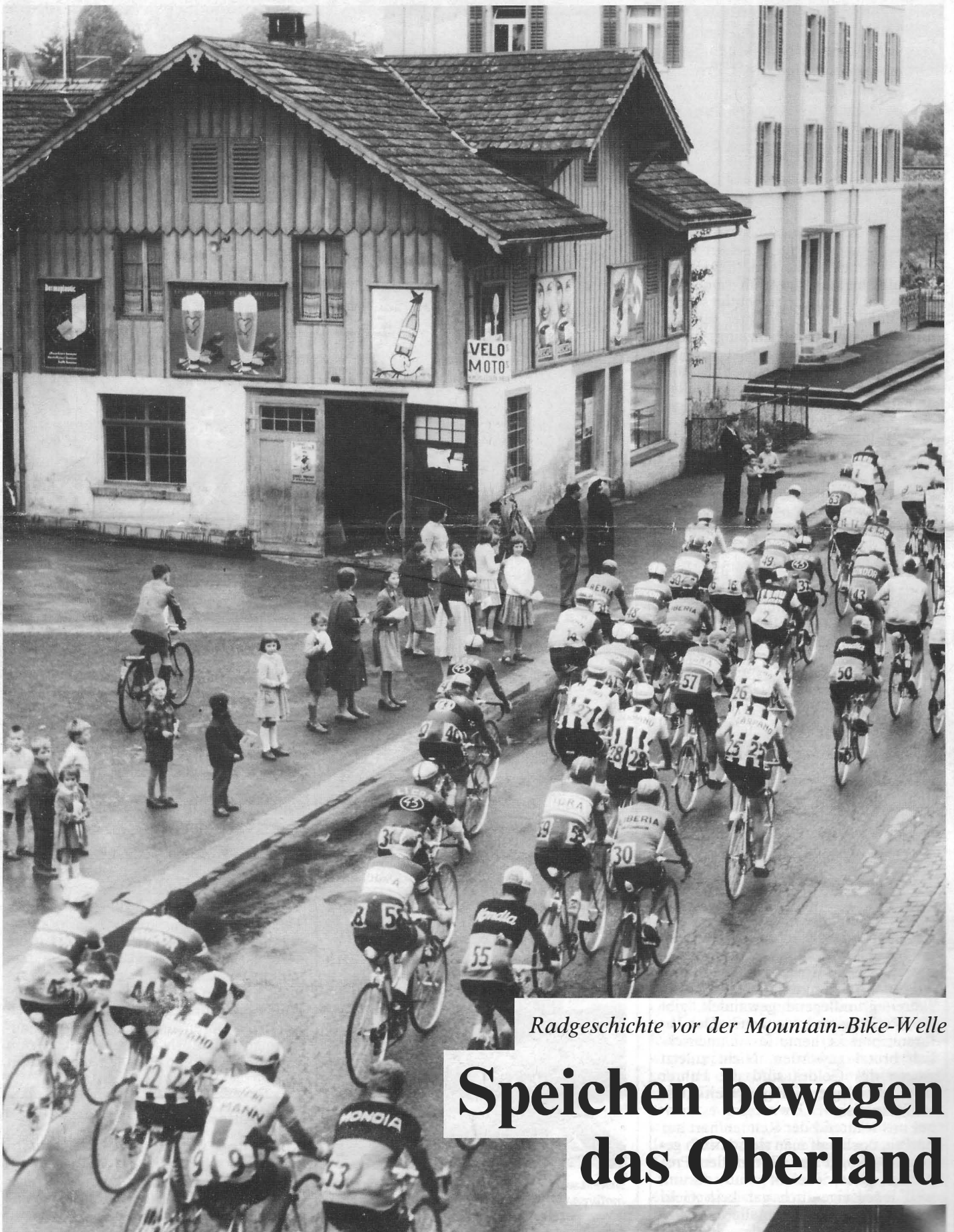


Heimatspiegel

Illustrierte Beilage zum «Zürcher Oberländer»

Nr. 6/Juni 1990

Redaktion: Antonio Cortesi



Radgeschichte vor der Mountain-Bike-Welle

**Speichen bewegen
das Oberland**

Radfahren ist heute hoch in Mode. Und wer etwas auf sich hält, hat den alten Dreigänger längst eingemottet und fährt Mountain Bike. Doch geradelt wurde im Zürcher Oberland schon lange vor der Bergvelo-Welle. Dieser «Heimatspiegel» schlägt das Rad der Oberländer Velogeschichte um Jahrzehnte zurück und spürt den Erinnerungen früher Velopioniere nach. Dazu gehören unter anderen der Velomechaniker Hans Mühlestein aus Oberwetzikon und der Radamateurlweltmeister Paul Egli aus Dürnten.

