

dtv

Das Fahrrad an den Hörnern zu packen und auszuschwärmen in eine Welt voller Abenteuer: Das ist seit fast 200 Jahren die Leidenschaft von Visionären und Nonkonformisten, von emanzipierten Frauen oder genießerischen Poeten. Diese Sammlung folgt ihren Spuren von den Anfängen bis in die Gegenwart. Man kann darin beispielsweise der Fahrrad fahrenden Diva Sarah Bernhard auf den Pariser Boulevards begegnen, mit der Draisine durch Berlin sausen oder gar mit dem Hochrad im wilden Kurdistan vor mordlustigen Gesellen flüchten.

Namhafte, aber auch weniger bekannte Autoren erzählen von dieser unbändigen »Lust, auf dem eisernen Rosse dahinzujagen«. Ein rasantes Vergnügen für alle, die auch die literarische Seite des Phänomens Fahrrad kennenlernen wollen.

Prof. Dr. Hans-Erhard Lessing war Physikprofessor und Design- und Technikhistoriker an Museen. Seit über dreißig Jahren beschäftigt er sich intensiv mit der Geschichte des Zweirads. Er hat bereits zahlreiche Bücher zum Thema veröffentlicht.

Ich fahr' so gerne Rad...

Geschichten vom Glück
auf zwei Rädern

Herausgegeben von
Hans-Erhard Lessing

Deutscher Taschenbuch Verlag

Ausführliche Informationen über
unsere Autoren und Bücher
finden Sie auf unserer Website
www.dtv.de



Neuausgabe 2012
Veröffentlicht 1995 im
Deutschen Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG,
München
© 1995 Deutscher Taschenbuch Verlag, München
Umschlagkonzept: Balk & Brumshagen
Umschlagfoto: Corbis/Richard Cummins
Satz: KCS GmbH, Buchholz/Hamburg
Druck und Bindung: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen
Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in Germany • ISBN 978-3-423-14088-1

INHALT

Mark Twain: WIE MAN DAS HOCHRAD ZÄHMT	7
Margaret V. Le Long: ALLEIN QUER DURCH AMERIKA*	17
Flann O'Brien: DIE NEUE IRISCHE CHEMIE*	37
Egon Erwin Kisch: ELLIPTISCHE TRETMÜHLE	53
F. W. Hinz: WIE ICH SCHLEIFENFAHRER WURDE	59
Jacques Faizant: NATÜRLICH SCHMEISST MAN SIE IN DIE GRACHT!*	73
Giovannino Guareschi: DON CAMILLO UND DAS FAHRRAD*	79
Amalie Rother: WIE WIR IN BERLIN ANFINGEN*	88
Simone de Beauvoir: ICH HATTE DEN TOD BERÜHRT*	108
Jerome K. Jerome: DIE NEUE FRAU*	118
T. Maxwell Witham: WIE ICH IN DEN 1860ERN DEN KNOCHENSCHÜTTLER MEISTERTE	124
Ring Lardners Wöchentlicher Brief: EIN KÖNIGREICH FÜR EIN PFERD, ABER EIN FAHRRAD WÄRE RING LIEBER*	129
Amos Oz: EINE GROSSE EDLE SEELE	132
Arthur Conan Doyle: DIE ENTFÜHRUNG AUS DER KLOSTERSCHULE	136
Theodore Roosevelt: DIE FAHRRADSQUADRON DER NEW YORKER POLIZEI*	174
Ludwig Ganghofer: DIE FAHRSCHULE*	177
Arthur J. Munby: DIE FRANZÖSISCHEN VELOZIPEDISTINNEN*	183
John Galsworthy: RADFAHRERINNEN WERDEN ENTERBT*	186
Thomas Stephens Davies: VORTRAG ÜBER DIE LAUFMASCHINE VOR DER ROYAL MILITARY ACADEMY	197
Curzio Malaparte: DAS LÄCHELN DES FAHRRADS*	211
Jerome K. Jerome: FAHRRADWERBUNG*	217

