

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt

Band: - (1987)

Artikel: Lob und Bedeutung des Fahrrades

Autor: Häggerle, Edwin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787620>

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](#)

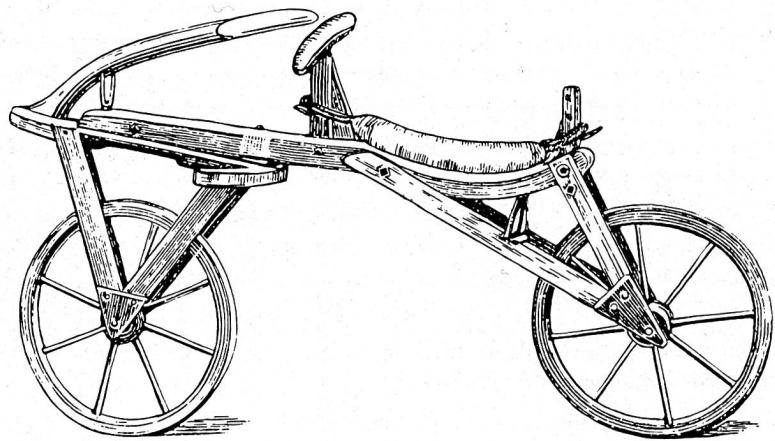
Terms of use

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: 08.02.2026

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

Lob und Bedeutung des Fahrrades



Bundesrat Pierre Aubert, die Aarburger Gemeinde- und Einwohnerräte, der Kabarettist Franz Hohler, der Kunstmaler Mario Comensoli, der ETH-Privatdozent Theo Ginsburg — sie alle haben etwas gemeinsam: sie fahren Velo. Eigentlich kein Wunder, denn Velofahren ist umweltfreundlich, energiesparend, gesund, billig, platzsparend und macht erst noch Spass. Das Bedürfnis nach körperlicher Betätigung, Umweltschutzgedanken und die Auswirkungen der Energieverknappung verhalfen dem altbewährten Fahrrad in den letzten Jahren wieder zu neuen Ehren.

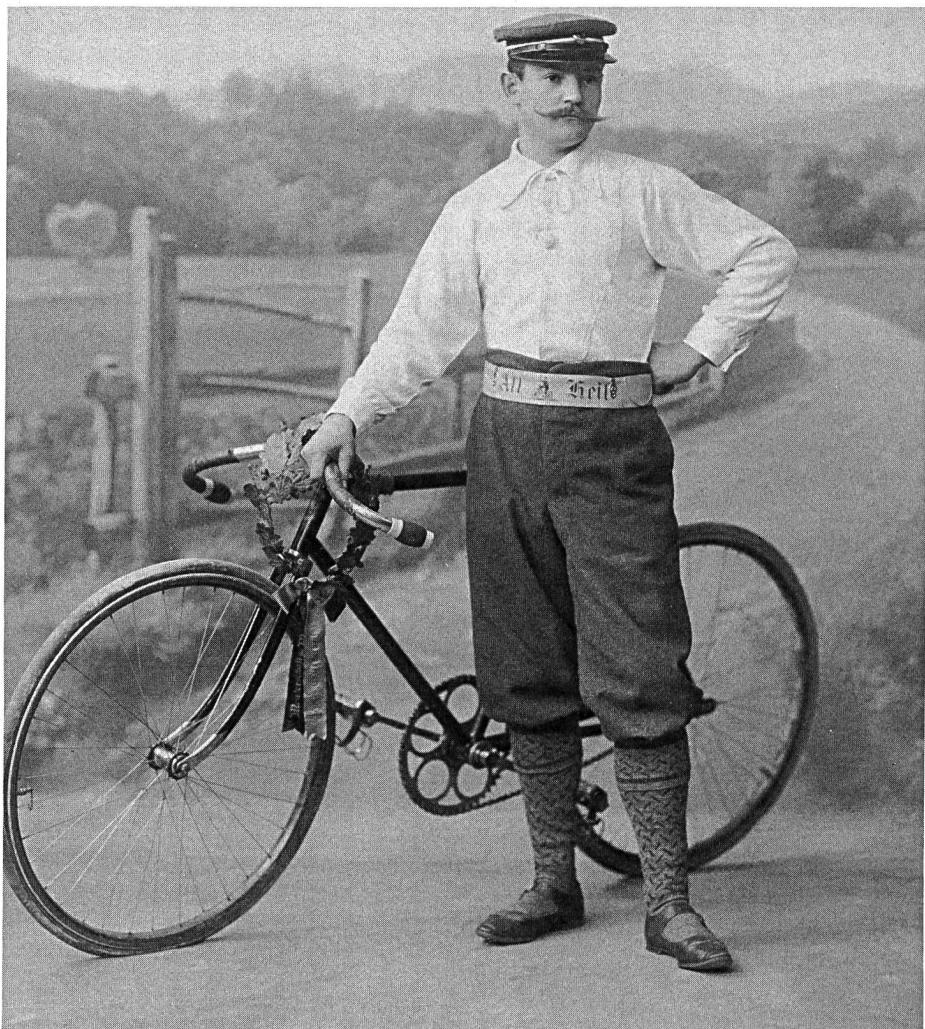
Früher brauchte man das Fahrrad zur täglichen Fahrt an den Arbeitsplatz und am Sonntag, um einen Ausflug zu unternehmen. Dann kam die grosse Begeisterung für das Auto. Lange, allzulange, galt das Auto als Statussymbol und wurden «gewöhnliche» Velofahrer mitleidig oder sogar abschätzig von der autofahrenden Umwelt belächelt. Nachdem die Velowelle zahlreiche Länder — die USA, Schweden, Frankreich und Deutschland zum Beispiel — erfasst hatte, ist das Fahrrad auch bei uns wieder «in». Mancher «verhinderte» Autofahrer kam plötzlich zum Schluss, die Freizeit lasse sich auf dem Velo viel sinnvoller gestalten als in der Blechkutsche — eingezwängt in einer Kolonne. Das Fahrrad ist aber nicht mehr der gute alte Drahtesel von früher, es hat sich vom Gebrauchsgegenstand zum Freizeitobjekt gewandelt. Die Palette der Möglichkeiten reicht dabei vom sportlichen Radfahren bis zur gemütlichen Radwanderung.