Wer den engen Veloladen von Hans Mühlestein in Oberwetzikon betritt, ist überwältigt von der Vielzahl von Schläuchen, Pneus, Felgen, Schutzblechen und Bremskabeln, die sich da stapeln. Dabei darf sich glücklich schätzen, wer keine dieser Beigen zum Umstürzen bringt. Kollegen des Velohändlers formulieren das so: «Der Mühlestein gehört zu den besten Velomechanikern der Region – ein «Saupuff» herrscht zwar in seinem Laden...» Nicht ganz unberechtigt sei diese Feststellung, gibt der Meister selber zu, und er relativiert gleichzeitig: «Doch diese Situation ist nicht zuletzt eine Folge der zunehmenden Modellvielfalt im Velohandel.» Genau vor dieser Modellvielfalt hatte sich Hans Mühlestein eigentlich schützen wollen, als er Ende der fünfziger Jahre dem Handel mit Velotöfflis endgültig den Rücken kehrte. Dies in einer Zeit, «wo es so aussah, als wollten alle nur noch ein «Velomotörli» kaufen.»



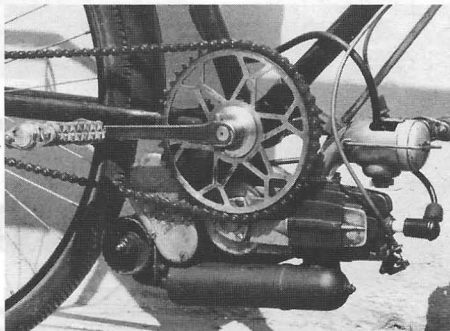
Velomechaniker Hans Mühlestein auf einem «Velomotörli» der Marke Ilo (Jahrgang 1948).

Zum Bild auf der Titelseite

Nur selten nahm die Tour de Suisse ihren Weg über Robenhausen und erwies damit Hans Mühlesteins Veloladen die Ehre. Das Bild auf der Titelseite dieses «Heimatspiegels» stammt aus dem Jahre 1959, als sich die Tour de Suisse Wetzikon als Etappenziel aussuchte. Abgebildet ist das Feld, das sich kurz nach dem Start aussergewöhnlich geschlossen zeigt. Dies hat seinen Grund: Der Etappenstart erfolgte just zur Zeit des reformierten Gottesdienstes, worauf das Rennen «auf Anordnung von oben» bis kurz vor Uster neutralisiert werden musste...

«Solche Episoden waren keine Seltenheit», sagt Velorennfahrer Max Schellenberg aus Hittnau, der als Profi zwischen 1952 und 1960 fünfmal die Tour de France und dreimal den Giro d'Italia absolvierte. Schellenberg ist unten im Bild als «Mondia»-Fahrer gut erkennbar. Die Atmosphäre im Rennsport habe sich in den letzten dreissig Jahren grundlegend gewandelt, gibt Schellenberg zu bedenken: «Der Velorennsport ist heute fast unmenschlich brutal geworden. Nicht zuletzt wegen des Geldes sind die Fahrer dazu gezwungen, sich gegenseitig fast «aufzuspiessen». Gewiss ging es auch bei uns während der Rennen hart auf hart zu, doch half man sich danach gegenseitig sogar bei finanziellen Problemen. Dies vielleicht gerade darum, weil jeder eigentlich gar kein Geld hatte!»

Doch: Die fünfziger Jahre beschreiben schon ein spätes Kapitel der Oberländer Velogeschichte. Bereits in den dreissiger Jahren standen Radfahrer aus der Region in den Schlagzeilen. So zum Beispiel der Dürntner Paul Egli, der 1933 in Paris Amateurweltmeister auf der Strasse wurde.



Beliebt waren anfangs der fünfziger Jahre Hilfsmotoren für Velos. Der abgebildete 48-ccm-Motor der Marke Ilo wiegt rund 7 Kilogramm. Sein Neupreis betrug 450 Franken.

Vom Hometrainer zum Tourenrennvelo

Paul Egli kam auf recht ungewöhnliche Weise zum Velofahren. Wegen eines Hüft- und Rückenleidens verbrachte er 1926 längere Zeit im Spital Rüti. In der Therapie musste er unter anderem regelmässig auf einem Hometrainer fahren. «Diese Therapie war so erfolgreich, dass ich mir vornahm, später ein Velo zu kaufen», erinnert sich der heute 79jährige Paul Egli. Kurz darauf konnte er einen Rahmen kaufen und sich sein Velo zusammenstellen. «Nach dem Beitritt zum Veloclub Wetzikon fuhr ich dann damit

Der Autor dieser Ausgabe

Urs Rüegg studiert an der Universität Zürich Psychologie und Betriebswirtschaftslehre. Als freier Journalist verfasst er regelmässig Artikel für den «Zürcher Oberländer».

meine ersten Tourenvelorennen.» Seine Rückenprobleme machten ihm in der Folge immer weniger zu schaffen, so dass er im Herbst 1926 in der Maschinenfabrik Rüti eine Lehre als Mechaniker beginnen konnte.

