



Ein Emailleschild aus der Zeit um die Jahrhundertwende – auch dank der Erfindung des Kettenantriebs war das Fahrrad schon damals in der Mitte der Gesellschaft angekommen Bild: Technoseum

## Das Rad neu erfunden

*Ob es die Einwohner Mannheims an jenem Donnerstag im Juni 1817 mitbekommen haben, dass in ihrer Stadt soeben der „Urknall des mechanisierten Individualverkehrs“ stattgefunden hatte? Mit ziemlicher Sicherheit nicht. Das Ereignis, für das der Mannheimer Technikhistoriker Professor Dr. Hans-Erhard Lessing diese prägnante Formulierung gefunden hat, war die erste Zweirad-Fernfahrt der Geschichte. Sie wird heute zumeist als die Geburtsstunde des Fahrrades betrachtet. Daher dürfte das „Echo“ dieses Urknalls zwei Jahrhunderte später deutlich mehr Aufmerksamkeit erhalten: die Feierlichkeiten zum 200. Jahrestag der Erfindung der Laufmaschine durch Karl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn am 12. Juni 2017.*

Im letzten „Fahrradklimatet“ des platz und die europäische Mobilitätsstudie brachte ans Licht, dass in Karlsruhe



Neben dem Fahrrad setzte der Karlsruher Drais noch weitere Ideen um wie eine Schnellschreibmaschine und ein Holzspärfen, den ein ZDF-Team für den Vorläufer des Schnellkochtopfs hielt

Bild: Archiv Dr. Friedmann, Mannheim

25 Prozent aller innerstädtischen Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. In Mannheim beispielsweise waren es gerade mal 13 Prozent. Doch was die Feierlichkeiten rund um das 200-jährige Fahrradjubiläum angeht, scheint Mannheim die Nase leicht vorn zu haben.

Während die Quadratestadt das Jubiläum unter das Motto „Monnem bike – wo alles begann“ stellen kann, müssen

die Karlsruher einen Haken schlagen, um sich ebenfalls im Glanze des runden Geburtstages sonnen zu können. „Die Heimat des Erfinders“ lautet eines von drei Schwerpunktthemen bei den Heimmattagen Baden-Württemberg, die 2017 in Karlsruhe stattfinden. Denn Karlsruhe kann immerhin damit punkten, Geburts- und Sterbeort des genialen Erfinders zu sein, der schon zu Lebzeiten als „verrückter Baron“ verspottet wurde.

Kaum jemand erkannte seinerzeit das Potenzial seiner Erfindungen, und auch im Urteil der Nachwelt prägten Fehleinschätzungen lange das Bild. Heute hingegen ist Drais allgemein als Wegbereiter der Motorisierung anerkannt. „Die Erfindung des Fahrrades führte in direkter Linie zur Entwicklung des Automobils“, so der Physiker Hans-Erhard Lessing.

## ADELSSPROSS MIT „VITAMIN B“

Dass beide Meilensteine der Technikgeschichte – sowohl das Zweirad als auch rund 70 Jahre später das erste Automobil von Carl Benz – in der selben Stadt gesetzt wurden, ist bemerkenswert. Karl Wilhelm Freiherr Drais von Sauerbronn, der Vater des Erfinders, stand als Fürstlicher Hof- und Regierungsrat in den Diensten des Markgrafen Karl Friedrich von Baden-Durlach, als seine Ehefrau Ernestine am 29. April 1785 ihr erstes Kind zur Welt brachte.

Der kleine Karl Friedrich Christian Ludwig hatte als Frühgeburt nicht den

besten Start in sein Leben. Dafür listet das evangelisch-lutherische Kirchenbuch Karlsruhes die stolze Zahl von 18 Paten auf, darunter nahezu die komplette Herrscherfamilie mit dem Markgrafen und späteren Großherzog höchstselbst an der Spitze. Dieser prominente Taufpate sollte für die Karriere von Drais noch eine besondere Rolle spielen. „Ohne die Privilegien seines Standes und ohne die Beziehung zum Großherzog hätte er schwerlich das Geld und die Muße gehabt, sich seinen Erfindungen zu widmen“, urteilt Marit Teerling vom Mannheimer Technoseum.