Nicht Schlachten, sondern Werke des Friedens sind die ruhmreichsten Taten der Menschen. Wer sich zur Erde bückt, um ein Samenkorn zu pflanzen, hat für die Menschheit mehr getan, als die meisten der uns so oft gepriesenen «Eroberungshelden». Wie viel höher steht der, welcher durch einen wirtschaftlichen oder geistigen Fortschritt die Menschheit förderte. So wichtig die in neuerer Zeit gemachten Entdeckungen und Erfindungen auch sind, es kommt ihnen doch nicht die Bedeutung vieler Errungenschaften zu, deren Anfänge fern zurückliegen. Bei wichtigen Erfindungen kommt dem das grösste Verdienst zu, der den schöpferischen Gedanken hatte; spätere Verbesserungen in der Ausführung können sehr wertvoll sein, aber das Höchste hat doch der ursprüngliche, erfinderische Geist geleistet. Es ist deshalb begreiflich, dass Freiherr von Drais, der das Fahrrad erfand, trotz aller später vorgenommenen Verbesserungen stets an seinem ersten, primitiv zusammengebastelten Modell am meisten Freude hatte.

Von der Laufmaschine zum Sportrad

Wo würden wir heute stehen, gäbe es das Rad nicht? Ganz abgesehen davon, dass keine Maschine, keine Uhr ohne Räder laufen würde, wären Fahrzeuge ohne Räder natürlich völlig undenkbar. Folglich müssten wir auch auf viele Sportarten, für deren Ausübung das Rad eine unabdingbare Voraussetzung ist, verzichten. Das Rad spielt in unserem Leben eine zentrale Rolle. Wir wollen nachfolgend den Weg, den das Fahrrad von der Laufmaschine bis zum ultraleichten Sportrad genommen hat, anschaulich darstellen und aufzeigen, wie es um die Jahrhundertwende unser Leben mitbestimmte.

