

Fahrradbewegung muss geschichtsbewusster werden

Das gesellschaftliche Umfeld der Erfindung des Fahrrads



Stuttgarter Rad-Rundbrief:

Herr Professor Lessing, Drais ist ein Name, hinter dem man nur den Erfinder der Laufmaschine kennt. Was war Drais für ein Mensch und wie kam er auf die

Idee, die Laufmaschine zu fertigen?

Prof. Hans-Erhard Lessing: Karl Drais war ein Mensch wie Sie und ich. Er stammte zwar aus dem Beamtenadel, war aber ohne Grundbesitz. Wie sein Vater musste auch er einen Job für seinen Lebensunterhalt suchen. Der Herrscher als sein Pate bestimmte ihn zum Forstdienst, weil Latein fürs Jura-Studium nicht Drais' Stärke war. Sein Lehrer am Karlsruher Gymnasium begeisterte ihn für optische Telegrafien. Wegen des Bewerberstaus im Forstdienst begann er dann ein Studium bei den Technologen der Uni Heidelberg.

Danach versuchte er sich als Konstrukteur und Erfinder, eine im damaligen Gesellschaftssystem unübliche Laufbahn. Das war nur möglich, weil sein Juristen-Vater ihn bei vollen Bezügen vom Forstdienst beurlauben lassen konnte.

Schlechte Ernten und die durch die napoleonischen Kriege aufgebrauchten Vorräte trieben seit 1812 den Haferpreis in die Höhe. Drais überlegte: Könnte man nicht ohne Pferde vorwärtskommen? Drais ließ zwei Muskelkraft-Vierräder bauen, Fahrmaschinen

genannt, die zwischen den Hinterrädern eine Treitmühle oder eine Kurbelwelle hatten. Doch die Not war für ein Umdenken der Leute weg vom Pferd noch nicht groß genug. Drais machte andere Erfindungen.

Dann gab es 1816/17 eine weltweite Klimakatastrophe mit Schneetreiben im Sommer, komplettem Ernteausfall und Pferdesterben. Erst seit kurzem weiß man, dass der Vulkanausbruch des Tambora in Indonesien mit 300 Kubikkilometern Stauberuption die Ursache war. Im Juni 1817 wurde dann Drais' erste Zweiradfahrt bekannt. Wie er darauf kam, wissen wir nicht genau. Drais hat also nicht den Muskelkraft-Antrieb erfunden, sondern das Zweiradprinzip zu dessen optimaler Ausnutzung.

Rad-Rundbrief: Welche Reaktion löste bei seinen Zeitgenossen diese Erfindung aus?

Lessing: Die Nachricht davon verbreitete sich wie ein Lauffeuer. Handwerker bauten die Laufmaschine allein aufgrund des Nachrichtentexts nach. Der Nürnberger Mechanikus Bauer, der das älteste Zweiradbuch der Welt (Reprint 2001) schrieb, verglich sie mit dem Ei des Columbus. Zwei wissenschaftliche Gesellschaften nahmen Drais ehrenhalber auf. Der Herrscher Badens lobte ihn, "dass abermals durch Dero ausgezeichnetes Talent für Wissenschaft und Industrie die Welt mit einer großen und nützlichen Erfindung beschenkt worden ist". Weltweit setzten sich tausendfach junge Männer ohne Balancierangst auf Zweiräder statt auf Pferde und fuhren individuell in die

Landschaft hinaus – der Startpunkt des pferdelosen Individualverkehrs.

Rad-Rundbrief: Drais hatte noch kein modernes demokratisches Umfeld. Was waren seine Ideen, und wo konnte er sie umsetzen?

