

Ein Mann für alle Velos

Wahl-Koblenzer Hans-Erhard Lessing beschäftigt sich
seit vier Jahrzehnten mit der Geschichte des Fahrrads

Wer Hans-Erhard Lessing an diesem verregneten Dezembertag dabei beobachtet, wie er in Anzug und Krawatte im Café sitzt, wie er die Tasse überlegt an den Mund führt und dann behutsam zurück gen Tisch gleiten lässt, der könnte den Eindruck gewinnen, der Mann sei ein Bonvivant. Doch dieses Bild ist nicht mehr als eine Momentaufnahme. Der 80-Jährige, der von sich selbst sagt, er sei in Koblenz schlecht integriert, ist in der Tat nur selten in der Stadt unterwegs. In den vergangenen Jahren widmete Lessing – zwei Meter groß, graues Haar, ruhige Stimme, ausgestattet mit einem subtilen Sinn für Humor – den Großteil seiner Zeit der Arbeit an seinen Büchern, schrieb, recherchierte, suchte Bilder. „Seit Kurzem“, sagt er, „befinde ich mich allerdings in einer Art Übergangsphase. Ich überlege, ob ich mich weiterhin mit dem Fahrrad beschäftige oder doch mehr in die lokale Technikgeschichte gehe.“ Es ist einer der wenigen Sätze, bei denen Lessing nachdenklich, ja geradezu unsicher wirkt, und der nächste folgt sogleich: „Die Auseinandersetzung mit der Historie des Zweirads war lange Zeit mein Lebensschwerpunkt, aber ich will etwas kürzertreten.“ Klingt ein bisschen wie die letzten Worte einer Abschiedsrede, wäre da nicht der Ausdruck in Lessings Augen, der so gar nicht zu dem Gesagten passen will.

Wenn er zweifelt, wirkt er authentisch, keine Frage, den wahren Kern seiner Persönlichkeit glaubt man jedoch vielmehr dann zu erfassen, wenn er mit einem breiten Grinsen über Anekdoten aus der Welt des Velos spricht. Darüber beispielsweise, dass Franzosen und Deutsche bis heute einen erbitterten Deutungskrieg führen, wer das Fahrrad denn nun erfunden hat. Oder über eine Zeichnung Leonardo da Vincis, eine vermeintliche Abbildung der ersten Version des Drahtesels, die Lessing selbst in der Folge als Fälschung identifizierte – zum tiefen Verdruss der Italiener.

Erst der Frust, dann das Fahrrad

Dabei nahm die Vita des Wahl-Koblenzers zunächst eine ganz andere Richtung – Fahrräder kamen darin lange Zeit gar nicht vor. Geboren wurde Lessing am 26. Februar 1938 in Schwäbisch Gmünd. Als er zwölf Jahre alt war, zog die Familie ins 50 Kilometer entfernte Stuttgart. Der Vater, ein Lehrer, hatte dort die Leitung einer Gewerbeschule übernommen. In der baden-württembergischen Landeshauptstadt besuchte Lessing zunächst das Gymnasium, später dann die Uni, wo er nach einem abgebrochenen Ingenieurs- ein Physikstudium aufnahm und abschloss. 1965 trat er an der Technischen Universität Berlin eine Stelle als Assistent am Institut für physikalische Chemie an und promovierte, ehe es ihn 1971 ins US-amerikanische San Jose zog. Im Silicon Valley forschte Lessing in der Folge für IBM an den Grundlagen der Lasertechnik und entwickelte die Idee eines eigenen Projekts. Ein Jahr später kehrte er nach Deutschland zurück, leitete an der Uni Ulm bis 1985 eine eigene Forschungsgruppe, brachte ein Laserhandbuch heraus und habilitierte. Doch bereits in dieser Zeit, sagt Lessing, habe er gemerkt, dass es für ihn in der Physik keine Perspektive gebe. „Ich hatte stets Professuren auf Zeit, die zwar immer wieder verlängert wurden, aber mir war klar, dass das auf Dauer so nicht weitergeht.“ In diese Phase der „Neuorientierung“, wie der 80-Jährige es selbst nennt, fällt der Ursprung seines Interesses für das Fahrrad.