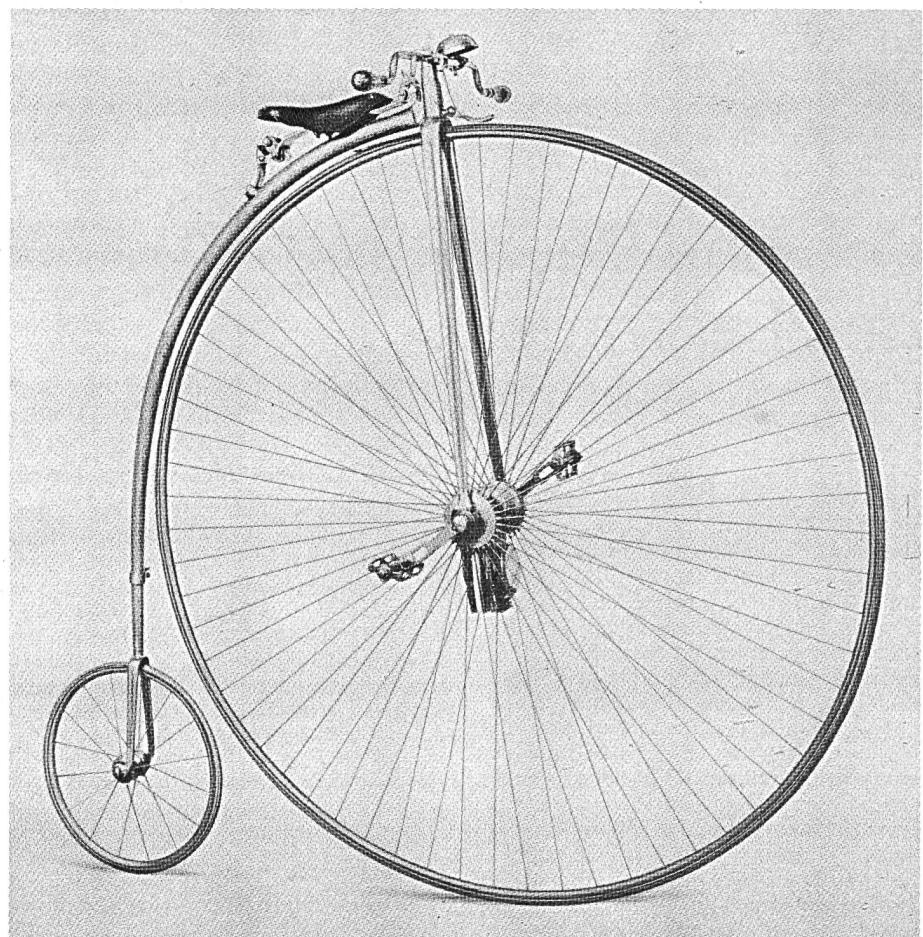
Die Fürsten im Reiche der Technik lieben es, die Menschen in Erstaunen zu versetzen. Der Gedanke, den Fuss des Menschen von der Erde zu lösen, ist Jahrtausende alt, aber alle Erfinder früherer Zeiten sind zu früh geboren, um in der Technik Helfershelfer finden zu können. Die Deutschen feiern als Erfinder des Fahrrades den badischen Forstmeister Freiherr von Drais. In Karlsruhe steht ein Denkmal zu Ehren des Herrn von Drais, in dessen Gedanken die grosse Idee wiedergeboren worden ist, die weit vor ihm andere gehabt haben. Diese Altvordern hatten noch weniger Glück in bezug auf die Zeit ihrer Erfindungen als von Drais, dem die Technik



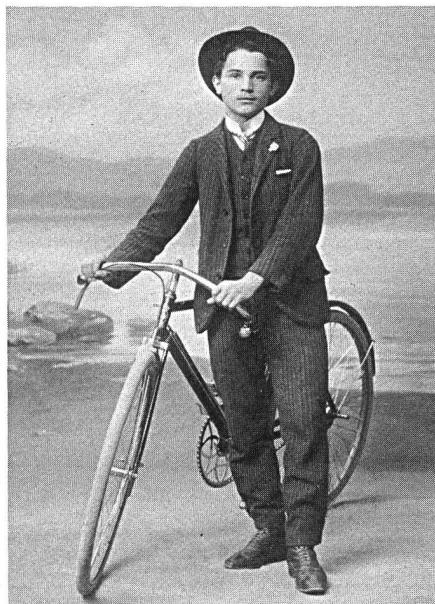
Es hat sich einiges geändert im Velosport. Es ist heute kaum mehr möglich, in dieser Montur einen Lorbeerkrantz zu erringen, wie es diesem Fahrer noch anno 1908 an einer Meisterschaft in Menziken gelang.

hätte helfen können, wenn es seine Zeit vermocht hätte, den grossen Gedanken an das Beflügeln des Fusses zu erfassen. Man verhöhnte den Erfinder als «verrückten Baron» und man brachte weder seiner «Draisine» noch der mechanischen Vorrichtung Interesse entgegen, die uns heute als Schreibmaschine ein unentbehrliches Mittel zur Beflügelung unserer Hand geworden ist.

Es wird behauptet, dass die alten Chinesen bereits Fahrmaschinen gehabt haben, aber die Spur des Fahrrades reicht in einer über jeden Zweifel erhabenen Chronik nur bis auf das Jahr 1649 zurück. In diesem Jahre versuchte der Nürnberger Zirkelschmied Häntsche (nach anderer Überlieferung hieß er Hautsch) einen Wagen herzustellen, dessen Fortbewegung durch Menschenhand erfolgte. Die Idee des Nürnbergers wurde von anderen Erfindern übernommen, aber sie wäre wohl verloren gegangen, hätte nicht Freiherr von Drais im Jahre 1817 mit der Idee, die Übertragung der Menschenkraft auf das Rad durch einen Mechanismus zu erreichen, gebrochen. Er nannte seine Erfindung «Reitrad» und traf damit das Richtige. Herr von Drais bewegte seine «Draisine» durch Abstoßen der Füsse von der Erde vorwärts. Auf einem Sattel zwischen Vorderrad und Hinterrad sitzend, pendelte der «Radreiter» mit den Beinen vorwärts und rückwärts. Die Schuhe waren zu diesem Zwecke mit Eisenspitzen beschlagen. Das vordere Rad besaß eine



Deutlich zeigt die Fotografie dieses leichten (21 kg) und eleganten englischen Hochrades von 1882 die konstruktiven Details: Stahlrohrrahmen, hohle Profilgabel, Radialspeichen, Vollgummiräder, Löffelbremse, gummigelagerte Sattelfeder und die Sturmlaterne unterhalb der Nabe.



