

die erfindungsstrittigen Pedale am Zweirad, der Meister aber nahm auf die von ihm «Vélocipède» genannte Maschine ein Patent, legte sich auf die Fabrikation im grossen und leitete bereits im Jahre 1865 eine Fabrik mit 500 Arbeitern.

Ihm bleibt aber immer noch das grosse Verdienst, den Kurbelantrieb in praktisch nutzbarer Weise durchgeführt und die ganze Maschine ihrem Zweck entsprechender gestaltet zu haben, vor allem aber hatte er das Glück, seine Erfindung in der ganzen Welt anerkannt zu sehen, nachdem dieselbe bei der Pariser Weltausstellung Sensation erregt hatte. Hiermit war siegreich die Bahn gebrochen, nun war die Entwicklung des auf einem neuen lokomotorischen Prinzip basierenden Vehikels wohl zeitweise zu verlangsamen, im grossen und ganzen jedoch nicht mehr zu hemmen, da letzteres bereits eine Form erreicht hatte, welche es für mittlere Entfernungen zu einem nicht zu verachtenden individuellen Beförderungsmittel machte, wenn es auch noch weit entfernt war, seine höchste denkbare Leistungsfähigkeit erreicht zu haben.

Allerdings sollte, trotz der grossartigen Aussichten, auch Michaux dem gewöhnlichen Schicksal der grossen Erfinder nicht entgehen. Verfehlte Spekulationen und der Krieg von 1870/71, welcher für Frankreich auch einen Stillstand in der Fabrikation des Michaux'schen Velocipeds herbeiführten, untergruben seine Verhältnisse und in Armut und Wahnsinn endete er im Bicêtre.

Seine dankbaren Landsleute setzten ihm und seinem Sohne Pierre im Jahre 1894, gewiss nicht mit Unrecht, ein schönes Denkmal in seiner Vaterstadt Bar-le-Duc, denn, wenn ihm auch, wie wir gesehen haben, nicht die Priorität der Pedalkurbeln gehört, so ist doch auch er ihr selbständiger Erfinder, jedenfalls war er es, welcher das in der Fahrmaschine von Drais verborgene Prinzip in seiner ganzen Bedeutung erkannte und ihm durch hohe Vervollkommnung und thatkräftige Verbreitung die Wege der Zukunft ebnete.

Selbstredend waren auch die «Vélocipède» Michaux' keineswegs vollkommen, vielmehr litten sie noch an sehr beeinträchtigenden Mängeln:

Da war zuerst die schwerfällige Holzkonstruktion, welche der Maschine immerhin ein Gewicht von ca. 40 Kilo verlieh, da war der eisenbeschlagene



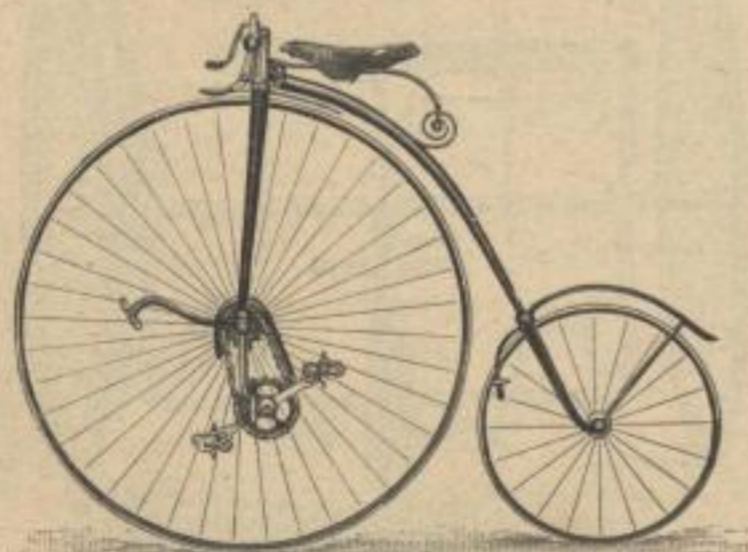
Hochrad, circa 1885, «System Rational».

Holzreifen, welcher nur zu getreulich jede Unebenheit des Weges in kontinuierlichen Erschütterungen an Maschine und Fahrer zurückgab, so dass es sehr berechtigt war, wenn die Engländer dem Michaux-Rade den verständlichen Namen Boneshaker, d. i. Knochenrüttler beilegte. Das allerschlimmste aber bestund darin, dass die niedrigen Räder von circa Meterhöhe mit ihrer Umdrehung nur einen recht winzigen Raum durchmassen, der in gar keinem Verhältnis stand zu dem von dem Fahrer verlangten ungemein schnellen und schwierigen Treten.

Es konnte nicht fehlen, dass, nachdem nun einmal das «Vélocipède» in die Erscheinung getreten war, die ihm noch anhaftenden Mängel sehr bald erkannt wurden, was zahlreiche Versuche zu ihrer Beseitigung zur Folge hatte.

In der That folgte darauf eine Verbesserung auf die andere und vor allem war es die hoch bedeutsame Bereifung der Räder, durch welche bereits um 1865 versucht wurde, den Erschütterungen durch eine Umhüllung der Radfelgen mit dem elastischen Gummi abzuwehren. Dieser Schritt sollte in allmählicher Entwicklung für die Vervollkommnung des Fahrrades von grösster Bedeutung werden. Zunächst gelangte man, nachdem man die Felgen der damals ausschliesslich verwendeten Holzräder in verschiedener Art mit Gummi zu umhüllen versuchte, zu dem mit einer Art Gummikitt oder Cement in der halbkreisförmigen Felge befestigten runden und massiven Vollreifen.

Nachdem England, die Heimstätte der Eisen- und Stahl-Industrie, sich dem Bau der «Vélocipède» zugewandt hatte, konnte es nicht wunder nehmen, dass bereits um 1869 das Holz als allgemeines Herstellungsmaterial einer Stahlkonstruktion weichen musste, welche vor den schweren Michauxrädern den so überaus schätzenswerten Vorzug bedeutend grösserer Leichtigkeit besass. Der Krieg von 1870/71, welcher, wie wir oben andeuteten, der Fabrik Michaux' den Todesstoss versetzte, erleichterte es durch den Stillstand der



Kangaroo, circa 1885, System «Adler».