Nachdem Karl Drais in Karlsruhe das Gymnasium beendet hatte, bestimmte Markgraf Karl Friedrich für ihn die Forstlaufbahn, auf die er sich am privaten Forstlehrinstitut seines Onkels in Pforzheim vorbereitete. Anschließend folgte ein Studium der Baukunst, Landwirtschaft und Physik an der Universität Heidelberg, bevor Drais in Schwetzingen als Lehrer am Forstinstitut seines Onkels wirkte. Doch schon 1809 erreichte Drais' Vater beim Großherzog, dass der Sohn bei vollen Bezügen vom Dienst beurlaubt und nach Karlsruhe versetzt wurde, „damit er einige Zeit unter den Augen der Staatsoberen sich benehmen und auf jeder Seite bekannt werden soll“, wie es in dem Gesuch hieß. Dies bedeutete für Drais, mehr Zeit für seine Erfindungen zu haben.

Zunächst widmete er sich der Arbeit an einem Musikautomaten, doch bald rückte zunehmend die Entwicklung einer vier-rädrigen Fahrmaschine für den Landver-

kehr ins Zentrum seines Interesses. Nach dem Tod des Großherzogs Karl Friedrich verlegte Drais 1811 schließlich seinen Wohnsitz von Karlsruhe zu seinem Vater nach Mannheim, der dort inzwischen als Präsident des Oberhofgerichts tätig war.

## KLIMAUMSCHWUNG ALS TRIEBFEDER

Die Beweggründe für Drais, einen Ersatz für die klassische Pferdekutsche

zu entwickeln, waren aller Wahrscheinlichkeit nach die klimatischen Rahmenbedingungen jener Zeit. Eine Serie von Missernten ließ ab 1812 den Getreidepreis steigen. Pferdehaltung wurde mehr und mehr zum Luxus. Hinzu kam, dass Drais die Schriften des britischen Philosophen Adam Smith gelesen hatte, von dem der Satz überliefert ist, es sei unmoralisch, Pferde für den Straßenverkehr zu füttern, während Menschen hungerten. „In Kriegszeiten, wo die Pferde und ihr Futter zumeist selten werden, könnte ein solcher Wagen wichtig sein“, glaubte Drais. Also machte er sich an die Entwicklung eines Muskelantriebs für vierrädrige Fahrzeuge.

Neu war das Prinzip des von ihm als „Fahrmaschine“ bezeichneten Geräts zwar nicht, denn schon 1765 bewegte sich über die Kieswege des Schwetzingen Schlossgartens ein muskelgetriebener „Gartenphaeton“. Jedoch war der Antrieb mittels Rückholfedern ausgesprochen ineffizient, weshalb Drais auf einen Tretkurbelantrieb setzte und einen Prototypen bauen ließ.

Seine Zeitgenossen erkannten jedoch den Wert dieses Fahrzeugs noch nicht. So schrieben Friedrich Weinbrenner und Johann Gottfried Tulla in einem Gutachten: „Wir können daher der von Draischen Fahrmaschine gar keinen wesentlichen Zweck beilegen, weil jedermann, der Füße hat, dieselben für eine Ortsveränderung weit besser auf eine natürliche Art gebrauchen kann.“

Der Erfinder ließ sich davon nicht beeindrucken. Nachdem er dem russi-

schen Zaren Alexander I. im heutigen Nymphengarten die Fahrmaschine vorgeführt hatte, lobte dieser die Konstruktion mit den Worten „c'est bien ingenieux“ – sinngemäß: „sehr durchdacht konzipiert“ – und empfahl Drais, die Fahrmaschine auf dem Wiener Fürstenkongress zu zeigen. Im Sommer 1814 reiste Drais daher nach Wien und führte dort seine Konstruktion vor, ohne jedoch die erhoffte Aufmerksamkeit der versammelten Staatslenker erwecken zu können.

Bald darauf ereignete sich fernab Badens eine Naturkatastrophe, deren wahre Ausmaße erst viel später begriffen wurden: Im April 1815 brach auf der indonesischen Insel Sumbawa der Vulkan Tambora aus, die bis heute stärkste Vulkaneruption der Neuzeit. Ungeheure Mengen Asche wurden in die Atmosphäre geschleudert und rund um die Erde verteilt. Aufgrund der verminderten Sonneneinstrahlung sank die Temperatur merklich, sodass 1816 als „Jahr ohne Sommer“



Nicht nur Drais' Erfindungen waren fortschrittlich, auch seine politische Einstellung – in einer Zeit, in der noch der Adel das Sagen hatte, eckte der Demokrat mit seiner Gesinnung an

Foto: StadtAK 8 PBS III 1951

mit einem kompletten Ernteausfall in die Geschichte einging.