Das Velofahren wird erst zum Vergnügen mit der richtigen Bekleidung. In dieser Beziehung war in den letzten Jahrzehnten eine grosse Veränderung im Gange.

Lenkstange. Alles war aus Holz verfertigt. Die Erwachsenen blieben stehen und lachten, die Kinder verfolgten den Radfahrer mit Geschrei. Die Regierung verbot Drais, weiterhin den Försterrock zu tragen, weil er sich damit lächerlich machte. Doch er verlor den Mut nicht, er wollte den Spöttern zeigen, dass sein Rad nützlich ist. Die Zeitungen berichteten, Drais habe mit der von ihm erfundenen Fahrmaschine ohne Pferde einen Weg von vier Poststunden in einer Stunde zurückgelegt. Das Fahren mit Laufrädern wurde bald zur

grossen Mode. In besonderen Fahrschulen übten sich Unternehmungslustige in der Kunst, das Gleichgewicht zu behalten.

Das Fahrrad wurde Verkehrsmittel

Abgesehen von der Abneigung seiner Mitmenschen gegen fortschrittliche Erfindungen fehlte dem badischen Forstmeister die Hilfe der Technik. Drais ging mit seiner Erfindung auf Reisen nach Wien, Paris, London und zuletzt nach Amerika, um in fremden Landen Verständnis zu suchen. Seine Idee stieß auch dort auf Widerstand und sie wäre wohl in der Versenkung verschwunden, wenn der deutsche Instrumentenmacher Philipp Moritz Fischer nicht die Idee seines Landsmannes Häntsche wieder aufgegriffen und die Fortbewegung des «Reitrades» in einem Mechanismus gesucht hätte. Fischer versah im Jahre 1853 eine «Draisine» mit Kurbeln am Vorderrad. Diese Idee wurde nicht nur von anderen deutschen Erfindern, sondern auch von den Franzosen aufgegriffen. Der Wagenbauer Michaux änderte die «Draisine», indem er ihr ein kleines Hinterrad gab, versah sie mit Tretkurbeln und schuf damit das Modell des Hochrades. Die Franzosen erblickten in dieser Erfindung die Geburt des Fahrrades und setzten Michaux ein Denkmal als Erfinder der durch Menschenhand fortbewegten Maschine. In die Zeit der «Michauleine» fiel die Erfindung des Engländer Thompson. Um die Stöße der Wagen zu mildern, hatte Thompson einen mit Luft gefüllten Gummiring

schlauch um die Räder gelegt, aber seine Zeit erfasste die grosse Idee nicht und die Technik konnte dem Erfinder nicht helfen. Aus dem hölzernen Rad wurde ein Stahlrad, und die Reitradidee des Herrn von Drais verlassend, suchte man das Heil in einem grossen Vorderrad und einem kleinen Hinterrad. Das Hochrad kam in den sechziger Jahren und auch das Dreirad erschien, aber zu einem Verkehrsmittel, wie es der Freiherr von Drais erträumt hatte, wurde das Stahlrad nicht. Es war ein Sportwerkzeug für mutige Jünglinge und es wäre über diese Aufgabe nicht hinausgewachsen, wäre der Gedanke des Engländers Thompson nicht im Kopfe eines irischen Tierarztes wieder aufgetaucht. Mit der Wiedererfindung des luftgefüllten Gummireifens kehrte man zur Idee der «Draisine» zurück. Man schuf Fahrräder mit wenig differenzierender Radgröße, und auf der Grundlage Rautenrahmen, gleiche Radgröße, Luftreifen, Kettenübertragung erwuchs der Industrie ein unübersehbar grosses Feld der Betätigung.

