

„Streit um des Kaisers Bart“

Die Historiker Ernst Otto Bräunche und Hans-Erhard Lessing über Unterschiede im Blick auf den Raderfinder Drais

Als Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn am 12. Juni 1817 mit einer selbst entworfenen zweirädrigen Laufmaschine von Mannheim in Richtung Schwetzingen fuhr, läutete der in Karlsruhe geborene Spross einer Adelsfamilie ein neues Zeitalter der Mobilität ein. Das 200-jährige Jubiläum wurde in Mannheim und Karlsruhe mit zahlreichen Aktionen und Ausstellungen dementsprechend groß gefeiert. Wegen der teilweise unterschiedlichen Deutung der historischen Quellen hat sich unser Mitarbeiter Ekart Kinkel in Karlsruhe und Koblenz mit dem Drais-Biografen Hans-Erhard Lessing und Stadtarchiv-Direktor Ernst Otto Bräunche unterhalten. Stadtarchiv wie Lessing haben entsprechende Biografien veröffentlicht.

BNN-Interview

Schon beim Blick auf die Umschläge der beiden Drais-Biografien fällt dem Betrachter ein markanter Unterschied ins Auge. Heißt der Zweiraderfinder denn nun Karl Drais oder Karl von Drais?

Lessing: Auf der einen Seite ist diese Frage sicherlich ein Streit um des Kaisers Bart. Aber als ich am Mannheimer Technikmuseum als Kurator für Verkehr und somit auch für das Fahrrad zuständig war, fand ich in einer Karlsruher Zeitung von 1849 die Anzeige von Drais, worin er während der Revolution seine Adelstitel niederlegte und nur noch Bürger und Professor Drais heißen wollte. Meiner Meinung nach sollte die Nachwelt einen solchen Wunsch respektieren, auch wenn er sich angesichts standrechtlicher Erschießungen nach der Revolution ge-

folgende „Jahr ohne Sommer“ mit langen Frostperioden und Missernten in Amerika und Europa nun tatsächlich mit ausschlaggebend für die Konstruktion einer pferdelosen Kutsche oder ist diese These heute nicht mehr haltbar?

Lessing: Als ich vor 14 Jahren meine erste große Drais-Biografie veröffentlicht habe, konnte mir der Hobbyforscher Jost Pietsch zwar die Fehlinterpretation eines Zitats nachweisen. Aber ich hatte noch zahlreiche weitere Belege für diese These gesammelt, die ich in meinem neuen Buch wieder veröffentliche. Bereits vier Jahre vor der ersten Fahrt mit seiner Laufmaschine hat Drais beim Experimentieren mit einer vierrädrigen Maschine gesagt, dass mit einem solchen Gefährt in Not- und Kriegszeiten Pferde ersetzt werden könnten. Dazu sind in jener Zeit viele widersprüchliche Aussagen auch dadurch entstanden, dass Nachrichten über Naturkatastrophen in Zeitungen durch Zensur regelrecht unterdrückt wurden. Außerdem gibt es noch Zeitzeugen wie einen französischen Historiker, der in einer Pariser Zeitung schrieb, die Draisinen seien zum Ersatz von Pferden gebaut worden. Und übrigens gab es damals mehrere schlechte Ernten in Serie und erst die fünfte Missernte wurde schließlich von der Tambora-Katastrophe verursacht.

Bräunche: Die massiven Auswirkungen des Vulkanausbruchs auf die Lebensmittelversorgung sind natürlich unbestritten und die Hungersnot wurde bereits von zahlreichen Historikern

diagnostiziert als Konstrukteur, Ergonom und Energiesparer. Im Gegenteil, die Weiterentwicklung seiner wichtigsten Erfindung hat derzeit eine nahezu unbegrenzte Zukunftsperspektive. Aus allgemeinhistorischer Sicht stand Drais allerdings lange als miserabler Staatsmann und Lebenskünstler da...

Die Probleme von Drais und seinen späteren Hang zum Alkohol wollen Sie also nicht wegleugnen ...

