

Zeitschrift: St. Galler Schreibmappe
Band: 30 (1927)

Artikel: Moderne Centauren oder Lob des Radelns
Autor: Müller, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-948134>

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: 14.01.2026

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

Moderne Centauren oder Lob des Radelns.

Von Dr. Max Müller (Paris).

Der Zufall einer Reise führte mich jüngst in einer französischen Provinzstadt vor das Denkmal der Brüder Michaux — der Erfinder des Fahrrades. Es werden so viele Heilige verehrt und Jubiläen gefeiert, dachte ich bei mir, daß du diesen schon eine Dankeschuld abtragen darfst. Michaux war ein Wagner, der eines Tages auf den Gedanken kam, das Pedal des Scherenschleiferkarrens zur Fortbewegung eines Rades zu benützen. Man nannte seine Maschine, die sich an das hölzerne Lenkrad des Barons Drais de Sauerbron angeschlossen, Veloziped. Noch fehlte das Prinzip der Ueberlegung mittels Kettenrades, das ein Uhrmacher namens Guilmet um das Jahr 1868 einführte. Ihre wirkliche Popularität erlangte die neue Erfindung aber erst nach der Pariser Weltausstellung von 1889, als das Radfahren nicht nur ein Sport, sondern eine Mode wurde. Ein französischer Journalist soll im «Petit Journal» die hygienischen, volkserzieherischen und touristischen Vorzüge der Bicycleette gerühmt und damit die neue Ära eröffnet haben. Es genügt, die illustrierten Journale der 90er Jahre aufzuschlagen, um die Spur dieser Radlerleidenschaft zu finden. Die Zeichner hielten bald im Ernst bald im Scherz die Silhouetten der radelnden Eleganz fest, Dichter besangen die Rückkehr zur Natur und zur alten Postkutschepoesie, die Frauenwelt begrüßte das Rad als Befreier aus ihrer seßhaften Existenz und Abhängigkeit, Pädagogen und Aerzte träumten von einer gefündern und glücklicheren Menschheit. — Gewiß, das Veloziped hat trotz der technischen Vervollkommenung der letzten Jahrzehnte nicht die großartige soziale Rolle erfüllt, die man ihm an der Wiege prophezeit, sondern es sollte dem Automobil vorbehalten bleiben, die Freude am Reiten ins Volk zu tragen und die seit der Eisenbahn verwahrlosten Landstraßen mit neuem Leben zu erfüllen. Das Rad wurde ein wenig fein verschuppter Bruder, obwohl es ja eigentlich die Ehre der Vaterschaft beanspruchen könnte (da es mit seinem Petroleummotor den Anstoß zum Automobilismus gegeben); es dient heute vorwiegend den bauerlichen und Arbeiterkreisen als Transportvehikel und auch die jungen Leute des bürgerlichen Mittelstandes, die in unfern Städten einen so ausgiebigen Gebrauch davon machen, um sich rasch zum Tennisplatz oder ins Strandbad zu begeben, verschmähen es für Vergnügungs- und Ueberlandfahrten. Vollends die Jugend versteht das Radfahren nur noch als Rennsport, bei dem man Preise und Tagesberühmtheit erlangen kann, aber sicherer noch abgeklappte Herzen und ausgeschlauchte Lungen.

Für den Charme des Radelns ist eine kleine Gemeinde empfindlich geblieben: Bureaumenschen, die sich ein Stücklein Freiheit und Sonne zu retten wußten, Träumer, die zum Glücklichen den Beifall der andern nicht nötig haben, Intellektuelle, die der Sammlung bedürfen und sich die zeitraubenden Vergnügen der Bourgeoisie nicht leisten können. Leute, denen es nichts ausmacht, als altmodisch zu gelten, wie die Schriftstellerin Colette einmal belustigt vor dem vornehmen Publikum der «Annales» meinte. Wer weiß, ob sie nicht die Fortschrittlichen sind und ob nicht die Gesellschaft, die heute unter dem übertriebenen Maschinenismus nicht mehr zum natürlichen Gebrauche ihrer Glieder kommt, eines Tages zum behaglichen Tempo des Rades, das dem geflügelten Lauf der olympischen Götter ähnlich ist, zurückkehren wird!

