

# Die Bedeutung des Velos im Laufe des 20. Jahrhunderts = Importance de la bicyclette au cours du XXe siècle

Autor(en): **Weber, Paul-Eric**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 7: **Velo : Faszination Radfahren : vom Laufrad zur Radwanderung = Bicyclette : fascination du vélo : de la roue porteuse à la randonnée à bicyclette = il fascino della bici : dalla draisina alla gita in bicicletta = Bike : fascination of cycling : from the draisine to the cycling tour**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

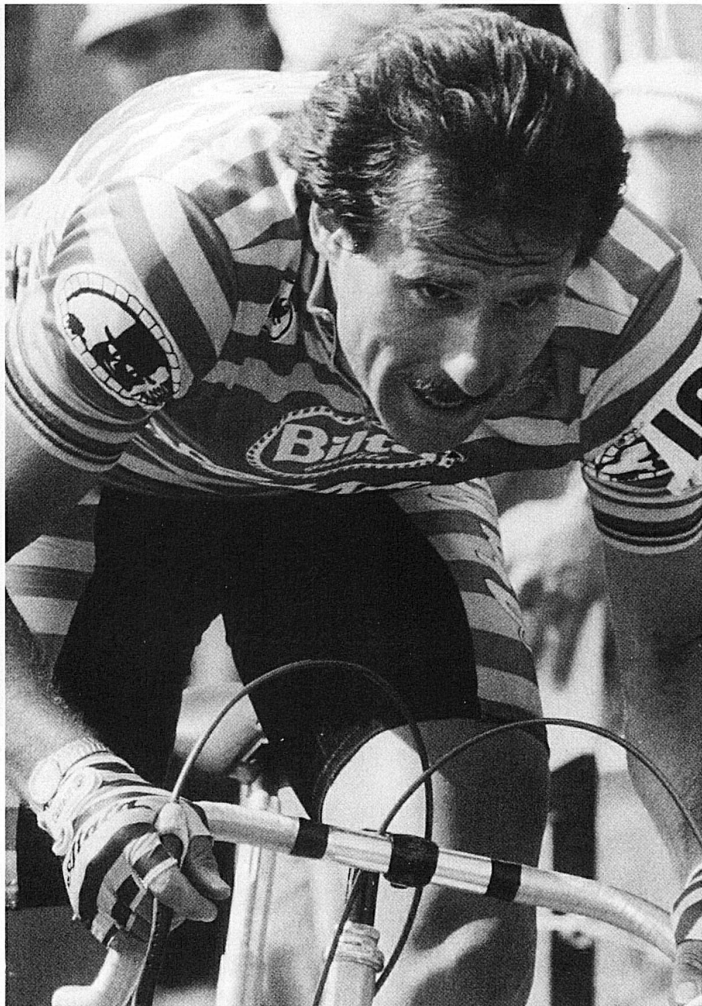
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773729>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



25

## Kunstradfahren – Virtuosität auf zwei Rädern

*25 Radrennsport gibt es seit der Erfindung des Rades. Im 20. Jahrhundert war diese Sportart lange Zeit weit populärer als das Velofahren des einzelnen. Auf unserem Bild der Renn-Profi Urs Freuler*

*25 Les courses cyclistes existent depuis l'invention de la bicyclette. Notre illustration montre le coureur Urs Freuler*

*25 Il ciclismo inteso come sport esiste sin dagli albori della bicicletta. Nel XX secolo, per molto tempo questo sport ha raggiunto un livello di popolarità superiore a quello del ciclismo praticato dai singoli privati. Nella foto, il corridore professionista Urs Freuler*

*25 There have been cycling sports ever since the bicycle was invented. In the 20<sup>th</sup> century, in fact, sporting events were long more popular than private cycling. Our picture is of Urs Freuler, a Swiss racing professional*

