Bernhard Weigl

Bayerns wilde Draisinenreiter – ein Radrennen in München am 20. April 1829





Der Autor (links) und Stefan Winter (rechts) mit nachgebauten Draisinen beim Welterbetag in Regensburg 2019 und oben eine Abbildung von Draisinen im Jardin du Luxembourg in Paris, 1818 (Bild: Wikipedia).

Im Sommer 1817 unternahm Karl Freiherr von Drais seine erste Ausfahrt mit der von ihm erfundenen Draisine oder Laufmaschine. Dieses Gefährt gilt als der Vorläufer unseres heutigen Fahrrads, auch wenn es noch keine Pedale besaß. Vielmehr musste man sich mit den Beinen vom Boden abstoßen. Heutige Eltern kennen das Prinzip von den Kinderlaufrädern. Für die Menschen des frühen 19. Jahrhunderts war diese Art der Fortbewegung etwas komplett Neues. Die bisherige Alternative zum Pferd, zur Kutsche oder Sänfte war der Fußmarsch.
Auch die Motivation von Drais´ für diese Erfindung war immer wieder Gegenstand der Forschung. So behauptet der Fahrradhistoriker Hans-Erhard Lessing, dass der Ausbruch des Vulkans Tambora und ein nachfolgend hoher Pferdemangel (Futtermangel wegen schlechter Ernten) Anreiz für den Erfinder waren[1]. Eine interessante These, die jedoch nicht unumstritten ist. Für meinen kleinen Aufsatz spielt dies auch keine weitere Rolle. Ich will mich hier nur mit einigen Bruchstücken der frühen Radhistorie in Bayern auseinander setzen.

[1] „Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge“, Hans-Erhard Lessing, Verlag Maxi Kutschera, Leipzig, 2003.

Nachbauten der Draisine in Bayern

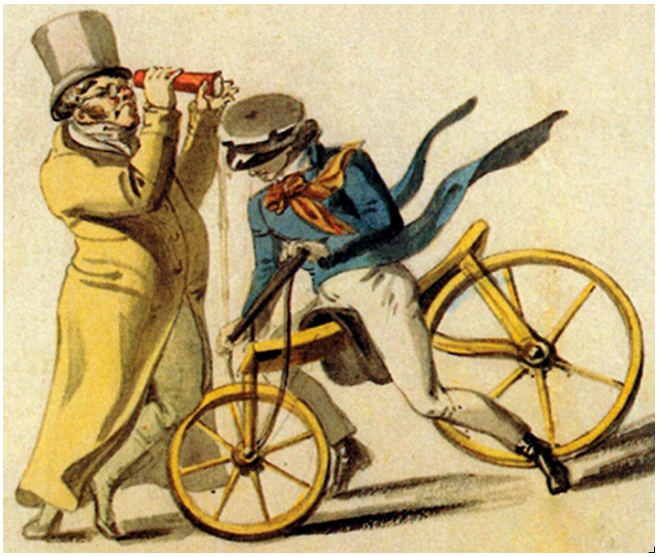
Die Laufmaschine verbreitete sich nach ihrer Erfindung rasend schnell über Deutschland, Europa und weiter über die Welt.
Über die ersten Fahrten des badischen Forstmeisters Karl von Drais mit seiner Laufmaschine berichteten auch schnell bayerische Zeitungen. Die Existenz dieses Gefährts war also auch hierzulande kein Geheimnis.

Im November 1817 schrieb Drais an die königlich-bayerische Akademie der Wissenschaften und im Dezember 1817 an den bayerischen König wegen eines Patents für seine Laufmaschine. Das Innenministerium ersuchte die Akademie dann auch um Beratung. Verschiedene bedeutende Mitglieder der Akademie äußerten dann ihre Meinung dazu, ob die Erfindung eines bayerischen Patents würdig war. Der Geheime Hofrat Karl Friedrich Wiebeking meinte, dass die Akademie gewissermaßen eine Bürgschaft für den Erfolg einer Erfindung übernähme. An diesen wollte er bei der Laufmaschine anscheinend nicht glauben und wollte sie auch für ein Patent nicht empfehlen.