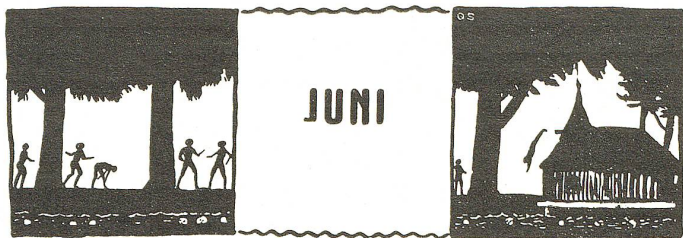
*

Als einer der ersten Eindrücke meiner Kindheit blieb mir der Anblick von Fabrikarbeitern haften, die hochthronend auf ihrem Veloziped durch das Gewimmel der mittäglichen Menge sich dirigierten. In meiner Phantasie nahmen diese Hochräder — Araigées hießen sie wegen ihrer spinneartigen Speichen — Dimensionen von halsbrecherlicher Höhe an, auch schienen mir die Burken, die sich auf offener Straße auf ihnen im Gleichgewicht zu halten und fortzubewegen wußten, als wahre Zirkuskünstler. Eine Primarschülerfreundschaft mit den Söhnen des

Spitalkdirektors in St. Gallen zog ihren Reiz aus einem Knabenvelo, auf welchem wir Kinder dank einer besonderen Toleranz von Seiten des Pedells des Bürgerospitals über die Steinplatten, die sich rings um dieses Gebäude hinziehen, unsere ersten Rennversuche machten. Denn es war die Epoche der Hartgummiräder, «Kissenreifen» wie wir Knaben sie der sehr relativen Weichheit wegen nannten. Noch heute, wenn mich der Pariser Autobus durch sein Gepolter aus dem Schlafe schreckt, denke ich an jene holprigen Fahrten zurück und segne das Andenken des Mr. Dunlop, der bei der Bepflanzung seines Gartens mit einem Gummischlauch auf die Idee des pneumatischen Reifens gekommen ist. Er und Michelin machten erst die Bahn für einen mühelosen Radspurt frei und veredelten das neue Vehikel zu einem Sportmittel. Nie vergesse ich den Tag, da mich mein Vater zum Velohändler Flury führte, damit ich den Wunsch meines Herzens erfülle. Man tut im Leben Gänge, die scheinbar alltäglich sind und die die Formen unserer späteren Liebhabereien bestimmen können.