Lessing: ...warum sollte ich. Aber es war eine ähnliche Situation wie heute beim Mobbing, wo man die Schuld nicht mehr beim Opfer, sondern bei den Tätern sucht. Ich habe im Fall von Karl Drais ein infames Kesseltreiben aufgedeckt, welches in der Landesgeschichte ziemlich einmalig ist. Sicherlich hat Drais manchmal unglücklich agiert, das mag durchaus sein, und sich in der Badischen Revolution unvorsichtig zu früh als Demokrat geoutet. Aber „Nobody is perfect“ und es kann der frömmste Mann nicht in Frieden leben, wenn es dem Nachbarn nicht gefällt. So wurde etwa der Mannheimer Botaniker Schimper des Nachts derart verprügelt, dass er an den Folgen starb, während Drais einem Mordanschlag nur knapp entkam.

Bräunche: Ob Drais tatsächlich und in diesem Ausmaß verfolgt wurde, steht für mich nicht eindeutig fest. Drais war womöglich einfach ein komischer Kauz und seine Zeitgenossen haben ihn auch so gesehen. Wenn jemand in der damaligen Zeit mit einer Laufmaschine um die Ecke bog, hat das mit Sicherheit für Aufsehen gesorgt. Außerdem ging Drais später nur noch in Uniform aus dem Haus. Auch dadurch hat er sich selbst zur Zielscheibe für spöttische Bemerkungen gemacht.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Zweiraderfinder vor allem von den Radsportverbänden gefeiert und mit Rennveranstaltungen, einer Oper und einem Denkmal verehrt. Danach verschwand Drais in der öffentlichen Wahrnehmung für viele Jahre in der Versenkung und erst in den vergangenen Jahren erlebte die Würdigung seiner Verdienste eine kleine Renaissance. Wird Drais Ihrer Ansicht nach heute genug verehrt?

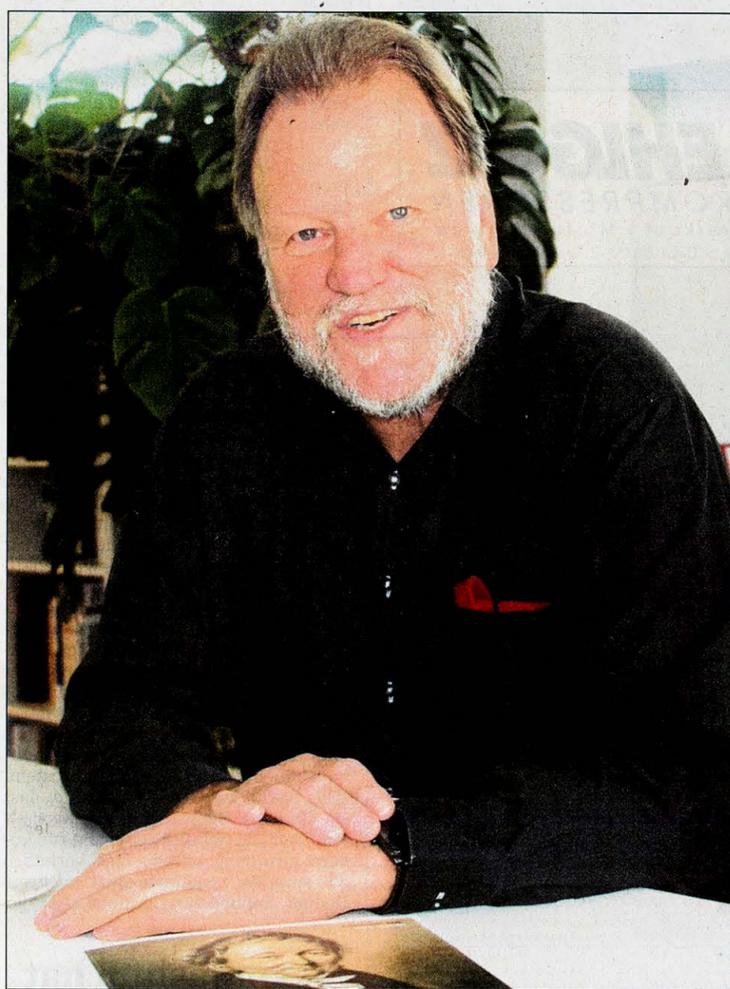
Bräunche: Aus meiner Sicht wird Drais heute genug gewürdigt, wobei man wie überall manches noch intensivieren und verbessern kann. Er war im Jubiläumsjahr schließlich nicht nur in Karlsruhe überaus präsent.