Lessing: Eigentlich war bloß das Zeitfenster für diese Erfindung viel zu kurz. Im Herbst 1817 kam die erste gute Ernte, der Haferpreis fiel, und Pferde wurden nachgezüchtet. Jetzt erst fielen die Draisinenreiter unangenehm auf,

www.transvelo.de

cannondale
CUBE
STEVENS
riese und müller
ROCKY MOUNTAIN
Utopia
Sleppewolf
VSF.all-ride

TRANSVELO

Schlosserstr. 38 70180 Stuttgart Tel. 07 11 6 49 21 53
Kaiserstr. 52 72764 Reutlingen Tel. 0 71 21 47 07 26

weil sie die plattenbelegten Gehwege benutzten, da sie auf der zerfurchten Fahrbahn nicht balancieren konnten. Daraufhin wurde die Benutzung der Gehwege weltweit, sogar in Kalkutta, bei hohen Strafen verboten. Der Streit, ob der Radfahrer ein Fußgänger oder ein Fuhrwerk ist, schwelt also seit der Erfindung. Übrigens: „Lauftrad“ ist was für Hamster. Das Zweirad hieß damals richtig Laufmaschine. Der DUDEN schrieb jahrzehntelang "Lauftrad swv. Draisine" und hat diesen Fehler erst kürzlich von den Medien unbemerkt korrigiert.

Rad-Rundbrief: Wer unterstützte Drais in seiner Zeit, und wer waren auf politischer Ebene seine größten Gegner?

Lessing: Ohne die Unterstützung des hochgestellten Vaters wäre Drais' damals untypische Erfinderlaufbahn völlig unmöglich gewesen. Das Drama war dann, dass der Sohn in die politische Verfemung des fürstentreuen Vaters reingezogen wurde.

Fördermitglieder

Folgende Firmen unterstützen den ADFC Stuttgart und seine verkehrspolitische Arbeit durch ihre Fördermitgliedschaft:

BAU	Steinäcker 18	S-Riedenberg	Tel. 4765220
Die Speiche	Robert-Leicht-Str. 2	S-Vaihingen	Tel. 7351764
Hildenbrand Buchdruck	Forststraße 86	S-West	Tel. 6369704
Neue Arbeit (Radstation)	Filderbahnplatz 23	S-Möhringen	Tel. 9976179
Rad und Reisen	Arnoldstraße 1	S-Mühlhausen	Tel. 532127
Rad und Tat	Gäuweg 1	S-Zuffenhaus.	Tel. 808935
Radsport Wolbold	Riederstraße 8	S-Lederberg	Tel. 427289
rent a bike Andreas Straub			Tel. 7288330
Stadtrad	Gutenbergstraße 45A	S-West	Tel. 6567199
Transvelo	Schlosserstraße 38	S-Mitte	Tel. 6492153

Als der Student Ludwig Sand per Meuchelmord am Schriftsteller August von Kotzebue Volksrache übte, unternahm der Vater als höchster Richter Badens kein Begnadigungsgesuch. Der Student wurde geköpft, was die Bevölkerung enorm polarisierte, sodass sie in der Folge den Sohn und Erfinder derart mobbte, dass der für einige Jahre nach Brasilien ausreisen musste. Denn Sand hatte viele Anhänger, die es ganz in Ordnung fanden, dass der ihren Wiedervereinigungs-Patriotismus verhöhrende Kotzebue ausgeschaltet wurde.

Dem Richter Drais konnten sie nichts anhaben. Aus Brasilien zurück wurde Karl Drais Demokrat und legte während der Badischen Revolution mutig seinen Adelstitel öffentlich nieder. Nach deren Scheitern wurde er von der preußischen Besatzung enteignet, von Monarchisten misshandelt und nach seinem Tod gezielt lächerlich gemacht.

Rad-Rundbrief: Wenn Drais heute leben würde, in welchem Umfeld würde er sich bewegen, und würde er einer der etablierten Parteien angehören?

Lessing: Die Zeiten sind kaum vergleichbar. Drais wirkte ja als Hilfslehrer in der privaten Forstlehranstalt seines Onkels und wahrscheinlich später an der privaten Handelsakademie eines Professors Bürmann in Mannheim. Man könnte jetzt spekulieren: Welche Parteien bevorzugen heute die Lehrer? Die SPD vielleicht, die sich ja von den

Demokraten der 1849er Revolution herleitet.

Rad-Rundbrief: Wie kamen Sie selbst auf das Thema Drais, und welche Bedeutung hat der Radverkehr für Sie persönlich?

