Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 16 (1940-1941)
Heft: 1

Artikel: Rund ums Velo
Autor: Nussberger, Willi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1066908

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: 02.10.2025

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

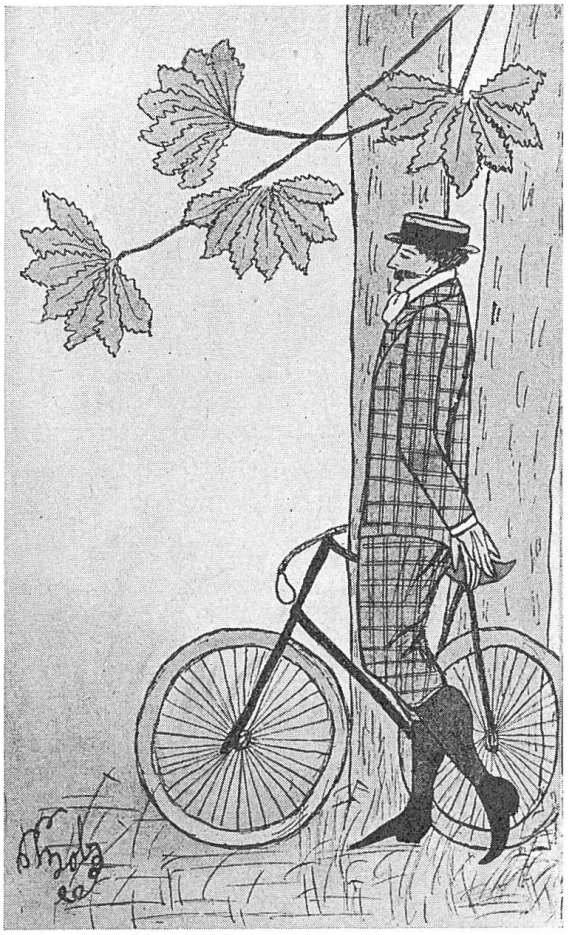
Rund ums Velo

Von Willi Nussberger

Wie vor vierzig Jahren ist das Velofahren wieder Mode geworden, wenn auch aus andern Gründen als damals. Leute jeden Alters, die früher nicht einmal davon träumten, in ihrem Leben je einmal ein Fahrrad zu besteigen, haben sich ein solches angeschafft oder tragen sich doch mit dem Gedanken, eines zu erwerben Die nachfolgenden Winke eines alten Tourenfahrers werden deshalb manchem Leser und mancher Leserin willkommen sein. Sie vermitteln einige Anfangsgründe der Velokenntnis.

Zuerst etwas über die *Pflege* des zweiräderigen Freundes. Pflegen heisst nicht, seinen Göppel jeden Samstagnachmittag einfach mit dem Hydranten abzuspritzen. Dann schon lieber den Dreck gleich kleben lassen. Denn dass bei einer solchen Prozedur Wasser in alle Rinnelchen und Löcher eintritt und den Weg zu den edlen Eingeweiden findet, sollte jedem Laien klar sein. Ich mache es jeweilen folgendermassen: Wenn die Schmutzkruste eine gewisse unzulängliche Dicke erreicht hat, gehe ich mit einem feuchten, ausgewrungenen (nicht tropfnassen) Lappen hinter jene Stellen, die durch Trockenreiben allein nicht sauber zu bringen sind. Ist dann alles gereinigt, reibe ich mit einem saubern, trockenen Lappen kräftig nach. Um eventuell vorhandenen Rost zu entfernen und um neue Rostbildung zu verhindern, wird nun das ganze Rad mit einem in einem Oel-Petrol-Gemisch eben angefeuchteten Lappen abgerieben. Nachher muss mit einem sehr saubern, trockenen Lappen nachpoliert werden. Der ganze Prozess dauert zirka zwanzig Minuten. Selbstverständlich soll das Rad nach jeder Regenfahrt trockengerieben werden. Mäntel sollen nicht mit Oel-Petrol-Gemisch auf Hochglanz poliert werden. Zirka jeden Monat werden sämtliche Schrauben und Muttern nachgezogen, ferner Naben und Lager geölt, wobei auch die Dynamo einen Tropfen Spezialöl abbekommt. Dies zur Pflege.