Lessing: Leider nein, und zwar hauptsächlich aus Unwissenheit. Selbst die organisierten Radfahrer müssen ihre Geschichte erst noch wieder entdecken. Seit meiner Biografie habe ich mir die Finger wund geschrieben, um die Zeitungsleser in Deutschland und die Leiter der Kultureinrichtungen für bundesweite Feiern des 200-jährigen Fahrradjubiläums zu gewinnen. Es gelangte aber nur das Luther-Jahr und das Bauhaus-Jahr mit dann drei Museen in die Koalitionsvereinbarung. Dagegen gibt es bis heute kein einziges Drais-Museum.

Was sollte deshalb Ihrer Meinung nach für ein nachhaltiges Andenken an den Mobilitätspionier getan werden?

Lessing: Aus meiner Sicht wäre es wünschenswert, wenn irgendwo im Wirkungsbereich von Drais ein Drais-Museum entsteht. Im Technik-Museum in Mannheim hat man nun immerhin ein populäres Thema entdeckt und will die Ausstellung offenbar erweitern. In der Technologieregion Karlsruhe gibt es allerdings noch kein kulturpolitisches Statement zu diesem Thema. In Karlsruhe gibt es zwar ein Verkehrsmuseum, aber das wird ehrenamtlich betrieben und hat nur sonntags geöffnet. Für Karlsruhe als Zentrum für technische Intelligenz oder Kultur in einer Technologieregion mit Erfindern wie Karl Drais und Carl Benz wäre ein Drais-Museum passend, zumal Benz übers Fahrrad zum Auto kam.

Bräunche: Die Forderung nach einem Drais- oder Mobilitätsmuseum ist nicht neu. Aber das Problem an der Sache ist, das Benz und Drais zwar in Karlsruhe geboren wurden, aber beide ihre wichtigsten Erfindungen in Mannheim gemacht haben. Deshalb stellt sich vor allem die Frage, wie man die Leistungen der beiden Erfinder in der Stadtgeschichte gewichtet. Angesichts der vielen Technik-Museen in der Umgebung halte ich eine weitere derartige Einrichtung in Karlsruhe ohnehin nicht für zwingend erforderlich. Wenn wir aber ein neues



DER STADTARCHIVAR UND HISTORIKER: Ernst Otto Bräunche sieht Karl Drais ausreichend gewürdigt und verweist auf zahlreiche Aktivitäten.

Stadtmuseum bekommen, wird Benz und Drais mehr Platz eingeräumt. Aber das Stadtmuseum ist und wird meiner Ansicht nach kein Technikmuseum.

Hat eigentlich der Streit um die Deutungshoheit über das Leben von Drais Ihrer Ansicht nach ein Ende?

Gibt es schon Überlegungen für eine Neustrukturierung des Stadtmuseums?

Bräunche: Wir hoffen, dass das Prinz-Max-Palais bald renoviert wird und damit auch das Stadtmuseum. Außerdem gibt es bereits öffentliche Gedankenspiele für den Neubau der Stadtbibliothek in der Oststadt und dann könnte im Ständehaus Platz für ein erweitertes Stadtmuseum frei werden. Aber das ist eine politische Entscheidung und wegen der komplexen Planungen wird es noch eine Weile dauern, bis die entsprechenden Entscheidungen getroffen werden.

Immerhin wurde in diesem Jahr eine Gedenkmünze geprägt, aber auch über deren Gestaltung mit einem Vulkan und einer pferdelosen Kutsche gab es eine kontroverse Diskussion.

Lessing: Ja, es geht nie ohne Kontroversen. Aber die Entscheidung für den realisierten Gestaltungsentwurf fiel mit großer Mehrheit. Um größtmögliche Verwirrung zu stiften, hat Jost Pietsch gar das Bundesfinanzministerium öffentlich der Falschmünzerei bezichtigt, aus meiner Sicht ein grenzwertiges Verhalten. Aber ich stehe zu meiner These und halte die Belege für ausreichend. Leider gibt es von Karl Drais keine Tagebücher. Und im ältesten Fahrradbuch der Welt wird nur die Laufmaschine beschrieben, die Hungersnot dagegen mit keinem Wort erwähnt. Es war sehr viel detektivische Arbeit nötig, um sich an dieses Thema heranzutasten.