Das Fahrrad entwickelte sich in den neunziger Jahren von einem Jahr zum andern schneller, als in den 50 Jahren zwischen den ersten Fahrten des Herrn von Drais und dem Erscheinen der «Michauleine». Die Industrie arbeitete mit Eifer an der Verbesserung des Fahrrades. Trotzdem hätte sie ihr Ziel nicht so schnell erreicht, hätte sie der Welt nicht die erstaunliche Leistungsfähigkeit des Rades als Sportmittel vor Augen führen können. Wenn wir die Erfindung der «Draisine», die

Erfindung des luftgefüllten Reifens und die Rückkehr zum Niederrade als Marksteine in der Geschichte des modernen Fahrrades betrachten, dann müssen wir die Fernfahrt Wien-Berlin 1893 als Wendepunkt in der Geschichte des modernen Verkehrs bezeichnen. Die Fahrt zwischen den Hauptstädten Österreichs und Deutschlands war ein so überwältigender Beweis für den hohen Stand der Fahrradindustrie, dass alle überzeugenden Reden gegen diese handgreifliche Beweisführung verblassten. Die Radfahrer brauchten für die 600 Kilometer lange Strecke vierzig Stunden weniger als ein Jahr vorher die Reiter gebraucht hatten, und diese Leistung hob nicht nur das Interesse am Radsport sondern am Radfahren allgemein.

Das Fahrrad wurde Verkehrsmittel. In den neunziger Jahren erlebte die Fahrradindustrie einen beispiellosen Aufschwung, denn die Arbeiten vieler Geister an einer Sache brachte das Fahrrad schnell zur Vervollkommenung. Man fand den grundlegenden Rahmen, man legte sich auf die Gleichheit der Räder fest, man erhob die Pneumatik zur allein seligmachenden Bereifung und befasste sich schliesslich nur noch mit Einzelheiten. Von diesen Änderungen an den Einzelheiten war die Freilaufnabe die bedeutendste. Um die Jahrhundertwende entwickelte ein gewisser A.P. Morrow in den USA Nabens mit integrierter Rücktrittbremse. Die Entwicklung verlief in der Folge stürmisch, doch blieb die technische Perfektion dem zwanzigsten Jahrhundert vorbehalten.

Die «Draisinefahrer» schlossen sich zu Klubs zusammen

In der Schweiz wurde dem Fahrrad eine überraschend gute Aufnahme bereitet. Auffallend ist, wie sich die «Draisinefahrer» zu Klubs vereinigten. Bereits im Jahre 1869 wurde in Genf der erste Veloklub gegründet, 1878 folgte ein zweiter Klub in Lausanne. Die neuen Klubs befassten sich in ihrem Arbeitsprogramm besonders mit der Veranstaltung von Konkurrenzen. Denn bei solchen Wettkämpfen wurde der Wert des Velos als rasches Verkehrsmittel immer augenfälliger unter zwingenden Beweis gestellt. Das erste Velorennen Europas fällt in das Jahr 1878, es wurde ausgetragen als Konkurrenz «Rund um den Genfersee». Selbstverständlich mussten sich auch die Radfahrer, wie alle andern Sportgruppen über die Sektionen hinaus zusammenschliessen, und schon im Jahre 1883 gründeten weitsichtige Männer den Schweizerischen Radfahrer- und Motorfahrer-Bund in Brügg bei Biel. Im Jahre 1894 bot sich die Gelegenheit, die erstmals ausgetragene Fernfahrt Romanshorn-Genf zu bestaunen. Die Teilnehmer waren Gegenstand des Tagesgespräches. Was bedeutet dagegen die heutige Tour de Suisse, die aus solchen Anfängen des Velosportes herausgewachsen ist. Ein weiteres Datum ist noch bemerkenswert, das Jahr 1884, weil damals vor dem Kursaal in Interlaken das erste schweizerische Bahnrennen zur Austragung gelangte.

Weitsichtige Industrielle sahen voraus, dass sich aus der Herstellung des Fahrrades eine lukrative Fabrikation entwickeln könnte. So kam es, dass bereits in den

neunziger Jahren über ganz Europa eine Fahrradindustrie blühte, die ständig an Verbesserungen arbeitete. In den Jahren der Gründerzeit des Veloklubs Zofingen (1890) war das Radfahren noch ein recht teures Vergnügen, das sich nicht jedermann leisten konnte. Denn es gab damals noch keine Velohändler und Reparaturwerkstätten. Das Rad musste aus der Fabrik bezogen und zu jeder Reparatur in die Fabrik zurückgeschickt werden, was recht umständlich und kostspielig war. Darum auch das nur langsame Vordringen des Fahrrades in die breiteren Schichten des Volkes.

