



Der geschützte Plagiator–
WOLLENSCHLAEGER Laufmaschine No. 3 1818

Man kann nicht über Laufmaschinen sprechen, ohne dabei einen Namen zu nennen: Carl Friedrich Christian Ludwig Freiherr von Drais zu Sauerbrunn (der später auf seinen Adelstitel verzichtete). Der Forstmeister aus Baden war ein rastloser Erfinder. Neben dem Laufrad entwickelte er unter anderem ein „Schnell-schreibclavier“ (einen Vorgänger der Schreibmaschine), eine Art Morsealphabet und viele andere mehr oder weniger nützliche Dinge. Eines hatten diese alle gemeinsam: Sie verhalfen ihm nicht zu Ruhm und Reichtum. Das lag weniger an seinen Erfindungen, sondern vielmehr an seinem Umfeld. Obwohl seine Ideen meist - von anderen übernommen - weite Verbreitung fanden, konnte er selbst kein Kapital daraus schöpfen und verstarb im Jahr 1851 nach längerem Auslandsaufenthalt.

Schon 1813 hatte er begonnen, mit "selbstbewegenden Fahrzeugen" mit drei und vier Rädern zu experimentieren. Der miserable Zustand der damaligen Straßen erforderte allerdings einen derartigen Kraftaufwand, dass diese mehrspurigen Konstruktion im praktischen Gebrauch versagten. Erfolgversprechender war ein einspuriges Gefährt, das Carl Drais 1817 entwickelte, und „Schnell-Laufmaschine“ nannte. Über den Rädern war ein hölzernes Brett montiert, an dem ein Sitz befestigt

war. Darauf saß der Pilot, der sich vom Boden mit den Füßen abstieß, um sein Vehikel in Bewegung zu bringen. Mit dem Oberkörper lehnte er sich an ein „Balancierbrett“ und in den Händen hielt er die auf die Vorderräder wirkende Lenkstange. Aus dem plumpen Brett über zwei Rädern entwickelte Drais schnell ein perfektes Transportmittel. Bereits 1818 waren seine nach ihm „Draisinen“ genannten Laufmaschinen mit verstellbarem Sattel, Seilzugbremse und Gepäckträger ausgerüstet. Wer so ein Gefährt bewegte, war allerdings kein Läufer, sondern nach der damaligen Diktion ein „Draisinen-Reiter“ – schließlich sass er ja im Sattel.

Um seine Erfindung der Öffentlichkeit bekannt zu machen, veranstaltete Drais werbewirksame Aktionen. So führte er seine Laufmaschine nicht nur in seiner näheren Heimat vor, sondern kam bis nach Paris, wo er auch Patentrechte erwerben und einen Lizenznehmer finden konnte. Wegen eines Nebenerwerbsverbots für Beamte konnte er selbst keine Aufträge annehmen, sondern vergab die an Wagner und Kutschbauer und verlangte von denen Lizenzgebühren, bestätigte deren Erhalt in Form einer Silberplakette (sein Familienwappen), die an der Maschine angebracht werden musste.



Weil der Schutz geistigen Eigentums in Europa nur in Frankreich möglich war, tat Drais sich schwer, seine Erfindung zu schützen. Im Bundesland seines damaligen Wohnorts Baden hatte er ein Erfindungs-Patent erwirken können, in anderen Regionen wurden seine diesbezüglichen Anträge aber abgeschmettert. wie zB in Frankfurt am Main. Der Grund: dort gab es bereits einen Laufrad-Hersteller, den „Mechanikus“ Emrich Wollenschlaeger, dessen Draisinen ziemlich schamlose Kopien waren, wenngleich er sie teilweise weiterentwickelt, mit seinen Worten „verbessert“ hatte. In der Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung bot er nicht weniger als fünf verschiedene Modelle an. Eine für Knaben, eine mit verstellbarem Sitz und ein einfacheres Modell ohne, ein dreirädrige zum Transport von Waren, für deren Unterbingung er eine Kiste als Zubehör anbot, und eine weitere, auf der sich ein zusätzlicher Sitz befestigen ließ, um einen Passagier zu befördern.

