

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 111 (1985)
Heft: 30

Artikel: Wunderwesen Velo
Autor: Christen, Hanns U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-613735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wunderwesen Velo

Das Velo ist der Güter höchstes nicht, aber es ist angenehm, eines zu besitzen. Schon weil ein Velo eines der wenigen Güter ist, die man tatsächlich besitzen kann. Besitzen, im juristischen Sinn, kann man auch einen Igel. Aber wer setzte sich jemals auf ihn? Ein Velo aber ist

Von Hanns U. Christen

just zum Draufsitzen da. Wie ein Stuhl. Nur im Strassenverkehr viel, viel praktischer.

Ein Velo ist überhaupt ein Wunderding. Heute kommt's bei uns immer drauf an, wer mit dem Velo Erster wird. Dabei ist das Velo selber eine ganze Reihe von Erstmaligem. Es fing schon mit dem Manne an, der zum erstenmal zwei Räder hintereinander an einem Fahrgestell befestigte und es mit den Füßen vorwärtstrieb. Das war der badische Forstmeister Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, geboren 1785. Er war der erste Mensch, der rascher fahren konnte als eine Kutsche – er fuhr mit seiner Draisine viermal schneller von Mannheim nach Schwetzingen als ein Pferdewerk. Man nannte das Ding damals nach dem Erfinder: Draisine. Später kam man davon ab und taufte es um in Veloziped, zusammengesetzt aus «veloci-

tas», was Geschwindigkeit bedeutet, und «pedes», was Füße sind. Auf Deutsch hiesse das «Schnellfüßler». Andere Sprachen nennen es «bicicletta» und ähnlich, nach den zwei Rädern, die es besitzt, das Wunderding.

Das Velo, kaum war's da, benötigte einen Haufen weitere Erfindungen. Die meisten davon gab's schon vorher, aber man konnte sie zu nichts Rechtem brauchen. Zum Beispiel das Differentialgetriebe. Das wurde zum erstenmal für ein Dreiradvelo gebaut, auf dessen Sitzen zwei Männer die beiden Hinterräder durch Treten antrieben: James Starley und sein Sohn William. Der Sohn hatte stärkere Beine als der Vater, und weil er seine Seite der starren Hinterachse in der Kurve kräftiger antrieb, kippte das Vehikel um, und Vater James fiel in die Brennesseln. Worauf Vater James das Differential nacherfand und einbaute. Von da an ging's auch um die Kurven gut.

Weitere Erfindungen, die fürs Velo gemacht wurden: Die Kugellager. Die Walzenlager. Der mit Druckluft gefüllte Gummischlauch. Der Gummireifen. Der Freilauf und die Trommelbremsen. Letztere waren gemeinsam notwendig: ein Velo mit Freilauf,

wenn's bergab fuhr, brauchte zuverlässige Bremsen, sonst wurde die Sache ungut. Ich habe noch eine Frau gekannt, deren Vater mit dem Velo tödlich verunglückte, weil es weder Freilauf noch Bremsen hatte und er die Gewalt über das Ding verlor. Weitere Erfindungen fürs Velo: Der Antrieb mit zwei Zahnrädern und einer Kette. Die gefederten Karbidlaternen. Der Dynamo für die elektrische Lampe. Der Sattel mit Federung. Der trapezförmige Rahmen für das ganze Velo, der ohne Deformation zehnmal mehr Gewicht trägt, als er selber wiegt. Und noch viel anderes.

Wen wundert's, dass viele der ersten Autobauer zuvor Velos fabriziert hatten? Morris, Rover, Olds zum Beispiel. Das Velo wurde, wie die Nähmaschine, zu einem der ersten Industrieprodukte, die man fürs bürgerliche Heim in Massen fabrizierte – und dabei die Methoden entwickelte, nach denen später anderes in Fabrikation ging. Von Autos über Schreibmaschinen bis zu Kanonen und Flugzeugen. Apropos: Die beiden ersten Menschen, denen ein längerer Flug mit einem Fluggerät gelang, das schwerer war als Luft – Orville und Wilbur Wright –, was waren die von Beruf? Velomechaniker.

Und wie kraftsparend ist ein Velo! Ein Mensch, der Velo fährt, braucht nur einen Fünftel der Arbeit, die er zu Fuss brauchte – und er kommt viermal rascher voran. Ausserdem kühler, wegen des Fahrtwinds. Und er kann erst noch im Sitzen vorankommen, wobei er Muskeln ruhen lassen kann, die er beim Gehen ohne Nutzen für die Fortbewegung anstrengen müsste.

Also man sieht: Ein Velo hat's nicht nur auf sich, ein Velo hat's auch in sich. Nicht umsonst nennt man ein Velo ja auch: Drahtesel. Die Esel sind mit Abstand die klügsten Lebewesen. Das sieht man schon daran, dass Esel sich bis heute erfolgreich davor bewahrt haben, sportlich ausgebeutet zu werden. Im Gegensatz zu Pferden, Hunden, Menschen und anderem Getier. Nicht einmal zum Zuschauen sind Esel brauchbar. Ich habe noch nie einen Esel gesehen, der auch nur von Ferne einem Sportanlass zusehen hätte. Und schon gar nicht für Geld ...