Schon während der Ausbildung wurde der junge Dürtnen sportlich gefördert. Einzig der Vater stand diesen Aktivitäten skeptisch gegenüber: Lungen und Herz würden beim Velofahren Schaden nehmen, habe er wiederholt gesagt. Paul Egli erhielt indes schon 1930 die Möglichkeit, in Paris – zusammen mit dem Wetziker *Karl Bosshard* – eine inoffizielle Weltmeisterschaft zu bestreiten. «Als 20jähriger Dürtnen in Paris – das war für mich schon ein einmaliges Erlebnis», erinnert sich Egli. Als Amateurfahrer gewann er 1932 die Schweizer Meisterschaft im Querfeldein: «Damals musste ich noch mit dem Velo und der Karbidlampe im Rucksack nach Neuenburg fahren, das Rennen bestreiten und nachts wieder nach Hause radeln.»

Es folgten die ersten internationalen Stehversuche als Amateur auf der Strasse. Richtig erkannte Egli sein Talent erst 1932 an seinen ersten Weltmeisterschaften in Rom: «Als unerfahrener Neuling traute ich mir damals einen Sieg eigentlich gar nicht zu.» Trotzdem konnte sich Egli in der letzten Steigung vom Feld lösen, Egli traf schliesslich zusammen mit drei weiteren Fahrern im Ziel ein und erreichte im Spurt den zweiten Platz. 1933 eroberte er mit mehr Erfahrung in Paris als Amateur den *Weltmeistertitel*.

Spektakuläre Massenstürze

Der Weltmeistertitel machte Egli zu einem begehrten Mann: Er erhielt Angebote für Sechstagerennen in Nord- und Südamerika. «In den USA fuhren wir in Boxhallen vor über 20000 Zuschauern», erzählt Paul Egli. Bis zu 17 Mannschaften drängten sich auf einer 199-Meter-



Paul Egli (links) mit einem Kollegen auf dem Zürichsee. Die Seegrönrni von 1928/29 ermöglichte es, die Strecke von Rapperswil nach Zürich auf dem Eis zurückzulegen.



Prominenz des Veloklubs Wetzikon auf dem Tourenrad: Armin Cavaleri aus Dürstelen (vorne links), Karl Bosshard aus Wetzikon (Mitte) und Paul Egli aus Dürnten (rechts).

Bahn, was entsprechend viele Massenstürze provozierte. Speichen, Velos und Fahrer seien durch die Luft geflogen – genau nach dem Geschmack der Zuschauer...» Zum Glück bin ich von schweren Stürzen verschont geblieben», sagt Paul Egli.

Zum Spitzensport von damals gehörten aber nicht nur die Rennen allein. «Reich wurde man vom Rennfahren nicht, dafür konnte ich auf Kosten meiner Vertragspartner in der Welt herumreisen. Dieses Privileg genoss ich jeweils in vollen Zügen.»

Vom Aufenthalt Eglis in Südamerika berichtet 1938 beispielsweise der «Sport» unter dem Titel «Schweizer Rennfahrer im Urwald»: «Anfangs November ver-

liessen die bekannten Rennfahrer Paul Egli und Ernst Bühler Europa, um in Buenos Aires einen mehrwöchigen Kontrakt zu erfüllen, der ihnen Bahnrennen, ein Sechstage- und Strassenrennen auferlegte. Die Schweizer sind mit einem Lot von Belgiern und Italienern mitten in den argentinischen Hochsommer hineingeraten, der zudem noch gegenwärtig mit Rekord-Temperaturen aufwartet. Zwischen den einzelnen Startverpflichtungen haben die bisher sehr erfolgreichen Fahrer Zeit, in die Steppen hinauszufahren, der Jagd zu obliegen und Kontakt zu den nächstgelegenen Urwaldausläufern zu nehmen. Als richtige Burschen vom Lande haben sich die beiden Schweizer besonders dem Reiten verschrieben und berichten begeistert von dieser neuen Welt. Während die Kohlenhändler in der Heimat die besten Geschäfte machen, pirschen unsere Weltreisenden in leichtestem Sommertennee durch den argentinischen Urwald und fühlen sich sehr beglücklich.»



Paul Egli an den Strassenweltmeisterschaften 1933 in Paris. Er fuhr bereits mit einem Dreigang-Radkranz. Geschaltet wurde mit einem geübten Griff in die Kette...