Weisungen für den Radfahrer von 1900

Besonders um die Jahrhundertwende fand man es für wichtig, den Radfahrer auf die Hygiene und die Gefahren des Velofahrens aufmerksam zu machen. Auch das «Zofinger Tagblatt» vermittelte im Jahre 1900 die folgenden Weisungen: «Noch immer trifft man Radler, die mit dem hässlichen Katzenbuckel Dörfer und Städte durchschwirren. Dass die schon vom ästhetischen Standpunkte aus abgeschmackte Haltung der Gesundheit sehr nachteilig sein muss, ist klar. Die Hauptbedingung der Hygiene des Radfahrens ist der aufrechte Sitz, damit Kompressionen der Brust und Bauchorgane vermieden werden, weiterhin ein richtiger Sattel und eine Lenkstange mit aufrecht stehenden Griffen. Der Sattel soll hinter der Achse der Pedale liegen. Für die Fahrgeschwindigkeit kommt die individuelle Veranlagung und augenblickliche Disposition in Frage. Anfangs sollten nicht mehr als fünf Kilometer zurückgelegt werden. Die Übersetzung beträgt bei Anfängern 58 bis 63 englische Zoll, bei grösserer Übung bis 68 Zoll. Die Damen müssen unter allen Umständen das Korsett ablegen, als Kostüm empfiehlt sich für diese der geteilte Rock. Die Fussbekleidung sei knöchelfrei. Alkoholgenuss vermeide man, ebenso beschränke man die Flüssigkeitszufuhr überhaupt auf das Notwendigste. Zu warnen ist entschieden vor den in Frankreich eingeführten stimulierenden Mitteln wie Kola und dergleichen. Die Ernährung sei reichlich. Rauchen ist nur bei ganz langsamer Fahrt statthaft. Voraussetzung zum Radfahren sind gesundes Herz, gesunde Gefäße und Lungen. Die Leistung des Radfahrers entspricht der vierfachen des Fussgängers. Wer zur Erholung fährt, sollte nicht über 40 bis 50 Kilometer pro Tag und Steigungen von drei Prozent hinausgehen. Die Nachteile der Übertreibung wirken besonders schädlich auf Herz und Nieren. Bei Rennfahrern hat man Herzerweiterungen um drei Fingerbreiten nach links beobachtet. Das Ertragen solcher Muskelstörungen ist nur durch die langsame Gewöhnung erklärliech, auf die Dauer können aber auch hier gefährliche Herzmuskelveränderungen in Dauerform nicht ausbleiben. Die Leitsätze sind folgende:

1. Das Radfahren ist nur gesunden Personen zu gestatten;
2. Bei körperlichen Gebrechen, Erkrankungen und Neigungen zu solchen, bei jugendlichen und älteren Personen ist vor Beginn des Radfahrens ärztlicher Rat einzuhören;
3. Die jeweilige Leistungsfähigkeit eines



Die Damen entschieden sich gern für den Kreuz-Rover, solange es noch keine Damenräder gab (um 1890).

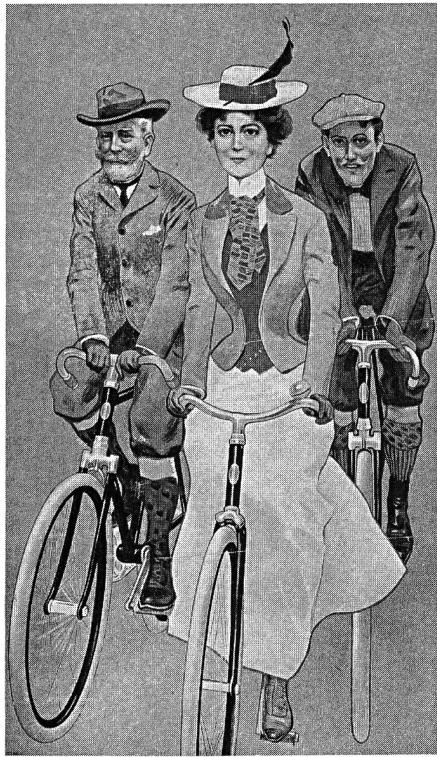
Radfahrers hängt von seinem Allgemeinbefinden ab;

4. Der Rennsport beim Radfahren ist zu verwerfen.

Jedes Veloziped muss mit einer guten Spannvorrichtung und mit einem genügenden Signalapparat sowie nachts mit einer gut leuchtenden Laterne versehen sein. Durch Ortschaften und scharfe Biegungen von Strassen und Wegen muss in langsamem Tempo gefahren werden. Beim Velofahren soll sich der Velofahrer durch Zurufen oder Signale bemerkbar machen. Unnötige Alarmsignale sind zu vermeiden. Entsteht ein Unglücksfall durch Veranlassung eines Velozipedisten, so hat letzterer sofort abzusteigen, Hilfe zu leisten und seinen Namen und Wohnort anzugeben.»

