

Die erste Bergfahrt der Fahrradgeschichte

Karl von Drais fährt 1817 von Gernsbach nach Baden-Baden

Walter Metzler

In diesem Jahr feiert das Fahrrad seinen 200. Geburtstag. Schon bald nach der ersten Ausfahrt in Mannheim begab sich Karl von Drais in den Schwarzwald, wo er die Bergtauglichkeit seiner neuen Laufmaschine vorführen wollte. Der Beitrag rekonstruiert die von Drais gewählte Route von Gernsbach nach Baden-Baden. Der aufstrebende Badeort schien dem Freiherrn besonders geeignet, um vor internationalem Publikum für seine Erfindung zu werben.

In diesem Jahr wird vor allem in Baden ausgiebig des Mannes gedacht, der einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zur individuellen Mobilität getan hat: Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, der später nur noch der Bürger Karl Drais sein wollte, erfand vor 200 Jahren den Vorläufer des Fahrrads. Am 12. Juni 1817 unternahm er in Mannheim die erste dokumentierte Fahrt

mit der von ihm konstruierten Laufmaschine. Sie führte von der Innenstadt zum etwa sieben Kilometer entfernten Schwetzingen Re-laishaus, das im heutigen Mannheimer Stadtteil Rheinau stand. Karl von Drais benötigte für den Hin- und Rückweg knapp eine Stunde und erreichte folglich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 15 km/h.

Die Kenntnis dieser Pioniertat verdankt sich ursprünglich einem Bericht, der sechs Wochen später im »Badwochenblatt für die Großherzogliche Stadt Baden« erschien¹. Dieser Bericht, der wohl nicht von der Redaktion verfasst wurde, sondern eher aus der Feder von Drais zu stammen scheint, teilt außerdem mit, dass der Forstmeister »mit der nämlichen Maschine den steilen, zwei Stunden betragenden Gebirgsweg von Gernsbach hierher in ungefähr einer Stunde zurückgelegt« habe. Somit jährt sich auch die erste Bergfahrt der Fahrradgeschichte von Gernsbach nach Baden-Baden zum 200. Mal.

Über die näheren Umstände dieser Bergfahrt, etwa das genaue Datum oder den Streckenverlauf, geben weder der Bericht noch andere Zeugnisse Aufschluss².



Die Laufmaschine mit Fahrer. Kupferstich aus der 1817 veröffentlichten Druckschrift »Die Laufmaschine« von Karl von Drais

Der als Datum der Fahrt häufig genannte 28. Juli ist historisch nicht verbürgt. Zwar ist der Bericht im Badwochenblatt unterschrieben »Baden, am 28. July 1817«. Daraus kann allerdings nicht der Schluss gezogen werden, die Fahrt habe auch an diesem Tag stattgefunden. Einen Terminus post quem bildet Drais' Ankunft in Baden-Baden, die sich auf den Zeitraum zwischen dem 17. und 20. Juli eingrenzen lässt³, einen Terminus ante quem bildet die Veröffentlichung vom 29. Juli. In den dazwischen liegenden Tagen muss die Fahrt stattgefunden haben. Da das Badwochenblatt in der Hauptsaison regelmäßig jeden zweiten Tag erschien, kann man allerdings davon ausgehen, dass ein solch außergewöhnliches Unterfangen dem Publikum in Baden-Baden umgehend zur Kenntnis gebracht wurde.

Ungewissheit herrschte bislang auch über die Route, die Karl von Drais bei seiner Fahrt von Gernsbach nach Baden-Baden einschlug⁴.

Grundsätzlich kommen zwei Strecken in Betracht, die noch heute die gängigen Verbindungen zwischen Gernsbach und Baden-Baden darstellen. Die Badener Straße und Landesstraße 78 über den Pass beim Hotel Nachtigall, durch Müllenbach und Lichtental nach Baden-Baden oder die Kreisstraße 3766/9615 von Gernsbach über Staufenberg, die bei der Wolfsschlucht in die Rotenbachtalstraße einmündet und nach Baden-Baden hinabführt. Der zu überwindende Höhenunterschied ist bei beiden Strecken annähernd gleich und beträgt etwas über 200 Meter (Nachtigall 382 m. ü. NHN; Wolfsschlucht 373 m. ü. NHN). Die Entfernung zwischen den Ortskernen beträgt im ersten Fall elf, im zweiten Fall neun Kilometer.

Beide Varianten wurden in der Literatur schon in Betracht gezogen, ohne dass eine ausführliche Erörterung erfolgt wäre. So vermutete Hermann Ebeling, Drais habe die kür-

zeste Verbindung über Staufenberg gewählt, während Hans-Erhard Lessing von der Route über Müllenbach und Lichtental ausging⁵.