Kunstradfahren wird von Frauen, Männern, Jugendlichen und Kindern ausgeübt. Auf dem internationalen Parkett wird Einer- und Zweier-Kunstradfahren betrieben, national kommen noch der Vierer- und Sechser-Reigen dazu. Die Einer-Kunstradfahrer bestreiten ein Programm von 28 Übungen. Sowohl bei den Damen als auch bei den Herren ist vor Wettkampfbeginn der jeweilige Wertungsbogen dem Kampfgericht einzureichen. Auf dem Wertungsbogen müssen alle Übungen aufgeführt sein; sie sind im Wettkampf in der eingereichten Reihenfolge zu fahren. Das Kampfgericht entscheidet über Schwierigkeit und Ausführung. Neben der Grundwertung von 200 Punkten wird jede Übung mit einer vorgegebenen Punktzahl bewertet. Zusammen ergibt dies die eingereichte Punktzahl, die mit einem fehlerfreien Programm herausgefahren werden kann. Der Teilnehmer, der die höchste Punktzahl einreicht, startet als letzter. Im Zweier-Kunstradfahren besteht das Programm aus 22 Übungen, wovon die ersten 11 auf zwei und die zweiten 11 Übungen auf einem Rad gefahren werden müssen. Obwohl die Zahl der Kunstradfahrer und Kunstradfahrerinnen in der Schweiz sehr klein ist, warten die Aktiven immer wieder mit ausserordentlichen Leistungen auf. Innerhalb des Hallenradportes sind Namen wie Eliane und Markus Maggi oder Marianne und Hermann Martens über die Landesgrenze hinaus bekannt.

*Hansjürg Fels*

## Die Bedeutung des Velos im Laufe des 20. Jahrhunderts

Wer vor hundert Jahren behauptet hätte, die damals rudimentären Zweiräder würden 1987 in der Schweiz ihrer 2,4 Millionen sein, der wäre als einer mit «keinem Rad zuviel im Kopf» bezeichnet worden. Die Entwicklung vom Hochrad zum 12- oder 18gängigen Rennrad, aber auch zum verfeinerten Tourenrad ist mit jenem Weg zu vergleichen, den die Automobile seit der Jahrhundertwende beschritten haben – mit dem einzigen Unterschied, dass Velofahren für Fahrer und Umwelt gesünder ist, weil es der Bewegungsarmut entgegentritt, zur Entschlackung des Körpers beiträgt, aber auch leise und ohne Schadstoffe abzugeben betrieben wird. In seinen Anfängen war, wie könnte es anders sein, das Velo ein Werkzeug der besseren Klasse. Alte Stiche und Fotografien zeugen vom ersten Stolz, den Damen in langen Roben auf ihren Rädern an den Tag legten. Nur mit Mühe lässt sich heute glauben, dass längere Touren auf staubigen Strassen ein Vergnügen der «Haute Société» waren. Erst mit besseren Fahrbahnen, leichteren Rädern und bequemerer Kleidung öffnete sich der einst elitäre Velocypedistensport nach und nach einer breiteren

Öffentlichkeit, bis er schliesslich noch vor dem Zweiten Weltkrieg Lieblingssport der ganzen Bevölkerung geworden war. Dass die idealistischen Seiten der heute «Radtourismus» genannten Velobegeisterung solche Formen annahmen, ist nicht zuletzt ein Verdienst des 1883 gegründeten Schweizerischen Velozipedisten-Bundes, des späteren Rad- und Motorfahrer-Bundes (SRB). Aus den 130 Mitgliedern von 1884 waren bis 1920 deren 33 000 geworden, 1938 registrierte das Sekretariat in Zürich gar über 60 000. Der Autoboom der Nachkriegszeit brachte neben anderen Folgen bis vor 12 Jahren empfindliche Rückschläge, doch heute zählt der Verband erneut rund 55 000 Fans. Wer vom «Verband» spricht, denkt nicht nur an den Radrennsport – den unvergessenen Leistungen von Paul und Heiri Suter, Ernst Kaufmann, Paul Egli, Edgar Buchwalder, Hans Knecht, Oscar Plattner, Ferdi Kübler, Hugo Koblet, Sepp Fuchs, Albert Zweifel und vielen anderen zum Trotz – er denkt ebenso an die 60 Radwanderwege, die Entscheidendes zur Popularisierung des Radtourismus beigetragen haben. Neben den verschiedensten mit dem Velo betriebe-

nen Sparten wie Kunstradfahren, Radball und Trial wird der Radtourismus im ersten Schweizer Sportverband, der den Sport als Mittel zur Persönlichkeitsentwicklung verstand, mit Hingabe gepflegt: 1987 sind 215 Volksradtouren ausgeschrieben, an denen jährlich 80 000 Frauen und Männer teilnehmen. Auch wirtschaftlich ist die Bedeutung des Velos gross: Rund 220 000 meist hochklassige Fahrräder werden Jahr für Jahr in der Schweiz hergestellt, etwa halb so hoch ist die Zahl der importierten Velos. Der Markt bleibt auf hohem Niveau stabil. Elektronische Schaltung, neuartige Verschaltungen, Versuche mit Kunststoffrahmen und neue Antriebssysteme sind Garant für die ständige Weiterentwicklung des Velos. Dass sich mit den Rädern auch die Radsportmode gründlich gewandelt hat, beweist das immer zahlreicher dem Velo sich zuwendende schöne Geschlecht. Gewiss: Ein Autosessel ist bequemer und weicher als ein Velosattel. Wer jedoch einmal erfuhr, wie herrlich einem Velofahrer der Wind um Ohren und Beine pfeift, wird das Erlebnis nie mehr missen wollen.

