



*„der Knochenschüttler“  
Michaux Velocipede 1868*

Bis heute nicht ganz einwandfrei geklärt ist, wer als erster Pedale an ein Zweirad montierte. Immer wieder geistern Namen und Jahreszahlen durch die Fahrradgeschichte, oft von übereifrigen Patrioten genannt, um ihre Heimat als Geburtsland des Fahrrads hervorzuheben. Jahrelang galt Kirkpatrick Macmillan, ein schottischer Schmied, als erster, der mittels Schwinghebeln ein Zweirad antrieb. Sehr ähnlich ist Galvin Dalzells Zweirad, angeblich aus

1847, auch hierfür fehlt jeder Beweis. (Dalzell wäre übrigens zum Zeitpunkt seiner Erfindung 10 Jahre alt gewesen, würden die Angaben stimmen!) Die Franzosen führen Alexandre Lefebvre ins Rennen, der bei seiner Emigration nach Amerika ein Fahrrad mit sich führte, das angeblich schon 1843 entstand, und in deutschen Geschichtsbüchern scheint heute noch Philipp Moritz Fischer auf, dessen auf 1853 datiertes Velocipede nachweislich erst 1869 entstand





Wer war jetzt aber wirklich der Inventor des Pedalantriebs? Gemeinhin gelten Vater und Sohn Michaux als die Erfinder. Wir greifen tief in einen Topf aus der Gerüchteküche und holen eine Geschichte ans Licht, die erzählt, dass Pierre Michaux - ein Pariser Schmied - auf Anraten seines Sohnes Ernest an ein zu reparierendes Laufrad Kurbeln und Pedale montiert haben soll. Ernest legt in einem erhaltenen Brief das Jahr dieses Geschehens mit 1861 fest. Ein weiterer Pariser namens Pierre Lallement hat dem immer widersprochen. Er war Angestellter eines Kinderwagenherstellers und hatte zu seinem Privatvergnügen 1863 ein Zweirad gebaut, das er - so wie Lefebvre - bei seiner Emigration mit in die USA brachte. Dort ließ er es 1866 patentieren, das erste Patent für ein pedalgetriebenes Fahrrad. Als Pierre Lallement 1868 nach Paris zurückkehrte, musste er allerdings mit ansehen, dass Radfahren schon fast zu einem Volkssport geworden war. Pierre Michaux hatte bei der Weltausstellung 1867 zwei Exemplare seines Velocipedes vorgeführt und weltweite Aufmerksamkeit gefunden. Er tat sich daraufhin mit den Brüdern Olivier zusammen, und in Kooperation konnte die Firma Michaux & Co. Im Jahr 1868 bereits 12 Einheiten am Tag herstellen!

Dass 50 Jahre zwischen der Erfindung des Laufrads und dessen Mutation zum Fahrrad lagen, liegt (neben zahlreichen behördlichen Verboten) an der Balancierangst der Menschen. Denn Vierräder hatte es schon dazwischen gegeben. Am erfolgreichsten war der Engländer Williard Sawyer, dessen Firma mindestens seit 1851 bestand, und der seine Vierräder sogar an das englische Königshaus verkaufen konnte. Sein Velocipede wurde mittels Trethebeln, an denen Lederschlaufen für die Füße befestigt waren, über eine Kurbelwelle angetrieben.

Durch die Pariser Weltausstellung 1867 verbreitete sich das Velocipede rasch über den ganzen Kontinent und sogar bis ins - technischen Neuerungen immer aufgeschlossenen - Großbritannien. Rowley B. Turner, Repräsentant der Coventry Sewing Machine Company (eine Nähmaschinenfirma), erstand eine der beiden in Paris

ausgestellten Maschinen und brachte es in seine Heimat. Josiah Turner, sein Onkel und Geschäftsführer der Firma, erkannte das geschäftliche Potential, und beschloss den Bau von 400 Stück, die er nach Frankreich exportieren wollte. Der 1871 ausgebrochene Deutsch - Französische Krieg machte ihm dabei einen Strich durch die Rechnung. So musste er seine Räder auf der heimischen Insel absetzen, was einen regelrechten Fahrradboom zur Folge hatte - und dem Velocipede zu einem englischen Spitznamen verhalf: Boneshaker (Knochenschüttler). Aber auch in anderen europäischen Ländern wurden Velocipede gebaut, in Österreich zB. von den Firmen Maurer und Lenz, in Deutschland unter anderem von Heinrich Büssing, der später mit dem Bau von LKW's und Autobussen Erfolg hatte.

