

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 11 (1935-1936)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Meine Laufbahn als Rennfahrer  
**Autor:** Wegmann, Heiri  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1065794>

### 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:** 15.01.2026

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



## Meine Laufbahn als Rennfahrer

Von Heiri Wegmann, Sieger des grossen Preises von Berlin 1924, Schweizer Meister 1921

**E**s gibt kaum ein Ereignis, das so viele Leute auf die Beine gebracht hat, wie die «Tour de Suisse». Niemand ist so populär, wie die populärsten Rennfahrer. Und doch gibt es in unserm Lande Tausende und Tausende, welche keine Ahnung haben, wer Rinaldi oder Amberg ist und welche das ganze fiebrige Treiben um die «Tour de Suisse» und auf den Rennbahnen so wenig interessiert, wie die Tagung eines Jahrgängervereins. Wir vermuten, unsere Leser gehören zum grossen Teil zu diesen Kreisen. Der nachfolgende Beitrag gibt Ihnen einen Begriff von dem Leben eines Rennfahrers. Auch wer dem Sportbetrieb an sich ablehnend gegenübersteht, wird sich für diese Erscheinung als einem charakteristischen Merkmal unserer Zeit interessieren. Der Aufsatz zeigt übrigens, wie rasch der Ruhmeskranz eines Rennfahrers vergilbt und dass die Glorie eines Rennfahrers ihn auch noch mit andern Gefahren umgibt als jene, die der Zuschauer kennt.

**V**or wenigen Tagen traf ich einen Sportfreund, der mich von früher her gut kannte.

«Was ist mir dir los, Heiri? Man sieht dich gar nicht mehr auf den Rennbahnen! Was treibst du denn jetzt?»

«Was ich treibe? Ich treibe jetzt halt einen andern Sport.»

Er fragte nicht, was das denn für ein Sport sei, er meinte nur: «Ja, ja, Heiri, du bist doch immer der gleiche, du hast halt dein Gerstlein im Trockenen.»

Ich kann doch nicht jedem die Geschichte auspacken, was aus meinem Gerstlein geworden ist! Und selbst wenn ich es täte, so recht glauben würde man mir trotzdem nicht.

Ich war kaum ein Jahr alt, als mein Vater, der jeweils mit meiner Mutter am Sonntag auf einem Zweisitzervelo übers Land fuhr, sagte: « So, jetzt ist es mir zu dumm, jetzt kaufen wir einen Korb und setzen unsren Heiri zuvorderst auf die Lenkstange. »

So wurde der kleine zukünftige Rennfahrer Heiri Wegmann während seinen ersten vier Lebensjahren an allen schönen Sonntagen per Velo über Stock und Stein gefahren.

Dann verleidete meinem Vater das Tandem, er verkaufte es. Und als sich der Heiri, das war ich, für das Velofahren zu interessieren begann, stand nur ein ausrangierter Göppel im Keller. Das Radfahren war mir aber schon so in die Knochen gefahren, dass das Velo trotz seines Alters dran glauben musste. Es war ein Vollgummirad aus den 80er Jahren. Von Bremsen war keine Rede. Das besorgte man mit den Füßen. Die Kette war so verzogen, dass sie nicht einmal auf die Zähne passte. Als die Gummireifen ganz zerfetzt waren, band ich Stricke um die Räder. Zuletzt erlitt das Velo einen Rahmenbruch und wurde unbrauchbar. Jetzt war ich schwer am Hag.

Man kann meine Freude kaum beschreiben, als ich eines Tages meinen Vater, der Mechaniker war und jeden Tag einen weiten Weg zurücklegte, mit einem neuen Fahrrad nach Hause kommen sah. Aber es hat viel gebraucht, bis mir nur gestattet wurde, es zu putzen.

Mit 15 Jahren kam ich in eine Mechanikerlehre bei der Firma Arbenz in Albisrieden. Der Weg führte mich jeden Tag zweimal an der Rennbahn Hardau vorbei. Wenn jeweilen am Abend die Rennfahrer trainierten und die Motoren donnerten, blieb ich stundenlang vor der Bretterwand stehen. Ich war wie gebannt.

Schliesslich konnte ich mich nicht

mehr halten. Vaters Velo musste her, mit oder ohne seinen Willen. Wenn alles dunkel war und der Vater mit der Mutter in der Stube sass, holte ich das Rad heimlich aus dem Keller und gondelte stundenlang in der Umgebung umher. Merkte der Vater etwas, so gab es « Ranzenschnitten », aber die Wonne war grösser als der kurze Schmerz, den mir die Prügel bereiteten.

Eines Sonntags gestattete mir der Vater, auf seinem neuen Rad eine Tour zu machen. Ich war damals 17 Jahre alt. Die Tour ging ins Luzernbiet. Ich war in Begleitung eines ehemaligen Schulkollegen. Jeder Radfahrer, den wir unterwegs trafen, musste eingeholt werden. In drei Stunden waren wir in Luzern. Mein Kollege war so hundsmüde, dass er für die Heimfahrt den Zug benützte. So fuhr ich allein zurück. Aber zwischen Luzern und Zug fasste ich einen Nagel. Da kam eine Radfahrergruppe des Veloklubs Wiedikon dahergefahren. Zwei stiegen ab und halfen mir meinen Pneu flicken. Die beiden fingen aber auch gleich an, mich zu bearbeiten, ich solle Mitglied ihres Klubs werden. Ich unterschrieb, ohne zu wissen, dass ich mich damit verpflichtet hatte, jeden Monat einen Beitrag von 50 Rappen zu zahlen. Das war nämlich für mich allerhand. Mein Lehrgehalt betrug im Monat fünf Franken, und die bekam mein Vater. Nur selten gab er mir davon einen Franken Sackgeld ab. In der ersten Monatsversammlung beschloss der Klub, auf der Rennbahn Hardau ein grosses Klub-Meisterschaftsrennen zu veranstalten. Jedes Mitglied, das sich an dem Rennen beteiligte, war verpflichtet, die nächsten drei Sonntagstouren mitzumachen. Ich meldete mich begeistert. Erst nachher stiegen mir Bedenken auf. Wie sollte ich drei Sonntage hintereinander das Rad bekommen?

Am ersten Sonntag ging es. Ich fragte den Vater vorher, und er willigte ein. Als ich aber am nächsten Sonntag wieder kam, hiess es: « Nein, das Velo bleibt hier. Du fährst mir nicht jeden Sonntag aus! »

Was tun? Das Velo stand im Keller. Eigentlich brauchte es niemand. Am nächsten Morgen stand ich früh auf, holte das Rad und fuhr davon. Als ich am Abend von der Tour heimkehrte, gab es Prügel. Ich war bereit, der guten Sache Opfer zu bringen.