Zwei Aspekte können etwas zur Beurteilung, welche der beiden Varianten plausibler ist, beitragen: historische Zeit- respektive Entfernungsangaben sowie Existenz und Zustand einer mit der Laufmaschine zu befahrenden Straße.

Im Badwochenblatt wird die Entfernung zwischen Baden-Baden und Gernsbach mit zwei Wegstunden angegeben. Zwei badische Wegstunden entsprechen einer badischen Meile zu knapp neun Kilometern. In zeitgenössischen Reiseführern werden häufig Ausflugsziele in der Umgebung Baden-Badens beschrieben. Dabei erfolgt meist eine Entfernungsangabe ab Baden-Baden. Stets wird der Weg über die Wolfsschlucht mit 1,75 bis 2 Stunden, der über Lichtental mit 2,25 bis 2,5 Stunden veranschlagt⁶, was ziemlich exakt den modernen Kilometerangaben entspricht. Die Entfernungsangaben scheinen somit eher für die Strecke über die Wolfsschlucht zu sprechen.

Was den Einsatz der etwa 22 Kilogramm schweren Laufmaschine betrifft, so stellte diese gewisse Anforderungen an den zu befahrenden Untergrund. Die Jungfernfahrt in Mannheim hatte auf einer der besten Straßen des Landes stattgefunden. Die Straße zwischen Mannheim und Schwetzingen war hervorragend ausgebaut und wurde schon Ende des 18. Jahrhunderts in einem Werk über Straßenbau mit der Via Appia bei Rom verglichen⁷. Die Laufmaschine konnte sinnvoll nur auf ausgebauten Landstraßen, den Fußwegen der Landstraßen oder auf den gepflegten Wegen in Parkanlagen genutzt werden. Diese Chausseen oder Kunststraßen waren ingenieurmäßig geplant und gebaut, besaßen einen Fahrdamm und Entwässerungsgrä-



Umgebungsplan von Baden-Baden, aus: Aloys Schreiber, Baaden in der Marggrafschaft mit seinen Bädern und Umgebungen (Karlsruhe 1805). Rot markiert ist die Route, die Karl von Drais von Gernsbach nach Baden-Baden eingeschlagen hat.

ben, waren aber trotzdem nicht mit heutigen Straßen zu vergleichen. Der Straßenunterbau bestand oft aus Kies oder gebrochenem Gestein, darüber wurde ein Gemisch aus Lehm, Sand oder Kies aufgebracht, das durch Feststampfen verdichtet wurde. Das Befahren mit Kutschen und Fuhrwerken führte dazu, dass sich stets Geleise – heute würde man von Spurrillen reden – bildeten, die immer wieder ausgebessert werden mussten. Das Vorhandensein einer derart ausgebauten Landstraße war also eine Voraussetzung dafür, um von Gernsbach nach Baden-Baden »über den Berg« zu fahren.

Die heutige Landesstraße 78 über die Nachtigall nach Gernsbach und ihr Abzweig nach Schloss Eberstein verdanken ihre Entstehung in erster Linie dem Tourismus. Im aufstrebenden Weltbad wurden Ausflüge ins Murgtal und nach Schloss Eberstein immer beliebter. Friedrich Weinbrenner hatte das Schloss seit 1802 restauriert und umgebaut und Großherzog Leopold hatte es 1829 erworben. Der wachsende Zustrom der Touristen machte eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Daher ordnete die Regierung in Karlsruhe 1834 den Bau einer Straße durch das Müllenthal nach Schloss Eberstein so-



Die alte Landstraße von Gernsbach nach Baden-Baden hat sich teils als Waldweg erhalten. Im Hintergrund ist der Merkur zu sehen
(© Walter Metzler)

wie eine Abzweigung vom Müllensbild nach Gernsbach an. Im Jahr 1837 wurden die Arbeiten abgeschlossen und die neue Straße in den Staatsstraßenverband aufgenommen⁸. Von da an bildete sie die wichtigste Verbindung ins Murgtal.

Die Fahrt des Fahrradpioniers Karl von Drais fand bereits zwanzig Jahre vor dem Bau der Straße statt, so dass diese Route nicht in Betracht kommen konnte. Es gab zwar Waldwege und Pfade von Lichtental ins Murgtal, aber auf diesen wäre von Drais mit seiner Laufmaschine nicht weit gekommen. Wirklich erschlossen war dieser Übergang ins Murgtal noch nicht, und das »Handbuch für Reisende am Rhein« warnt 1816 eindringlich, dass sich »der Fremde schwerlich ohne einen Führer durch das Gebirg finden mag«⁹.