Mit einem reifetüchtigen Rade ausgerüstet, kehrte ich den Gassenpielen den Rücken und gewann ein neues Verhältnis zur Welt, deren Horizont sich erweitert hatte. An freien Nachmittagen fuhr ich mit meinen Schulkameraden über das Weichbild der Stadt hinaus, nach Arbon, Romanshorn — der blaue Spiegel des Sees und der blühende Obstgarten des Thurgau, die man uns auf den Klassenpaziergängen wie ein fernes, nur zum Betrachten geschaffenes Bild gezeigt hatte, gehörten uns nunmehr als eine Wirklichkeit an. Wir lernten das Toggenburg lieben, fuhren über die Hultegg oder den Ricken ins Zürichbiet hinein, dann kam das Rheintal an die Reihe in seiner ganzen Langgestrecktheit bis nach Graubünden, wo ich als vierzehnjähriger Knirps zum erstenmal über den Julier nach Silvaplana fuhr. In ganz besonders hübscher Erinnerung ist mir eine Freundestour nach Stein a. Rh. geblieben, wo wir abends bei Verwandten im Gastzimmer einquartiert wurden wie zwei Weltreisende, denen man Respekt schuldet. Oh, wir waren auf unsere Kilometerleistungen genau so stolz wie die Automobilisten, die heute nach einem Vierteljahrhundert dieselben Ueberlandfahrten ausführen! Nur war bei uns etwas mehr Anstrengung dabei und wir erprobten die Richtigkeit der Gleichung aus dem Physikunterricht: «Arbeit = Kraft \times Weg» an unfern Wadenmuskeln. Wie schmeckte nach solchen Touren das Abendbrot und welches Relief nahmen in der Berichterstattung die kleinen Abenteuer des Weges an: ein geplatzter Pneu, eine überfahrene Henne, ein rabiater Hund, ein fataler Landregen, ein Sturz. Gleich einer Trophäe brachte man ein zerfundenes Knie, eine zerrissene Hose nach Hause, wohl wissend, daß die Mutter nur auf die heilen Glieder sah. Die Fußgänger nannten uns Scherenschleifer und schimpften über den Staub, den wir hinter uns ließen — sie dürften nach den Erfahrungen mit den Automobilisten duldsamer geworden sein! Auch gingen unsere Exkursionen, namentlich nach dem Appenzellerlande, nie ohne Nägel ab, was nicht allein seinen Grund in der Beschuhung der Bauern hatte. — Mit den höhern Gymnasialjahren begannen wir Eindrücke und Erlebnisse romantischerer Art zu sammeln; nicht mehr zufrieden, die Kantons Grenzen zu überschreiten, fuhr man um den Bodensee und über den Rhein, einmal um den Genfersee, um in Deutschland und Frankreich gewesen zu sein; das Vorarlberg mit seinen prächtigen Waldstraßen übte trotz seiner Nähe den Reiz des Unbekannten aus. Sorglos ins Touristenhemd eingenäht trug man das mütterliche Goldstück, zu dem man im Falle der Not im fremden Lande greifen würde. Die Luft nach dem Abenteuer, die Sehnsucht ins Freie und Weite, die uns, in einem engen, aber aussichtsreichen Hochtal aufgewachsenen St. Galler Buben im Blute steckt, fand hier ihre erste Betätigung. Gehorchte das Besteigen der Berge, welches die Jugenderinnerungen so vieler meiner Freunde und Freundinnen erfüllt, nicht demselben Drange — mit dem Unterschied, daß er bei mir ins Horizontale ging, statt ins Vertikale!

Wie oft mußte ich mir von leidenschaftlichen Fußwanderern sagen lassen, daß Naturgenuss und Träumerei auf einem profaischen



1. Mittwoch
2. Donnerstag
3. Freitag
4. Samstag
5. Sonntag (Pfingstsonntag)
6. Montag (Pfingstmontag)
7. Dienstag
8. Mittwoch
9. Donnerstag
10. Freitag
11. Samstag
12. Sonntag
13. Montag
14. Dienstag
15. Mittwoch
16. Donnerstag (Fronleichnam)
17. Freitag
18. Samstag
19. Sonntag
20. Montag
21. Dienstag
22. Mittwoch
23. Donnerstag
24. Freitag
25. Samstag
26. Sonntag
27. Montag
28. Dienstag
29. Mittwoch
30. Donnerstag

Baugeschäft

MARTI & DICHT

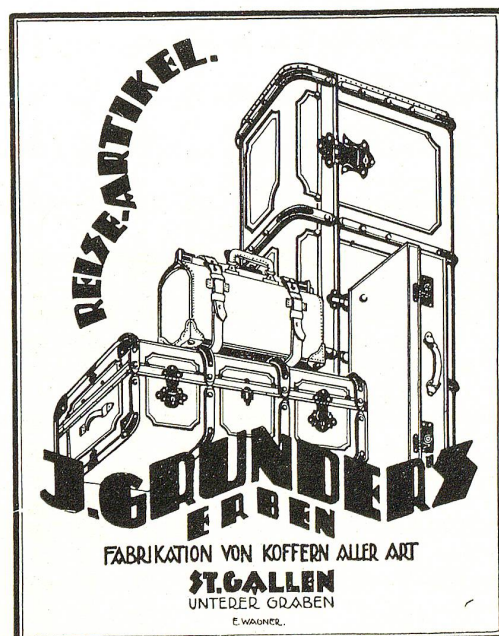
ST.GALLEN, Linsebühlstr. 95
zum „Bauhof“

empfehlen sich höflich zur Ausführung von

Fassaden-Renovationen
Maurer-, Verputz- und Weissler-
Arbeiten
Eisenbetonbau und Kanalisationen
Kunststein-Arbeiten
Umbauten und Reparaturen
Ruberoid-Bedachungen