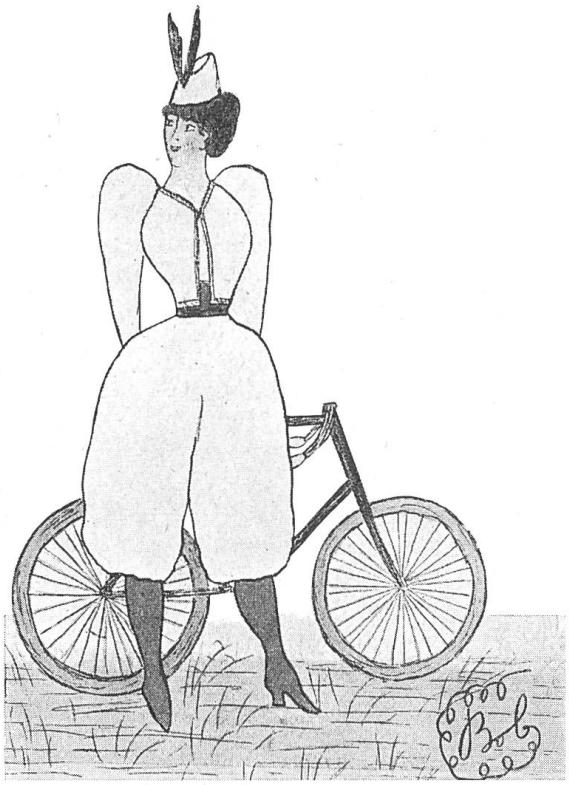
Was nun die *Ausrüstung* anbetrifft, halte ich mich an das ökonomische Grundprinzip: Je weniger « Gänggelizeug », um so leichter das Rad, um so geringer mein Kraftverbrauch und — um so weniger Pflege und Reparaturaussichten. Was sieht man da manchmal alles auf einem Velo vereinigt: Rückspiegel, um die eigene sportgestählte Visage bewundern zu können und dabei den Mitmenschen zu überrennen, Glücksmarionetten amerikanischen Ursprungs, meist defekt, neuerdings sogar Winker, wie wenn der naturgegebene Winker, der Arm, nicht lang genug wäre. Ferner ist



Als das Velofahren als letzte Neuheit der beliebteste Sport der obern Zehntausend war.

es auch absolut nicht notwendig, seinen Patriotismus durch Schweizer Velofähnchen (wasch- und lichtecht) zu demonstrieren. Durch pünktliche Bezahlung der jährlichen Gebühr hast du dem Staat als Schweizer Velofahrer genügend Dienste geleistet, und der öffentliche Funktionär lässt dich in Ruhe, wenn du dich an die Verkehrsvorschriften hältst und unter deinem Sattel die neue Nummer klebt.

Was ist *Vorschrift?* Erstens, zum mindesten eine Bremse, zweitens ein Licht, drittens ein Rücklicht, viertens ein Signal (Klaksons, Sirenen usw. verboten). Zum Kapitel *Bremsen:* Lieber eine einzige gute Bremse, als drei unzuverlässige. Solch eine gute Bremse ist seit alters her der *Rücktritt.* Gewiss, er hat auch seine Nachteile. So läuft zum Beispiel ein mit Rücktritt versehenes Rad nie ganz so ring wie ein Rad ohne diesen. Auch gibt es gewisse Pedalstellungen — die toten Punkte — wo nicht gut, und vor allem nicht blitzartig gestoppt werden kann. Trotzdem schwöre ich auf ihn und könnte ihn nicht entbehren, besonders nicht bei lang anhaltenden Gefällen (Passfahrten). Auch im Militär hat er sich immer als d e r Zuverlässige erwiesen. Was gibt es sonst noch für Bremsen? Da wäre die vordere *Mantelbremse:* Heutzutage ziemlich überholt und eigentlich nur als Notbremse geeignet; denn sie bremst sehr rasch, nützt aber ihren Klotz und den Mantel rasch ab. Dann die verschiedenerlei *Felgenbremsen:* An und für sich in der Bremswirkung gut, leicht und überall montierbar. Nachteile: Wenn das Rad zu schaukeln beginnt, das heisst achtern geht, entsteht ein lästiges, rhythmisches Schleifen; dabei wird der Felgenlack abgeschabt, und es entsteht Rostgefahr. Diese Nachteile werden bei der viel umstrittenen *Trommelbremse* vermieden. Alte Fahrer standen ihr zwar anfänglich skeptisch, sehr skeptisch gegenüber. Sie roch zu stark nach Auto. Ich konnte mich nun aber bei requirierten Rädern im Dienst überzeugen, dass sie heute etwas Vollkommenes darstellt,



Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1895.

und ihr Ruf, sie sei zu heikel, gänzlich ungerechtfertigt ist. Zusammenfassend sei über die Bremsen gesagt: Für mich ist das Ideal, vorn eine Trommelbremse, für hinten den Rücktritt. Ich betone, für mich. Denn bei den Bremsen ist es wie beim Rasieren: es ist eine individuelle Angelegenheit, bei der jeder auf seine Methode schwört.

Was das *Licht* anbetrifft, ist man sich heute einig: Zu jedem Velo eine Dynamo. Hier möchte ich raten, nicht das Billigste zu kaufen. Daran habe ich mich gehalten und meine Dynamo-Batterie-Kombination noch nie bereut, wenn auch ihre Anschaffung etwas teuer zu stehen kam. Als *Rücklicht* genügt ein Spiegelreflektor (sog. Katzenauge), am besten kombiniert mit Sicherheitsschloss.

Nicht Vorschrift, aber *notwendig* sind: Pumpe, Werkzeugtasche, Gepäckträger. Bei den *Pumpen* ist es so: Es gibt elegante Pumpen und zweckmässige Pumpen. Unter einer zweckmässigen Pumpe

verstehe ich eine mittelgrosse Pumpe mit Fußstütze. Sie ist für den Tourenfahrer das einzig Richtige, und alles andere ist Spielerei oder im Interesse der Gewichtsersparnis (Rennräder).

Was gehört nun in eine *Werkzeugtasche?* Nur das Allernotwendigste, wie Zehnlochschlüssel, Mantelschlüssel, Schraubenzieher, Engländer, Zentrierschlüssel (alles eingepackt in einen Lappen), ferner Oelerli, ein gut eingepacktes Glühbirnchen und ein Flickzeug. Denn flicken sollte jeder können. Beim *Flicken* heisst es vor allem: Nicht jeder platte Schlauch hat auch ein Loch! In den meisten Fällen sogar handelt es sich um ein defektes Ventilschläuchlein. (Nachprüfen, ob das auf die Ventilöffnung gebrachte Wasser blasig wird.)

Fasst man einen Nagel: Absteigen, Nagel nicht sofort herausziehen, sondern zuerst Stelle des Einstichs markieren. Merke: Hat der Schlauch kein Loch, ist das Ventil in Ordnung und fährst du trotzdem ständig auf Pantoffeln, so ist der Schlauch einfach altersschwach und durch einen neuen zu ersetzen.

Der *Gepäckträger* sei massiv. Sehr bewährt haben sich die Gepäckträger mit Federspannvorrichtung; sie sind sehr praktisch, besonders in der Stadt für Aktenmappen, kleinere Pakete usw. Ein Gepäckträger ist kein Soziussitz, wie überhaupt das Fahren zu zweien polizeiwidrig ist und auch nicht gerade zu einer besonders langen Lebensdauer des Rades beiträgt.

Und nun, was gehört zu den *Annehmlichkeiten?* Da wären einmal die *Uebersetzungen.* Wohlverstanden, sie sind absolut nicht notwendig, und unsere Militärradfahrer kommen auch ohne sie aus und überall durch, ohne stärker zu ermüden. Denn gerade durch regelmässiges Treten in einer mittelgrossen Uebersetzung werden gute Dauerleistungen erzielt. Für den Zivilisten, besonders aber für den Stadtfahrer, sind sie sehr angenehm. Aber nur keine Uebertreibungen! Vier verschiedene Grössen sind entschieden zuviel, zwei genügen vollkommen, und drei sind gut. Man bedenke jedoch stets, Uebersetzungen machen das Rad immer schwerer und heikel. (Ich denke an die Uebersetzungsgeschichten bei requirierten Rädern im Dienst, wo das Rad seinen Fahrer zeitweise wechselt.) Denn jedes der vielen Uebersetzungssysteme hat seine spezifische Schaltmethode.