Jetzt kam die dritte und letzte Sonntagsfahrt. Ich wusste zum voraus, dass ich das Velo nicht benutzen durfte, deshalb schickte ich einen ältern Kollegen zum Vater, der sollte die Sache schaukeln. Mein Vater hatte Charakter: «Nichts da, wenn ich nein gesagt habe, so bleibt es nein!»

Aber Vaters Sohn hatte auch Charakter. Ich hatte mich für drei Sonntage verpflichtet, das musste gehalten werden. Ich ging ein zweites Mal mit Vaters Velo durch die Latten. Am Abend bekam ich Prügel, dass mir das Liegen wehtat.

### Junger Ruhm

Während der Woche wurde auf der Rennbahn trainiert. Jeden Abend schwirrte ich ein Stündlein mit dem väterlichen Rad ab. Beim Trainieren wurde ich von ältern Rennfahrern beobachtet. Der inzwischen verstorbene Rennfahrer Roos klopfte mir auf die Schulter: «Los, Chlyne, du fahrscht prima mit dym alte Charre! Ich glaube, das Rennen kannst du gewinnen, wenn du einen Rennwagen hast!»

Er gab mir sein Rad, um es auszuprobieren. Ich fuhr einige Runden. Es ging wie umsonst.

«Ich besorge dir ein Rad und du gibst mir morgen einen Fünfliber», sagte Roos. «Du gewinnst das Rennen bombensicher.»

Woher die Kraft? Aber schliesslich borgte mir ein Schulfreund, von dem ich wusste, dass er immer gut bei Kasse war, den Fünfliber.

Das Rennen fand am Sonntagmorgen statt. Der Vater hatte mir streng verboten, zu fahren. So musste ich wieder durchbrennen. Dieses Mal plagte mich das Gewissen sehr. Aber als ich Roos bei

der Rennbahn auf mich warten sah, verflogen meine Bedenken rasch.

Es war abgemacht, dass ich während des Rennens immer auf Roos schauen sollte. Dieser stand bald auf der einen und dann plötzlich wieder auf einer andern Seite der Bahn.

«Schönes, gleichmässiges Tempo!» rief er mir zu. Und dann: «Jetzt musst du abhauen!» Nach zehn, zwölf Runden war kein Fahrer mehr vor mir, aber neben mir noch zwei.

«Brav!» rief Roos, «weiter, immer weiter!»

Zuletzt sah ich nur noch das Rad von Milandri, dem ersten Rennfahrer des Klubs, hinter mir.

«Jetzt kommt der Schluss, jetzt Spurt!» schrie Roos.

Ich hatte nicht gemerkt, dass wir schon die letzte Runde fuhren. Mir war übel, richtig übel. Ich zitterte, aber ich hatte das Rennen gewonnen.

Die Begeisterung darüber, dass ich, der Jüngste im Klub, Sieger blieb, war gross. Meine Freude war allerdings von dem Gedanken getrübt, dass ich jetzt nach Hause gehen sollte, um Prügel einzustecken. Als ich Freund Roos meinen Kummer klagte, sagte er, das nehme er auf sich. «Ich werde die Sache schon ins Blei bringen und mit deinem Vater ein paar passende Worte reden!»

Den Moment, als Roos, ein grosser, stattlicher Mann, zu unserer Stubentür hereintrat und meinem Vater begeistert zurief: «Potz tausend, Herr Wegmann, potz tausend, wissen Sie es noch nicht? Ihr Sohn hat auf der Rennbahn Hardau den ersten Preis gemacht!», den vergesse ich meiner Lebtag nicht. Roos gab dem Vater die Hand: «Ich gratuliere Ihnen zu Ihrem Sohn.»

Mir kamen die Tränen, ich weiss nicht aus Angst oder vor Freude. Mein Vater war überrumpelt, er wusste nicht, was er sagen sollte. Aber Roos blieb Herr der Situation und lud meine Eltern zum Klubfest ein.

Als die Familie Wegmann abends ins Klublokal, ins Restaurant «Post», kam,

stand alles auf und rief: « Bravo! bravo! hoch! Es lebe der Klubmeister! »

Vater und Mutter zerschmolzen fast vor Rührung und Stolz. Jetzt bekam ich den Preis, ein silbernes Bierservice und eine Torte. Beides schenkte ich meiner Mutter.

Dann machte sich Roos hinter den Vater und begann ihm meine Chancen in den rosigsten Farben zu schildern. Er zog Programme aus seiner Rocktasche und zeigte ihm, was so ein Rennfahrer in einem Tag verdienen kann. Nach einem Monat war es soweit, dass mir der Vater eine Rennmaschine kaufte.

### Der Start

Im nächsten Frühling hatte ich mein Kostüm und trainierte jeden Abend als Steher (das heisst auf dem Velo hinter einem Motorrad, auf welchem der Schriftmacher fährt) auf der Hardau. Das war so gekommen: Ich hatte die Bekanntschaft des berühmten Schriftmachers Hans Humann gemacht, der mich veranlasste, mich zu einem richtigen Training zu verpflichten, das 50 Franken im Monat kostete. Den ersten Monat bezahlte mein Vater. Die Trainings waren wochentags abends. Jeden Sonntagvormittag machte ich als Flieger (ohne Motor) bei den Rennen mit. Einmal musste ich für einen andern Rennfahrer, der einen Unfall hatte, einspringen. Ich verdiente mein erstes Geld, nämlich vierzig Franken. Schon am nächsten Sonntag hatte ich Gelegenheit, im Ernst zu zeigen, was ich konnte. Der Rennfahrer Kurt Humann war gestürzt und die Direktion setzte mich als Ersatzmann ein. Ich fuhr hinter dem Schriftmacher von Kurt Humann. Es war ein grosses Rennen mit lauter grossen Kanonen und vielen Hunderten von Zuschauern. Ich wurde, hinter dem damals weltberühmten Rennfahrer Guignard, zweiter. Bei der Ehrenrunde wurde ich bejubelt.

Von diesem Erfolg ab war der Weg für mich frei. Es war die Saison 1909. Ich machte noch einige Rennen mit und bin – hinter den drei grössten Fahrern

der Saison – immer der Vierte gewesen. Jeden Renntag bekam ich 400 Franken. Das war für damalige Verhältnisse und vor allem für mich viel Geld. Noch viel grössern Eindruck aber machten mir die Plakate, auf welchen in grossen Buchstaben geschrieben stand:

### **Wegmann, der kommende Mann** geführt von Humann

Mein Herz klopfte, so oft ich ein solches sah. Ich blieb stehen und beobachtete die Leute, die es lasen, um zu hören, was sie dazu meinten.

