

von Irene Lustenberger

Stilgerecht, mit Frack, Fliege und Zylinder, sind die Mitglieder des Hochrad-Clubs March in der ganzen Schweiz unterwegs. Wo immer sie erscheinen – die Aufmerksamkeit ist ihnen gewiss. «Wir werden überall freundlich gegrüsst und sind ein begehrtes Fotosujet», fasst Präsident Franz Schmucki zusammen.

Angefangen hat alles am 5. Oktober 1990. Marlis Janser, Jakob Hegner, Kurt Rüegg sowie Max und Hermann Kiefer fanden sich zur Gründungsversammlung des Hochrad-Clubs March zusammen. Janser, Hegner und Rüegg – er ist der Vater von Bob-Weltmeister Ivo Rüegg – sind bis heute mit dabei. Nachdem Marlis Janser zehn Jahre lang Präsidentin war – und heute Ehrenpräsidentin –, hat Franz Schmucki das Amt übernommen. Bis 2012 war er an der Spitze des Vereins. Nach einem Unterbruch von vier Jahren, in denen Peter Bamert das Amt inne hatte, ist Schmucki nun wieder Präsident.

«Rückwärtstreten – oder ein Sprung ins Gras.»

Franz Schmucki
Präsident Hochrad-Club March

Der Hochrad-Club March ist der einzige offizielle Club der Schweiz, der das aussergewöhnliche Hobby pflegt. Monatliche gemeinsame Ausfahrten dienen dem Ziel, die Kameradschaft zu pflegen. Momentan besteht der Verein aus sechs Männern, zwei Frauen und einem Aspiranten. «Wer bei uns Mitglied werden will, absolviert ein Probejahr und wird danach in den Verein aufgenommen», erklärt der in Kaltbrunn wohnhafte Schmucki.

Was braucht es denn, um Mitglied zu werden? «Grundsätzlich kann jeder Mitglied werden, der eine bestimmte Beinlänge hat», so Schmucki. Denn je nach Schrittlänge gebe es verschiedene Radgrössen. Zudem müsse das Neumitglied gewillt sein, Frack und Zylinder zu tragen – quasi die Uniform



Hoch zu Rad unterwegs

Der Hochrad-Club March feiert sein 30-jähriges Bestehen.
Wenn die Männer und Frauen im schicken Gewand unterwegs sind, ziehen sie alle Blicke auf sich



Die Mitglieder des Hochrad-Clubs March treffen sich einmal monatlich zu einer Ausfahrt. Vorne in der Mitte Präsident Franz Schmucki.

des Vereins. «In der Zeit um 1870 war das Hochradfahren das Privileg der gehobenen Gesellschaft», weiss Franz Schmucki. Heute ist das Hochrad vor allem ein Liebhaberobjekt.

Balance halten ist das Wichtigste

Wer Hochrad fahren will, muss vor allem die Balance halten können. «Man kann nicht einfach die Füsse auf den Boden stellen, um das Gleichgewicht sicherstellen zu können», beschreibt der Präsident des Clubs. Bereits das Auf- und Absteigen ist eine Herausforderung. «Man stellt einen Fuss auf den Bügel, stösst mit dem anderen Fuss das Velo an und schwingt sich

auf den Sattel», führt er aus. Eine Velokette sucht man vergebens – das Hochrad hat keine Übersetzung. «Deshalb kann man auch nicht bergauf fahren», so Schmucki. Eine Bremse gibt es ebenfalls nicht. Das Gefährt kann nur durch Rückwärtstreten zum Stehen gebracht werden. «Oder durch einen Sprung ins Gras», sagt Schmucki. Davon rate er aber ab, immerhin sitze ein Hochradfahrer je nach Grösse seines Gefährts in rund anderthalb Metern Höhe. Deshalb sei es wichtig, vorausschauend zu fahren, um rechtzeitig anhalten oder ausweichen zu können. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 15 bis 20 Stundenkilometer. «Ist man zu



Drei Gründungsmitglieder sind heute noch mit dabei: (v. r.) Marlis Janser, Kurt Rüegg und Jakob Hegner.

Bilder Irene Lustenberger

langsam, kann man die Balance verlieren.»

