

funden, und manch einem fröhlichen jungen Blut wurde die lustige Fahrt zu einer stillen Reise in jenes dunkle, unerforschte Land, «aus dess' Bezirk kein Wanderer wiederkehrt» — und auch kein Radler! Wir von heute, die wir auf leichtbeschwingter, meilenschluckender Maschine sicher dahinfliegen, haben alle Ursache, jenem jugendlichen Tollmut, der auf dem Hochrad mit Leib und Leben spielte, eine gute Nachrede zu halten. Legt grüne Zweige auf die Gräber der Gefallenen! Sie haben als Märtyrer einer guten Sache mitgeholfen am siegenden Werk, denn die Unglücksfälle, deren Opfer sie wurden, waren mit einer Ursache, dass man vom Typus des für den Allgemeinverkehr unbrauchbaren Hochrades wieder zurückgriff auf jene Form, welche Drais schon vor achtzig Jahren mit echtem Erfindergeiste als die einzig richtige und entwicklungsfähige vorausgesehen hatte. Mit dieser Rückkehr zum Niederrad, und mehr noch mit der Erfindung des Pneumatik und der die Kraft der gesunden «Strampelbeine» in Schnelligkeit übersetzenden Kette, begann dieser epochale Umschwung in der Entwicklung des Zweirades, dieser Siegeslauf, der in der Geschichte der Erfindungen kaum seines gleichen hat! Zehn Jahre nur — und das Zweirad hat sich im Sturm die civilisierte Welt erobert, ist der

ausgesprochene Liebling von Alt und Jung geworden, von Männlein und Weiblein in Stadt und Dorf, ein Mittel des sportlichen Vergnügens wie des praktischen Gebrauchs, ein unentbehrlicher Faktor des modernen Lebens und ein reichsprudelnder Arbeitsquell für hunderte von Industrien. Es ist noch gar so lange nicht her, dass ein Tourenfahrer das Gaudium der lieben Dorfjugend und das Ziel für Steinwürfe und Peitschenhiebe abgeben musste, oder dass eine radfahrende Dame, sogar in der Grossstadt, der Gegenstand brutaler und

cynischer Insulten war — und heute ist die Zeit nicht mehr allzuferne, in der man das Radfahren als etwas Selbstverständliches erlernen wird, wie man in seiner Kindheit das Gehen lernt, das Lesen und Schreiben.

Vorerst freilich werden der Fahrschule die Schüler und Schülerinnen noch aus den unterschiedlichsten Motiven zugeführt. Die Jugend fühlt sich zum Rade hingezogen aus Freude an der Sache, aus Lust am sportlichen Vergnügen und an dem flotten

Sausen auf schöner Strasse. Der vierzig- bis siebzigjährige Beamte, dem das geduldige Sitzen im Bureau alle Lebensäfte stocken machte, schwingt sich seufzend auf das Rad, weil ihm der Arzt das «Strampeln» verordnete — doch sind die ersten Bitternisse der Schule überwunden, so findet er Vergnügen an dieser «Kur», denn er fühlt, dass er ein anderer, verjüngter Mensch zu werden beginnt. Die schöne Frau X. bekehrt sich widerstrebend zu dem «unweiblichen» Sport, nur weil ihre Freundin, Frau Y., die doch fast um zwei Jahre älter ist, «das Kunststück auch noch fertig brachte» — und da duldet es der Ehrgeiz nicht, dass man zurücksteht. Der Handwerker greift zum Rade, weil es ihm das lohnbringende Arbeiten in der Stadt und zugleich das billige Wohnen auf dem Lande ermöglicht. Der «Gen-



Lolo Ganghofer — München.

darm zu Rad» will flinker sein als der ausreissende Dieb oder als der Radfahrer, der «auf verbotenen Wegen wandelt»; der Soldat hat das Rad in den Dienst der Vaterlandsvertheidigung gestellt, der Dorfpfarrer radelt nach einem stundenweit entfernten Einödhof hinaus, um einem Schwerkranken den tröstenden Zuspruch zu reichen; ihm begegnen der Doktor und der Briefbote und jagen an ihm vorüber mit «All Heil!» — aber neben all diesem Ernst und praktischen Bedürfnis werden nicht die wenigsten der Fahrschule nur deshalb zugeführt, weil