Doch schon vorher hatten einheimische Handwerker begonnen, dieses Gefährt nachzubauen. Hierüber berichtet uns die Baierische National-Zeitung am 4. Oktober 1817*:*

> *„Miszellen: Die sogenannte Draische Fahr- oder vielmehr Laufmaschine ist zu Baireuth und Nürnberg von dasigen Wagnern und Mechanikern, und auch zu München von dem Hofwagnermeister Hrn. Lankensberger nachgeahmt worden. Sie besteht in einer Art von sattelförmigem Siz, welcher von einem Vorder- und Hinterrad getragen wird. Man sezt sich auf diesen Sattel und treibt sich mit den Füßen fort, welches noch etwas mühsamer ist, als wenn man zu Fuße geht. Auch muß man sich im Gleichgewicht halten, sonst fällt man samt dem Fuhrwerke um.“*

Im Oktober 1817 veröffentlichte der Mechaniker Bauer aus Nürnberg sogar ein kleines Büchlein mit Beschreibung der Draisschen Laufmaschine und mit einigen Verbesserungsvorschlägen[2].



Diese humoristische Zeichnung stellt Franz Schubert und Leopold Kupelwieser im Jahr 1818 dar (Bildquelle: Wikipedia).

[2] Als Faksimile herausgegeben von Hans-Erhard Lessing. „Das erste Zweirad fuhr in Mannheim – Die früheste Beschreibung der Drais´schen Laufmaschine 1817“. Verlag der Quadrate-Buchhandlung Mannheim R 1, 7, Mannheim, 2001.

Die Draisine wurde so populär, dass sie sogar bei der staatlichen Lotterie verlost wurde. Der Straubinger Advokat Michael von Gäßler (1774-1844) gewann am 22. September 1819 in der Lotterie in Regensburg eine Draisne. Glücklicherweise hinterließ Gäßler seinen Erben nicht nur die Draisine selbst, sondern auch sein Tagebuch[3]. Die Laufmaschine Gäßlers ging 1893 als Schenkung an das Bayerische Nationalmuseum. Heute befindet sie sich im Deutschen Museum in München. Gäßler hatte bei der Lotterie 15 Kreuzer eingesetzt und damit bei der siebenhundert-vierundfünfzigsten Ziehung in Regensburg den ersten Preis gewonnen - Eine Draisine im Wert von achtzehn Gulden.

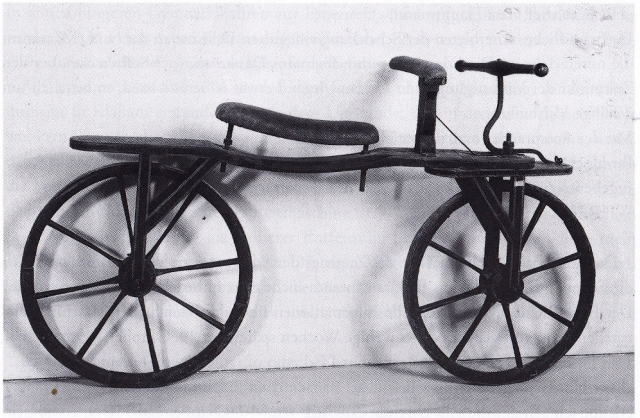


Abb. 1 Michael von Gäßlers Laufmaschine im Deutschen Museum (Photo Deutsches Museum München).

Gäßlers Laufmaschine im Deutschen Museum (Bild entnommen aus dem Aufsatz von Norbert Stellner, siehe Fußnote).