Telephon
Nr. 4183
und 1965

Prompte, fachgemässe und zuverlässige Bedienung
Gute Referenzen



Fahrrade ausgeflossen seien. Der Jean-Jacques Rousseau des maschinellen Zeitalters ist noch nicht geboren, aber zweifellos würde er eine «*Réveries du promeneur solitaire*» auf dem Velo verfallen! Gibt es ein rascheres Mittel, sich räumlich und seelisch zu isolieren, einer Stimmung nachzuhängen, ein Leid zu überwinden, eine Gedankenkette zu knüpfen? Wenn die Straße sich lenkt und dank des «Freilaufs» die Knechtschaft der Pedale aufhört, dann greift eine wundervolle Beschaulichkeit Platz. Von unserer Stadt nach dem Bodensee zu gleiten, mühelos wie im Korbstuhl eines Luftschiffes, ist mir bis heute ein Genuß geblieben. Als Schüler flog ich hier pochenden Herzens dem ersten Idyll entgegen, ließ mir vom Winde die letzten Tränen des Knabenalters trocknen, wäre bis ans Ende der Welt gefahren... Das Wandern zu Fuß besitzt zweifellos gefellige und landschaftliche Vorzüge, die der Radler entbehren muß, aber letzterer hat die rasche Ueberwindung der Distanz und die kühle Begleitung des Windes voraus. Bei eintönigen Strecken ermüdet sich der Fußgänger und wischt seine Stirn unter der brennenden Sonne — auf dem luftigen Velo legt man in der Bise, durchfliegt gleich dem Vogel die endlosen Pappelalleen.

Als Student während der Examenzeit lernte ich das Radfahren von einer neuen Seite schätzen. Es gab da Momente, wo der Kopf des Memorierens müde war und eine starke physische Ablenkung nottat. Für 24 Stunden sich und den ganzen Examenkram vergessen können! Man schwingt sich aufs Rad und läßt Stadt und Universität hinter sich. Gleichviel wohin — der Zufall einer Straßenbiegung mag die Richtung entscheiden; man ist zu abgespannt, um Pläne zu fassen und die Karte vorzunehmen. Eine Stunde gleitet man dahin, ohne auf die Umgebung zu achten, mit sich selbst beschäftigt. Dann erwacht allmählich das Interesse, ein Gefühl des Wohlbefindens überflutet Körper und Geist: die Regelmäßigkeit der Muskelbewegung, das tiefe Atmen, der raschere Kreislauf des Blutes, die Luftmassage auf Gesicht und Händen tun ihre Wirkung. Man liest einen Wegweiser, sieht, daß man tüchtig gefahren ist, und die Unternehmungslust wächst. Der Radler hat ein leichtes Gepäck und fürchtet nicht, in einem Landgasthaus zu übernachten. So sind wir dem Zugersee entlang nach Schwyz und ins Muottal gekommen, und da der Abend gar zu schön war, stiegen wir gleich noch über den Pragelpaß nach dem Klöntal. Der Fahrweg hörte auf und ein Senn mußte unser Rad über den Schnee der Paßhöhe tragen wie einft die Soldaten Suwaroff's ihre Kanonen. Ein andermal ging's über den Klausen. Welch ausgezeichnete Schule des Willens und der Selbstdisziplin bildeten diese einsam unternommenen Bergfahrten, wie klärte sich der Kopf in der Höhenluft, welche Spannkraft fand das Gedächtnis wieder. Acht Tage vor dem Doktorexamen packte ich meine Hefte in einen Rucksack und lebte in dem idyllischen Hurden am obern Zürichsee meine wissenschaftliche Robinsonade. Vom Velo, das glücklicherweise keine Panne erlitt, stieg ich direkt ins Examenzimmer, wo die hohe Fakultät sich nachträglich über meinen Scholarenstreich entsetzte.

