

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 11 (1935)  
**Heft:** 34

**Artikel:** Kleiner Leitfaden für Zuschauer  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-755423>

#### **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:** 11.01.2026

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

# Kleiner Leitfaden für Zuschauer

## Am Straßenrand zu lesen.

Die Tour de Suisse ist für die Zuschauer ein großes Spiel, eine Art gewaltiges «Eile mit Weile», das man früher bei der Großmutter spielte, ein Spiel aber mit viel mehr Figuren, mehr Hindernissen, mehr Strafminuten, mit mehr Katastrophen und viel, viel tausend mehr Möglichkeiten. Und die Figuren des Spiels werden nicht nach den



**Fächerfahren, ein Mittel zu verschiedenen Zwecken.** Fächerfahren ist ein probates und immer wieder angewandtes Mittel gegen störenden Seitenwind. Gerade liegt der Deutsche Ussat zuerst in der Kopfgruppe, bald wird er sich zurücklassen, um einem Kameraden das erste Abfangen des «Lufts» zu überlassen. Nachher wird Geyer (der vierte von links oder rechts), an die Reihe der Führungsarbeit kommen. Zu äußerst rechts der Italiener Capriani, vor ihm der Schweizer Alfred Büchi, die Bedach die Schattenseite der Straße ausgewählt haben. Die Routiniers der Fahrer wissen den geringsten Vorteil zu erspähen, kleine Erleichterungen werden immer ausgenutzt. Fächerfahren ist auch sonst eine Art von Taktik, die auf dem Straßenradrennen eine Rolle spielt. Einem der hier sichtbaren Fahrer gehörte der gleichen Nation oder aber - was kaum eine geringere Rolle spielt - der gleichen Fabrikmarke an, und ein Teamkollege habe einen Ausreißversuch unternommen, so wird die ganze Gesellschaft geplante Nachsetz-Jagden von Konkurrenten durch Bummeln, am besten eben in Fächerformation, zu unterbinden trachten.

Aufnahme Photopress



**Nichts los?** Es ist nicht viel los, sagt der Zuschauer am Straßenrand, wenn das Feld in Gänsemarsch daherkommt, nicht gerade bummeln, aber auch keinnewig in jadelndem Tempo. Wer will hinschauen, kann es leicht machen. Der Wind kommt von vorne, die Führungsarbeit entfällt in raschem Wechsel auf einen Fahrer, nach dem andern. Sorgfältig wird die Führungsarbeit auf die Straße bevestigt, das durch die Anstrengung aller Arten meisten ausgefahren oder ausgegeben ist. Jeder Fahrer aber ist auf der Hunt plötzlich an irgendeiner geeigneten Stelle kann der Vorderste, kann die vordeste Gruppe kommen ein zu loslassen, die den Augenblick für günstig erachtet, und sich wiederholen. Wer kann sich das leisten, der behält sein Tempo bei. Die Überbeobachtung spielt ihre Rolle, allerlei seltsame Dinge sind von größtem Einfluss. List, Überbeobachtung, Verbluffung, Geistesgegenwart, der ganze Charakter des Fahrers tritt als Ergebnis von größter Wichtigkeit zu seinen körperlichen Kräften und Eigenschaften hinzu. Dieser Wider- und wechselnde Verhältnisse der entscheidenden Faktoren ist für den Kenner des Radspors und der Fahrt ein ungewöhnlich fesselndes Ganzen.

Aufnahme Photopress



mannschaften, wenn auch solche beisammen sind. Jegliche Hilfe ist zwar nicht gerade untersagt, aber doch die Hilfe bei Radwechsel oder Pneuauflösungen. Bei kleineren Reparaturen hat der Fahrer diese selbst zu besorgen. Das war hier Ussat für Geyer tut, ist strikte Verbote, und der durch seine Aeremaufschrift links sichtbare Kommissat hat denn auch dafür gesorgt, daß beide Fahrer durch Zuschlag etlicher Minuten auf ihrer Fahrzeit geblieben wurden. Routinierte Fahrer tauschen aber entweder selber eine geringe Reparatur oder sonst ein Bedürfnis vor, um abzusteigen und den Leader nachher um so heranführen zu können.