„Ich war damals hochfrustriert, hatte außerdem zu niedrigen Blutdruck, weil die gesamte Situation mich auch körperlich belastet hat“, gibt Lessing einen kurzen Abriss der Umstände, die ihn

schließlich direkt zu seiner heutigen Leidenschaft führten. „Vor diesem Hintergrund habe ich mir dann ein Fahrrad gekauft, und meine Frau war so nett, mit mir morgens immer eine halbstündige Tour zu machen.“ Doch der Besitz allein weckte noch kein Verlangen. Es war vielmehr die Tatsache, dass der Drahtesel Lessing zu klein war und sich auch nicht auf seine stattliche Größe anpassen ließ. „Ich bestrafe mich für einen solchen Fehlkauf meist mit einer intensiven Marktforschung, und genau so war es auch in diesem Fall“, blickt der Wahl-Koblenzer zurück – und bricht noch im Erzählen in einen seiner unnachahmlichen, stoßartigen Lachanfänge aus. Dabei sei er auf zahlreiche amerikanische Fachzeitschriften gestoßen und habe festgestellt, dass es etwas Vergleichbares in Deutschland nicht gab. „Mich hat das geärgert, und gleichzeitig war mir klar, dass ich an diesem Zustand etwas ändern muss. Da kam eben der Akademiker in mir zum Vorschein.“

Noch im selben Jahr (1978) mündet Lessings Ambition in seinem ersten Werk „Das rororo Fahrradbuch“, das bis 1983 bereits eine Auflage von 128 000 Exemplaren erreichte. Ein bemerkenswerter Erfolg, der jedoch gleichbedeutend war mit dem Karriereende als Physiker. „Ich wusste, dass ich durch die Veröffentlichung vogelfrei war und mich danach erst gar nicht mehr bewerben musste. Die Kollegen haben mir gesagt: Das Buch ist toll, aber es gibt keinen Fahrradlehrstuhl.“ Dennoch sollte es bis 1985 dauern, ehe Lessing die Idee der Perspektivlosigkeit in Handeln umsetzte. Er entschied sich für ein Beamten-dasein in Mannheim, wo er beim Aufbau des heutigen Technikmuseums mitwirkte. Als seine Rettung bezeichnet Lessing den Berufswechsel in der Nachbetrachtung, „weil die damals genau so jemanden wie mich gesucht haben“.

Als Zuständiger für den Bereich Verkehr sei das Fahrrad sozusagen seine „Dienstaufgabe“ gewesen – und nebenbei „die beste Entschuldigung dafür, dass ich mich ununterbrochen mit diesem Thema beschäftige“. Und das selbstverständlich auch privat: In die Mannheimer Zeit fällt unter anderem die von Lessing initiierte Neuauflage mehrerer historischer Fahrradbücher. „Die waren bei Verlegern und Bibliothekaren lange Zeit verhasst. Denn durch die Erfindung des Velos, auf dem die Menschen viel Zeit verbrachten, die wiederum für Bücher fehlte, ging die Zahl der Leser Ende des 19. Jahrhunderts stark zurück“, erklärt Lessing und fügt an: „Durch den Reprint dieser Werke sind viele Menschen in Deutschland wieder auf das Thema aufmerksam geworden. Das hatte eine gewisse Sogwirkung.“

Es braucht nicht viel mehr als diese beiden Sätze, um ein Strahlen in Lessings Augen, Begeisterung in seiner Stimme hervorzurufen. Zwar verblasst sie kurz, als er der Vollständigkeit halber vom Ende seiner beruflichen Laufbahn berichtet. Davon, dass er noch vor der Eröffnung des Technikmuseums an das Zentrum für Kunst- und Medientechnologie (ZKM) in Karlsruhe weiterzog, dass er sich dort 2003 kurz vor dem offiziellen Stichtag in den Ruhestand verabschiedete. Doch schon bei der Begründung – „Ich habe gemerkt, dass ich jetzt endlich meine Bücher schreiben muss“ – kehrt der Esprit zurück und verweilt auch als Lessing einen Abstecher in die Welt der Technik, seine zweitliebste Paradedisziplin, unternimmt. Dort, sagt er, gebe es keine Schreiber, die die Geschichte des Fachs dokumentiert hätten, und dementsprechend fehlte heute auch größtenteils das öffentliche Interesse an dessen Errungenschaften. Das sei gerade in Deutschland ein Problem, wo viele die Meinung verträten: „Wer da arbeitet, verdient ja schon sein Geld, das reicht. Und wenn er fertig ist, kann er in die Grube hüpfen.“