Das Fahrrad eröffnete den Frauen ganz neue Freiheitsaussichten

Bereits 1901 schrieb Georg Hermann, dass die Frauenwelt ihre freiere Stellung, die sie in der Öffentlichkeit einnimmt, dem Fahrrad zu verdanken habe. «Das Velo holte die Haustöchter vom Strickstrumpf und hinter dem Kochtopf weg und führte sie mit Bruder und Freund hinaus in die freie Natur, machte unsere Mädels frei von der ständigen Aufsicht der Mütter und Tanten und erzog sie zu selbständigem Handeln. Unsere Frauen sollten daher dem Fahrrad ein Denkmal setzen, denn es hat gerade für sie so viele alte, hemmende und hindernde Vorurteile, so vieles, was sich, Gott weiß aus welchem Grunde, nicht schickte, vom alten, wormstichigen Thron gestossen, hat unseren jungen Mädchen die Möglichkeit gegeben, sich ausserhalb des Hauses frei zu bewegen und hat damit auch den Boden für die freie Berufstätigkeit der Frau geebnet.»



Das Velo holte die Haustöchter vom Strickstrumpf und hinter dem Kochtopf weg und führte sie mit Bruder und Freund hinaus in die freie Natur.

Bis es soweit war, gab es verständlicherweise allerhand Vorurteile zu überwinden. Besonders interessant und informativ sind die Berichte der Vorsitzenden des Damen-Radfahr-Klubs Berlin, Frau Alice Rother, über ihre ersten Ausfahrten mit einer Freundin im Jahre 1890. «Sofort sammelten sich Hunderte von Menschen, eine Herde von Strassenjungen schickte sich zum Mitrennen an, Bemerkungen liebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die Sache war das reinste Spiessrutenlaufen, so dass man sich immer wieder fragte, ob das Radfahren denn wirklich alle die Scheusslichkeiten aufwölge, denen man ausgesetzt war. Eigentümlich dabei war, dass am rüdesten und gemeinsten sich nicht die unterste Volksklasse benahm, sondern der Pöbel in Glacéhandschuhen und — zur Schande meiner Landsmänninnen muss ich leider sagen — Frauen, die ihrem Äusseren nach den besseren Ständen angehörten. 'Pfui, wie gemein!' war ungefähr das mindeste, was man von schönen Lippen zu hören bekam.» Die neue Freiheit zur Mobilität verlangte eine neue Freiheit in der Damenbekleidung. Diese Anpassung war es, die anstössig wirkte. Der lange Rock musste verschiedenen Radlerinnenkostümen weichen: der Pumphose, der eng anliegenden Reithose, den kurzen Backfischrockchen. Massgebend war nicht mehr die Schicklichkeit, sondern die Bewegungsfreiheit. Dies bezog sich natürlich auch auf die Unterwäsche. «Das erste, was unbedingt in die Rumpelkammer muss», schrieb 1897 Frau Rother, «ist das Korsett. Tiefes, lebhaftes Atmen, wie es das Radfahren verlangt, kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbes. Wie soll der unglückliche Brustkorb sich weiten, wenn er in einem Stahlpanzer steckt! In der

Verurteilung dieses höllischen Marterinstrument sind ja die vernünftigen Frauen, Radfahrerinnen wie Nichtradfahrerinnen sämtlich einig. Es gibt eine ganze Reihe verständiger Ersatzmittel für das Korsett: Büstenhalter, Pariser Gürtel... Am freisten und wohlsten fühlt man sich ja allerdings mit ganz unbeengtem Oberkörper. Bei mir persönlich macht es sogar einen ganz bedeutenden Unterschied in der Leistungsfähigkeit, ob ich ganz ungezwungen oder wenn auch noch so losem Büstenhalter fahre.»

Das moderne Zweirad zu Zwecken des Flirts

Es ist verständlich, dass das Damenradfahren einen sehr erbitterten Kampf um die «weibliche Würde» in Gang brachte. Wer jedoch, wie Frau Rother, diese Würde mehr in der Freiheit als in der Konvention sah, pries das Damenradeln als «das Länderzwingende Moment in der modernen Frauenbewegung.» Der französische Schriftsteller Emile Zola pries das Fahrrad als wahre Lebensschule: «dass diejenigen Mädchen, welche die Steine vermeiden und auf den Strassen im rechten Augenblick ausweichen gelernt haben, auch im sozialen und im Herzensleben wissen werden, wie sie den Schwierigkeiten begegnen und mit offenem, ehrlichem, festem Sinn die richtige Entscheidung treffen.»

Das Velo beeinflusste auch in entscheidendem Masse die Formen im Verhältnis zwischen Frau und Mann. Jerome K. Jerome erfasste das 1900 ironisch so: «Gelegentlich zeigt uns das Plakat ein Radlerpaar; dann erfassen wir sofort die Tatsache, um wieviel überlegen zu Zwecken des Flirts das moderne Zweirad der altväterischen guten Stube oder dem Gartenpörtchen ist... Er und sie besteigen ihre Räder, nachdem sie vorher selbstverständlich darauf geachtet haben, dass sie auch von der richtigen Marke seien. Danach haben sie an nichts weiter zu denken, als an die süsse alte Geschichte... Während Robert sich vom Sattel hinüberneigt, um die lieben alten Neuigkeiten in Angelinas Ohr zu flüstern, während Angelinas Antlitz, um das Erröten zu verbergen, nach dem rückwärtigen Horizont gekehrt ist, verfolgen die Zauberräder ihren sanften Lauf... Kein gestrenger Vater fährt hinten, keine lästige Tante zur Seite, kein dämonischer Knirps von einem Bruder guckt um die Ecke, es gibt kein Hindernis...»