Ist Geschichte nun eigentlich aus- erzählt oder gibt es noch Raum für Interpretationen?

Bräunche: Man kann neue Funde nie ausschließen und jede Zeit geht mit neuen Fragestellungen an die Geschichte heran. Aber Herr Lessings These von Drais als Verfolgungsoffer sowie auch seine Tambora-These werden meiner Meinung nach nur sehr schwer nachweisbar sein.

Lessing: Es tauchen ständig neue Quellen auf. Im Generallandesarchiv wurde erst kürzlich ein undatiertes Brief gefunden, wonach Drais in den Arkaden des Mannheimer Schlosses mit der Laufmaschine übte, vermutlich vor dem 12. Juni 1817. Und nun sind auch die englischen Tageszeitungen online einsehbar. Da wurde zum Beispiel berichtet, dass Drais auf einer Astronomen-Tagung in England über Mondmessungen vortrug.

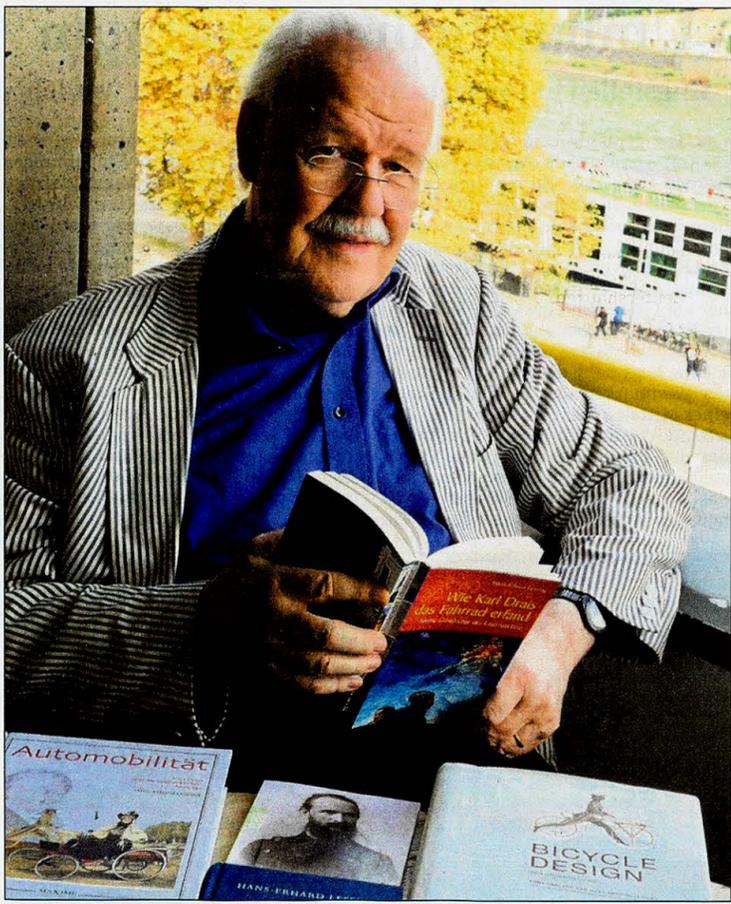
Lessing: Man muss sehen, wie die Öffentlichkeit auf solche Diskussionen reagiert. Aber solange die Technikhistoriker-Erkennntnis keine Verbreitung findet, dass die frühen Erfinder meist Idealisten waren und keinerlei Aussicht auf große Reichtümer hatten, wird die Erfindervita immer gegensätzlich beurteilt werden. Viele Menschen hören offenbar gerne echte Erfolgsgeschichten, aber in dieser Hinsicht müssen viele frühe Erfinder wie Drais natürlich auf ganzer Linie enttäuschen. Wahrscheinlich wurde der junge Drais von seinem Vater etwas zu idealistisch erzogen. Wenn die Leute künftig aber nur noch glauben wollen, was mit Brief und Siegel bestätigt werden kann, ist die Arbeit von vielen Historikern sicherlich umsonst. Eigentlich war ich mit meiner Arbeit vor 14 Jahren bereits schon am Ende. Aber jetzt werde ich vielleicht selbst noch einmal in alten Zeitungen nach neuen Hinweisen suchen.