Mit gestauchtem Schlüsselbein von Singen nach Wetzikon

Mancher Oberländer Velokarriere stellen sich jedoch mehr Hindernisse in den Weg als derjenigen von Paul Egli. *Max Liebhart* (Kempten) trat beispielsweise 1933 – animiert durch die Erfolge von Egli – dem Veloclub Wetzikon bei und konnte sich 1935 ein Rennvelo kaufen. Gleich in seinem ersten öffentlichen Rennen – eine Strassenkonkurrenz über 150 Kilometer in Singen (Deutschland) – wurde er in einen Massensturz verwickelt: «In einer Abfahrt – die Strasse glich einer Kiesgrube – stürzten einige Fahrer vor mir, worauf auch ich nicht mehr ausweichen konnte.» Liebhart hatte nach dem Sturz zwar Schmerzen im linken Arm, fuhr aber die letzten 50 Kilometer «trainingshalber» noch zu Ende. «Im Ziel merkte ich dann, dass ich das Trikot nicht mehr allein ausziehen konnte – das linke Schlüsselbein war gestauchet.»

Heute ist in solchen Fällen sofort ein Mannschaftsarzt zur Stelle; damals gab's für Max Liebhart nur eine Lösung: «Da meine Kollegen auch per Velo nach Singen kamen, musste ich mich am Abend einhändig auf mein Rennvelo setzen und so die Heimreise nach Wetzikon antreten...» Schon zwei Tage später hatte Liebhart wieder am Arbeitsplatz in der Strumpffabrik Idewe (Medikon) zu erscheinen, da er andernfalls seine Lehrstelle als Wirker verloren hätte. Arbeitgeber zeigten in der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre noch wenig Verständnis für den Rennsport. So auch der Direktor von Max Liebharts Lehrfirma, der Absenzen und unaufmerksame Arbeiter befürchtete. Auf dessen Druck hin musste Max Liebhart seine Rennkarriere schliesslich abbrechen. «Angesichts der schlechten Wirtschaftslage der Vorkriegszeit blieb mir gar keine andere Wahl», erinnert er sich.

Tourenvelofahren hat Geschichte

Liebhart konzentrierte sich in der Folge vermehrt auf das sogenannte *Tourenvelo-*



Schweizer Meisterschaften im Querfeldein 1932 in Wetzikon: Paul Egli passiert beim damaligen Restaurant Hirschen in Oberwetzikon als Zweiter. Gut sichtbar sind die Geleise des Wetziker Trams (im Volksmund «Bünzlitrucke» genannt).



Hans Mühlestein übernahm von 1976 bis 1979 den Service für Albert Zweifel's Rennvelos. Besonders bei den Querfeldeinrädern ging es darum, ein möglichst leichtes und doch stabiles Velo zu entwickeln.

fahren, das im damaligen Veloclub Wetzikon (heute Radfahrerverein Wetzikon) Tradition hatte: «Ziele des Vereins sind die Veranstaltung gemeinsamer Ausfahrten und Bekämpfung der Vorurteile gegen diesen Sport», hiess es bereits an der Gründungsversammlung im August 1891. Max Liebhart bestritt nach seinem Rücktritt als Amateur verschiedene verbandsinterne Tourenvelorennen. «Renn dress und Rennvelos waren damals nur an öffentlichen Velorennen erlaubt, also fuhren wir in Knickerbockern», sagt Liebhart, der später für längere Zeit das Amt des Vereinspräsidenten übernahm. Beliebt war in den dreissiger Jahren ferner das *Tourenwettfahren des Schweizerischen Radfahrerbunds (SRB)*, eine Tradition, die sich bis heute erhalten hat. «Wir machten wöchentliche Abendtouren – zum Beispiel nach Winterthur – und liessen uns die Kilometer in SRB-Restaurants bestätigen», erklärt Liebhart. Auch im Zürcher Oberland gab es solche SRB-Restaurants: Stadtzürcher Veloklubs besuchten beispielsweise regelmässig das Restaurant «Schöneich» in Wetzikon. Zwischen den Wetzikern und den Klubs aus Zürich herrschte immer eine gewisse Rivalität: «Oberländer Bauern» waren die Wetziker aus Sicht der Zürcher, die sich ihrerseits die Bezeichnung «Stadtfötzel» gefallen lassen mussten...

Doch darf man nicht vergessen, dass das Velo zur Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg hauptsächlich als *Fortbewegungs- und Transportmittel* diente. Das beschriebene Tourenvelofahren beschränkte sich auf einen kleinen Kreis von Personen, die «aus Freude am Rad» gemeinsame Ausfahrten organisierten. Mehrtägige Velotouren im heutigen Sinn lagen auch aus wirtschaftlichen Gründen gar nicht drin. «Abgesehen von den zwei Freitagen an der Wetziker Chilbi hatten wir praktisch keine Ferien», gibt Max Liebhart zu bedenken, «zudem stand uns kein Geld für längere Ausflüge zur Verfügung.»