*Paul-Eric Weber, Zürich*

## Vélo acrobatique – virtuoses sur deux roues

Le vélo acrobatique est pratiqué par des femmes, des hommes, des jeunes et des enfants.

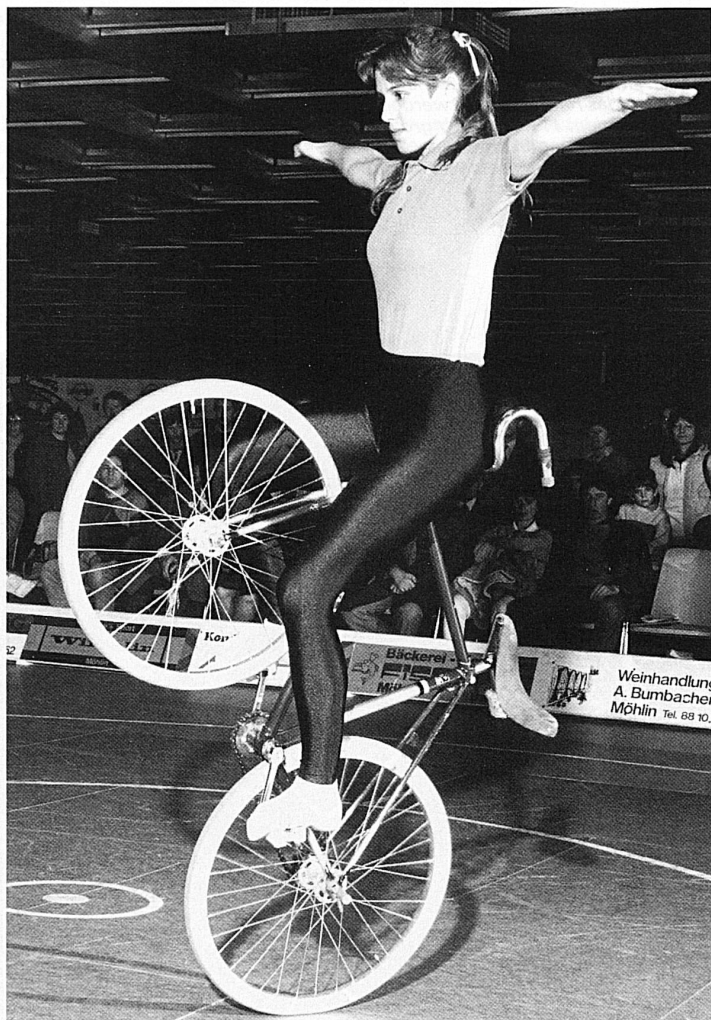
Dans les compétitions internationales il donne lieu à des exhibitions individuelles et en duo, et à l'échelle nationale s'y ajoutent les groupes de quatre et de six. La compétition individuelle comprend un programme de vingt-huit exercices. La feuille de pointage doit être remise au jury avant le début de la compétition, aussi bien pour les hommes que pour les femmes. Tous les exercices doivent y figurer et être exécutés dans l'ordre indiqué sur la feuille. Outre le pointage de base de deux cents points, chaque exercice est affecté d'un nombre de points prédéterminé. Les deux pointages donnent ensemble le total de points qui peut être obtenu dans une exécution du programme exempte de fautes. Le concurrent qui indique le nombre de points le plus élevé prend part le dernier au concours. Dans la compétition à deux, le programme consiste en vingt-deux exercices, dont les onze premiers doivent être exécutés sur deux vélos et les onze autres sur un seul. Bien que leur nombre soit en Suisse très modeste, les adeptes du vélo acrobatique présentent néanmoins toujours de remarquables performances. Dans le cadre du sport de vélodrome, les noms d'Eliane et Markus Maggi ou de Marianne et Hermann Martens sont connus bien au-delà des frontières de notre pays.