Gabrielle-Sidonie Colette: ENDE EINER TOUR DE FRANCE	222
BRAUCHEN WIR EINEN FREILAUF? DIE REDAKTEURINNEN VON ›DRAISENA‹ FRAGEN DEN FABRIKANTEN PUCH	227
Arno Schmidt: NEBENMOND UND ROSA AUGEN	231
Hans Fallada: KNAPP ÜBERLEBT*	234
Émile Zola: MARIE ZU ZWEIT ALLEIN*	245
Julius von Voß: DIE REISE AUF DER DRAISINE	255
Jacques Faizant: ALBINA UND DAS FAHRRAD	261
Iris Murdoch: JEDE MENGE VEREHRER*	269
Henry Miller: MEIN BESTER FREUND	276
Karl Drais: EIN ERFINDER GIBT AUSKUNFT*	283

ANHANG

Nachwort	289
Quellennachweis	293
Bildnachweis	296

Mark Twain
WIE MAN DAS HOCHRAD ZÄHMT

Ich überlegte mir die Sache und kam zu dem Schluß, daß ich es schaffen könnte. Also ging ich runter und kaufte eine große Dose Pond's Extraktsalbe und ein Hochrad. Der Experte kam mit mir zum Unterricht nach Hause. Dort wählten wir, der Intimität halber, den Hinterhof und gingen ans Werk.

Meins war kein ausgewachsenes Hochrad, sondern nur ein Fohlen – ein Fünfigzöller, reduziert durch die Pedale auf achtundvierzig, und bockig wie jedes andere Fohlen. Der Experte erklärte kurz die Gesichtspunkte des Dings, dann stieg er auf dessen Rücken und fuhr ein wenig herum, um mir zu zeigen, wie einfach das geht. Er sagte, daß das Absteigen die vielleicht schwierigste Sache der Welt sei, deshalb würden wir uns das bis zum Schluß aufsparen. Da hatte er sich aber getäuscht. Zu seiner freudigen Überraschung brauchte er mich nur auf der Maschine zum Rollen zu bringen und aus dem Weg zu gehen, und schon kam ich von alleine herunter. Obgleich ich doch völlig unerfahren war, stieg ich in Rekordzeit ab. Er befand sich just auf jener Seite, um die Maschine anzuschieben; krachend gingen wir alle zu Boden – er zuunterst, dann ich und oben auf die Maschine.

Wir untersuchten die Maschine, aber sie war nicht im geringsten verletzt. Das war kaum zu glauben. Doch der Experte versicherte mir, daß das stimmte; ja der Augenschein bewies es. Damals wurde mir teilweise klar, wie bewundernswert diese Dinger konstruiert sind. Wir salbten uns mit etwas Pond's Extrakt und fingen wieder an. Der Experte ging diesmal zum Anschieben auf die andere Seite, aber genau dort stieg auch ich ab – mit demselben Ergebnis wie gehabt.

Die Maschine blieb unverwundet. Wir schmierten uns

erneut ein und machten weiter. Diesmal begab sich der Experte in eine geschützte Stellung hinten, aber auf irgendeine Weise landeten wir wieder auf ihm.

Er war voll ehrlicher Anerkennung; sagte, daß das abnorm sei. Die Maschine war vollkommen in Ordnung, nicht der kleinste Kratzer daran, kein Span bildete sich. Ich sagte, während wir uns einsalbten, dies sei wundervoll, aber er meinte, wenn ich diese Stahl-Spinnenweben erst kennenlernte, würde ich erkennen, daß nur Dynamit sie verkrüppeln könne. Dann hinkte er an seinen Platz, und einmal mehr ging es los. Dieses Mal nahm der Experte eine Auffangposition ein und gewann einen Mann dafür, hinten anzuschieben. Wir erlangten eine hübsche Geschwindigkeit und fuhren gerade über einen Stein, als ich über die Pinne flog und kopfüber auf dem Rücken des Fahrlehrers landete, wobei ich die Maschine zwischen mir und der Sonne durch die Luft flattern sah. Nur gut, daß sie auf uns landete, denn das bremste ihren Fall, so daß sie nicht zu Schaden kam.

Fünf Tage später konnte ich wieder aufstehen, und es trieb mich zum Hospital, wo ich den Experten in leidlicher Verfassung fand. Nach ein paar Tagen war ich ganz gesund. Ich führe dies auf meine weise Voraussicht zurück, immer auf etwas Weichem abzusteigen. Manche Leute empfehlen ein Federbett, aber ich finde einen Experten besser.

Der Experte – endlich genesen – kam mit vier Assistenten wieder. Dies war eine gute Idee. Diese vier hielten das graziöse Spinnengewebe senkrecht, während ich in den Sattel kletterte; dann formierten sie sich zu Marschsäulen auf beiden Seiten, während der Experte von hinten schob; beim Absteigen halfen alle Hände mit.