Pneurationierung während des Kriegs

Der Zweite Weltkrieg brachte das Tourenvelofahren praktisch zum Erliegen, da es immer schwieriger wurde, Ersatzteile



Trotz Pneumangel trainierte der Veloklub auch während des Zweiten Weltkriegs (hier beim Start in Kempten): Für einmal herrscht kein Verkehrschaos auf der Pfäffikerstrasse (Blickrichtung: nach Auslikon).

aufzutreiben. Besonders gefragt waren *Velopneus*, die bis 1947 rationiert waren. Diese Rationierung machte auch dem Velohändler Hans Mühlestein zu schaffen, der im Jahre 1945 sein Velogeschäft im Ökonomiegebäude (Lagerhaus) des damaligen Restaurants Neuhof in Oberwetzikon eröffnete. «Die Kundschaft wäre mehr oder weniger dagewesen, nur konnten mir die Fahrradhändler wegen des akuten Pneumangels keine Velos liefern.»

Auch mit einem Seitenblick auf die aktuelle Diskussion um einen allfälligen «Öko-Bonus» darf es hier interessieren, wie man anno 1945 als Privatperson zu einem neuen Pneu kam. «Für die nötige Bezugsmarke des Kriegswirtschaftsamts musste man sich zuerst beim Velohändler den Defekt des alten Pneus bescheinigen lassen», erinnert sich Hans Mühlestein,

«darauf hatte die Gemeindekanzlei den Arbeitsweg des Antragsstellenden zu bestätigen und musste gleichzeitig prüfen, ob für die betreffende Strecke allenfalls ein «Tschì-Tschì-Bähnli» oder ein anderes öffentliches Verkehrsmittel in Frage käme...»

Neben dem Pneumangel trug im Herbst 1945 ein weiterer Umstand dazu bei, dass Hans Mühlesteins neues Velogeschäft noch nicht so recht in Schwung kam. «Kurz nach der Eröffnung meines Velogeschäfts wurde in der FBW-Lastwagenfabrik gestreikt», erinnert sich Mühlestein. Der Lastwagenhersteller *Franz Brozincevic* beschäftigte in dieser Zeit rund 300 Arbeiter, wovon ein Grossteil täglich an Hans Mühlesteins Velogeschäft vorbeifuhr. «Man wusste nicht so recht, wie lange der Arbeitskampf dauern würde. So kamen in der ohnehin problematischen Wintersaison praktisch keine Kunden mehr ins Geschäft.»

450 Franken für ein Velomotörchen

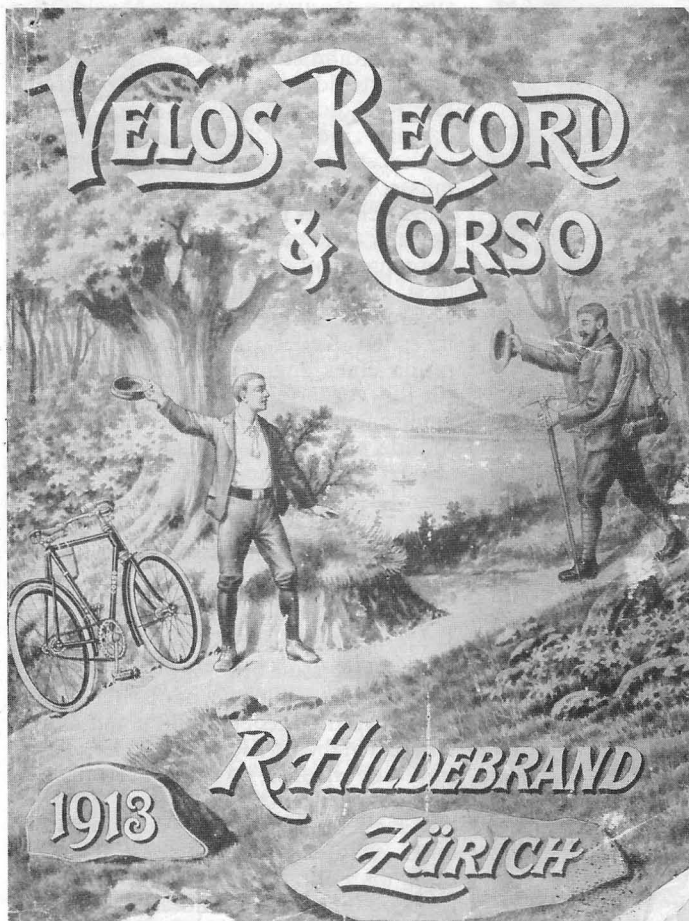
Die Situation besserte sich rasch, als 1947 die Pneurationierung aufgehoben wurde. Mühlestein heiratete kurz darauf und konnte 1953 das Ökonomiegebäude an der Usterstrasse kaufen, wo er zusätzlich zur Werkstatt einen Ausstellungsraum einrichtete. Zu dieser Zeit kamen auch die ersten *Hilfsmotoren* für Velos und verschiedene Mopeds in grösseren Mengen auf den Markt: Bis gegen 450 Franken kosteten die Anhängemotörchen der Marken Ilo oder Mosquito, knapp 600 Franken musste man für ein Moped der Marken Cucciolo, Motom oder Solex bezahlen. Hoch im Kurs standen Mitte der fünfziger Jahre auch die Vespas und Lambrettas.