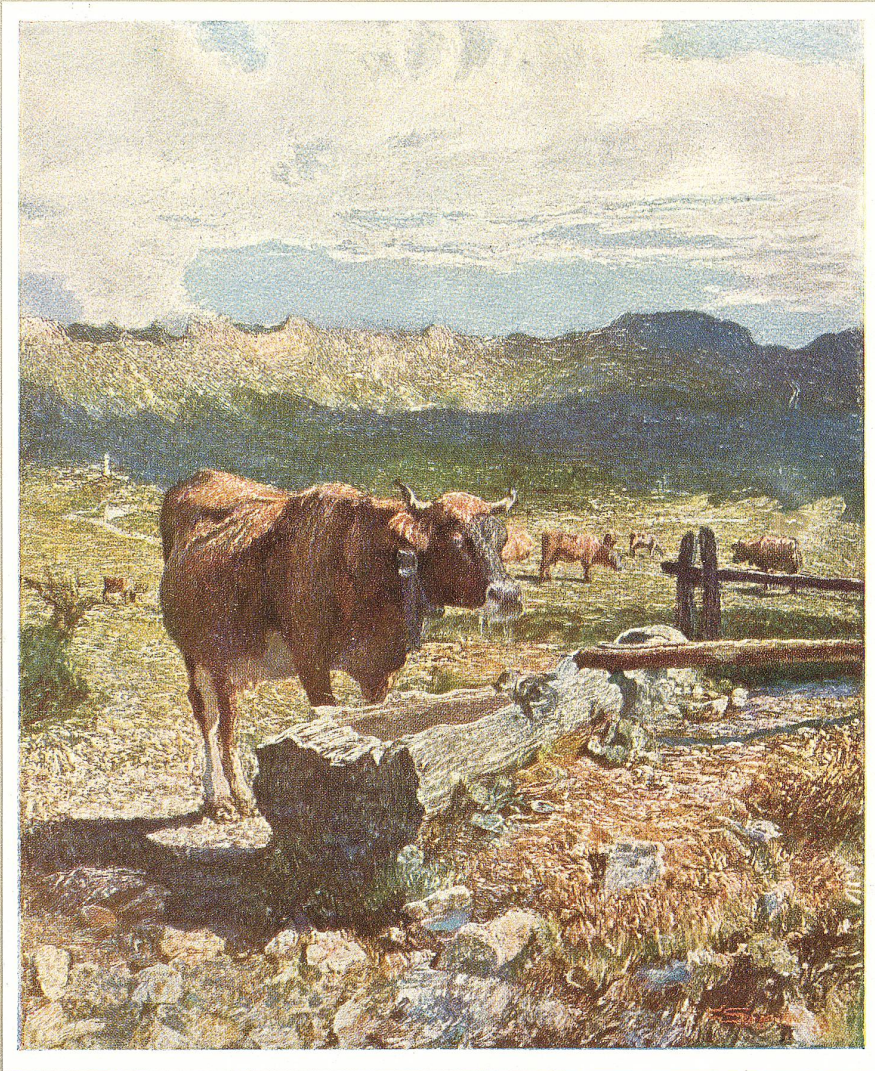
Und was werden meine Leser sagen zu dem Bekenntnis, daß auch eine Weltstadt wie Paris mich nicht von meiner Radlerleidenschaft geheilt hat, diese letztere im Gegenteil eine pikante Würze der großstädtischen Alltäglichkeit wurde! Sich auf einem gebrechlichen Zweirade durch die Flut der Automobile hindurch zu winden, gemäß dem Goethe'schen Worte: Nur wer den Augenblick ergreift, das ist der rechte Mann — die lebenswürdigen Zurufe der Taxi-Chauffeure und die brusken Steuerwendungen der weniger geübten Herrenfahrer über sich ergehen zu lassen, möchten wir dem Anfänger nicht gerade empfehlen. Aber Paris bietet an einem Sonntag-Morgen mit seinen holzgepflasterten Straßen und weiten Asphaltplätzen ein ideales Velodrom, auf dem sich der Liebhaber architektonischer Perspektiven wie auf einem Stadion der Weltgeschichte bewegt. Vom Mittelalter, das über dem Parvis de Notre-Dame aufsteigt, in wenig Minuten der majestätischen Fassade des Louvre und den Tuilerien entlang über die Place de la Concorde und die herrlichen Champs Elysées