Das Hochrad hatte, was man das »Eiern« nennt, und dies ziemlich schlimm. Um mich in der Fahrposition zu halten, wurde von mir ein Haufen Dinge verlangt, und jeden Augenblick war die Anforderung gegen die Natur. Gegen die Natur, aber nicht gegen die Naturgesetze. Will sagen, wie immer das Erfordernis auch sein mochte, daß mich

meine Natur, Gewohnheit oder Erziehung ihm auf die eine Weise nachkommen ließ, während irgendein unverrückbares und unerwartetes Gesetz der Physik verlangte, daß es genau auf die andere Art zu machen war. Dadurch wurde mir klar, wie radikal und grotesk falsch die lebenslange Erziehung meines Körpers und meiner Glieder war. Sie waren voller Unkenntnis; sie wissen nichts – nichts, was zu wissen ihnen nützen könnte. Zum Beispiel, wenn ich mich nach rechts fallen sah, drehte ich als recht natürliche Reaktion die Pinne abrupt in die andere Richtung und verletzte so das Gesetz und fiel weiter. Das Gesetz verlangte das Gegenteil – das große Rad muß genau in die Richtung gedreht werden, in die man fällt. Es ist kaum zu glauben, wenn es einem gesagt wird. Und nicht bloß schwer zu glauben, es ist unmöglich; es ist gegen alle eigenen Vorstellungen. Und ist immer noch kaum zu machen, selbst nachdem man es zu glauben gelernt hat. Dran zu glauben oder dank des überzeugendsten Beweises zu wissen, daß es richtig ist, hilft nichts: man kann es nicht besser machen als zuvor; man kann sich zuerst weder zwingen noch überzeugen, es zu tun. Der Intellekt muß jetzt nach vorn. Er muß die Glieder lehren, ihre alte Erziehung abzustreifen und die neue anzunehmen.

Die Stufen des eigenen Fortschritts zeichnen sich hierbei deutlich ab. Am Ende jeder Lektion weiß er, daß er etwas erworben hat, und er weiß auch, was dieses Etwas ist, und ebenso, daß es ihm bleiben wird. Es nicht so wie deutsch lernen, wo man dreißig Jahre lang tastend und unsicher weiterpfuscht; und zum Schluß, wenn man gerade meint, es gepackt zu haben, knallen sie einem den Konjunktiv vor den Latz, und dann steht man da. Nein danke – ich erkenne jetzt deutlich genug, daß es das Bedauerliche an der deutschen Sprache ist, daß man von ihr nicht herunterfallen und sich verletzen kann. Es gibt nichts Besseres als das, um strikt am Geschäft dranzubleiben. Erst nach meinen Erfahrungen mit dem Hochradfahren weiß ich auch, daß der einzig richtige und sichere Weg zum Erlern-

nen des Deutschen die Hochradmethode ist. Das heißt also, immer nur eine Gemeinheit davon auf einmal anzupacken und beherrschen zu lernen – nicht locker lassen oder sich zur nächsten mogeln, wobei letztere erst halb gelernt belassen wird.

Wenn man beim Hochradfahren den Punkt erreicht hat, wo man die Maschine einigermaßen balancieren und fortbewegen und steuern kann, dann kommt die nächste Aufgabe – wie man auf sie aufsteigt. Man macht das folgendermaßen: man hüpf hinter ihr auf dem rechten Fuß drein, setzt den anderen auf die Aufsteigraste und ergreift mit den Händen die Pinne. Gesagt, getan, steigt man auf die Raste, hängt das andere auf eine pauschale und undefinierte Weise in der Luft herum, lehnt den Bauch an das Sattelende und fällt dann runter, mal auf der einen Seite oder mal auf der anderen – und noch einmal – und dann weitere Male.

Mittlerweile hat man das Gleichgewicht zu halten und auch zu steuern gelernt, ohne die Pinne mit den Wurzeln auszureißen (ich sage Pinne, weil es wirklich eine Pinne ist; »Lenkstange« ist eine viel zu lahme Beschreibung). So steuert man dahin, ein Weilchen gradeaus, dann erhebt man sich mit steter Spannung nach vorn, um das rechte Bein und dann den Körper auf den Sattel zu liften, Atem zu holen, einen heftigen Ruck hierhin und dann dorthin einzuhandeln und schon geht's wieder runter.