Der Motorboom begann im Prinzip schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, als das Benzin wieder erhältlich war. «Während des Kriegs kostete der Benzinersatz «Emserwasser» über 1.50 Franken – und war erst noch nicht erhältlich», sagt Hans Mühlestein. Auch Mühlestein verkaufte einige Mopeds und 125-ccm-Motorräder, doch betrieb er dieses Geschäft nur am Rand. «Das Motorradgeschäft war von ständigen Modellwechseln und Problemen mit der Beschaffung von Ersatzteilen geprägt, während bei den Velos lediglich Dreigangvelos in zwei bis drei Farben erhältlich waren», erklärt Hans Mühlestein. 1959 wandte er sich darum ausschliesslich dem Velohandel zu.

Wegen der starken Motorisierung lief der Velohandel in den folgenden Jahren alles andere als rosig. «Es sah damals so aus, als wollten alle nur noch mit einem Motor fahren, und man wusste nicht, ob das Velo überhaupt noch Zukunft hat», sagt Hans Mühlestein. Der stark zunehmende Verkehr drängte auch die Tourenvelofahrer bis anfangs der siebziger Jahre immer mehr an den Rand: Manche kauften sich selbst ein Auto oder ein Motorrad.

Ölschock und Fitnesswelle bringen Wende

Der *Ölschock* im Jahre 1972 brachte schliesslich den Velohandel aus der Phase der Stagnation heraus: Velos waren plötzlich wieder Mangelware. «Innert kurzer Zeit konnte ich praktisch meinen ganzen Velobestand verkaufen», erinnert sich Mühlestein. Kurz darauf folgte aus Amerika die *Fitnesswelle*, worauf das Velo erstmals von einer breiten



Velowerbung 1913 und heute. Hans Mühlestein: «Der Velohandel ist mit der zunehmenden Computerisierung unpersönlicher geworden.»



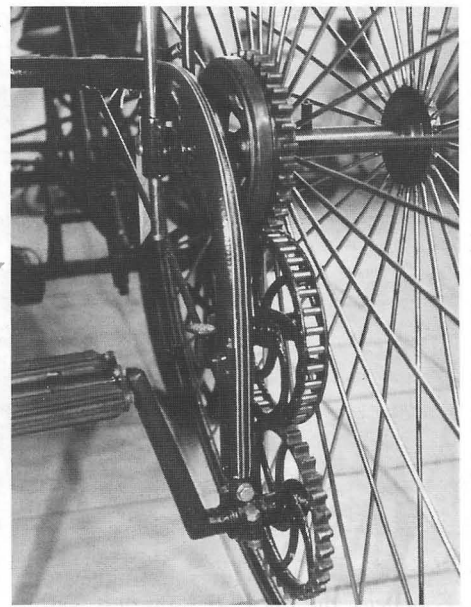
Wie aus einem alten Gartenhag ein französisches Niederrad wird

Blick in die Privatausstellung eines Velosammlers aus dem Tösstal

«Für das Bambusvelo aus dem Jahre 1910 habe ich halb Europa abgeklopft», sagt Velosammler *Gottfried Keller* aus Bauma, «bis schliesslich ein Lieferwagen aus dem Bündnerland an unserer Tankstelle halt machte – mit dem gesuchten Velo auf der Ladebrücke.» Unverkäuflich sei das Gefährt; habe es auch nach einem längeren Gespräch geheissen. Die Kinder des Besitzers kamen *Gottfried Keller* schliesslich entgegen: «Sie waren von einem ausgestellten Mofa so begeistert, dass sie ihren Vater dazu brachten, das Velo mit dem Rahmen aus Bambusholz einzutauschen...»

«Hast Du noch ein altes Velo?»

«Zu solchen Raritäten kommt man praktisch nur durch Zufall», meint *Gottfried Keller*, der in Bauma zusammen mit seinem Sohn ein Velo- und Motorradgeschäft betreibt. Seit vierzig Jahren sucht er systematisch nach alten Velos und hat es so zu einer *ansehnlichen Privatsammlung* gebracht. «Hast Du noch ein altes Velo?» lautet seine Standardfrage, die er unablässig an jeden potentiellen Besitzer einer Rarität richtet. Der Velosammler besucht regelmässig Antiquitätenmärkte in Deutschland und Frankreich, wo er ei-



Mechanische Meisterleistung aus England: Die Übersetzung des Dreirads «Excelsior» (Jahrgang 1879).