Aber die Befreiung der Frau durchs Fahrrad kommt dem Mann nicht immer derart zu statten. Sie kann sich auch gegen ihn wenden. Jedenfalls spielte eine Ann Strong 1895 in der «Minneapolis Tribune» das Fahrrad gegen den Ehemann aus: «Ich sehe nicht ein, warum ein Fahrrad nicht ebenso gute Gesellschaft leisten kann wie die meisten Ehemänner nach zwei Jahren. Mir wäre es genauso lieb, zu dem einen wie zu dem andern leblosen Gegenüber zu sprechen. Und sehr viel lieber mit einem, der nicht antworten kann statt nicht antworten zu wollen... Was die Gesundheit betrifft, bin ich sicher, dass eine Menge alter Maiden die Ankunft des Fahrrads als kostbaren Ersatz für das Rezept manchen Arztes begrüßen: «Würden Sie nur heiraten und eine Familie zu versorgen haben, dann wäre Ihre Gesundheit in Ordnung!»

Man vergleiche doch mal das Fahrrad in dieser Hinsicht mit einer Familie. Man kann sein Rad abends sauber machen, und es schleudert nie in der allerletzten Minute seine Schuhe weg und schmiert sich nie mit Sirup voll. Wenn man fertig ist, kann man losfahren. Keine kleinen Ellbogen bohren sich einem in die Rippen; es gibt kein Motzen, kein Geschrei vor Strassenbahnen oder Süßigkeitenläden. Ruhig gleitet man dahin, geschmeidig und schnell. Erheiterung und Nervenstärkung mischen sich mit der Würze der Gefahr, der Notwendigkeit, scharf zu beobachten, und der Aussicht auf Abenteuer. Wenn man zur Gesundheitsfrage kommt, ist sicher kein Vergleich zwischen Radfahren und der Ehe. Ein weiterer grosser Vorzug des Fahrrades ist die Tatsache, dass man es immer loswerden kann, wenn man nur will... Es läuft einem weder nach, noch will es ständig in den unmöglichsten Augenblicken betreut werden. Wenn es schäbig oder alt wird, kann man es versetzen und ein neues nehmen, ohne die ganze Gemeinde zu schockieren.»

Vom Fahrradfieber gepackt

Wenn sich heute immer mehr Leute ein Fahrrad anschaffen, um sportlich Fitness zu gewinnen oder nostalgisch durch die Gegend zu pedalieren, so ist das ein Stück Sehnsucht nach unmotorisiertem, selbsttätigem Leben. Man kann dem Fahrrad seine Bedeutung nur dann absprechen, wenn man den Rausch der 100 Kilometer in der Stunde liebt, den Gedanken an die Wohltat der Leibesübung nicht zu erfassen vermag, die Schönheiten der dem Auge des radelnden Wanderers sich erschliessenden Landschaft leugnet und für den stummen «Kameraden», der den arbeitenden Menschen zur Stätte seiner Tätigkeit trägt und ihn Heim und Herd schnell und sicher wieder erreichen lässt, kein Verständnis hat. Es gibt kein Fortbewegungsgerät, das so viele gute Eigenschaften in sich vereinigt wie das Fahrrad. Es trägt uns zu Sport und Spiel, es gibt uns Gelegenheit, uns sportlich zu betätigen, es wirkt als Arzt an unserem durch berufliche Tätigkeit misshandelten Körper, es macht uns unabhängig von den öffentlichen Verkehrsmitteln, es führt uns in Gottes freie Natur, kurzum, es ist uns ein Kamerad im Beruf und ein Freund in freien Stunden. Das Fahrrad gibt uns Lebenskraft und Schaffensfreude, es stählt Körper und Geist, stärkt das Gefühl für Unabhängigkeit und Selbstbewusstsein, aber als seine grösste Tugend preisen wir, dass es sich nicht in den Dienst einer besonderen Klasse oder eines bestimmten Lebensalters oder eines Geschlechts stellt. Ob arm, ob jung, ob alt, ob männlich oder weiblich, das Fahrrad ist für alle das Allheilmittel, das sie frei, gesund und stark macht.

Reproduktionen R. Wyss, Zofingen.

Übrige Fotos aus dem Buch «Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte», erschienen im AT-Verlag, Aarau.