Es würde ein flammendes Plädoyer für den Berufszweig, das spürt man deutlich, doch das Stichwort Koblenz, wo unter anderem „Bicycle Design“ und sein aktuelles Werk „Das Fahrrad – Eine Kulturgeschichte“ entstanden, bremst Lessing aus. Bei diesem Thema wirkt der 80-Jährige plötzlich ungewohnt zögerlich. Die Rekonstruktion des neuen Lebensabschnitts an Rhein und

Mosel, der Jahre als hauptberuflicher Schriftsteller bringen den großen Mann zum Nachdenken. Und es scheint, als trete die innere Zerrissenheit, die Divergenz zwischen Vergangenheit und Zukunft mit jedem Schritt in die Gegenwart offensichtlicher zutage. Wenn Lessing über den Umzug spricht, reiben die großen Hände, zuvor noch ruhig auf den Tisch gebettet, plötzlich nervös aneinander.

„Dass wir in Koblenz wohnen, verdanken wir der rheinland-pfälzischen Schulpolitik“, blickt der 80-Jährige zurück. Seine Tochter habe 2009 eine Stelle als Lehrerin in Mülheim-Kärlich angetreten. Er und seine Frau seien hinterhergezogen, um näher bei der Familie zu sein. Doch auch in der neuen Heimat investierte er den Großteil seiner Zeit in die Bücher. „Früher bin ich morgens zunächst auf den Ergometer, habe dann vier Stunden geschrieben und nachmittags recherchiert“, berichtet Lessing von seinen Routinen, die er seiner Frau zuliebe allerdings bereits gelockert hat: „Mittlerweile mache ich um 12 Uhr Siesta“, spricht's, lächelt und erweckt doch den Eindruck, als vermisse es – zumindest ein bisschen – die alten Zeiten.

Mehr schreiben, weniger Physik?

„Ich habe in Koblenz aber auch immer viel mit meinen Enkeln unternommen, allerdings werden die nun so langsam flügge.“ Ein weiterer Anlass zur Neuorientierung. Ob er mit ihnen auch Fahrrad gefahren sei? „Ich habe es noch mal versucht. Wir waren in einer Tiefgarage und wollten sehen, wer eleganter absteigen kann. Dabei bin ich dann in die geparkten Autos gefallen.“ An dieser Stelle zeigt sich das charakteristische Lachen noch einmal in vollem Ausmaß. „Ich bin seitdem nicht mehr gefahren und kann es aufgrund der Neuropathie (Erkrankung des Nervensystems, Anm. d. Red.) in meinen Füßen auch nicht mehr.“ Doch schon damals, nach dem Kauf seines ersten Velos, sei er schnell zum Theoretiker geworden. „Sportlich war bei mir nie viel drin, ab und zu mal eine Fahrradtour“, erklärt er, amüsiert sich weiterhin prächtig, um dann noch einmal ernst zu werden.

„Vielleicht hätte ich von Anfang an schreiben sollen, doch schon mein Vater hatte ein Faible für Physik, und das hat er eben auf mich übertragen.“ Er sei in seinem Leben nicht exakt, nicht konsequent genug gewesen, sagt Lessing. „Das hat mir beruflich wahrscheinlich auch das Genick gebrochen. Wenn man sich immer querlegt, muss man irgendwann auch mal die Gratifikation dafür bekommen.“ Doch der Erfolg als Schriftsteller und Fahrradexperte entschädigte für vieles. Seine größte Errungenschaft sei in dieser Hinsicht die Biografie über den Erfinder der Laufmaschine und damit des Urfahrrads, Karl Drais, gewesen, den lange Zeit verrufenen „MINT-Jüngling“, wie Lessing ihn nennt, den er durch sein Werk habe weitestgehend rehabilitieren können.

Doch das ist die Vergangenheit. Was indes die Zukunft bringt, weiß Lessing noch nicht. Wenn er bald mehr Zeit habe, könne er sich vielleicht noch mal im Klavierspielen versuchen, sagt er nachdenklich. „Das habe ich früher öfter gemacht.“ So richtig überzeugend klingt das nicht und somit drängt sich zum Schluss dann doch noch einmal die Frage auf, ob er dem Fahrrad denn nun wirklich den Rücken zukehren will. Lessing überlegt eine Weile, antwortet dann mit weicher Stimme: „Wahrscheinlich nicht.“ Und zum ersten Mal wirkt seine Ernsthaftigkeit charakteristischer als jedes Lachen.

Stefan Schalles, Rhein-Zeitung, 15. Dezember 2018