Meine Kollegen in der Fabrik, wo ich immer noch arbeitete, fragten mich: «Du, Heiri, „Heiri Wegmann“ geht das dich an? » Mein Meister sagte hämisich: « Wozu hast du denn deinen Beruf gelernt, wenn du jetzt so etwas betreibst? »

Aber er schwieg, als ich ihm das Programm zeigte, in dem stand: 1. Preis 1000 Franken, 2. Preis 800 Franken. Für 1000 Franken musste ich ja in der Fabrik ein ganzes Jahr lang schaffen.

Ich war mit meinem Erfolg zufrieden. Weniger zufrieden war mein Schriftmacher Humann. Er war an erste nicht an vierte Preise gewohnt. Ich musste mir einen andern Schriftmacher suchen. Ich kannte nun einen gewissen Schmidt, von dem ich wusste, dass er früher einmal Schriftmacher war. Ich machte ihm einen Antrag. Er sagte, er wäre gern bereit gewesen, mit mir zu fahren, aber er habe keinen Motor. Das war kein guter Bescheid. Wo sollte ich die etwa 1200 Franken hernehmen, die ein Motorrad kostete? Aber Schmidt wusste einen Ausweg. Wir gingen zur Direktion der Rennbahn, und ich fragte, ob sie mich wieder engagieren würden. Der Direktor sagte: « Ja, selbstverständlich, gern. Haben Sie einen Schriftmacher? »

« Einen Schriftmacher schon, hier ist er, aber ich habe keinen Motor! »

Dann kam ich mit dem Vorschlag, mich für soundso viele Rennen zu engagieren. Ich kaufe dann einen Motor und er könnte mir jedesmal vom Honorar 200 Franken abziehen. Der Direktor ging dar-

auf ein. Er war schlau genug, sich zu denken, dass er mich auf diese Weise für eine billigere Gage bekomme. Er schloss vier Verträge zu 600 Franken mit mir ab, während sonst die Gagen für gute Fahrer 1000 bis 1200 Franken pro Rennen betrugen. Mir war die Hauptsache, dass ich fahren konnte. So fuhr ich schon in der alten Saison zwei gute Rennen mit Schmidt.

Im nächsten Frühling begann ich früh zu trainieren. Da kam Schmidt zu mir, er könne leider nicht mehr mitmachen, sie hätten ihm im Geschäft das Trainieren verboten. Ich hatte aber bald die Wahrheit heraus: Schmidt hatte mit dem Fahrer Di Mayo einen günstigeren Vertrag abgeschlossen.

Da sass ich nun mit meinem Motor!

Da ich in Zürich keinen Schriftsteller finden konnte, gab es nur eines: ich musste ins Ausland, um mir einen zu suchen. Aber das wusste ich auch, dass mir mein Vater zu dieser Auslandreise nie die Erlaubnis gegeben hätte, und mündig war ich noch nicht. So verkaufte ich das Motorrad und ging eines schönen Tages heimlich von zu Hause weg. Koffer hatte ich keinen, und so zog ich, was ich an Wäsche und Kleidern hatte, übereinander an und ging durch die Latten.

### Der Dämpfer

Bis nach Basel fuhr ich mit dem Velo, dann mit der Bahn nach Strassburg. Dort trainierte der Rennfahrer Böschlin, den ich von der Hardau her kannte. Er verhalf mir zu einem Schriftsteller, und ich schlug auf der Strassburger Rennbahn mein Trainingsquartier auf. Da ich noch zwei Verträge von der Zürcher Rennbahn im Sack hatte und der Direktor selbst sehen konnte, wie ich fuhr, erhielt ich ohne Schwierigkeiten sofort einen Vertrag für 500 Mark.

Bei diesem Rennen in Strassburg gab es eine B-Klasse und eine A-Klasse. Die B-Klasse war für Anfänger bestimmt. Wer in dieser Sieger wurde, konnte den Endlauf in der A-Klasse mitmachen, in

welcher die grossen internationalen Kanonen fuhren.

Ich gewann das B-Klasserennen überlegen. Beim A-Klasserennen, bei welchem die besten Strassburger Fahrer mitmachten, wurde ich Zweiter. Das war ein schöner Erfolg. Am nächsten Sonntag, bei einem Engagement in Mülhausen, erlebte ich meinen ersten Sturz. Er war nicht gefährlich, es gab nur eine Schürfung am Knie.

Beim folgenden Rennen in Strassburg, das ich neben dem Deutschen Böschlin und dem berühmten Amerikaner Wal-tour fuhr, lag ich an der Spitze, als dieser letztere in seiner Verzweiflung mich von hinten angriff und auf gleiche Höhe wie ich kam. In diesem Augenblick platzte ihm der Vorderradreifen. Es überschlug ihn und nahm auch mich mit. Beide wurden wir ungefähr zehn Meter über die Bahn geschleift. Die Rennbahn von Strassburg war damals noch eine Querlattenbahn, und durch das Schleifen auf dem Holz drangen mir überall Splitter in die Haut. Die Schmerzen waren höllisch. Ich musste in das Spital, wurde auf den Schrägen gelegt und verlor das Bewusstsein. Es vergingen einige Tage, die Schmerzen wollten nicht aufhören. Das war ein mächtiger Dämpfer.

Mein nächstes Engagement wäre in 14 Tagen in Zürich gewesen. Ich glaubte, ich könnte nie mehr auf einer Rennbahn fahren, aber als nach acht Tagen die Schmerzen aufhörten, dachte ich nicht mehr daran, mein Engagement aufzugeben. Ich begann wieder zu trainieren und reiste mit meinem Schriftsteller nach Zürich. Es waren zwei Rennen abzutragen. Beim ersten ging ich als Sieger durchs Ziel, beim zweiten war ich führend, aber wegen des schlechten Wetters wurde das Rennen abgebrochen und auf den Dienstag verschoben. Dienstag um halb sechs Uhr war ein höllisches Gewitter über Zürich niedergegangen. Der Regen hatte den Sand auf die nasse Bahn hinuntergeschwemmt. Die einen wollten starten, die andern

nicht. Schliesslich hiess es: Losfahren! Ich kam in Schuss, aber an der Stelle, wo der Sand über die Bahn geschwemmt lag, war mein Rad so im Schwung, dass ich es nicht mehr halten konnte. Mein Vorderrad rutschte über den nassen Sand und hing sich dem Schriftmacher in die Rollen. Ich stürzte, und der Schriftmacher schleifte mich eine ganze halbe Runde über die besandete Bahn. Jetzt war wieder der ganze « Email » ab. Mein Körper bestand wieder aus einer Wunde, wie vor 14 Tagen, und ich litt unter den gleichen höllischen Schmerzen. Mein Vater hatte den Sturz mitangesehen. Er war so erschüttert, dass er mich beschwor, die Hände vom Rennfahren zu lassen. In meinen Schmerzen gab ich ihm Recht. Es schien mir doch auch, dass ich bei diesem Sport eigentlich zu viel Pech habe. Zufällig wurde auch bald darauf die Rennbahn Hardau geschlossen, weil der Besitzer der Kiesgrube diese wieder zur Kiesausbeutung benutzen wollte.