Das hier gezeigte Modell hat den Serpentinrahmen, wie ihn Lallement patentieren ließ, aber vor allem Michaux in seinem ersten Jahr der Serienfertigung so baute (1868, die späteren Michaulinrahmen ab 1869 waren durchwegs nach unten gebogen und führten direkt zur Hinterradnabe). Wer jetzt von wem abgekupfert hat, und ob Michaux womöglich die Rahmenform geändert hat, um Lallements Patent zu umgehen, wird sich kaum mehr eindeutig feststellen lassen, Letztere jedenfalls hat seine amerikanischen Patentrechte an Colonel Pope abgetreten, der damit seine eigene Firma Columbia gründete und noch jahrzehntelang die Entwicklung des Fahrrads in den USA (so weit es andere Hersteller betraf) bremste. Aber auch Michaux war langfristig kein Erfolg beschieden, die Brüder Olivier drängten ihn ein Jahr später aus seiner eigenen Firma, die in „la Compagnie Parisienne de Velocipedes“ umbenannt wurde und immer weiter expandierte. Michaux versuchte später einen Neueinstieg unter eigenem Namen, wurde von den Olivier's aber verklagt und ging Bankrott.









Die Michauline auf den Fotos kam aus der Villa einer Unternehmerfamilie ins Oldtimermuseum Altmünster und gehört heute einem Sammler aus OÖ. Sie befindet sich weitgehend in Originalzustand was Lack und Linierungen betrifft, ist aber leider nicht mehr komplett. Das Rahmenvorderteil mit den geschwungenen Fußruhen (beim Bergabfahren drehen die Pedale sich ja schneller, als der Velozipedit zu strampeln vermag) wurde irgendwann abgeschnitten, auch die ausgeklügelten Messingpedale mit dem unten angebrachten eichelförmigen Ölreservoir, das einerseits die Achse schmiert und andererseits durch ihr Gewicht das Pedal immer in der Waagerechte hält, fehlen. Sie wurden ziemlich primitiv durch festgeschweißte Stifte ersetzt. Wenig kommod auch der Sitz, von dem nur mehr die Blechschale erhalten ist. Alles was das Sitzfleisch schont - wie das mit Rosshaar gefüllte Leder - ist in der weit zurückreichenden Vergangenheit verloren gegangen. Ein Glück, das wenigstens die

aufwendige Bremserei des Knochen-schüttlers erhalten geblieben ist: durch Drehen des Lenkers wird ein Waagebalken betätigt, der seinerseits eine Blattfeder ans Hinterrad drückt. Leider ist auch das Messing-Namensschild auf der Blattfeder, die diesen Sitz trägt und für zusätzliche Dämpfung sorgt, nicht mehr vorhanden.

Was darauf eingätzt gewesen sein muss, zeigen die Fotos einer weiteren überlebenden Trethebel-Maschine, die im Museum eines Schlosses in NÖ steht. Sie wurde urkundlich belegt im Jahr 1870 vom damaligen Schlossherrn angeschafft und ist völlig unverbastelt erhalten geblieben. Man kann daran sehr gut die Unterschiede zwischen dem 1868er und dem 1869er Modell erkennen, aber auch die Ähnlichkeiten der beiden Zeitzeugen. Auf dem doch sehr verwitterten Typenschlid auf der Blattfeder lassen sich aber die Worte „Olivier & Cie“ und „Parisiennne - Paris“ ohne Schwierigkeiten entziffern ...