Drais intensivierte daraufhin seine Arbeiten, bis er einen neuen, nur noch zweirädrigen Prototypen so weit entwickelt hatte, dass er an jenem denkwürdigen 12. Juni 1817 von seiner Wohnung unweit des Mannheimer Schlosses die Fernfahrt antreten konnte. Diese führte bis zum rund sieben Kilometer entfernten Schwetzingen Relaishaus und wieder zurück. Mit einer knappen Stunde Fahrzeit kam Drais damit auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Kilometer pro Stunde.

Von der Öffentlichkeit blieb diese Fahrt zunächst komplett unbemerkt, sodass der Erfinder schließlich selbst für die Presseberichterstattung sorgen musste. Weil sich die Karlsruher Zeitung nicht die

Blöße einer stark verspäteten Meldung geben wollte, datierte sie das Ereignis kurzerhand einen Monat nach hinten. Doch im Juli 1817 hatte Drais schon die zweite Fernfahrt absolviert, dieses Mal ging es von Gernsbach über den Berg nach Baden-Baden, was in der Kurstadt für einige Furore sorgte. Drais habe „auch hier mehrere Kunstliebhaber von der großen Schnelligkeit dieser sehr interessanten Maschine überzeugt“, war im „Badenwochenblatt“ am 28. Juli 1817 zu lesen.

## UNGEBREMSTES PLAGIIEREN

Durch das Presseecho und die Nachfrage ermutigt, schrieb Drais ein Gesuch an den Großherzog um Erteilung eines Patents für seine Laufmaschine und



begründete deren Nutzen wie folgt: „So wie ein Pferd auf den Straßen im Durchschnitt die nämliche Last viel leichter zieht als trägt, so gut, oder nicht besser, schiebt der Mensch seine eigene Last viel leichter auf verhältnismäßig und gut gearbeiteten Rädern fort, als dass er sie selbst trägt.“

Zwar hatte sich Tulla zwischenzeitlich in einem weiteren Gutachten erneut skeptisch über den Nutzen der Laufmaschine geäußert, doch dank des Interesses auch in Fürstenkreisen, darunter Großherzogin Stephanie und Preußenkönig Friedrich

„Der Freiherr von Drais – Erfinder der Schnelllaufmaschine, bekannter Schnell- und Scharfdenker“ lautet der Untertitel zu dieser 1845 angefertigten Zeichnung – zeitweise genoss der Adelspross ein hohes Ansehen und wurde ehrenvoll in wissenschaftliche Zirkel aufgenommen

Bild: rem Mannheim

Wilhelm III., sah sich Drais am 30. Januar 1818 am Ziel seiner Wünsche. Großherzog Karl erteilte ihm „ein Erfindungs-Patent auf zehn Jahre für die von demselben erfundene Laufmaschine“.

Da Drais für seine Erfindung Lizenzmarken vergab und mithin unternehmerisch tätig wurde, was Staatsdienern eigentlich untersagt war, ernannte der Großherzog Karl Drais zum Professor der Mechanik und versetzte ihn als Forstbediensteten mit 33 Jahren in den Ruhestand. Zu spät wurde dem Erfinder klar, dass er sich auf einen schlechten Deal eingelassen hatte, denn die Professorenbezüge lagen unter dem Salär des Forstdienstes. Zudem erwies sich das Patent als zahloser Tiger – schon bald wurden die Laufmaschinen zu Hunderten in halb Europa nachgebaut, ohne dass deren Schöpfer hierfür entsprechend entlohnt wurde. Gegen solche Raubkopien gab es zu Drais' Zeiten kaum eine Handhabe, das erste Reichspatentgesetz wurde erst 1877 erlassen.