### Bürgerliches Zwischenspiel

Nach der Rekrutenschule heiratete ich. Ans Rennfahren durfte ich nicht mehr denken. Die Eltern meiner Frau hatten das zur Bedingung gemacht. Sie wollten keinen Rennfahrer als Schwiegersohn, das war ihnen zu gefährlich. Ich wurde Tramführer und bald hatte ich auch ganz andere Sorgen, die mich die Rennbahn vergessen liessen. Meine Frau starb bei der Geburt des ersten Kindes, und ich verlor anlässlich des Generalstreiks von 1911 meine Stelle bei der Städtischen Strassenbahn.

Ich brachte mich als Magaziner durch, dann im gleichen Geschäft als Hilfsmechaniker, aber ich war noch von meiner Hochzeit her und dann durch den Tod meiner Frau in finanzieller Bedrängnis.

Und dann kam der Krieg, die Rennbahnen waren geschlossen.

1917 begann ich wieder zu trainieren, und als im Herbst 1918 das wegen Ben-

zinmangel erlassene Verbot, hinter Motoren zu fahren, wegfiel, fand ich den Mut, mir einen Schriftmachermotor zu kaufen. Ich hatte hintereinander zwei Schriftmacher, der eine verletzte sich, der andere taugte nicht viel, so dass ich fast immer als letzter durchs Ziel ging. Es stand so schlimm, dass der Rennbahndirektor Lemm mir schliesslich sagte: « Du bist ja immer der Letzte, ich kann dich nicht mehr brauchen! »

Diese Demütigung brachte die Wendung. Das nächste Rennen war eine Weltmeisterschafts-Revanche. Als Kanonen figurierten Paul Suter, Ceres und Linart. Am ersten Rennen stürzte Linart; es wären also nur zwei Grössen auf der Bahn gewesen. Da kam Lemm zu mir « Heiri, du musst einspringen! »

« Kommt nicht in Frage », sagte ich.

Da rief einer dazwischen: « Du kannst ja mit dem Pasquier fahren ». Das war der Schriftmacher des gestürzten Linart. Ich sprang ein und fuhr wie ein Satan. Suter wurde überholt. Leider musste dann das Rennen wegen der Dunkelheit verkürzt werden. Ich glaube, ich hätte an jenem Abend auch noch Ceres besiegt. Ich war Zweiter, immerhin ein Erfolg. Es kamen in den Sportzeitungen grosse Artikel über mich. Ich wurde jetzt erst endgültig Berufsfahrer.

### Der zweite Start

Durch meinen Erfolg hatte ich einige Sportfreunde kennengelernt, vor allem Herr Heim, ein Kaufmann und grosser Sportfreund, hatte grosse Freude an mir. Er stellte mir 2000 französische Franken (das waren damals 1000 Schweizerfranken) zur Verfügung. Das kommt sehr häufig vor, dass Sportfreunde aus reinem Idealismus Tausende von Franken an verheissungsvolle Sportler aufwenden, um ihnen eine Chance zu geben. Ich konnte mit diesem Geld nach Paris gehen und zwei Monate im Winter-Velodrom trainieren. In beiden Rennen, die ich fuhr, wurde ich Zweiter und erhielt je 800 französische Franken, wovon ich aller-

dings noch den Schriftmacher bezahlen musste.

Dann kam ich nach Zürich zurück. Ich fand meinen ersten Schriftmacher, Hans Humann wieder, und bekam in Zürich ein Engagement. Das Eröffnungsrennen gewann ich als Erster.

Ich fuhr mit Humann auch weiterhin erfolgreich. Aber er war ein leichter Vogel. Wenn ich morgens auf die Rennbahn kam, so hatte er schon meine ganze Briefschaft in den Händen. Er öffnete einfach alles, was ihn interessierte. Besonders interessierte ihn das Geld. Schliesslich wurde es mir doch zu bunt, es kam zum Bruch.

### Schweizer Meister

Durch ein Inserat in der «Radwelt» fand ich den berühmten Schriftmacher Hüttenrauch. In der ersten Saison wurde ich neunmal Erster.

Nach diesen Erfolgen bekam ich, hauptsächlich durch die Vermittlung meines Schriftmachers, Verträge mit den deutschen Triumph-Fahrradwerken, um für diese Fabrik zu fahren. Sie verpflichtete sich, mir im Falle des Sieges 2,50 Mark pro km zu bezahlen, bei einem 100 km-Fahren waren es also 250 Mark. Auch mit der Reifenfabrik Continental hat er abgeschlossen. Diese zahlte mir 5 Mark pro km im Falle des Sieges. Der Schriftmacher bekam von allen Einnahmen 50 %. Dazu kam dann noch das Gehalt, das mir die Direktion der Rennbahn zahlte. Alle Verträge, die zwei bis drei Monate zum voraus abgeschlossen wurden, machte ich in Schweizerwährung ab, um mich gegen die damals herrschende Inflation zu schützen.

1921 wurde auch die schweizerische Meisterschaft in Genf ausgefahren, bei welcher ich den ersten Preis gewann. In der Konkurrenz waren: Paul Suter, Graf und Lequatre. Es war das erste und letzte schweizerische Meisterschaftsrennen, das ich gewinnen konnte, aber auch dieses brachte mir Enttäuschungen.

Nach den Bedingungen hätte der erste Preis 1500 Franken, der zweite 1000 Fran-

ken und der dritte 800 Franken betragen sollen. Als es aber am Renntag regnete und nicht aufhören wollte zu regnen, was für die Bahn kleinen Besuch und bescheidene Einnahmen bedeutete, rief der Rennbahndirektor alle Fahrer zusammen und fing an, über die Preise zu handeln. Er erklärte sich bereit, fahren zu lassen, wenn wir damit einverstanden seien, die Ansätze um 50 % zu ermässigen. Was wollten wir machen? Ich bekam als Sieger 750 statt 1500 Franken. Das war die erste Enttäuschung. Ausser dem Preis erhielt bisher bei diesem offiziellen Meisterschaftsrennen der Sieger immer eine goldene Medaille. Ausgerechnet bei diesem Rennen gab es keine!