Es bleibt als einzige Alternative für die Fahrt mit der Draisine der jahrhundertlang genutzte Weg über die Wolfsschlucht, der im 18. Jahrhundert mehrfach verbessert worden war. 1773–1775 hatte man eine Um-

gehung des Ortes Staufenberg veranlasst, um den steilsten Abschnitt zu vermeiden, und die Straße zudem verbreitert¹⁰. Diese Straße wird von Johann Ludwig Klüber zu Beginn des 19. Jahrhunderts explizit als »Gernsbacher Kunststraße« und noch 1835 von Wilhelm von Chézy als »Chaussee« bezeichnet¹¹. Erst nach dem Bau der neuen Straße über Müllensbach ist von »der alten Straße nach Gernsbach« die Rede¹². Beginnend beim Gernsbacher Tor in Baden-Baden führte sie an Spitalkirche und altem Friedhof vorbei, der weitere Verlauf entsprach auf Baden-

Badener Gemarkung etwa dem der heutigen Rotenbachtalstraße. Von der Abzweigung auf Höhe der Wolfsschlucht an folgte die Landstraße im Wesentlichen der heutigen Kreisstraße bis zur Bushaltestelle Gernsbach/Staufenberg Neuhaus. Dort machte die Chaussee einen Bogen nach Osten und verlief auf dem schmalen Bergrücken nördlich von Staufenberg etwas über zwei Kilometer in östlicher Richtung bis zum Gewann Galgeneck, um dort in den Selbacher Weg einzumünden und diesen hinab nach Gernsbach zu führen. Diese alte Straßentrasse hat sich auf ihrer ganzen Länge als Waldweg erhalten. Auf ihr muss Karl von Drais mit seiner Laufmaschine den Weg von Gernsbach nach Baden-Baden bewältigt haben, wo ihn in Gernsbach zu Beginn ein beträchtlicher Anstieg und ab der Wolfsschlucht eine ordentliche Gefällestrecke in Richtung Baden-Baden erwarteten.

Hätte von Drais die Strecke in exakt einer Stunde zurückgelegt, dann hätte seine Durchschnittsgeschwindigkeit etwa 9 km/h betra-

gen, was unter den örtlichen Gegebenheiten recht hoch anmutet. Die Zeitangabe im Bericht des Badwochenblatts »ungefähr eine Stunde« könnte aber darauf hindeuten, dass die Fahrt doch etwas länger gedauert hat und die Durchschnittsgeschwindigkeit dementsprechend etwas geringer war. Selbst wenn von Drais sein Fahrzeug in Gernsbach den steilen Selbacher Weg hinaufgeschoben haben und erst auf dem Berg Rücken aufgestiegen sein sollte, war die Fahrt immer noch ein ambitioniertes Unternehmen. Sie scheint aber für einen

32-jährigen trainierten Mann machbar gewesen zu sein, zumal von Drais selbst bestätigt, ein wenig geübt zu haben¹³.

Man kann davon ausgehen, dass Karl von Drais gute Gründe hatte, seine Bergfahrt ausgerechnet von Gernsbach nach Baden-Baden zu unternehmen. Dort konnte er mitten in der Saison dem im Badeort zahlreich vorhandenen internationalen Publikum seine Laufmaschine vorführen und Marketing in eigener Sache betreiben. Auch im folgenden Jahr bewarb der Erfinder seine Laufmaschine in Baden-Baden. Im Sommer 1818 demonstrierte er der Öffentlichkeit seine Fertigkeit im Umgang mit der Draisine in der Kastanienallee vor dem Promenadehaus¹⁴. Dabei gelang es ihm mit Anlauf etwa 170 Meter auf seiner Laufmaschine zu balancieren, ohne einen Fuß auf den Boden setzen zu müssen.

Es gab Skeptiker wie den Diplomaten Karl August Varnhagen von Ense, der 1817 und 1818 den Sommer in Baden-Baden zubrachte und möglicherweise Augenzeuge der Vorfüh-



Karl Urban Keller, Die Promenade, 1814. Hier führte Karl von Drais seine Laufmaschine vor. Im Hintergrund das 1765/66 erbaute Promenadehaus. (alle Bilder © Stadtmuseum/-archiv Baden-Baden)

rungen war. Für ihn war die Draisine »ein Rädergestell, auf dem man zugleich saß und lief, ein zweckloses lächerliches Ding«¹⁵. Es gab aber anscheinend auch einige Interessenten und Nachahmer unter den Badegästen, denen diese Art der Fortbewegung »auf den vorzüglich guten Straßen und schönen Promenaden in Badens nächsten Umgebungen« viel Vergnügen bereitet haben soll¹⁶.