Aber unterdessen hat man aufgehört, auf das Runterfallen zu achten; man kommt zusehends mit beträchtlicher Gewißheit auf dem einen oder anderen Fuß auf. Sechs weitere Versuche und sechs weitere Purzler machen einen vollkommen. Nächstes Mal landet man komfortabel im Sattel und bleibt dort – das heißt, wenn man sich zufrieden gibt, die Beine baumeln und die Pedale eine Weile frei zu lassen; denn wenn man sogleich in die Pedale steigt, ist man wieder drunten. Bald lernt man, ein bißchen zu warten und das Gleichgewicht zu vervollkommen, bevor man in die Pedale tritt. Dann ist die Aufsteigekunst erreicht, also abgeschlossen, und ein wenig Üben läßt sie einem einfach und

leicht erscheinen, obgleich sich Zuschauer seitlich eine oder zwei Ruten zurückziehen sollten, falls man nichts gegen sie hat.

Und jetzt kommt man zum freiwilligen Absteigen; die andere Art hat man ja zuallererst gelernt. Es ist ganz leicht zu konstatieren, wie man das freiwillige Absteigen macht; der Worte sind wenige, die Anforderung einfach und offenbar unschwer; laß das linke Pedal nach unten gehen, bis das linke Bein fast gestreckt ist, drehe das Rad nach links und steig ab wie von einem Pferd. Es klingt gewiß extrem einfach, ist es aber nicht. Ich weiß nicht, warum es das nicht ist, doch es ist es nicht. Versuche was auch immer, man kommt nicht herunter wie von einem Pferd; man kommt herab wie aus einem brennenden Haus. Auffallen tut man jedesmal.

Acht Tage lang nahm ich täglich eine Lektion von anderthalb Stunden. Am Ende dieser zwölf Arbeitsstunden Lehrzeit war ich ausgebildet – wenigstens grob. Ich wurde für kompetent erklärt, mein eigenes Hochrad ohne Hilfe von außen zu paddeln. Diese Schnelligkeit der Errungenschaft erscheint unglaublich. Es braucht beträchtlich länger als das Pferdereiten im Groben.

Nun ist es richtig, daß ich ohne Lehrer hätte lernen können, aber das wäre wegen meiner natürlichen Schwerfälligkeit für mich riskant gewesen. Der selbstunterrichtete Mensch weiß selten etwas genau, ja er weiß nicht ein Zehntel dessen, das er wissen könnte, hätte er unter Lehrern gearbeitet. Außerdem schwafelt er, und dies bedeutet, daß andere gedankenlose Leute dazu verleitet werden, ebenso vorzugehen und zu handeln wie er selbst. Da gibt es manche, die sich vorstellen, daß Mißgeschicke im Leben – »Lebenserfahrungen« – uns irgendwie von Nutzen seien. Ich wüßte gern wie. Ich habe diese nie ein zweites Mal passieren sehen. Vielmehr wechseln sie ständig oder vagabundieren herum und erwischen einen von der unerfahrenen Seite. Könnte persönliche Erfahrung für die Bildung einen

Wert haben, gelänge es einem wahrscheinlich nicht, Methusalem auszustechen. Und selbst wenn dieser alte Herr wiederkehren könnte, ist es mehr als wahrscheinlich, daß er als eine der ersten Taten sich einen von diesen elektrischen Drähten grabschen und sich darin zu einem Knäuel verwickeln würde. Nun wäre der sicherere Weg und der weisere Weg für ihn, jemanden zu fragen, ob dies eine gute Sache für ihn zum Grabschen sei. Aber das würde ihm nicht passen; er wäre einer vom Schlag der Selbstunterrichter, die auf Erfahrung aus sind. Er würde es selbst untersuchen wollen. Und er würde zu seiner Weiterbildung herausfinden, daß ein verknäuelter Patriarch den elektrischen Draht kurzschließt. Dies wäre ihm denn auch von Nutzen und würde dann seiner Ausbildung in ganz perfekter und schmerzloser Form ein Ende machen, bis er dereinst wiederkehren sollte, um diesmal einen Kanister Dynamit solange auf den Boden zu schlagen, bis er herausfindet, was es damit auf sich hat.

Aber wir schweifen vom Thema ab. Also, man nehme einen Fahrlehrer – und spare viel Zeit und Pond's Extrakt.