zum Triumphbogen gleiten, um sich schließlich im eleganten Korso des Bois de Boulogne als Zeitgenosse wieder zu finden! Die mit den Jahreszeiten wechselnde Umgebung der Seine Stadt, die von den Parfern selbst verkannt wird, ist dem Praktizierenden des Radportes als ein weiter Garten aufgeschlossen, wo er vom Lärm und Getriebe jederzeit Erholung findet. Ein Ausflug ins Tal der Chevreuse, das noch vom puritanischen Hauch des Janenismus die Erinnerung bewahrt, eine Waldfahrt um Fontainebleau, wo er den Spuren der Barbifon-Maler nachgeht, die alte Landstraße nach Longjumeau, von den graziösen Melodien Adams umklungen, bilden seine beliebten Sonntagsziele. Es ist, als fühle er sich auf solchen Fahrten der Heimat näher, die Hügelzüge bei St-Cloud erinnern ihn an Kilchberg am Zürichsee, das Plateau von Sannois, wo an dunstigen Herbsttagen das weite Land sich dehnt, an Hohentannen...

Kann man dies alles nicht auch mit einer Torpedo genießen, und dazu mit weniger Zeit und Mühe? höre ich die Autofreunde einwenden, die für mein plebejisches Vehikel nur ein verächtliches Mitleid übrig haben. Nicht bei 40 und mehr km Fahrgeschwindigkeit, wo sich der Wechsel der Bilder so rasch vollzieht, daß ein Verweilen unmöglich ist und das Auge nach einigen Stunden dieselbe Ermüdung empfindet wie in einem Kino oder einem Gemäldefalon. Statt die Genußfähigkeit zu erhöhen, wirkt das Auto gleich der Eisenbahn einschläfernd auf die Sinne. Es fehlt die Verbindung der Muskeltätigkeit mit dem geistigen Naturgenuß, die erst unsere Antennen spannt — das Eindrucksvermögen für Farben, Töne, Düfte schärft. Und dazu kommt jene Anpassung unseres gesamten Körpers an die Gesetze der Maschine, die ihn von der Erdschwere, von der Mühsal des Gehens — Schopenhauer hat jeden Schritt nur ein aufgehaltenes Umfallen genannt — befreit; die Muskeln fühlen ihre eigene Anstrengung nicht mehr, Elastizität ist in unfern Gliedern; ein rasches, reflexartiges Handeln, Kühnheiten, die nicht in unserm gewohnten Temperament liegen, lassen uns an eine Verdopplung der Persönlichkeit glauben. Wir fühlen uns wirklich den Centauren verwandt...

Vorforgliche Erfinder haben unser Rad mit einem leichten Motor ausstatten wollen, der uns bei den Steigungen behilflich sein sollte. Sie überfahen, daß in der Geräuschlosigkeit und dem regelmäßigen Rhythmus der Beine die nervenberuhigende Wirkung des Velosportes liegt. Gehts einmal aufwärts, so führt man sein Stahlpferd am «Ohr», das willig ist und keine Launen kennt wie seine schwerfälligen Vettern, die angekurbelt werden müssen. Das Wandern wird da zur angenehmen Abwechslung, zumal wenn man sich eines frohen Weggefährten in Wadenstrümpfen oder Hosenrock versichert hat! Auch lassen sich in geschickter Kombination mit der Eisenbahn die uninteressanten Strecken vermeiden — denn der Radfahrer-Tourist darf kein Prinzipienmensch sein! Im Unvorhergesehenen liegt der ganze Reiz dieser Art des Reisens eingeschlossen. Ich habe die Bretagne, die Normandie, die Touraine, die Provence während der Kriegsjahre durchquert, und — abgesehen von einigen Abenteuer mit allzu pflichteifrigen Gendarmen — im Entdecken von Land und Leuten das reinste und ungetrübteste Ferienvergnügen empfunden.