**Die mißachtete Barriere.** Die Fahrer haben die gewölbten Verkehrszeichen gern zu befehligen. Da führt wir gleich bei daß diese Aufzähler von der Tour de France stammen. Diese Novum-Ursprünglichkeit sind ein gefährliches Kapitel. Die Bahnbarriere greift gerne wie das Schicksal in den Verlauf des Rennens ein und trennt Gruppen, die gemeinsam und scheinbar gleich stark große Strecken zusammen zurückgelegt haben. Eben diesen Eingriff will sich niemand gefallen lassen. Die Abgeschnittenen versuchen noch vor dem Zug über die Geleise zu kommen. Die Maßnahmen der Tour de Suisse sind hier genauer und gehen weit, weit, als die gleichgültigere Art der Tour de France. Die ganze Route, und die Startzeiten sind so gelegt, daß Gleisekreuzungen möglichst vermieden werden. Der Rennleiter verhindert die zufällige Trennung eines Sprungfeldes durch fallende Barrieren, indem er vor ihr das Rennen stoppt und der ganzen Gruppe der gewaltsam zurückgehaltenen Fahrer die verlorene Zeit gutzuschreiben.

Aufnahme N. Y. T.



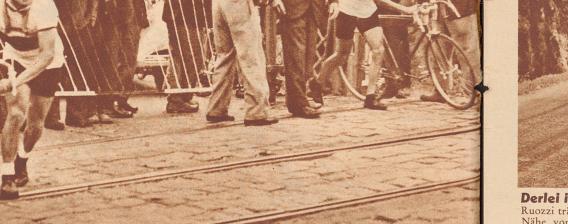
**Dies gibt Strominfälle.** Ist einmal ein Fahrer erkrankter Spinzat, wie auf der letzten Tour der Schweizerin Ludwig Geyer, liegt er im Gesamtklassement mit etlichen Minuten Vorsprung voran, dann gilt es für ihn, sich die stille Hilfe einiger Kameraden zu sichern, die ihn bei Müdigkeitserscheinungen oder gar bei Defekten, wie Geyer auf dem letzten Bild einen erlitten hat, nadzischen, die für ihn die Stromausfallzeit benötigen. Freilich in Tour de France ist es gegen Satz zur «Tour de France».

Aufnahme Photopress



**Stärkung gestattet.** Walter Blattmann empfängt kurz vor dem Gotthard-Pass auf der Höhe einen ernsthaften Gebrauch eines frischen Apfels. Wie dieser Spender auf seinem Motorrad, auf einem Velo oder reiste er die Frucht aus einem fahrenden Auto heraus, dann würde der gute Mann in seinen Wickelgamaschen zur Eva, die Adam-Blattmann den Sünden-Apfel reicht; denn die Gesetze der Tour gestatten nur dem Fußgänger solche mütterlichen Nahr- und Fränkgebäuden.

Aufnahme Photopress



**Derlei ist nicht untersagt.** Dem französischen Fahrer Ruzozi traut bei der diesjährigen «Tour de France» in der Nähe von Evian an einem glühendheißen Tage ein verständnisvoller Zuschauer und Anhänger kühgendes Wasser und Eiswasser. Solche Erfrischungen sind nicht nur dem Herzen des Helfers allein entspringen und nicht vorher mit dem Fahrer vereinbart sind, hat kein Kommissar oder sonstiger Richter der Tour etwas dagegen einzuwenden.

Aufnahme N. Y. T.

Ergebnissen eines Würfelwurfs vorwärtsgetrieben, sondern durch ihren eigenen, unberechenbaren Absichten und Gedanken. Wer kann denn in die soziale Zeit einer Rundfahrt durch die Schweiz auch nur oberflächlich die Fahrer kennt, wer nur erfährt, wie weit, wie wechselseitig die Reise ist, und wer auch nur einmal auf einem Velo zu seiner Gotte gefahren ist, oder wer gern einen Kommissar kennt und die Regeln, den Preisen oder vor der Technik, den Listen und Methoden der Kämpfer, ob, der verfolgt so eine Rad-Reise mit gespanntem Anteil.