Bevor mein Fahrlehrer sich endgültig von mir verabschiedete, fragte er nach meiner Körperkraft, und ich konnte ihn dahingehend informieren, daß ich keine besäße. Er sagte, dies sei ein Mangel, der mir das Bergauffahren zunächst ziemlich schwerfallen ließe; aber er sagte auch, daß das Hochrad hier bald Abhilfe schaffen werde. Der Unterschied zwischen seinen Muskeln und meinen war recht deutlich. Er wollte meine testen, also bot ich ihm mein Bestes – meinen Bizeps. Fast brachte der ihn zum Lächeln. Er sagte: »Er ist schwabbelig und weich und nachgebend und rundlich. Er weicht dem Druck aus und flutscht unter den Fingern weg. Im Dunkeln könnte jemand meinen, daß es sich um eine eingewickelte Auster handelt.« Vielleicht ließ mich dies bekümmert dreinblicken, denn er fügteforsch hinzu: »Ach das macht nichts, es braucht Sie nicht zu grämen. In Kurzem werden Sie ihn von einer versteinerten Niere nicht mehr unterscheiden können. Machen Sie mit Ihren Übungen nur so weiter – Sie sind in Ordnung!«

Damit verließ er mich, und ich fing an, alleine Abenteuer zu suchen. Tatsächlich muß man sie nicht suchen – dies ist bloß eine Redensart – sie kommen auf einen zu.

Ich wählte eine ruhige samstägliche Nebenstraße, die zwischen den Rinnsteinen etwa dreißig Yards breit war. Ich wußte: dies war nicht breit genug. Doch dachte ich, daß ich mich bei strikter Achtsamkeit und Platzersparnis durchquetschen könnte.

Natürlich bekam ich Ärger beim Aufsteigen auf die Maschine, ganz selbstverschuldet zwar, doch ohne moralische Unterstützung von außen, ohne mitfühlenden Fahrlehrer, der sagt: »Gut! Jetzt machen Sie's gut – wieder gut – nicht so schnell – da, jetzt, das ist richtig – nur Mut und vorwärts.« Statt dessen bekam ich andersartige Unterstützung. Dies war ein Junge, der auf einem Torpfosten hockend einen Brocken Ahornzucker kaute.

Er hatte großes Interesse und viele Kommentare. Bei meinem ersten Versagen und Runterfallen bemerkte er, wenn er an meiner Stelle wäre, würde er sich mit Kissen herausputzen, genau das würde er tun. Als ich das nächste Mal runterkam, riet er mir, es sein zu lassen und erst ein Dreirad fahren zu lernen. Beim dritten Absturz meinte er, nicht einmal auf einem Pferdewagen könnte ich mich vermutlich halten. Doch das nächste Mal hatte ich Erfolg und kam schwerfällig in Gang auf eine schlingende, torkelnde und unsichere Art, indem ich praktisch die ganze Straßenbreite benutzte. Meine langsame und rumpelnde Fahrweise erfüllte den Jungen mit Verachtung bis ans Kinn, und er ließ vernehmen: »Herrje, rasen Sie nicht so dahin!« Dann kam er von seinem Pfosten herunter und lief auf dem Gehweg nebenher, mich immer noch beobachtend und gelegentlich kommentierend. Jetzt wechselte er in meine Fußstapfen und folgte hinterher. Ein kleines Mädchen kam vorbei, das auf seinem Kopf ein Waschbrett balancierte, kicherte und gerade etwas sagen wollte, aber der Junge warf vorwurfsvoll ein: »Laß ihn in Ruhe, er fährt zu einer Beerdigung.«

Ich war mit dieser Straße seit Jahren vertraut und hatte

immer gedacht, daß sie topfeben sei. Aber das war sie nicht, wie mich das Hochrad jetzt zu meiner Überraschung überzeigte. Das Hochrad in der Hand eines Neulings ist ebenso wachsam und schlau wie eine Wasserwaage beim Aufspüren feiner bis verschwindender Unterschiede in ihrer Anwendung. Es stellt einen Anstieg fest, wo das eigene ungetrübte Auge nicht feststellen könnte, daß er existiert. Es bemerkt jede Senkung, in der Wasser abwärts fließt. Es brachte mich dazu, mich abzuplacken, zu keuchen und zu schwitzen. Und doch kam die Maschine, egal wie ich mich abmühte, immer wieder praktisch zum Stillstand. In solchen Augenblicken pflegte der Junge zu äußern: »Das war's! Machen Sie Rast – es pressiert nicht. Ohne Sie kann man die Beerdigung nicht anfangen.«