Der Zweirad-Pionier selbst hatte tatkräftig die Verbreitung seiner Idee befeuert, indem er eine ausführliche Beschreibung seiner Schöpfung nebst illustrierenden Kupferstichen als Büchlein drucken ließ. Kopien dieser Drucke wiederum machten in Zeitungen die Runde, sodass den Plagiatoren die Vorlagen quasi frei Haus geliefert wurden. Ein Detail allerdings hatte Drais bewusst verschwiegen: die von ihm neu entwickelte Schleifbremse. Für die Raubkopierer hatte dies verheerende Folgen, so wurden etwa in England Laufmaschinen ohne Bremse gebaut. Nachdem es auf den Bürgersteigen zu tödlichen Unfällen gekommen war, schritten die Behörden ein und verhängten Fahrverbote. Der Verbreitung und dem Ruf des Laufwagens war dies alles andere als zuträglich.



## RÜCKKEHR IN DIE HEIMAT

Da der erhoffte wirtschaftliche Erfolg ausblieb, entschloss sich Drais 1822, nach Brasilien zu gehen, wo er fünf Jahre lang in der Nähe von Rio de Janeiro auf einer Plantage als Landvermesser lebte. Quasi auf der Durchreise nach Bremerhaven hatte er zuvor noch dem englischen König Georg IV. den Entwurf für ein Periskop unterbreitet.

Nach der Rückkehr aus Südamerika entwickelte Drais aus dem ursprünglich als Schreibhilfe für seinen am grauen Star erkrankten Vater gedachten „Schreibclavier“ eine Schnellschreibmaschine, die als eine der ersten Stenografie-Maschinen der Geschichte gilt. In Ansätzen ist hier sogar schon die spätere Digitalisierung der menschlichen Kommunikation erkenn-

„Draisinenreiter“ nannte man die ersten Lauftradfahrer, die seinerzeit auch in Karlsruhe für Aufsehen sorgten

Bild: Stadtmaking K'he GmbH

bar, da ähnlich wie bei den Fernschreibern Lochstreifen zum Einsatz kamen. Leider gingen die Baupläne dieser Erfindung ebenso verloren wie die fertige Konstruktion. Letztere gelangte aus dem Drais'schen Nachlass in den Besitz des Karlsruher Hofschlossers Weylöhner, der das Unikat bei einem Umzug kurzerhand entsorgte.

Eine weitere Erfindung von Karl Drais war außerdem der Holzparofen, mit dem er dem damals herrschenden Brennstoffmangel begegnen wollte. Die Weiterentwicklung des Ofens zum Energiesparherd hatte unlängst sogar in der Fernsehsendung „Wer wird Millionär?“ für Furore



## Karlsruhe und Karl Drais

oder wie weckt man eine ganze Stadt



Als wir vor zwei Jahren unsere Aktivitäten für die überfällige wissenschaftlich aktualisierte, korrekte Drais-Darstellung in seiner Heimatstadt und überall starteten, sind wir auf teilweise heftigen Widerstand gestoßen. Es war uns bis dato nicht bewusst, wie viel Technikfeindlichkeit es ausgerechnet in der Technologieregion Karlsruhe noch gibt. War der Erfinder doch ein junger Mensch, voll engagiert für seine Vision; wäre gerade heute ein Vorbild, wie es für die Zukunft der MINT-Berufe nur wünschbar ist. Mittlerweile haben wir eine konstruktive Drais-Debatte angestoßen, Bleibendes für Drais und Karlsruhe erreicht dank:

**Drais-Ausstellungen (deutschlandweit) - Gedenktafel am Sterbeort - [www.danke-karl-drais.de](http://www.danke-karl-drais.de) - Theaterstück zum Thema Karl Drais - Drais-Rundgängen und vielem mehr.**

Unsere diversen Projekte zeigen, welches Potential in diesem Thema steckt; gerade für die Zukunft der Technologieregion. Nicht umsonst bekunden Technikpioniere und Nobelpreisträger unisono, wie sehr Erfinder und Erfinderinnen als Rollenmodelle sowie die Technikmuseen ihre spätere Berufswahl beeinflusst haben. Langsam wacht Karlsruhe auf; die Unterstützung durch einzelne städtische Stellen, Geschäftsleute und Privatpersonen nimmt zu. Aber viele weitere Projekte- z.B. unser Film - brauchen Hilfe, Mitarbeit, Ideen... und Geld.