### Kameraden und Frauen

Im grossen und ganzen ist das kameradschaftliche Verhältnis unter den Rennfahrern nicht schlecht. Aber natürlich gibt es mitunter Fahrer, die einem zuleide werken.

Auf der Rennbahn von Dortmund passierte einmal folgendes: Auf dieser Bahn war Wissmann Lokalmatador. Er war, als Dortmunder, dort sehr beliebt und hatte jene Saison bei allen Rennen den ersten Preis gewonnen, nur von mir war er geschlagen worden. Zum Schlussrennen von 100 km in zwei Läufen à 50 km waren Saldow als deutscher Meister und ich als Schweizer Meister zugezogen worden. Ich fuhr bis zum Schluss an der Spitze. Aber in der letzten Fahrrunde kam Saldow an mir vorbei. Es war mir ein Rätsel, wie das geschehen konnte. Erst später kam ich auf den Grund. Saldow hatte Verträge mit Fabriken, welche ihm eine Prämie zahlten, falls er den Sieg erhielt. Ich glaube nun, dass er meinen Schriftmacher Humann, mit dem ich damals einen Streit hatte, bestach, dadurch, dass er ihm die Hälfte der Prämie versprach, wenn er ihn vorlasse.

Gefährlich ist es auch, wenn einen die Kollegen am Abend vor dem Rennen «auf den Säbel laden». Das ist mir einmal in Leipzig passiert. Es hiess allgemein, das morgige Rennen sei abgebla-

sen. Man lud mich ein, die Gelegenheit zu benutzen, um einmal gemütlich beisammen zu sein. Man machte einen grossen Klamauk und rutschte von einem Vergnügensetablissement ins andere. Man wollte mir einen Rausch anhängen. Sie haben mich nach Noten eingeseift, und tatsächlich habe ich einen zünftigen Ballon heimgetragen. Wie ich ins Bett kam, weiss ich nicht mehr. Aber am nächsten Morgen hatte ich einen Kopf, der fast zerspringen wollte. Mein Schriftmacher Hüttenrauch schäumte vor Wut. « Wenn du dieses Rennen verlierst, sind wir geschiedene Leute! » Meine Kollegen lachten sich ins Fäustchen. Aber da half mir ein Sportfreund, der im Krieg Sanitäter gewesen war, auf die Beine. Er nahm ein Stückchen hartes Schwarzbrot und schüttete eine weisse Flüssigkeit darauf. Ich solle es nur kauen, es sei absolut ungefährlich. Ich weiss heute noch nicht, was diese Flüssigkeit war, aber Tatsache ist, dass ich gefahren bin wie ein Rasender und das Rennen gewann.

Einen üblichen Streich spielte ich einmal fast dem Schriftmacher Schubert. Es handelt sich dabei zwar um keinen Preis in Geld, sondern um eine Frau. Angefangen hat die Sache so:

Ich fuhr in Plauen an einem grossen Rennen. Plauen ist eine der gefährlichsten Rennbahnen. Der obere Teil einer Kurve hat sich gesenkt, so dass die Kurve oben flacher ist als unten, während es umgekehrt sein sollte. Der Fusshaken des Motors berührte jeweilen den Zementboden, so dass eine mächtige Feuergarbe bis zum Rennfahrer hinschlug. Es ist schon mancher aus der Bahn herausgeflogen, weil er in dem Moment, als diese Feuergarben kamen, den Mut verlor. Mir machte das nichts aus. An den gefährlichsten Stellen habe ich immer ausgehalten, auch wenn es bis zum Sturz kam. Meine grössten Erfolge hatte ich auf den vier gefährlichsten Bahnen: Plauen, Breslau, Dortmund und Treptow. Diese letztere ist gefährlich, weil sie kleiner als alle andern ist,



Auf dem Gipfel des Ruhms  
Berlin 1924

mit unheimlich steilen, hügeligen Kurven. Man nennt sie den Todesring.

Also jenes Mal in Plauen fuhr ich überlegen an der Spitze. Ich war dem nächsten drei Runden voraus. Plötzlich platzte der Hinterradreifen von Schuberts Schriftmachermotor. Sein Motor überschlug sich und brannte lichterloh. Links und rechts vor mir flogen die andern Rennfahrer über den Haufen. Mir blieb kein Ausweg, ich stürzte direkt auf den brennenden Motor. Es überschlug mich, und ich flog in weitem Bogen auf die Bahn über den Motor weg. Fünf Rennfahrer waren zu gleicher Zeit gestürzt. Das Rennen wurde abgebrochen. Ich ging in das Speiselokal, in dem sich die Rennfahrer jeweilen trafen, um nicht in den Rudel des Publikums zu kommen. Das Lokal war völlig

leer, nur eine Dame sass dort, die Braut des Schriftmachers Schubert. Sie hatte dem Rennen beigewohnt. Als der Sturz passierte, lief sie davon, weil sie das traurige Schauspiel nicht mitansehen konnte. Ich bestellte mein Essen, fiel aber auf einmal bewusstlos von meinem Stuhl herunter. Als ich wieder zu mir kam, lag ich etwas abseits der Gartenwirtschaft auf einen Liegestuhl gebettet, und neben mir sass die Braut Schuberts. Ich muss etwa eine Stunde bewusstlos dagelegen sein. Ich bat, einen Taxi zu holen, um ins Hotel geführt zu werden; aber als ich in den Wagen stieg, kam gerade Schubert. Er hatte Brandwunden und Schürfungen. So nahm ich ihn mit in den Taxi, und wir fuhren gemeinsam ins Hotel. Die Braut Schuberts übernahm es, die ganze Nacht abwechselungsweise mir und ihrem Bräutigam Umschläge zu machen. Am andern Morgen machte sie mir den Vorschlag, dass ich statt ins Krankenhaus zu gehen, in ihre Wohnung kommen sollte; sie werde dann mich und Schubert gleichzeitig pflegen. Ich nahm diesen Vorschlag an. Sie hatte eine Drei-Zimmerwohnung. Jeder bewohnte nun ein Zimmer, ich eines, Schubert eines, und im Wohnzimmer logierte sie. So ging es einige Zeit. Ich musste natürlich machen, dass Schuberts Braut eigentlich mit mir besser auskam als mit ihm, und ich bin ihr auch etwas entgegengekommen. Aber als ich sah, dass sie mir sämtliche Wäsche wusch, während sie die seine ungewaschen liess, wurde es mir unheimlich. Ich liess die gewaschene und gebügelte Wäsche liegen und nahm den «Blinden» nach Chemnitz, wo das nächste Rennen war. Einerseits war das undankbar, aber anderseits doch besser so. Schon am nächsten Tag schrieb sie mir, dass sie nach einer erregten Szene mit Schubert beschlossen habe, sich von ihm zu tren-

nen. Sie verlangte nun eine Erklärung von mir, dass sie sich auf mich verlassen könne. Da sass ich in der Tinte. So ganz ohne Schuld war ich eben auch nicht. Ich hatte ihr nämlich wohl erzählt, dass meine erste Frau gestorben sei, aber nicht, dass ich inzwischen wieder geheiratet habe. Ich schrieb ihr nun unzweideutig, dass eine Verbindung zwischen uns nicht in Frage kommen könne.