Steine waren mir ein Ärgernis. Selbst die kleinsten versetzten mich in Panik, wenn ich über sie fuhr. Ich konnte jede Art Steine treffen, einerlei wie klein, sobald ich sie vermeiden wollte. Und natürlich konnte ich es zuerst nicht lassen, ebendies zu versuchen. Es ist ja nur menschlich. Es ist Teil des Deppen, der aus irgendeinem unerfindlichen Grund in jedem von uns steckt

Es kam dann zuletzt, am Ende meiner Strecke, das Erfordernis auf mich zu, eine Kehre zu fahren. Wenn man dies zum ersten Mal auf eigene Verantwortung unternimmt, ist dies keine angenehme Sache und der Erfolg nicht sehr wahrscheinlich. Das Selbstvertrauen schwindet dahin, der Kopf füllt sich mit namenlosen Befürchtungen, jede Faser ist auf Habacht gespannt, man beginnt eine vorsichtige und allmähliche Kurve, aber die verdrillten Nerven sind voller elektrischer Ängste, so daß die Kurve rasch zu einem ruckweisen und gefährlichen Zickzack demoralisiert wird. Dann wird das vernickelte Pferd plötzlich störrisch und geht schräg auf den Rinnstein zu, allen Gebeten und allen Anstrengungen widerstehend, seine Absichten zu ändern. Das Herz steht still, der Atem läßt auf sich warten, die Beine versagen den Dienst, geradewegs geht's weiter, bis nur noch ein paar Fuß zwischen dem Rinnstein und einem selbst feh-

len. Und jetzt kommt der verzweifelte Augenblick, die letzte Chance, sich zu retten. Natürlich flüchten alle Anweisungen aus dem Kopf, und man wirbelt das Rad weg vom Rinnstein, statt zu ihm hin, und somit geht man auf diesem ungastlichen Granitstrand baden. Das war mein Glück, denn es war meine Erfahrung. Ich wand mich unter dem unzerstörbaren Hochrad hervor und setzte mich zur Diagnose auf den Rinnstein.

Ich begann die Rückfahrt. Erst jetzt sah ich einen mit Kohlköpfen beladenen Bauernwagen auf mich zu poltern. Wenn noch etwas die Unsicherheit meines Steuerns steigern konnte, dann genau dies. Der Bauer besetzte mit seinem Wagen die Straßenmitte und ließ dabei kaum vierzehn bis fünfzehn Yards auf jeder Seite frei. Ich konnte ihm nicht zubrüllen – ein Anfänger kann nicht brüllen. Wenn er den Mund öffnet, ist er verloren. Er muß seine ganze Aufmerksamkeit seiner Aufgabe widmen. Aber in dieser schrecklichen Notlage kam mir der Junge zur Rettung, und für diesmal bin ich ihm zu Dank verpflichtet. Er warf einen strengen Blick auf die schnell sich ändernden Stöße und Eingebungen meines Hochrads und brüllte dem Mann entsprechend zu: »Nach links, fahr nach links, oder dieser Dummkopf wird Dich überfahren!« Der Mann begann, dies zu tun. »Nein, nach rechts, nach rechts! Halt! So geht's nicht! – nach links! – nach rechts! – nach links! – rechts! links-re – Bleib, wo Du bist, oder Du bist ein verlorener Mann!«

Und genau dann stieß ich steuerbords auf das äußere Pferd und kam zu Fall. Ich sagte: »Zum Teufel! Konnten Sie nicht sehen, daß ich komme?«

»Ja, ich sah, daß Sie kommen, aber ich konnte nicht sagen, auf welchem Weg Sie kommen. Niemand konnt's – nicht wahr? Sie konnten's selbst nicht – nicht wahr? Was also hätte ich machen sollen?«

Da war etwas dran, und ich besaß den Großmut, dies einzuräumen. Ich sagte, es war ebenso meine Schuld wie seine.

Innerhalb der nächsten fünf Tage machte ich soviel Fortschritte, daß der Junge nicht mehr mithalten konnte. Er mußte auf seinen Torpfosten zurückkehren und sich damit zufrieden geben, mich in weiter Ferne fallen zu sehen.

