

## 200 Jahre Zweirad – aber bitte ohne Legenden

Was dieses Jahr nicht ausreichend genug gewürdigt werden kann, ist das von Karl Drais im Sommer 1817 in die Welt gesetzte anthropomobile Zweiradprinzip. Nun meinen viele Experten, Drais hätte die Laufmaschine als Reaktion auf die nach dem Ausbruch des Tambora-Vulkans in Indonesien entstandenen Klimakapriolen erfunden. Tatsächlich waren 1816 in unseren Breitengraden Ernteschäden eingetreten und die Pferdehaltung empfindlich teurer geworden. Ein – damals undenkbarer – Pferdeersatz schwebte Drais den überlieferten Selbstzeugnissen nach jedoch nicht vor. Wie die zündende Idee für ein von tierischer Muskelkraft unabhängiges Fortbewegungsmittel zustande kam, bei dem sich der Erfinder nicht an Vorbildern in der Natur orientieren konnte, wissen wir nicht. Fest steht, dass Drais die Laufmaschine als individuelles Verkehrsmittel anpries, das insbesondere dann, wenn die Pferde „auf dem Felde gebraucht werden und die Reiselust am größten ist“, zum Einsatz kommen sollte.



Noch irreführender ist die von zahlreichen Fahrradexperten vertretene Auffassung, das Zweirad sei der „Vater des Automobils“ (Hans-Erhard Lessing). Das erste funktionale Automobil fuhr längst, ehe Karl Drais 1817 die Laufmaschine präsentierte: Es absolvierte 1801 in England erfolgreich eine längere Straßenfahrt. Dampfmaschinen trieben in der Folgezeit, noch bevor die ersten pedalgetriebenen Räder in Fahrt kamen, zahlreiche Omnibusse mit weit entwickelter Fahrzeugmechanik an (Differenzial, Zweigang-Kettengetriebe, Vollelliptikfedern usw.). Und längst bevor das uns vertraute Niederrad ab den 1880er-Jahren das Radfahren revolutionierte, fuhr in Frankreich das erste in Serie hergestellte Automodell, der Dampf-Pkw „Mancelle“.

An der Erfindung und Weiterentwicklung des Dampfwagens hatten Fahrradmechaniker keinerlei Anteil und an dem seit 1884 in Fahrt kommenden Benzinmotorwagen grundlegend ebenfalls nicht. Im Übrigen sollten sie Benz und Daimler zufolge mit „der eleganten Droschke in Wettbewerb treten“ und taten das bald auch, als die Pferdestärken höher und die Fahrzeuge schwerer wurden.

Die von Drais ausgetüftelte Basisinnovation ist alles andere als ein „Vater“ oder technik- und kulturgeschichtlicher Wegbereiter des brachial Raum und Leben fordernden sowie klimaschädlichen Automobils. Seine Draisine ist gleichsam die Mutter einzigartig postfossiler Fortbewegungsmittel, deren jüngstes Kind das beste heute hergestellte Fahrradmodell ist. Das klassische Zweirad ermöglicht neben dem Zulußgehen die natürlichste und raumschonendste Art, vom Fleck zu kommen, wobei ein Cyclist ausschließlich das körpereigene Fett verbrennt.

Unser Gastautor

schreibt kulturhistorische und politische Bücher sowie Bremensien. Soeben erschien bei Reclam seine umfassende Studie: „Fahrradfahren. Von der Draisine bis zum E-Bike“.

---