In Straubing übte er das Fahren mit diesem ungewöhlichen Gefährt zuerst in seiner Wohnung. Am 27. September 1819 schrieb er in sein Tagebuch:

> *„... Das Fahren mit dem Schnellwagen (Tressenne) geht bei mir schon ganz passabl; ich mache täglich im Fletz eine kleine Commotion, und fahre ringsum durch alle Zimmer, bis ich mir einmal, in der Kunst zu fahren mehr erfahren, selbst in das Freye getraue: es ist unterhaltlich ...".*

Das erste Radrennen Deutschlands

Am 20. April 1829 konnten Passanten am Münchener Karolinenplatz etwas interessantes beobachten – nämlich das wohl das erste Radrennen Deutschlands. Ziel- und Endpunkt war der Karolinenplatz.

Die erste Draisine, ein „weichselbraunes“ Modell, erreichte den Karolinenplatz wieder nach 31 ½ Minuten. Der Fahrer, ein Herr von N., gewann damit eine hellblaue Fahne mit dem Namenszug des bayerischen Königs und die Summe von 20 bayerischen Talern. Im Schnitt gut 22 km/h hatte der Fahrer damit gehalten. Der zweite Gewinner dieses Radrennens, gewann mit seiner hellblau und weiß gestrichenen Draisine ebenfalls eine Fahne und dazu 6 Taler. Der dritte eingetroffene gewann eine Fahne und nur noch einen Taler dazu. Dafür hatte er anscheinend eine besonders auffallende Laufmaschine aus Eisen, in bronzegrün mit einem goldenen Schlangenkopf. Insgesamt 26 Draisinen waren am 20. April 1829 (ein Montag) vom Karolinenplatz in München zu diesem wohl ersten belegten Radrennen in Deutschland gestartet. Am Schloss Nymphenburg wendeten sie, um als Ziel wieder den Ausgangspunkt am Karolinenplatz anzusteuern. Dieser besaß damals übrigens noch nicht seine markante Säule. Die wurde erst vier Jahre später aufgestellt. Recht viele Zuschauer dürften nicht vor Ort gewesen sein, denn das Rennen wurde anscheinend vor der Öffentlichkeit weitgehend geheim gehalten. Wir haben hier also kein großes öffentliches Spektakel, wie es seit 1810 beim Pferderennen auf dem Oktoberfest stattfand.

Von diesem Draisinenrennen erfahren wir hinterher sowohl aus dem „Münchner Tagsblatt“ vom 23. April 1829, als auch aus *„Der Bayer´sche Landbote“* vom 25. April. Wobei der Text im Landboten der gleiche wie im Tagsblatt ist. Allerdings enthält das Tagsblatt noch einen

[3] „Das Straubinger Rad – Quellen zur Geschichte einer der ältesten Bayerischen Laufmaschinen“, Norbert Stellner, in „Jahresbericht 102/2000 – Historischer Verein für Straubing und Umgebung“.

Absatz über einen Draisinenhersteller in München. Die Gewinner-Draisinen sollen demnach großteils vom Herrn Mechanikus Semler verfertigt worden sein. Dessen hölzerne Laufmaschinen würden 25 Gulden und seine eisernen 55 Gulden kosten. Zudem würde er auch Laufmaschinen in München verleihen. Die Stunde koste hierbei 9 Kreuzer und der ganze Tag 48 Kreuzer.