Eine andere Annehmlichkeit bildet der *Kettenschutz.* Auch hier: Ein Kettenschutz ist nicht einfach ein Blech schlechthin. Lass das Billige liegen, es ist nicht massiv, und zudem ist tückischerweise der Abstand zwischen Pedalstange und

Sie sind doch Kenner! — und wissen, dass Stoffeinkauf reine Vertrauenssache ist. Die Tuchfabrik Schild AG. Bern ist weit bekannt für erstklassige Qualitäten. — Stoffmuster für Herrenkleider, Damenmäntel und Costumes erhalten Sie durch Ihre Schneiderin, Ihren Schneider oder direkt ab Fabrik. Diese nimmt ebenfalls Schafwolle und Wollsachen an Zahlung.

SCHILD

Kette sehr gering, so dass der billige, ständig verbogene Kettenschutz das eine Mal an der Kette, das andere Mal an der Pedalstange schleift — oder gar an beiden. Was dann dabei herauskommt, ist ein Geräusch, das dem Lärm eines mit leeren Konservenbüchsen gefüllten, den Berg herabkollernden Ochsnerkübels nicht unähnlich ist. So etwas passiert weniger beim eleganten, oft verbeulten Oelbadkasten.

Und nun noch etwas, das dem Velo nicht gerade einen sportlichen Aspekt verleiht: der *Sattelschoner*. Ich gestehe, mein Rad ist damit versehen, und ich habe meinen guten Grund. Wenn man nämlich das Velo tagtäglich benützt, so leidet der Strassenanzug, ferner färbt ein nass gewordener Sattel immer leicht ab, so dass am Ende das Tramfahren billiger zu stehen käme. Da hat sich nun mein Plüschplätz (auf Blumenmuster verzichte man aus ästhetischen Gründen) glänzend bewährt, haben doch amerikanische Versuche ergeben, dass die Kleiderabnützung bei Plüschpolstern — die Versuche wurden für das Auto gemacht — viermal geringer ist als bei Lederpolstern. Ein Sattelschoner jedoch muss gut fixiert sein, sonst gleicht er einer neapolitanischen Waschhänke.

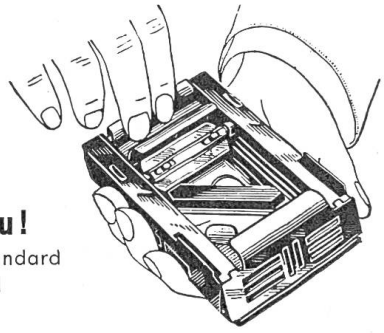
Zum Schlusse noch ein kurzes Wort über den *Kauf* des Velos: Vor allem sich zuerst überlegen, zu welchem Zwecke das Rad gekauft wird und wieviel ausgelegt werden kann. Will ich ein Rennrad, Halbrenner, Tourenrad oder Luxusrad mit Supervollballonreifen? Aber für alle gilt: Sich nicht zu stark von äusserem Chromglanz blenden lassen und, wenn schon keine grossen Ausgaben gemacht werden können, lieber ein simples, schwarzes, aber solides, starkes Rad, das ein ganzes Leben lang hält und zum unentbehrlichen Freund und Begleiter wird.

Der moderne Herr

ist immer frisch und glatt rasiert!

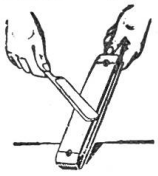
Dazu benötigen Sie in erster Linie eine Klinge mit haarscharfem Schnitt . . .

wie ihn **Allegro** erzeugt.



Neu!
mod. Standard H

Dieser schweizerische, weltbekannte Schleif- und Abziehapparat ermöglicht, sich mit einer guten Klinge ein ganzes Jahr lang tadellos zu rasieren.



Schleifapparat für Rasierklingen zu Fr. 7.-, 12.- und 15.-
Streichriemen für Rasiermesser Fr. 5.-
In allen einschlägigen Geschäften.
Prospekte gratis durch:

INDUSTRIE AG. ALLEGRO
Emmenbrücke 59 **(Luzern)**