Lessing: Für den Landverkehr am Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim zuständig, sah ich in Drais ja praktisch eine Dienstaufgabe (lacht). Doch im Ernst: als 1978 meine Zeitprofessur an der Uni abzulaufen drohte, schrieb ich das rororo-Fahrradbuch, den ersten Ratgeber nach dem Krieg. Ich hatte das Fahrrad als Patentrezept gegen meinen niederen Blutdruck zu schätzen gelernt. Wo es nur ging, habe ich es für den Weg zur Arbeit benutzt. Während des Aufbaus des Museums war keine Zeit zum Schreiben, also habe ich dann historische Fahrradbücher als Reprints herausgebracht. Infolgedessen gibt es heute den Verein „Historische Fahrräder e.V.“ mit Klubzeitschrift und Velozipediade.

Die Fahrradbewegung muss geschichtsbewusster werden und sich wie der Öffentlichkeit klarmachen, dass das Fahrrad der Vater des Autos und dessen Vorkämpfer auf den Straßen war. Also hat es eigentlich die älteren Rechte auf den Straßen! Den Behörden muss deutlich gemacht werden, dass sie das Fahrrad von Anfang an mit Verboten bekämpften und jetzt endlich Wiedergutmachung leisten müssen.

Rad-Rundbrief: Feinstaub, Grobstaub, Ozon hin und her. Wie lange wird es aus Ihrer Sicht dauern, bis der Radverkehr eine gleichberechtigte Stellung im Verkehrsgeschehen erreicht?

Lessing: Das Problem scheint mir zu sein, dass der Fahrradhandel, der sich mehrheitlich aus ehemaligen Radrennfahrern rekrutiert, mit seinen ewigen Radrenn-Träumen und seiner Einkäufermacht ein optimales Stadtrad boykottiert. Die Hersteller müssen sich nach diesen Vorlieben richten, sonst gehen sie unter. Der Verkäufermarkt Auto ist da ganz anders als der Einkäufermarkt Fahrrad.

Nun können die Stadtplaner noch so viele Radwege einrichten, es steigen nicht mehr Leute aufs Rad, wenn sie sich bei jeder Fahrt die Kleidung versauen werden oder sich erst umziehen müssen. Bildlich gesprochen: Es fehlt das Gegenstück zum Motorroller.

Rad-Rundbrief: Was sind Ihre nächsten Buchprojekte, und werden wir Sie in Stuttgart auch persönlich erleben können?

Lessing: Für die Technik- und Oldtimer-Fans erscheint im Leipziger www.Maxime-Verlag.de eine Artikel-Sammlung aus Dinglers Polytechnischem Journal seit 1895 – als das Fahrrad noch das Auto war. In Stuttgart bin ich meist in Bibliotheken und Archiven anzutreffen.

Das Interview führte Peter Beckmann

Buchbesprechung

Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge

Freiherr Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Sauerbronn war sein Geburtsname. In der badischen Revolution 1849 aber legte er seinen Adelstitel nieder, und nannte sich nur noch Bürger Karl Drais.

Dieser Bürger Drais war aber keineswegs ein spleeniger Adliger (später Ex-Adliger), dem das Fahrrad/Laufradbauen zum Zeitvertreib eingefallen war. Er war, vor allem für seine Zeit, ein Revolutionär, und einer der ersten, die demokratisch dachten. Dass man sich damit nicht nur Freunde macht ist klar, und Drais war gezwungen, mehrere Jahre im brasilianischen Exil zu verbringen.

Aber nicht nur das Laufrad bleibt in Erinnerung. Auch vierrädrige Fahrmaschinen finden sich, eine Schreibmaschine für seinen erblindeten Vater,

eine Kochmaschine, die in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts Wiederauferstehung feiert.

Das Buch von Prof. Hans-Erhard Lessing zeichnet aber mehr als nur ein Bild der Person Drais. Die brisante politische Umfeldsituation, der Spagat zwischen Adel und Bürgertum, aber auch das Handeln mit Bauplänen, Raubkopien und Nachbauten Drais'scher Gefährte machen den kleinen Wälzer zur spannenden Lektüre vieler Abende. Durch seine gute Einteilung lässt er sich leicht lesen, ohne inhaltlich oberflächlich zu wirken.

Als besonderen Service werden wir das Buch zum Probelesen während der Öffnungszeiten des Fahrradbüros für Sie bereithalten.



Hans-Erhard Lessing:

„Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge“

MAXIME Verlag, Leipzig, 2003
528 Seiten, Hardcover, unzählige
Abbildungen, 32,- EUR

ISBN 3-931965-22-8