Velosammler Gottfried Keller (Bauma) mit einem Hochrad aus dem Jahre 1880.

nen Grossteil seiner Räder aufgestöbert hat. Manchmal genügt es auch, wenn Keller mit offenen Augen durch Europa reist: «Den Rahmen eines französischen Niederrads (Jahrgang 1888) fand ich beispielsweise vor einem Restaurant in Frankreich. Er diente als Gartenhagverlängerung...» Lediglich fünf Francs habe damals die Wirtin für den Rahmen verlangt.

Nicht immer kann Keller mit solchem Sammlerglück rechnen: «Schon oft bin ich mit leerem Lieferwagen nach Hause gekommen.» Wird der Sammler einmal fündig, verstreicht noch längere Zeit, bis er die Raritäten wieder in altem Glanz präsentieren kann. «Die meisten Velos sind wie das angesprochene Niederrad in einem miserablen Zustand», sagt Keller. Räder, Rahmen und Ketten seien stark angerostet, die Sättel meist ganz verfault. Die Restauration erfordere viel Geduld, da man zum Beispiel fehlende Speichen und Kettenglieder einzeln nachfertigen müsse.

Angesichts des tadellos restaurierten Niederrads – niemand mehr würde auf die Vergangenheit als Gartenhag schliessen – lässt sich leicht ausrechnen, wie viele Feierabendstunden Keller in sein Hobby investiert. Keller benötigt bei der Restauration eines englischen Hochrads allein für die Vorderfelge siebzig Speichen mit englischem Spezialgewinde. «Eine halbe Stunde pro Speiche brauche ich schon», schätzt der Velosammler.

Mechanische Kenntnisse nötig

«Ein bisschen angefressen muss man für mein Hobby zweifellos sein», sagt der Velosammler. Vor allem sei eine mechanische Grundausbildung unerlässlich. «Müsste man alle mechanischen Arbeiten in Auftrag geben, käme mich das zu teuer zu stehen.» *Gottfried Keller* erfüllt in dieser Hinsicht das Anforderungsprofil eines Velosammlers bestens: Er arbeitete längere Zeit in der Velofabrik *Sirnach*, schloss später eine Zusatzausbildung als Fahrrad- und Motorradmechaniker ab und eröffnete anfangs des Zweiten Weltkriegs – wegen der Pneucontin-

gentierung unter erschwerten Bedingungen – sein Geschäft in Bauma. In dieser Zeit begann Keller, alte Velos zu sammeln. Bis heute hat er es zu über 60 (zum Teil mehr als hundertjährigen) Raritäten gebracht. Seine Privatsammlung hat seit 15 Jahren im ehemaligen Wohnhaus seiner Eltern Platz gefunden, wo er einen ansprechenden Ausstellungsraum eingerichtet hat.

150 Jahre Fahrradgeschichte

Kellers Ausstellung führt durch über 150 Jahre Fahrradgeschichte. Sogar das hölzerne Laufrad («Draisine») des Freiherrn von Drais aus dem Jahre 1814 ist – zwar als Nachbildung Kellers – vertreten. Original sind dafür die «Michauline» mit handgeschmiedetem Rahmen, 1865 bei «Michaux» in Paris hergestellt. Sie gehören zu den ersten Zweirädern mit Tretkurbeln. Um höhere Geschwindigkeiten erreichen zu können, bauten darauf die Engländer ab 1870 die ersten Hochräder;

auch davon besitzt Keller einige sorgfältig restaurierte Exemplare. Nachteil der eleganten Gefährte war deren hohe Unfallgefährlichkeit: Da der Sattel auf der Höhe der Vorderachse lag, war ein Überstürzen nach vorne schon bei einem kleinen Hindernis oder beim Bergabfahren leicht möglich. «Kopfsturz» nennt sich das im Fachjargon...

Verbesserungen in dieser Hinsicht brachte 1883 das dänische Niederrad «Kangaroo», das dank einer Kettenübersetzung vorne mit kleineren Rädern auskam; auch davon besitzt Gottfried Keller ein sorgfältig restauriertes Exemplar. Diesen Sicherheitsrädern überlegen waren die Dreiräder, wovon Keller ebenfalls zwei Stück präsentieren kann. «Das Dreirad «Chet Paris» aus dem Jahre 1887 besitzt ein Differentialgetriebe, das auch heute noch tadellos funktioniert und in seinem Prinzip von den Automobilkonstrukteuren übernommen wurde», schwärmt Gottfried Keller.