Bei dem Mechanikus Semler handelte es sich um Johann Georg Semler. Dieser wurde in den damaligen Zeitungen in München öfters genannt. In der Allgemeinen Zeitung vom 6. Oktober 1826 hatte Georg Semler eine Preisliste mit den von ihm gefertigten Gegenständen veröffentlicht. Darin finden sich z.B. Pflüge, Sämaschinen, Getreidemühlen usw. Eine Draisine findet sich nicht in der Preisliste. Allerdings gibt uns der königlich-bayerische Polizey-Anzeiger von München vom 1. Oktober 1828 Auskunft über eine anstehende Versteigerung. Wegen Platzmangel und Errichtung einer neuen Fabrik ließ Johann Georg Semler alles mögliche an Gerätschaften versteigern. Darunter war mit der Nummer 7 auch eine *„Dreßine“* für 16 Gulden[4]. Der „Bayerische Volksfreund“ vom 4. November 1828 berichtet uns: *„Mechanikus Semler, der, wie wir bereits schon angezeigt haben, auf seiner Dressine den Lauf von München nach Nymphenburg (für Fußgänger 1 ½ Stunden weit) in 14 Minuten vollendete, und also dem Schnellläufer um 5 Minuten vorgekommen ist, hat dem sichern Vernehmen nach bereits Aufträge erhalten, 30 neue Dressinen zu verfertigen, um ein Wettrennen anzustellen, bei welchem der Erste 20 bayer. Thaler bekommen wird. Hr. Semler soll, wie verlautet, einen größern Vorrath in Bereitschaft halten, um solche zweirädrige Wägen an Liebhaber auf einen Tag vermiethen zu können.“* Es sieht also so aus, als wäre der Initiator des ersten bekannten Radrennens in Deutschland der Mechaniker Johann Georg Semler selbst gewesen. Semler starb 1831[5]. Als 1837 die Hinterlassenschaften der Fabrik Semlers versteigert wurden, befanden sich unter den zahlreichen Gegenständen auch Draisinen[6].
Wobei sich ein solches Gerät wohl nur wohlhabendere Leute leisten konnten oder wollten. 55 Gulden für eine Draisine aus Eisen waren nicht zu verachten.
Eine Draisine[7] besaß in München z.B, der Oberbergrath Joseph Ritter von Baader (1763-1835). Er hatte es direkt bei Drais erworben. Jahrzehnte nach dem Tode Baaders wurde es von einem königlich bayerischen Hofschlosser in Nymphenburg auf Pedalantrieb umgerüstet. Heute befindet es sich ebenfalls im Deutschen Museum in München. Baader war selbst ein begnadeter Ingenieur. Von ihm stammt die Pumpenanlage für die Fontäne des Schlosses in Nymphenburg.

So schnell die Draisine in Mode kam, so schnell wurde sie auch wieder unmodern. 1839 schrieb Karl Gutzkow in seinem „Skizzenbuch“: *„Es ist merkwürdig, dass Herr von Drais vielleicht bis jetzt noch der Einzige ist, der von seiner Draisine Gebrauch gemacht hat.“*
Die wertvolle Erfindung von Drais war schon von Anfang an ein Ziel von Spöttern gewesen. Dies zog sich auch später dahin. In der Regensburger Zeitung vom 28. Mai 1837 hieß es: Anekdoten-Gallerie: Als 1818 die Draisinen erfunden worden, fragte Jemand: *„Was ist denn eigentlich damit gewonnen worden?“ – „Ein Artikel für´s Konversationslexikon“* war die Antwort.
Immerhin finden wir am Freitag, den 13. Mai 1859 im Bayerischen Kurier noch folgende Meldung: *„Eine Tressine (zum Selbstfahren) sehr leicht gehend, bereits neu und gut von Eisen construirt, welche 3 Louisd´or kostete, wird um 15 fl. verkauft.“*

---

[4] Die gleiche Anzeige findet sich auch im „Wochenblatt des landwirthschaftlichen Vereins in Bayern“ vom 23. September 1828.

[5] „Allgemeiner Bayerischer National-Korrespondent“, 4. Juni 1831: (Todesfälle.) In München den 30. May Hr. Joh. Georg Semler, Mechanikus.

[6] Königlich Bayerischer Polizey-Anzeiger von München, 30. Juli 1837, S.631. „Am Montag den 31. Juli ... werden vor dem neuen Thore in der Barerstraße zwischen dem Karolinenplatze und der neuen Pinakothek in dem Hause No. 13 ... Semler´sche Werkzeuge und Maschinen ... Draisinen ... öffentlich versteigert.“

[7] Süddeutsche Zeitung vom 4. November 1993, „Fälschlich genannter Urheber des Radls“.



Der Nachbau einer Draisine des Autors bei einer Probeausfahrt.

https://bernhardweigl-buecher.hpage.com. April 2020