Wir brauchen langfristig ein Drais-Museum oder Drais-Science Center. Es wäre das weltweit einzige und wohin passte es wohl besser? 2017 feiert die Welt das Jahrhundertjubiläum, schaut auf die Bundesrepublik oder stellvertretend auf Karlsruhe's Umgang mit seinem Erbe.

Bitte informieren Sie sich; helfen Sie mit !

[www.danke-karl-drais.de](http://www.danke-karl-drais.de)

gesorgt, als durch wenig sorgfältige Recherche Drais sogar zum Erfinder des Schnellkochtopfs erklärt wurde. Tatsächlich war sein Herd zugleich eine Art „Kochkiste“ mit wärmeisolierten Töpfen zum besseren Garen.

Trotz dieser Erfindungen blieb Drais die gesellschaftliche Anerkennung verwehrt. Nach dem Tod seines Vaters 1830 konnte dieser nicht mehr seine schützende Hand über den Sohn halten. Zum einen musste sich Drais durch Prozesse gegen die abermalige Kürzung seiner Pension wehren, zum anderen mehrten sich Angriffe gegen seine Person, die von einem fingierten Heiratsgesuch über eine angezettelte Wirtshausschlägerei bis hin zu einem Mordanschlag reichten.

Hinter diesen Angriffen steckte neben Widersachern aus der Beamtenschaft auch der Schriftsteller Karl Gutzkow. Dieser hatte mit Karl Ludwig Sand, dem radikalen Burschenschaftler und Mörder des Dichters August von Kotzebue, sympathisiert. Dass Sand von Drais' Vater zum Tode verurteilt worden war, nahm Gutzkow zum Anlass, aus Rache an der Familie Drais einen Rufmord zu betreiben.

Alle diese Angriffe hatten Karl Drais so zermürbt, dass er Mannheim verließ und über ein zwischenzeitliches Exil im Odenwald schließlich 1845 nach Karlsruhe zurückkehrte. Hier unternahm er Versuche mit einem mechanisch angetriebenen Eisenbahnfahrzeug, das heute noch seinen Namen trägt: Draisine. Allerdings entspricht die heutige Variante mit Handhebelantrieb nicht den Drais'schen Überlegungen, denn für ihn stand stets der effektivere Pedalantrieb im Vordergrund.

## GENIAL ODER „EIN RAD AB“?

Die anhaltende Missgunst aus dem Beamtenadel einerseits und seine grundsätzliche politische Einstellung andererseits hatten aus dem Adelspross Drais im Lauf der Jahre einen Demokraten werden lassen, der sich insbesondere für das imperative Mandat von Abgeordneten stark machte. Als 1848/49 die revolutionäre Bewegung Baden in besonders starkem Maße erfasste, zeigte Drais offen seine Sympathie für die Ideen von Volkssouveränität und Republik. Dies gipfelte im förmlichen Verzicht auf seinen Adels-



titel und die daraus resultierenden Vorrechte. Per Zeitungsanzeige vom 11. Mai 1849 ließ Drais als „Bürger und Mitglied des souveränen deutschen Volks“ wissen, dass er „auf dem Altar des Vaterlandes, der Freiheit, Gleichheit und Volkssouveränität“ alle Adelsprivilegien ablege.

Nur wenige Wochen nach der Zeitungsanzeige wurde die Revolution durch preußische Truppen blutig niedergeschlagen und Drais bekam die Folgen seiner Sympathiebekundung zu spüren. Nicht nur, dass er von Monarchisten misshan-

Der Karlsruher Drais-Fan und -Forscher Martin Hauge vor dem Nachbau eines 1817 von Drais entworfenen höhenverstellbaren Laufrads – in der Hand eine dem Original nachempfundene Lizenzmarke, mit der Drais einst seine Räder kennzeichnete

Foto: Michael Weiler

delt wurde, auch seine Pension wurde zur Deckung der Revolutionskosten eingezogen und schließlich betrieb man sogar seine Entmündigung. Im womöglich politisch motivierten Gutachten des Amtsarztes hieß es, „dass sein halbverrückter

Geisteszustand nun allmählich in Geisteschwäche [...] überzugehen droht.“ Als Drais am 10. Dezember 1851 starb, war er finanziell, physisch und psychisch am Ende. Aus Angst vor den preußischen Besitzern nahmen nur sehr wenige Wegbegleiter an seiner Beisetzung auf dem Alten Friedhof teil.