Mehr ist über Wollenschlaeger nicht bekannt, sein Name taucht in der Fahrradgeschichte nach 1818 nie mehr auf. Überlebt haben aber zwei seiner Maschinen: ein Modell No. 4, dreirädrig mit Gepäckauflage, und ein Modell No. 3, „zweirädrig mit geschweißter Langwied, wo man den Sitz zu jeder Größe richten kann“. „In 15 Minuten eine Stunde Weg“ sollte man damit zurücklegen können, was optimistischen 25 Kmh entspräche. Beide Maschinen gehörten zu den Highlights des Oldtimermuseums Altmünster, hier im Bild sehen wir das einspurige Modell No. 3. Unterschiede zu

den Drais'schen Laufrädern bestehen im Fehlen einer Bremse (sehr geschickt hatte der Freiherr sie bei seiner Patentzeichnung hinter den Beinen des Reiters versteckt) und der verschiedenen Bauweise der Laufräder. Bestehen die Felgen bei Draus aus mehreren gebogenen Einzelsegmenten, so hat Wollenschäger vier Schichten dünner Latten verleimt, die über Wasserdampf gebogen vom Eisenreif und sechs Speichen in kreisförmiger Form gehalten werden.

Die Laufmaschine ist in absolutem Originalzustand erhalten, wenn auch durch jahrzentelange feuchte Lagerung in einem Depot die Langwied etwas außer Form geraten ist, das Vorderrad somit nicht mehr in der Spur läuft. Aber das Sitzleder ebenso wie sämtliche Schrauben, Muttern Spindeln usw sind aus dem Jahr 1818, und sogar die schwarzen Zierlinien sind noch erhalten!

Die Zeit der Draisinen währte allerdings nicht lange. Ihre Benützung wurde vielerorts untersagt, technische Innovationen folgten deshalb nicht mehr (Drais selbst ging als Vermessungsbeamter nach Brasilien), und sogar der englische Botendienst stellte die Draisinen wieder in den Stall: angeblich wegen zu hohen Schuhsohlenverschleißes der Benützer? Unwahrscheinlich, wo doch ein englischer Schuster extra festes Schuhwerk mit genagelter Sohle für die Draisinenreiter entworfen hat, quasi Hufeisen für Fußgänger ...

[1819] Welche verbesserten, leichteren und doch dauers
haften Draisinen oder Laufmaschinen.

Es kostet:	fl. —
1) Eine zweirädrige kleine Laufmaschine für Knaben von 12 bis 18 Jahren	16. —
Eine Kiste dazu	3. —
Das Gewicht der Maschine ist 18 Pfund.	
2) Eine zweirädrige große Laufmaschine mit gerader Langwied, wo der Sitz unveränderlich ist	44. —
Eine Kiste dazu	5. —
Das Gewicht ist 28 Pf.	
3) Eine zweirädrige mit geschweiffter Langwied, wo man den Sitz zu jeder Größe richten kann	50. —
Eine Kiste dazu	5. —
Das Gewicht ist 32 Pf.	
4) Eine dreirädrige mit geschweiffter Langwied, wo man den Sitz zu jeder Größe richten kann	66. —
Eine Kiste dazu	6. —
Das Gewicht ist 50 Pf.	
5) Ein Stücklein mit Fußschmelz zum Aufschneiden auf die Leiste, um noch eine Person mitzunehmen, wel- che aber rückwärts sitzt	22. —
Eine Kiste dazu	3. —

Die Geschwindigkeit auf einer zweirädrigen auf guten We-
gen ist in 15 Minuten eine Stunde, mit einer dreirädrigen in
25 Minuten eine Stunde. Die Maschinen No. 3 und 4 gehen
gegen ziemlich steilen Bergen in 12 Minuten $\frac{1}{2}$ Stunde, ohne
sich anzustrengen.

Jede Maschine ist mit gebogenen Nadeln, alles gut solide
gearbeitet, sauber angefräsen, und mit einem Vorrathskasten
der nöthigsten Sachen versehen.

Emrich Wollenschlaeger,
Mechanikus in Frankfurt am Main.