Quer über das eine Ende der Straße gab es eine Reihe niedriger Trittsteine in ein Yard lichtem Abstand. Selbst nachdem ich soweit gekommen war, leidlich gut zu steuern, hatte ich soviel Angst vor diesen Steinen, daß ich sie immer traf. Sie brachten mir die schlimmsten Stürze bei, die ich in jener Straße je erlebte, außer den von Hunden besorgten. Ich habe gelesen, daß kein Experte schnell genug ist, einen Hund zu überfahren, und daß ein Hund ihm immer aus dem Weg witschen kann. Ich glaube, dies könnte zutreffen. Aber ich glaube, der Grund dafür, daß er ihn nicht überfahren konnte, war der, daß er es darauf anlegte. Ich probierte keineswegs, irgendeinen Hund zu überfahren. Doch ich überfuhr jeden daherkommenden Hund. Dies ist, glaub ich, ein auffallender Unterschied. Wenn man den Hund zu überfahren versucht, weiß er damit zu rechnen, aber wenn man ihn zu verfehlen trachtet, weiß er nicht, womit zu rechnen ist, und muß wohl jedes Mal in die falsche Richtung springen. Meiner Erfahrung nach trat dies immer ein. Selbst wenn ich es nicht schaffte, einen Wagen anzufahren, so gelang es mir doch mit einem Hund, der mich üben sehen kam. Sie liebten es überaus, mir beim Üben zuzuschauen und kamen alle, denn in unserer Nachbarschaft geschah sehr wenig, was einen Hund unterhalten konnte. Einen Hund nicht zu treffen zu lernen, brauchte seine Zeit, aber ich erreichte selbst dies.

Jetzt kann ich steuern, so gut ich nur will, und dieser Tage werde ich jenen Jungen erwischen und über *ihn* fahren, wenn er nicht Besserung gelobt.

Nimm ein Hochrad. Du wirst es nicht bereuen, falls du es überlebst. (1884)

Margaret Valentine Le Long
ALLEIN QUER DURCH AMERIKA*

Unbeirrt durch die Opposition buchstäblich aller Freunde und Bekannten, die zugegen waren, um ihr Veto einzulegen (und die außerorts taten's brieflich), setzte ich meine Vorbereitungen für die Radreise von Chicago nach San Francisco fort. Diese waren nicht allzu umfangreich, sondern einfach und umfaßten hauptsächlich einen geeigneten Rock und die dicke Besohlung meiner Schuhe. Unterwäsche zum Wechseln, ein paar Toilettenartikel und ein sauberes Taschentuch schnallte ich auf meinen Lenker, und eine geborgte Pistole steckte ich extra in meine Werkzeugrolle, wo sie im Bedarfsfalle nur schwer zu erreichen war. Und so startete ich eines Morgens im Mai unter einem vielstimmigen Chor von Prophezeiungen für gebrochene Glieder, Tod durch Verhungern oder Verdursten, Verführung durch Cowboys oder Skalpiertwerden durch Indianer.

Wenngleich meine Route anfangs über die glatten, ebenen Straßen von Illinois führte, hatte ich den ganzen Tag mit Gegenwind zu kämpfen, wurde durch einen spaßigen Bauerntölpel einen meilenweiten Umweg geschickt und machte nur dreiundvierzig Meilen. Ziemlich entmutigt legte ich mich jene erste Nacht in einem Argwohn erregenden Bett in einem schmutzigen kleinen Landhotel zur Ruhe. Trotz lahmer Knie und meines Argwohns bezüglich des Bettes schlief ich tief und war überhaupt nicht willens, am anderen Morgen um fünf Uhr aufzustehen, zu welcher Stunde ich wild entschlossen, vor dem Wind zu starten, mich wecken zu lassen abends vereinbart hatte.

Soll sich keiner weismachen, er könne vor einem Illinois-Wind aufstehen, denn der bläst den ganzen Tag und die ganze Nacht und immer von vorn ins Gesicht.

Meinen zweiten Tag verbrachte ich mit Zufluchtsuchen

vor Regenschauern und dem Ausstoßen von Verwünschungen über die Straßen. Einige meiner Fahrfiguren auf jenen Mautstraßen von Illinois müssen von hohem Unterhaltungswert für die Bauern gewesen sein, denn sie hörten mit dem Pflügen auf, um mir zuzuschauen.