## Begrifflich, aber verboten.

Auf dem San Bernadino herabsteigt im vorigen Jahr ein furchtbares Wetter: Schnee, Regen, Nebel. An der Spitze lag Camusso. Mandor gute Mann gab an diesem Tage auf. Nadirum kann man, über und über, die unerträglichen und unerträglichen dieckhaften Pashöhle herausgekrochen. Hinter Camusso waren's vier oder fünf, dann unser Landeneg, Egli, «P.» und andere, die den wundervollen Freunden und Anhängern in ihren Mänteln und wollbeschirmt, «dürfte dem mit äußerster Anstrengung arbeitenden Egli gut tun!» Ein schlechter Dienst. Erstellt auf dem Punkt der Höhe, auf dem 19 des

Aufnahme Photopress

steigungen abziehen oder ziehen zu lassen. Über zwei bis zehn Minuten

die Führungsarbeit im Wiedergang erhöht sich die Strafe oder der Fehlbarre wird ganz vom Ren-

nen wiederholen. Schub dem Fahrer

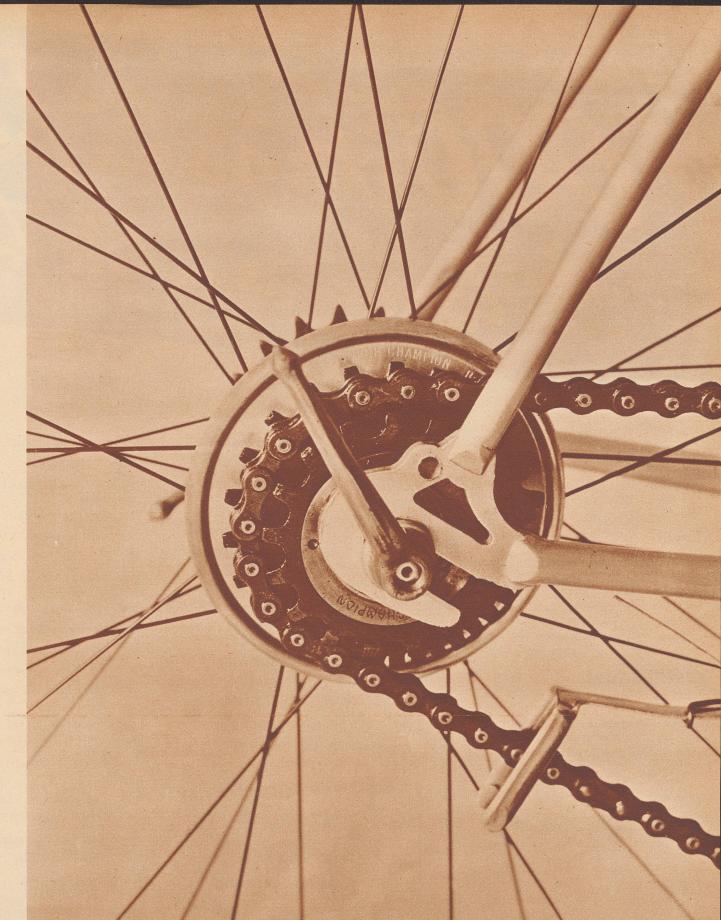
Freund sich aber zurückzieht, hat der Fahrer doppelte Mühe, das Tempo

zu halten.