*26 Die Einkerunsthlerin Karin Barp im «Steuerrohrsteiger». Kunstradfahren kann als «Ballett auf Rädern» bezeichnet werden; ein Programm besteht aus 28 Übungen, wobei jede Figur bewertet wird*

*26 La championne de vélo acrobatique individuel, Karin Barp, dans l'exercice appelé «cabre assis sur la direction». Le vélo acrobatique peut être qualifié de «ballet sur roues». Un programme se compose de 28 exercices, dont chacun fait l'objet d'un pointage*

*26 Karin Barp durante un esercizio di destrezza individuale, mentre esegue una cabrata seduta sul manubrio. Questi esercizi artistici possono essere definiti come un «balletto sulle ruote»*

*26 Karin Barp in a "raiser headtube" exercise as part of a single artistic cycling programme. This discipline is a sort of "ballet on wheels"*



26

## Importance de la bicyclette au cours du XX<sup>e</sup> siècle

De celui qui, il y a cent ans, aurait affirmé que le nombre des bicyclettes, alors encore rudimentaires, s'élèverait en Suisse en 1987 à deux millions quatre cent mille, on aurait dit que «cela ne tournait pas rond dans sa tête». L'évolution entre l'ancien bicycle et le vélo à douze ou dix-huit vitesses, ou même avec la bicyclette de randonnée perfectionnée d'aujourd'hui, peut être comparée au progrès accompli par l'automobile depuis le début du siècle, à cette différence près que la bicyclette est plus saine pour la personne et pour l'environnement, puisqu'elle dégraisse et dérouille le corps grâce au mouvement et qu'elle roule sans bruit et sans émanations nocives. Elle était à ses débuts un engin à l'usage de la classe aisée. D'anciennes gravures et photographies témoignent de la fierté que manifestaient à l'époque les dames à vélo dans leurs longues jupes. Lorsque les routes furent meilleures, les bicyclettes plus légères et les vêtements plus rationnels, le sport vélocipédiste élitaire sortit peu à peu de sa coquille pour devenir, déjà avant la Deuxième Guerre mondiale, le passe-temps de prédilection d'une «majorité silencieuse» aux deux sens

du mot. Cet aspect idéaliste de l'engouement pour le vélo – que l'on nomme aujourd'hui «le cyclisme» – est dû pour une bonne part à l'Union vélocipédiste suisse fondée en 1883, à laquelle s'est ajoutée plus tard en Romandie l'Union cycliste suisse (UCS). Les 130 membres que l'Union vélocipédiste comptait en 1884 étaient devenus trente-trois mille en 1920, et le secrétariat de Zurich en avait enregistré en 1938 plus de soixante mille.

Le boom automobile de l'après-guerre provoqua une régression sensible de ce nombre jusqu'à il y a une douzaine d'années, mais l'Union (dès 1908 Schweiz. Rad- und Motorfahrer-Bund SRB) compte de nouveau maintenant quelque cinquante-cinq mille adhérents. Si l'on parle d'«association», on ne pense pas seulement au sport de compétition et aux exploits inoubliables de Paul et Heiri Suter, Ernst Kaufmann, Paul Egli, Edgar Buchwalder, Hans Knecht, Oscar Plattner, Ferdi Kübler, Hugo Koblet, Sepp Fuchs, Albert Zweifel et d'autres encore. On pense aussi à la soixantaine de chemins cyclistes qui ont été déterminants pour populariser le cyclisme. A côté des différentes spécialisa-

tions auxquelles celui-ci donne lieu – vélo acrobatique, polo-vélo, vélo-trial – le tourisme cycliste est cultivé avec un zèle tout particulier: des randonnées populaires sont organisées (il y en a 215 en 1987) auxquelles prennent part chaque année environ quatre-vingt mille personnes. L'importance économique du vélo n'est pas moins grande: près de deux cent vingt mille bicyclettes, pour la plupart d'excellente qualité, sont fabriquées chaque année en Suisse, et il faut ajouter la moitié de ce chiffre en vélos importés. Le marché reste stable à ce niveau élevé. Embrayage électronique, peinture au pistolet nouveau genre, essais de créer un cadre en matière plastique, nouveaux systèmes de transmission, sont autant de garanties de la progression constante du vélo. La mode cycliste se transforme tout aussi profondément, comme le prouve le nombre croissant des femmes qui s'y adonnent. Certes, les sièges d'une auto sont plus commodes et plus souples qu'une selle de bicyclette. Mais le cycliste, qui a éprouvé la joie de sentir le vent siffler à ses oreilles et frôler ses jambes, n'y renoncera pas facilement à l'avenir.

15