Bräunche: Drais war der Erfinder des Fahrrads. Deshalb muss er aber nicht zusätzlich aufgewertet werden, in dem man künstlich seinen Ruf als Demokrat zementiert. Das hat er nicht nötig. Und selbst die zeitgenössischen Karikaturen, die wir im Stadtmuseum zeigten und in denen Drais nicht immer eine gute Figur abgibt, sind schließlich historische Quellen. Solche Karikaturen gab es nicht nur in Baden, auch in England wurden gesellschaftliche Zustände satirisch zugespitzt. Drais war außerdem mit Sicherheit nicht systemkonform. Er hat sich an keine Vorgaben gehalten und auch Anweisungen des Großherzogs ignoriert. Aber es ist kein Streit unter Gelehrten und deshalb haben wir in unserem Buch auch die vor-handenen Fakten ausgewertet.

Das Draisjahr neigt sich nun dem Ende zu. Welches war ihres Ansicht nach die bislang gelungenste Veranstaltung?

Lessing: Die 28. Internationale Fahrradgeschichte-Konferenz ICHC im Techno-seum zu Mannheim war für mich der Höhepunkt. Und auch wenn das Thema Drais nur kurz gestreift wurde, war auch die Ausstellung dort einfach toll gemacht.

Bräunche: Unsere Buchvorstellung (lacht). Nein, die Ausstellung in Mannheim fand ich ebenfalls sehr gelungen und in Karlsruhe war am Drais-Wochenende unheimlich viel geboten. Auch künftig sollte das Andenken an den Erfinder Drais in beiden Städten hoch gehalten werden.



DER TECHNIKHISTORIKER Hans Erhard Lessing sieht noch viel Nachholbedarf bei der Würdigung von Karl Drais. Fotos: eki

zwungen sah, den Adelstitel wieder anzunehmen.

Bräunche: Drais hat die meisten Jahre unter seinem adligen Namen firmiert und seine Erfindung auch als Freiherr von Drais gemacht. Und mit diesem Namen hat er auch meistens unterschrieben. Über die Frage, warum sich Drais später zum Bürgertum bekannt hat, kann man außerdem recht trefflich spekulieren. Aber auf jeden Fall erhält die späte Umbenennung durch einen heutigen Verzicht auf den Adelstitel zu viel Gewicht und dadurch entsteht auch ein falsches Bild von den damaligen Verhältnissen. Man könnte daraus ja schließen, dass Drais als Demokrat geboren wurde und das war schließlich nicht der Fall. Die Androhung von standrechtlicher Erschießung halte ich zudem für eine unverhältnismäßige Überspitzung. Das Niederlegen des Adelstitels war doch eine Bagatelle und die Preußen hatten seinerzeit Anderes zu tun, wie wir wissen.

Umstritten ist bis heute auch die sogenannte Tambora-These. War der Ausbruch des indonesischen Vulkans im April 1815 und das darauf-

nachgewiesen. Was aber bestritten wird, ist der direkte Zusammenhang zwischen dem Vulkanausbruch und der Erfindung der Laufmaschine. Der einzige Nachweis, dass Drais davon wirklich beeinflusst wurde, erwies sich eben im Nachhinein als gefälscht und deshalb ist der Zusammenhang zwischen dem Vulkanausbruch und der Erfindung meiner Ansicht nach eine Konstruktion. Die Tambora-These halte ich auch wegen der Recherchen von Jost Pietsch für widerlegt.

Herrscht trotz solcher Kontroversen wenigstens Einigkeit über Drais' heutigen Stellenwert als Erfinder?

Bräunche: Mit der Erfindung der Laufmaschine hat Drais eine Grundlage für die heutige Mobilität geschaffen. Deshalb ist er auch ein großer Erfinder. Das hat meiner Ansicht nach aber auch noch niemand ernsthaft bezweifelt.

Lessing: Als Naturwissenschaftler und Technikhistoriker bin ich der Meinung, dass Erfinder immer aus technischer Sicht zu bewerten sind, und es besteht definitiv kein Zweifel an Drais' Ver-