## DRAIS-MUSEUM IN KARLSRUHE

Auch nach dem Tod des Erfinders überwog lange Zeit die Schmähkritik. Im Mai 1892 veröffentlichte der Karlsruher Physikprofessor Heinrich Meidinger einen Aufsatz in der „Badischen Gewerbezeitung“, in dem er Drais als „einen guthütigen, harmlosen, wenn auch etwas schrullenhaften Mann“ bezeichnete, des-

sen Aktivitäten „gewiss nicht das Wirken des wahren Genies“ gezeigt hätten. Meidingers Fazit: „Der Antheil des Freiherrn an dem modernen Velociped ist äußerst gering, wenn man überhaupt einen solchen anerkennen will.“

Selbst heute noch scheinen in Rückblicken weniger Drais' Leistungen im Vordergrund zu stehen als dessen vermeintliche Fehlritte. So drehte der SWR-Comedian Pierre M. Krause 1997 ein Video, in welchem er Drais als verrückten Freiherrn und Alkoholiker bezeichnete und der damalige Rektor der Drais-Schule die Ansicht äußerte, der Namensgeber seiner Schule sei zwar ein genialer Erfinder gewesen, aber „sein unsteter Lebenswandel als Herumtreiber müsste eigentlich abschreckend wirken“.



Angesichts solcher Einschätzungen bewertet Martin Hauge, Fahrradhändler und Drais-Forscher, Karlsruhe provokant als „Rabenheimat“ des Erfinders. „Was hindert unsere Stadt daran, den vertriebenen Sohn, der ihr so viel gegeben hat, mit offenen Armen zu empfangen?“, fragt er sich und beklagt „anhaltende Geschichtsvergessenheit“. Durch zahlreiche Aktivitäten wie Ausstellungen, Stadtrundgänge oder die Aufführung eines Theaterstücks während des Stadtjubiläums will Hauge dies gemeinsam mit Professor Lessing und dem Verfahrenstechniker Professor Dr. Holger Martin vom KIT ändern.

Erklärtes Ziel Hagues ist die Gründung eines Vereins und der Aufbau eines eigenen Drais-Museums. Zahlreiche potenzielle Exponate gibt es schon, allen voran die Kopie von Drais' Porträtmaske, die vor

Geht es nach Martin Hauge, soll Drais 2017 Ehrenbürger der Stadt Karlsruhe werden. Zudem plant er mit seinem Team ein Drais-Museum, in dem unter anderem eine Kopie von Drais' Lebendmaske ausgestellt werden soll – im Hintergrund das Drais-Denkmal in der Beiertheimer Allee Foto: ONUK

Kurzem in Paris wiederentdeckt wurde. Ein weiteres wichtiges Anliegen ist ein neuer Film über den Zweirad-Erfinder, für den Hauge inzwischen ein Team gebildet hat und um weitere Unterstützung wirbt.

## POSTHUM VIEL RUHM

Nachdem der Franzose Pierre Michaux um 1866 den Pedalantrieb erfunden und das Fahrrad Mitte der 1880er Jahre durch den Kettenantrieb auf die Hinterachse seine heutige Gestalt erhalten hatte,

Der Fahrradhelm war 1897 noch nicht erfunden, dafür trug man formschöne „Radkappen“ – ein Durlacher Radler vor einer Fotoleinwand Bild: Technoseum

setzte ein wahrer Fahrradboom ein. Schon 1884 wurde der Bund deutscher Radfahrer gegründet, der für das Denkmal des Zweirad-Pioniers in Karlsruhe verantwortlich war. Als 1891 das Grab von Karl Drais auf dem Alten Friedhof eingeebnet werden sollte, spendeten die Karlsruher Fahrradvereine eine neue Grabstätte. Seit der feierlichen Umbettung ruhen Drais' Gebeine nun auf dem Hauptfriedhof, wobei ein Griff des alten Sarges noch heute im Stadtmuseum bestaunt werden kann.