Aufnahme Photopress



**Die große Sorge.** Auf guten Radrennen in ruhigen Gefilden schwärzeln die Übersetzungsräder eines Velo's von 600 m oder mehr das heile, eine Umdrehung des Pedals bringt das Rad um das genannte Stück vorwärts. Je größer die Übersetzung, um so größer ist die Kraft, die aufgewendet werden muß, um in gleicher Zeit eine Pedalumdrehung zustandezubringen, um so größer ist aber auch die Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung. Ein Rad mit einer Übersetzung von 1:1000 ist das Richtige, auf Paf-Straßen soll sie nicht mehr als 4,30 bis 4,50 m in 10 Metern betragen. Jeder Fahrer hat sein eigenes Maß. Er wird die ihm günstige Übersetzungslänge suchen. Sie ändert je nach dem Geschwindigkeitsgrad, die Radgröße, die seines Kräfte, die Disposition und vor all dem Radrennen. Die Wahl der Übersetzung hat schon manchen Erfolg oder Misserfolg entschieden. Was aber tun, wenn eine Tages-Entfernung mehr als 200 km und über alle Arten von Straßen und Steigungen führt? Eine Übersetzungslänge wechselt! Die dann eingeschlagene Radgröße hat auf jeden Fall zu einem Zahnrad, ein Zahnrad von verschiedener Größe. Also: Hinterrad lösen, umdrehen und die Kette von einem aufs andere Zahnrad legen. So kann man's lange Zeit tun, bis man keine noch viele kostbare Sekunden mehr bei diesem Radwechsel verloren. Gerade am Fuß einer Paf-Stiege oder oben, wenn die rasende Abfahrt beginnen soll und ein kleiner Zeitverlust vielleicht den Rennfahrer entscheidend kann. Aus den Aengsten vor dem Zeitverlust hat man den Drang, zu einem entweder im Kopf eines Rennfahrers die Erfahrung, die man Übersetzungswchsel nennt. Sie erlaubt die Änderung der Übersetzungslänge während des Fahrens mit Sekunden schnell und mit einem einzigen kleinen Handgriff. An der Hinterradnabe sitzen nebeneinander auf der gleichen Seite der Nabe drei ver-



Aufnahme eines Super-Champion Übersetzungswechsels von G. Schuh

## Einiges vom Übersetzungswechsel

schieden große Zahnräder. Ein kleiner Hebel steht vorin der Nähe der Lenkungs am Fahrgestell. Ein Griff entspannt die Kette, ein Hebel überträgt die Uebertragung, im Bilde rechts unten sichtbar) verschließt die Kette von einem Zahnräder aufs andere, und ein Spanner zieht die Kette wieder an. Alles zusammen als Folge des kleinen Handgriffs. Ein gewissenhafter Konstrukteur hat sich eine solche Mechanik ausgedacht, um für mancherlei Zufälligkeiten, aber seine Ergebnisse sind bei glattem Verlauf der Manipulation so erfreulich, daß der Rennfahrer ihn immer wieder begeht.

In der «Tour de France» ist er verboten. Man will mit größtem Konservatismus den Befolg der Gesetze, die man nicht sieht. So ist's noch nicht gelang bei der «Tour de France». Auffewige kostbare Sekunden können bei diesem Radwechsel, während man beim italienischen Freilauf fahren, die Kette entspannen muß und zugleich rückwärts zu treten hat. Wenn diese Manipulation in einem großen Feld ausgeführt werden kann, ist es natürlich eine unglaubliche Sache. So heißt es, die beiden gebürtigen Fabrikanten in Frankreich wird ausschließlich der «Super-Champion» gebraucht. Den italienischen Wechsel «Cambio Vittorio» verwenden Girardengo, Bianchi und sämtliche italienischen Fabrikanten. «Super-Champion» kann man bei Schaltern immer wiedersehen, während man beim italienischen Freilauf fahren, die Kette entspannen muß und zugleich rückwärts zu treten hat. Wenn diese Manipulation in einem großen Feld ausgeführt werden kann, ist es natürlich eine unglaubliche Sache. So heißt es, daß diese Übersetzungen stets gut geregelt und geübt werden, denn wenn sie viele Kettenfehler, namentlich dann, wenn die Fahrer keine genieteten Ketten verwenden. So erheiternd es klingt: das Übersetzung-Wechseln ist eine große Gefühlsache; der eine kann es sofort, der andere lernt es nie.