Der dritte Tag war klar und kalt, und ich startete mit dem festen Vorsatz, einen »Hunderter« zu machen, aber ich hatte nicht mit dem Wind und dem Sand gerechnet. Nach fünfzehn Meilen von abwechselnd Sand oder Schlamm, Hügeln oder Morast, und bei einem kalten Wind, der mir natürlich direkt ins Gesicht blies, beschloß ich, im nächsten Ort haltzumachen und den Rest des Tages mit Meinungsäußerungen über die Straßenkarte der League of American Wheelmen zu verbringen, die aus Fallstricken und grober Irreführung besteht.

Beim ersten Blick auf Homestead, die größte der Amanna-Siedlungen, vergaß ich Gegenwind, sandige Straßen und League-Karten. Es war tatsächlich kaum zu glauben, daß ich mich noch im »Land der Freien und Heim der Tüchtigen« befand.

Solch anheimelnde Backsteinhäuser, die sich gleichen wie die Erbsen in einer Schote; solch große breitflügelige Windmühlen; solch flachhaarige kleine Mädchen mit langröckigen, hochgeschnürten Gewändern, seltsamen ausgestopften Hauben und geziemend vorn gekreuzten und hinten verknoteten Schürzen – gewiß hat man so etwas noch nirgends außerhalb von Holland gesehen.

Ich fuhr langsam die eine lange Straße hinab, bis meine Augen durch den Anblick eines gewaltigen gelben Zeichens erfreut wurden, dessen bucklige, abgenutzte Buchstaben trotz meiner sehr beschränkten Holländisch-Kenntnisse ich als Hotel entziffern konnte. Dies Zeichen war das einzige hotelmäßige Ding im ganzen Ort. Ich ging durch ein hübsches Staketen-Tor in der Osagedornhecke und ging zwischen geometrisch getrimmten Tulpenbeeten weiße Steinstufen hinauf, auf denen ich mir ohne weiteres mein Abendessen hätte servieren lassen, und verwandte die

It's made



THE
WOMAN
CYCLIST
HER BOOK!

FOR SALE HERE

nächsten fünf Minuten darauf, gegen eine Nagelkopfbesetzte Eichentür mit einem riesigen Messingklopfen zu hämmern, der eine unserer fadenscheinigen Serientüren binnen kurzem demoliert hätte.

Ich erkannte, daß es keinen Zweck hatte, ein Mitglied der Amanna-Sekte anzutreiben oder ihre Türen zu zer-klopfen, also setzte ich mich auf die Stufen und harrete der Dinge, die da kommen würden. Sie kamen langsam, aber ich konnte sie schon hören, und das war ermutigend. Schließlich kamen sie in Form des dicksten Mannes, den ich je außerhalb eines Zirkus gesehen habe.

Visionen von Bierschildern, Zirkusplakaten und der Refrain eines alten Lieds jagten mir durch den Kopf, während wir dastanden und einander musterten, denn dies war das einzige, was wir eine Weile taten. Keiner sprach ein Wort. Er aus Atemlosigkeit, ich aus schierer Verblüffung. Ich stammelte schließlich eine Bitte um ein Abendessen und einen Platz zum Hinsetzen, bis es serviert würde. Er äußerte kein Wort von Zustimmung oder Willkommen, sondern nahm aus seinem Mund eine langstielige Pfeife mit roten Quasten, deren Kopf auf der Einbuchtung seines Bauchs geruht hatte, wedelte mit ihr in der Luft und drehte sich umständlich herum und rollte dann (ja, das ist das richtige Wort) in den gefliesten Flur hinein.

Ich folgte ihm in ein Zimmer, das meine letzten Zweifel darüber beseitigte, in welchem Land ich mich befand. Ich war ganz bestimmt in Holland. Dieser nackte, gewie- nerte Fußboden, diese winzigen rautenförmigen Butzen in dem Gitter (Gitter, nicht Fenster, bitte sehr), jene Kästen mit flammenden Tulpen, jener riesige Porzellanofen, alles war holländisch, extrem holländisch. Ich fühlte mich in meinem kurzen Rock und den Leder-Leggings wie ein Klecks auf dem Bild und versuchte mich möglichst unsicht- bar zu machen, indem ich mich ganz klein in die Ecke der großen Eichenbank drückte, die mein künstlerisches Herz mit heftigen Besitzwünschen erfüllte.

Gerade als ich vor meinem geistigen Auge jene Bank in