Wie gut es war, dass ich abgebrochen hatte, sah ich erst etwas später. Meine Frau muss nämlich etwas erfahren haben, denn sie kam unerwartet nach Chemnitz. Sie konnte sich zum Glück überzeugen, dass ich allein war. Erst einige Jahre später erzählte sie mir, dass sie damals fest entschlossen gewesen sei, sich, wenn sie mich mit einer andern Frau getroffen hätte, während des Rennens vor meinen Schriftmacher auf die Rennbahn zu werfen. Ich glaube, sie hätte es getan, denn sie war damals wahnsinnig eifersüchtig. Mit Schubert habe ich mich später versöhnt.

Ich weiss, dass man die Rennfahrer für grosse Don Juane hält. Natürlich sind die Versuchungen nicht klein. Die Zahl der Verehrerinnen wächst mit dem Erfolg. In Leipzig, wo ich sehr beliebt war, war der Andrang am grössten. Leipzig hat eine sehr schöne Sportanlage mit Tennisplätzen, Fussballplätzen, Rennbahnen usw. Auf der Längsseite der Bahn war das Restaurant, und da hatten die Fahrer beim Training immer sehr viele Zuschauer. Visitenkarten und Einladungen wurden in die Kabinen geschickt, und da man auch nicht immer einen Korb geben wollte, lernte man sehr viele Frauen kennen. Die Gesetzteren waren in der Mehrzahl, aber die Jungen wurden natürlich bevorzugt. Bei mir kam es immer nur zu kleinen Abenteuern.

Viel mehr Freude machten mir kleine

Feste unter Freunden und Kollegen, bei denen ich oft der Spender war. Wenn ich ein Rennen gewonnen hatte und in das Rennfahrerlokal kam, so begann die Musik Schweizerlieder zu spielen. Wenn Tanz war, hielt der Tanzmeister, der in Deutschland in jedem Tanzsaal in der Mitte steht, die Hand hoch, die Musik hörte einen Augenblick auf, alle Tanzpaare bildeten vor mir und meiner Dame Spalier, und ich musste vor der ganzen Meute einen Solotanz aufführen.

### Auf dem Gipfel des Ruhmes

Drei Jahre war ich mit Hüttenrauch gefahren. Ich hatte grosse Erfolge erzielt, und in den Jahren 1921 – 1923 durchschnittlich 25,000 Franken verdient. Davon gingen für Reisespesen, Materialunterhalt ungefähr 30 % ab. Etwa ebensoviel hat mein Schriftmacher eingenommen. Aber für ihn war es immer noch nicht genug. Ich musste mich nach einem andern umsehen.

Ich hatte erfahren, dass sich der beste deutsche Schriftmacher, Werner Krüger, günstig über mich geäussert habe. Ich wandte mich an ihn, und es gelang mir, ihn als Schriftmacher für das Jahr 1924 zu verpflichten. Aber er machte mir sehr schwere Bedingungen. Bei Vertragsabschluss musste ich ihm 1500 Franken bezahlen, ausserdem musste ich mich verpflichten, jeden Tag bis zu Beginn der Saison ein richtiges Training durchzumachen. Vor allem schrieb er mir Waldläufe vor. Ich habe mich damit einverstanden erklärt und bin damals zwei Monate lang jeden Morgen die Strecke Friesenberg – Hochstein – Uetlibergbahnhof – Fallätsche und dann den neuen Weg hinunter in die Stadt gelaufen. Eine Stunde und zehn Minuten, jeden Tag, bei jeder Witterung. Nachher kam eine Viertelstunde Ruhen, eine Viertelstunde Puching-Ball, zehn Minuten Seilspringen,

dann ein Lauf durch Küche und Korridor über Küchenhocker und schliesslich eine halbe Stunde Spulen auf dem Home-Trainer.

Ausserdem behielt sich Krüger vor, nach sechs Wochen zurückzutreten, wenn ich innert dieser Zeit nicht mindestens ein Rennen gewinne. Im ersten Rennen war ich Sieger, im zweiten wurde ich Zweiter, und das dritte, vierte und fünfte Rennen gewann ich wieder als Erster. Krüger war nicht nur der beste Schriftmacher, sondern auch der beste Geschäftsmann. Er hat für mich die grössten Verträge herausgebracht, nämlich 36 Rennen, von denen ich 28 als Erster gewann. Ich verdiente damals durchschnittlich pro Rennen 1500 Mk., ebensoviel mein Schriftmacher. Ich kam in jener Saison auf zirka 50,000 Mk.

Mit Krüger bin ich 1924 um den Grossen Preis von Berlin gefahren. Das ist das bedeutendste und auch bestbesetzte Rennen Deutschlands. In diesem Jahre war zum erstenmal seit dem Kriege wieder eine grosse internationale Besetzung beisammen. Der gefürchtetste Fahrer war der Franzose Ganney. Am Sonntag vor dem Berliner Rennen hatte er in Zürich sämtliche Bahnrekorde geschlagen. Die Besetzung des Rennens über 100 km in zwei Läufen zu 50 km war die folgende: Ganney, Frankreich; Dickentmann, Holland; Lewano, Berlin; Sawall, Deutschland; Krupkat, Deutschland; Bauer, Deutschland; Vanderstift, Belgien; Wegmann, Schweiz.

Mein Schriftmacher hatte mir schon vor dem Rennen erklärt: « Wenn du das Rennen verlierst, dann ist Feierabend! »

Krüger fürchtete, wie alle andern, vor allem Ganney, und als Berliner hätte er es nicht ertragen, wenn ein Franzose auf der Berliner Rennbahn gewonnen hätte, besonders weil Reichspräsident Ebert einen Spezialpreis gestiftet hatte. Er hätte den

Hohn nicht ertragen, wenn dieser an einen Franzosen übergegangen wäre.

Das Rennen ging los. Wir fuhren mit der Spitze ab, und ich hielt sie bis zum 47. Kilometer, dann machte Ganney einen Gewaltsangriff, völlig unverhofft, so, dass mein Schriftmacher ihn übersah. Ganneys Schriftmacher kam auf gleiche Höhe und im Schuss an mir vorbei. Es waren noch fünf Runden zu fahren, aber Ganney hat die ersten 50 km als Sieger beendet.