Bei einer reichsweiten Spendenaktion des Deutschen Radfahrer-Bunds kam eine erhebliche Summe für ein Drais-Denkmal zusammen, das zunächst in der Kriegstraße beim Ettlinger Tor stand, ehe es dem Autoverkehr weichen musste und in der Beierteimer Allee einen neuen Platz fand. Dagegen ist die ebenfalls vom Bund deutscher Radfahrer gestiftete Gedenktafel am Sterbehaus des Erfinders seit dessen Abriss 1898 im Stadtarchiv eingelagert. Anstelle der Original-Tafel wurde auf Initiative von Martin Hauge und seinen Mitstreitern im vergangenen Jahr eine neue Tafel an der Zähringerstr. 63 angebracht, die an das einstige Gebäude erinnert.

Im Auftrag von Drais produzierte höhenverstellbare Laufmaschinen aus dem Jahr 1817 sind heute im Deutschen Museum München und im Kutschenmuseum Auerstedt zu besichtigen. Eine



J. MÜRNSEER  
Photograph Altona



KARLSRUHE  
Rönninger Str. 16

inzwischen veränderte Laufmaschine aus Drais' Nachlass ist im Karlsruher Stadtmuseum ausgestellt.

## GRÖSSTES ZWEIRAD DER WELT

„Ganz schön Drais!“ – unter diesem Motto feiert Karlsruhe den 200. Zweiradgeburtstag vom 25. bis zum 28. Mai mit zwei Schwerpunkten: Rund um das Karlsruher Schloss steht die Geschichte im Vordergrund – für das „Welttreffen historischer Räder“ kommen rund 300 Sammler antiker Zweiräder in die Fächerstadt. Höhepunkte werden die Hochrad-Weltmeisterschaft und eine Ausfahrt in zeitgenössischen Kostümen sein. Übersehen wird man die Veranstaltung garantiert nicht: Am Schloss wird

das „größte Zweirad der Welt“ in Gestalt zweier Riesenräder aufgebaut.

Auf dem Gelände des Alten Schlachthofs dreht sich währenddessen alles um die aktuelle Radkultur. Dabei reicht die Bandbreite von der Deutschen Meisterschaft der Fahrradkurierer über ein Polo-Bike-Turnier bis hin zur „Riders Party“ im Substage. Örtliche Händler präsentieren die aktuellen Zweirad-Modelle und stellen sie für Probefahrten auf einer Teststrecke bereit. Pünktlich zum Festwochenende öffnet zudem vom 24. Mai bis zum 25. Juni im Regierungspräsidium am Rondellplatz eine von Martin Hauge und Professor Lessing zusammengestellte Drais-Ausstellung ihre Pforten.

Federführend von der Karlsruher Event GmbH organisiert, beschränkt sich das

Programm keineswegs nur auf das Festwochenende. So dürfen Filmfreunde gespannt dem CineBike-Filmfestival in der Kinemathek am 2. und 3. Juni entgegenblicken, das Kurzfilme rund ums Thema Fahrrad zeigen wird, und Podiumsdiskussionen zum Thema Fahrrad werden ebenso geboten wie Jubiläumsausfahrten oder Stadtführungen zur Zweirad-Geschichte, die der Verein „stattreisen Karlsruhe“ veranstaltet (Termine unter [www.stattreisen-karlsruhe.de](http://www.stattreisen-karlsruhe.de)). Selbst Karlsruhes Partnerstadt Nancy stimmt mit einer von Martin Hauge organisierten Ausstellung in die Feierlichkeiten ein.

Mindestens ebenso viel Grund zum Feiern hat die Stadt Mannheim, der Schauplatz der historischen Fernfahrt von 1817. Anlässlich des Jubiläums bietet die Quadratestadt eine breite Palette an Veranstaltungen, allen voran das Festival zum Fahrradgeburtstag am 10. und 11. Juli sowie die große Landesausstellung „2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades“, die bis zum 25. Juni im Technoseum zu sehen ist. Zudem wird der „erste Radweg der Welt“ mit einer dauerhaften Inszenierung

**Die Stadt Mannheim feiert den runden Radgeburtstag mit einer Großen Landesausstellung und einem Festival** Bild: Technoseum

gewürdigt und ein Kongress zur Erforschung der Fahrradgeschichte organisiert.

*Weitere Infos finden Sie online unter [heimattage-karlsruhe.de](http://heimattage-karlsruhe.de), [danke-karl-drais.de](http://danke-karl-drais.de) und [monnem-bike.de](http://monnem-bike.de)*

*Georg Hertweck*