Anmerkungen

- 1 Badwochenblatt für die Großherzogliche Stadt Baden vom 29. Juli 1817, S. 188–189.
- 2 In einem Brief vom 17.3.1818 an Großherzog Karl August von Sachsen-Weimar-Eisenach, der eine Laufmaschine bestellt hatte, schildert Drais seine Bergfahrt auch nur summarisch. Vgl. dazu Hans-Erhard Lessing: Karl Drais. Zwei Räder statt vier Hufe (Karlsruhe 2010) S. 74.
- 3 Badwochenblatt für die Großherzogliche Stadt Baden vom 20. Juli 1817, S. 148, wo verzeichnet ist, dass »Hr. Forstmeister von Drais aus Offenburg« bei Küfermeister Falk Quartier bezogen hat.

- 4 Vgl. dazu Walter Metzler, Welche Route nahm Karl Drais vor 200 Jahren? In: Badisches Tagblatt vom 8.4.2017.
- 5 Hermann Ebeling: Der Freiherr von Drais. Das tragische Leben des »verrückten Barons«. Ein Erfinderschicksal im Biedermeier (Karlsruhe 1985) S. 67 f. – Hans-Erhard Lessing: Automobilität. Karl Drais und die unglaublichen Anfänge (Leipzig 2003) S. 144–145.
- 6 Etwa K.F.V. Jägerschmid: Baden und der untere Schwarzwald im Großherzogthum Baden mit seinen Thälern und Gesundbrunnen (Karlsruhe 1846) S. 380.
- 7 Christian Friedrich von Lüder: Vollständiger Innbegriff aller bey dem Strassenbau vorkommenden Fällen samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg-Gesetze (Frankfurt a. M. 1779) S. 136: »Indessen dienet zur Nachricht, daß ein Weegmacher schon dermal prächtige und blos nützliche ohne Pracht angelegte Chaussées darin antreffen kann: denn die von Mannheim bis Schwetzingen giebt an Schönheit, Pracht und Güte der appischen Straße bey Rom wenig oder nichts nach«.
- 8 Franz Josef Baer: Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden (Berlin 1878) S. 326 f.
- 9 Aloys Schreiber: Handbuch für Reisende am Rhein von Schafhausen bis Holland in die schönsten anliegenden Gegenden und in die dortigen Heilquellen (Heidelberg 1816) S. 20.
- 10 Baer (Anm. 8) S. 326.
- 11 Johann Ludwig Klüber: Beschreibung von Baden bei Rastatt und seiner Umgebung. Zweiter Teil (Tübingen 1810) S. 44. – Wilhelm von Chézy: Rundgemälde von Baden-Baden, seinen nähern und fernern Umgebungen (Karlsruhe 1835) S. 159.
- 12 Beispielsweise Jägerschmid (Anm. 6) S. 103. – Eugen Huhn: Baden, das Murgthal, Renchthal, Wildbad und Umgebungen (Baden-Baden 1852) S. 171: »Über den Bergrücken nördlich vom Dorfe [Staufenberg] führt die alte Straße am Wirthshause Neuhaus (1200 Fuß hoch) nach Baden; sie ist aber nicht gut unterhalten, obschon sie durch einen schattigen Wald zieht und sehr angenehm, besonders für Fußgänger ist; auch ist sie viel näher.«
- 13 Lessing (Anm. 2) S. 74: »... da ich nach weniger Übung den steilen Gebirgsweg von Gernsbach nach Baden ungefähr in der Staffettenschnelle zurückgelegt habe.«
- 14 Das Promenadehaus nahm die Stelle des heutigen linken Kurhausflügels ein und wurde beim Kurhausumbau 1912–1917 vollständig abgebrochen. Die Lokalisierung auf dem hinteren Marktplatz bei Lessing (Anm. 5) S. 272 f. beruht auf einem Irrtum. Lessing hält die alte Trinkhalle für das Promenadehaus.
- 15 Karl August Varnhagen von Ense: Denkwürdigkeiten des eignen Lebens, Bd. 3. Herausgegeben von Konrad Feilchenfeldt (Frankfurt am Main 1987) S. 487.
- 16 Badwochenblatt für die Großherzogliche Stadt Baden vom 12. August 1818, S. 246.



Anschrift des Autors:
Walter Metzler M.A.
Balzenbergstraße 8
76530 Baden-Baden