Einmal monatlich Treffen

Einmal im Monat trifft sich die Gruppe zu einer Ausfahrt. Ab und zu nehmen sie auch an historisch-nostalgischen Umzügen teil. Und die Märchler Hochradfahrer waren sogar schon im Fernsehen zu sehen, machten sie doch einst an der Quizshow «5gegen5» mit.

In diesem Jahr wäre ein weiterer Höhepunkt auf dem Programm gestanden, wurde der Club doch von der Stadtzunft Zürich ans Sechseläuten eingeladen. «Vor einigen Jahren haben wir Mitgliedern der Zunft das

Hochradfahren beigebracht und ihnen Räder ausgeliehen. Und in diesem Jahr hätten wir am Umzug mitmachen können», so der Präsident. Aus bekannten Gründen fiel das Sechseläuten jedoch aus.

Und was hat sich in den 30 Jahren verändert? «Eigentlich nicht viel. Wir haben immer noch Freude an unserem Hobby, sind einfach 30 Jahre älter geworden», sagt Franz Schmucki lachend. Neumitglieder sind in der fröhlichen Gruppe übrigens willkommen. «Fahrräder sind vorhanden», so Schmucki. Auf der Webseite www.hochradclubmarch.ch kann man sich über den Verein informieren.

Von der Draisine zum Boneshaker – die Geschichte des Hochrades

1817 entwarf der Deutsche Karl von Drais **eine lenkbare Laufmaschine aus Holz**, die auf schnelle Fortbewegung zu Fuss ausgelegt war und über ein lenkbares Vorderrad verfügte – **die Draisine**. In den 1860er-Jahren erfand der französische Kutschenschmied Pierre Michaux ein modifiziertes **Laufrad mit Trekkurbeln** am Vorderrad, die **Michauline**. Dessen Rahmen bestand zuerst aus Holz, dann aus Eisen, und

es verfügte über einen auf einer Blattfeder aufgehängten Sattel. Die Feder spannte sich vom Vorderrad bis zum verkleinerten Hinterrad. 1865 wurden 400 solche Fahrräder produziert, überwiegend als Freizeitobjekt **für wohlhabende Männer der gehobenen Bürgerschicht und Aristokratie**. Durch die Weltausstellung 1867 in Paris wurden die Produkte auch in England und den deutschen Staaten bekannt. Weil die

Federung ungenügend war und das Vorderrad beim Treten hin und her schlingerte, wurde das Gefährt **«Boneshaker» (Knochenschüttler)** genannt. Mit dem **Deutsch-Französischen Krieg** kam die Entwicklung des Fahrrades in Kontinentaleuropa abrupt **zum Erliegen**: Das Zielpublikum wurde zum Militärdienst eingezogen, und Eisen und Stahl wurden für die Kriegsmaschinerie

benötigt. **Nur in England** erfreute sich der Boneshaker **ungebrochener Beliebtheit**. Dort verlegten sich viele Industriebetriebe, deren Exporte durch den Krieg weggebrochen waren, auf die Produktion der neuartigen Fahrräder. Zum Zentrum der Fahrradfertigung wurde **Coventry**, wo der Boneshaker viele Veränderungen erfuhr: Die ursprünglichen massiven Holzspeichen wurden durch

dünne Drahtspeichen und der Eisenring durch Vollgummi ersetzt. Dadurch konnte das Vorderrad vergrössert werden. Der Ingenieur **James Starley** patentierte mit seinem Kollegen **William Hillman** am 11. August 1870 **das epochale Fahrradmodell Ariel**, das **erste «Ganzmetalfahrrad»**, das **1871 auf den Markt kam**. 1877 gab es in England neun Hochradhersteller, die **51 verschiedene Modelle**

anboten. Die drei grössten Anbieter stellten **zwischen 250 und 280 Hochräder in der Woche** her. Mit der **Patentierung des Luftreifens am 7. Dezember 1888** durch den schottischen Tierarzt John Boyd Dunlop begann **eine neue Ära der Fahrradbereitung**. 1889 waren unter 94 englischen Fahrradmodellen nur noch zwei **Hochräder** zu finden. Diese wurden **nach bis 1892 hergestellt**. (il)