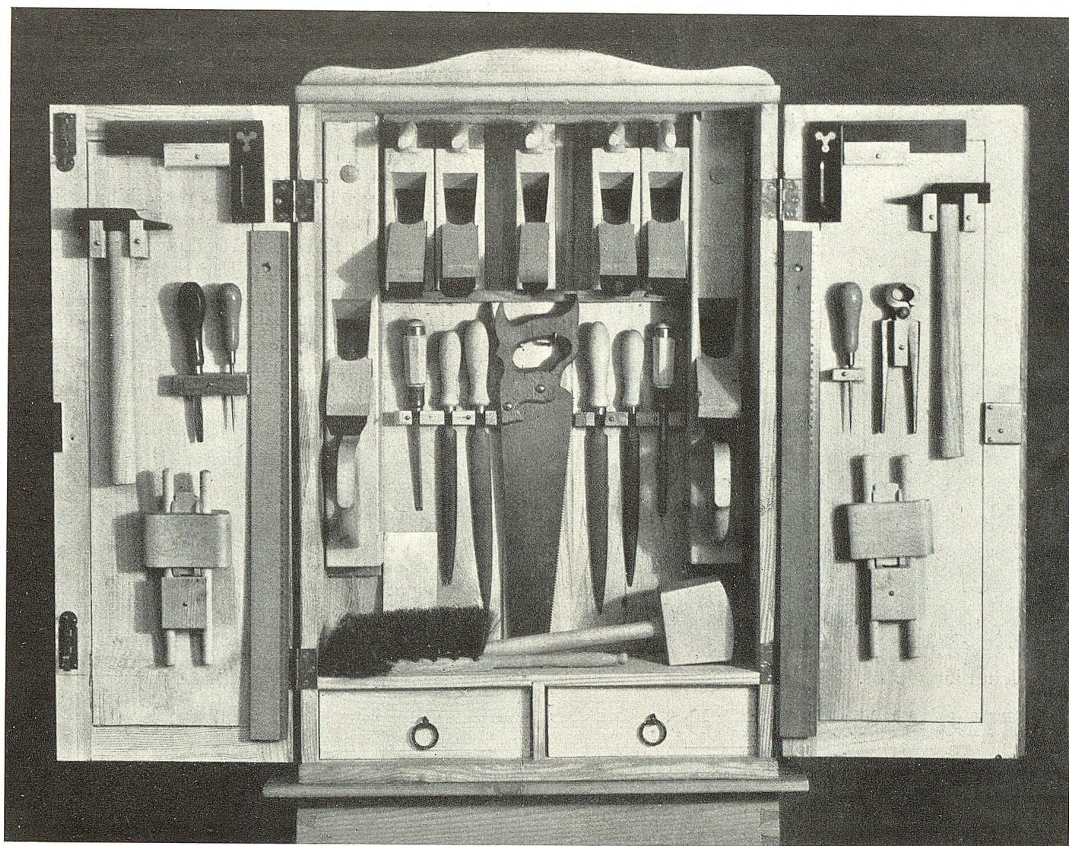
Ich weiß nicht, ob mein Lob des Radelns die kleine Gemeinde, von der eingangs die Rede war, vermehren wird. Das Wort eines Romanschriftstellers kommt mir unter die Feder von einem «Sport de Civilisés», der noch nicht gefunden sei. Hier ist er, der Jungbrunnen, der alte Glieder gelenkig erhält und vor Arterienverkalkung schützt. Das Radeln wirkt auf den Kulturmenschen beruhigend und stimulierend, ist Opium und Champagner zugleich! In einer Welt, die sich durch Bewegung im Gleichgewicht erhält, find auch ihm Schwingen gegeben. Durch sie befreit er sich von der Erdschwere, wenn sie ihn bedrückt, und alles erscheint ihm wieder leicht. Statt sich den Kopf ins Unabänderliche zu verböhnen, schwebt er beglückt dahin, den Rat des Weisen beherzigend: Glissez, mortels; n'appuyez pas!



AN DER TRÄNKE

Originalproduktion nach einem Gemälde von G. Segantini, Savognin-Maloja (1858–1899)

(In ft. gallischem Privatbesitz)



Werkzeuge

in prima, fachgemässer Ausführung

Meisterarbeit für die Holz- und Eisenbearbeitung,
liefert Ihnen preiswürdig und in grosser Auswahl

das Spezial-Werkzeuggeschäft

P. W. Steinlin · St. Gallen

★ ★

Filiale in Herisau