Indes tauchten auch bei den Zweirädern

neue Antriebstechniken auf: Als Alternative zur Kettenübersetzung wurden beispielsweise 1889 Velos mit Kardanantrieb entwickelt. Diese Erfindungen – wie später auch die Tretlagerübersetzung – setzten sich jedoch wegen der hohen Reparaturanfälligkeit nicht durch. Als schlicht «genial» bezeichnet Gottfried Keller sein Zweigangkettensvelo aus dem Jahre 1910: Trettrichtung vorwärts bedeutet Fahren im zweiten Gang, Trettrichtung rückwärts heisst fahren im ersten Gang – so einfach geht das! «Man muss sich allerdings schon ein bisschen daran gewöhnen», gibt Keller zu.

Zu erwähnen wären ausserdem noch unzählige weitere Kuriositäten: Das Klappvelo zum Beispiel, das 1945 alliierten Fallschirmjägern bei der Invasion in Frankreich diente, die zahlreichen Kindervelos und, nicht zu vergessen, die zahlreichen Öl-, Karbid- und Kerzenlampen für Velos. – Vermag das Verkehrshaus in Luzern der Privatsammlung in Bauma Paroli zu bieten?



Gottfried Kellers Velosammlung in Bauma zeigt über 60 Raritäten aus der ganzen Velogesichte.

Bevölkerungsschicht als Freizeitgerät im heutigen Sinn erkannt wurde. Das Tourenfahren erlebte eine Renaissance – allerdings waren die Veloklubs nicht mehr mit dem Dreigänger, sondern mit dem Rennvelo auf den Oberländer Strassen anzutreffen.

«Als erster Velomechaniker in der Region konzentrierte ich mich auf das – bis anhin unbedeutende – Geschäft mit Rennvelos», sagt Hans Mühlestein. Und dann konnte er gar als «Mondia»-Vertreter die Reparaturen und den Service der Rennvelos von Albert Zweifel übernehmen. Zwischen 1976–1979 überholte und entwickelte er sämtliche Strassen- und Querfeldeinvelos des Veloprofis aus Rüti. In enger Zusammenarbeit mit dem Rennfahrer versuchte Mühlestein jedes überflüssige Gramm am Rennrad Zweifels zu eliminieren. «Das waren vier schöne und erfolgreiche Jahre, du brauchst allerdings auch einen guten Rennfahrer...», lacht der Velomechaniker. Kleines Detail: Während dieser vier Jahre eroberte Albert Zweifel vier Weltmeistertitel im Querfeldeinfahren!

Das Velo hat Zukunft

Das Velo blieb dann, wie für jedermann spürbar, auch in den achtziger Jahren sehr populär und erlebte im Freizeitbereich nochmals einen Aufschwung. Dies bestätigen auch Theo Weilenmann und Martin Wunderli (Pfäffikon), die sich unter dem Firmennamen «Velos Plus» auf Qualitätszubehör für Alltags- und Tourenvelofahrer spezialisiert haben. Sie beliefern eine wachsende Kundschaft aus der ganzen Schweiz. Vom Pessimismus der sechziger Jahre ist nichts mehr zu spüren: «Wir glauben, dass das Velo als Verkehrsmittel – gewollt oder gezwungenermassen – noch eine weitere Blüte erleben wird. Vor allem im Velotourismus liegt ein grosses Potential.» Impulse für die ganze Velobranche habe in den letzten Jahren die «Mountain-Bike-Welle» gegeben, obwohl fraglich sei, ob tatsächlich ein Bedürfnis danach bestehe. «90 Prozent der Mountain-Bike-Kilometer werden auf der Strasse zurückgelegt», bemerkt Theo Weilenmann.

Auch wegen der Bergvelos sind die

Fahrradhersteller in den letzten Jahren innovativer geworden: Neue und immer farbigere Modelle wechseln sich laufend ab; eine Entwicklung, wie sie bei den Motorrädern schon vor dreissig Jahren stattgefunden hat. Dies hat nach Theo Weilenmann auch negative Folgen: Ersatzteile sind schon nach wenigen Jahren nicht mehr erhältlich, da auch die Fahrradindustrie genötigt ist, ihre Lagerkosten möglichst tief zu halten.

Auch Hans Mühlestein ist sich dieser Entwicklung voll bewusst. Er gehört aber zu jener Generation von Velohändlern, die alte Ersatzteile trotzdem behalten und dementsprechend Spezialwünsche noch nach Jahren erfüllen können. Preis dieser Strategie sind die eingangs erwähnten Beigen, über die schon mancher Kunde gestolpert sein dürfte...

Urs Rüegg

Quellen und Illustrationen: Privatarchive Paul Egli (Dürnten), Max Liebhart (Wetzikon) und Hans Mühlestein (Wetzikon). Aktuelle Fotos: Urs Rüegg, Manfred Reichling.