Beim zweiten Start hatte ich Pech. Ich konnte nicht an die Spitze kommen und war eine Zeitlang der Sechste. Vor mir fuhren fünf Konkurrenten. Krüger rief mir zu: «Einen um den andern abkämpfen!» Das habe ich vollbracht. Für lange Zeit fuhr ich wenige Meter hinter Ganney. Auf einmal rief Krüger: «Jetzt oder nie, allez, los!» Zwei Runden habe ich neben Ganney gekämpft. Während der ganzen Fahrt habe ich vor Anstrengung gebrochen und gebrochen. Ich habe getreten und zugetreten, vorwärts, vorwärts. Ich sah, dass auch Ganney die letzten Anstrengungen machte. Endlich kam ich etwas an ihm vorbei, nach vorn. Das war ein höllischer Moment. Dann sah ich, wie er seinen Motor verlor, abfiel, und mein Schriftmacher und ich konnten ihn überholen.

Als ich als Sieger abstieg, weinte ich vor Freude. Mit Tränen in den Augen habe ich den vom Reichspräsidenten gestifteten Preis, einen silbernen Früchteaufsatz, in Empfang genommen. Dann fuhr ich vor 40,000 Zuschauern die Ehrenrunde. Sie haben gejubelt und geheult vor Begeisterung. Der neutralen Schweiz mochten sie den Preis, den ich vor dem Erbfeind Frankreich gerettet hatte, gönnen.

Dieses Rennen hat mir 6000 RM. eingebracht. Es bildete aber überhaupt, nicht nur finanziell, den Höhepunkt meiner Laufbahn.

### Der Abstieg

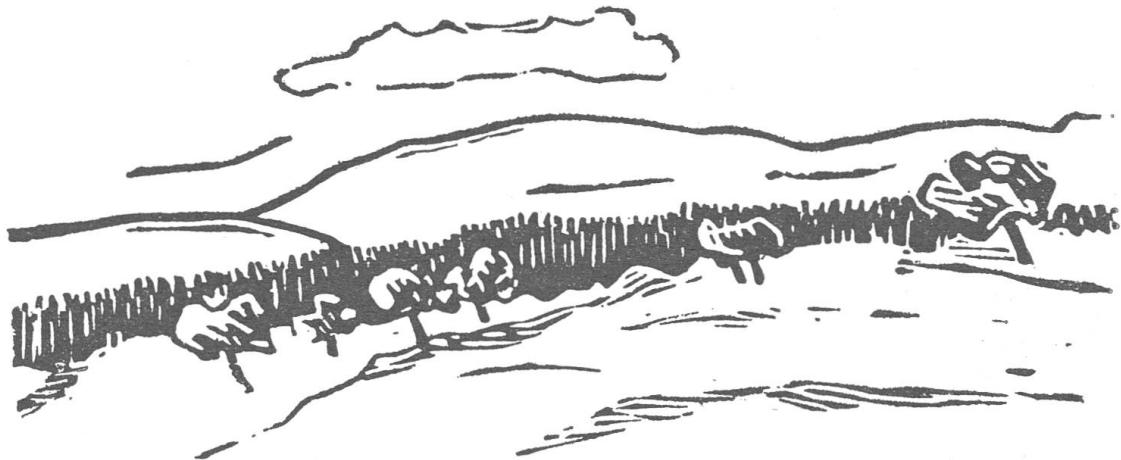
Mein Schriftmacher Krüger verlangte jetzt für jedes Jahr 2000 Franken als Garantiezahlung zum vornherein. Im Jahre 1924 hatte ich ihm schon 1500 Fran-

ken bezahlt, aber als er 1925 wiederum damit kam, ärgerte mich das, nachdem ihm doch die vergangene Saison gezeigt hatte, dass mit mir etwas zu verdienen war. Schliesslich wollte ich nachgeben, aber erst, als es zu spät war. Krüger hatte nämlich, als ich Schwierigkeiten machte, mit dem Hannovraner Möller verhandelt, der ihm nicht nur 2000, sondern 5000 Mark bot. Nun wäre er nur für 5000 Mark bei mir geblieben, dazu konnte ich mich nicht entschliessen. Das war mein erster grosser Fehler.

Mein nächster Schriftmacher war Mainhold; er hatte einen guten Ruf, aber sein Stern war schon am Verblassen. Er war 50 Jahre alt und verfügte nicht mehr über gutes Material. Er fand, es lohne sich für ihn nicht mehr, einen neuen Motor anzuschaffen. Er hatte sich auch schon eine Nebenbeschäftigung eingerichtet, ein Schokoladengeschäft, das seine Familie in Berlin betrieb. Das heisst Abbau. Während ich die letzte Saison von 36 Rennen 28 gewann, konnte ich dieses Jahr von 35 Rennen nur noch 12 erste Preise gewinnen. Und von diesen zwölf Rennen war keines mehr ein grosses Extraklasserennen.

Im Jahre 1926 fuhr ich mit Schubert, mit dem ich mich versöhnt hatte. Ich arbeitete gut mit ihm, aber ich hatte kolossal viele Defekte. Ein Kollege, der in Mailand eine Pneufabrik gegründet hatte, verleitete mich, seine Seidenreifen zu verwenden, die 50–60 Gramm leichter waren als Gummireifen. Das war mein zweiter grosser Fehler. Ich merkte erst zu spät, dass die meisten meiner Unfälle auf diese schlechten Reifen zurückzuführen waren.

Im Jahre 1927 musste ich Schubert wieder abgeben. Er sagte, ich sei einfach nicht mehr der gleiche Fahrer wie früher. Und es ist wahr, bei mir hat es einfach zu nichts mehr gelangt. Ich engagierte nun einen Schriftmacher, der etwas bescheidener in seinen Ansprüchen war. Wir teilten den Gewinn 40 zu 60 (ich 60, er 40), statt 50 zu 50. Das war ein dritter



Paul Lohnke

Holzschnitt

Fehler. Zu einem ersten Preise hat es mir die ganze Saison nie gereicht. Ich fuhr zwanzig Rennen, aber meine Verträge wurden schlechter und schlechter. Im ganzen Jahre 1927 hatte ich keinen Vertrag über 800 Mark und verdiente netto nur noch zirka 7000 Franken. Im Jahre 1925/26 bin ich noch oft Extraklasse gefahren und sozusagen immer in der A-Klasse geblieben, im Jahre 1927 bin ich wieder in die B-Klasse zurückgerutscht, in welcher ich vor 17 Jahren in Strassburg begonnen hatte.

### Die Katastrophe

Aber nicht nur mein Erfolg und mein Verdienst waren zusammengeschmolzen, die Dinge nahmen für mich auch in anderer Beziehung eine katastrophale Wendung.

Ich hatte in den guten Jahren, trotzdem das Leben für mich kostspielig war (meine Familie lebte meistens in Zürich, ich in Deutschland), etwa 60,000 Mark erspart. Ausserdem hielt ich mich für den Besitzer eines Rittergutes mit Park in der Nähe von Leipzig. Dieses hatte ich mir während der Inflation durch die Vermittlung eines «Geschäftsfreundes» mit einer Anzahlung von 4500 Dollars erworben. Zu bezahlen blieben nur noch

10,000 Franken. Dieser «Geschäftsfreund» war mir seinerzeit auf der Rennbahn als Liegenschaftsagent vorgestellt worden. Ich hatte ihm während der Inflationszeit auf seinen Wunsch aus der Schweiz Devisen besorgt und in kurzer Zeit nebenbei 4000 Franken verdient. Im Frühling 1924 sah ich jenen Makler ab und zu wieder, und er besorgte für mich kleine Geschäfte durchaus ehrlich. 1925 wäre ich mit meiner Familie, die in Zürich wohnte, gerne nach Deutschland übersiedelt. Da aber damals Wohnungsnot herrschte und ich, ohne ein Haus zu besitzen, niemals eine Wohnung bekommen hätte, machte mir mein «Geschäftsfreund» den Vorschlag, ein Haus zu erwerben und kaufte mir dann dieses Rittergut. Als Quittung für meine Anzahlung überreichte er mir ein Wertpapier vom Finanzamt der Stadt Leipzig. Was auf dem Wertpapier stand, habe ich nie gelesen, denn ich verstand ja nichts davon. Ich sah nur die roten Bändchen und die Siegel darauf.

Meine Wohnung in Zürich war schon gekündigt und ich wollte übersiedeln. Aber als ich auf das Wohnungsamt ging, um mich anzumelden, wurde mir die Wohnbewilligung, obschon ich Eigentümer eines Hauses war, verweigert. Nun

anerbot sich der Makler, die Liegenschaft zu verkaufen. Ich händigte ihm eine Generalvollmacht aus, mit meinem Gelde Häuser zu kaufen und zu verkaufen.

Als ich dann eines Tages auf der Deutschen Bank einen Check von 10,000 Mark einlösen wollte, vernahm ich, dass nur noch 8000 Mark auf meinem Konto stünden, während nach meiner Berechnung 60,000 Mark dort liegen mussten. Gleichzeitig bekam ich vom Finanzamt die Aufforderung, für irgendeine Liegenschaft, die auf meinen Namen lautete, von der ich aber keine Ahnung hatte, zirka 8000 Mark Aufwertung zu bezahlen. Jetzt ging ich selbst aufs Finanzamt. Ich zeigte die vielen Papiere mit Siegeln dran, die mir mein «Freund» als Wertpapiere gegeben hatte. Ich stand fast auf den Kopf, als ich vernahm, dass alles nur Schwindel gewesen war. Mein «Geschäftsfreund» wurde verhaftet, der Prozess kostete mich die letzten paar tausend Mark, die ich besass. Schlussbilanz: Ich hatte keinen roten Rappen mehr.

#### Friedlicher Ausklang

Ich bin wohl noch bis im Frühling 1928 hie und da gefahren, aber nur zwischenhinein. Ich arbeitete schon wieder in der Schweiz als Vorarbeiter bei der Micalfil. Bei dem letzten 100 km-Rennen war ich hinter dem ersten 13 km zurück, selbst die Presse schrieb, dass ich jetzt ruhig für immer abdanken könne, wenn es mir nicht in allernächster Zeit möglich sei, mich wesentlich zu verbessern. Es war ein richtiges «Ausplämpern».

Jetzt bin ich seit sechs Jahren Chauffeur.

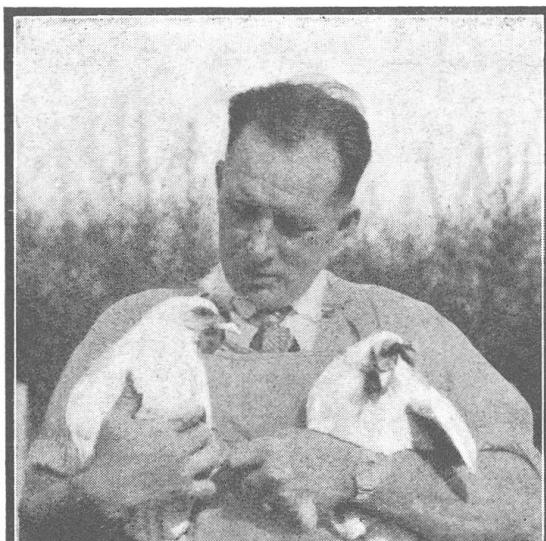
Es kommt mir zu gut, dass ich während meiner Rennfahrerzeit nie Drogen be-

nutzt habe, wie das sehr oft geschieht. Keiner gibt es zwar zu, selbst jene nicht, von denen man es allgemein weiss, dass sie Gift (vor allem Äther) nahmen, und die nun irgendein nervöses Leiden, nervöse Zuckungen im Gesicht oder gelähmte Glieder haben. Und doch merkt man es jedem an, der, wie wir dem sagen, «mit dem Lymchübeli schafft». Wenn ein Rennfahrer nach dem Rennen so merkwürdig schlafbrig ist oder schlapp, so heisst es, er habe zuviel «ins Lymchübeli glueget». Bei mir gab es das nie, sonst könnte ich nun wahrscheinlich meinen Beruf nicht ausfüllen.

Ich fahre also jetzt Auto. Das Velo benütze ich nur noch, wenn ich schnell in die Stadt muss, um für meine Frau Kommissionen zu machen.

Ich habe gehört, dass das Doppelrad wieder modern wird; es soll da neue Konstruktionen geben. Meine Frau hat erst letzthin davon gesprochen, wie es wäre, wenn wir uns ein Tandem anschaffen würden, um gemeinsam am Sonntag auszufliegen. Mein Sohn hat nämlich auch ein Velo und seine Braut ebenfalls. Sie fahren jeden freien Tag miteinander übers Land. Wer weiss, vielleicht schaffen wir uns dieses Tandem gelegentlich wirklich an, aber vorläufig kommt es noch nicht in Frage.

Ich treibe jetzt halt einen andern Sport: Die Hühnerzucht. Ich bin im «Geflügelzüchterverein an der Sihl», und es ist wohl möglich, dass ich dort einmal wieder erste Preise gewinne. Sie werden weniger hoch sein, aber dafür sind auch die Opfer, um sie zu gewinnen, weniger gross. Für mich und für meine Frau.



Finale