

Ganz selbstredend gab England für Deutschland für die Fahrradfabrikation den Lehrmeister ab. Doch ist die deutsche Fahrradindustrie älter als die amerikanische und französische. Schon in der zweiten Hälfte der 70er Jahre fand ein Import von englischen Fahrrädern nach Deutschland statt. Damals hatten unsere Maschinenbauer und Mechaniker noch so wenig Interesse oder Verständnis für das Hoch- und Dreirad, dass fast alle schwierigen Reparaturen nach England gesandt werden mussten. Nach und nach gelang es mit dem kaufmännisch richtigen Vertrieb von Fahrrädern auch Reparaturwerkstätten zu schaffen. Aus einer solchen entstand im Jahre 1879 in Düsseldorf die erste deutsche Fahrradfabrik unter der Firma Dissel & Proll. Freilich wurden hier im Anfange nur halbfertige Fahrradteile von England bezogen und zusammengesetzt. Die ersten Kugel-lager dürften in Deutschland kaum vor 1880 erzeugt worden sein. Um dieselbe Zeit versuchte sich in Norddeutschland wohl ab und zu ein Mechaniker in der Fertigstellung einzelner Hochräder. Im Jahre 1882 begannen die Brüder Franz Xaver und Eduard Pirzer in Ansbach mit der Fahrradfabrikation und erhielten noch im gleichen Jahre auf der Nürnberger Ausstellung die höchste Auszeichnung für ihre Erzeugnisse. Im nächsten Jahre übersiedelten dieselben nach Nürnberg und vereinigten sich mit der Herdfabrik von Gebr. Goldschmidt in Neumarkt i. d. O. unter der Firma Goldschmidt & Pirzer. Auch in München nahm damals der Mechaniker J. Walch die Herstellung von Hochrädern in die Hand und erfreute sich bald eines vorzüglichen Rufes. Dies waren die ersten Pioniere der deutschen Fahrradindustrie. Zur nämlichen Zeit wurden das D. H. F. (Double hollow forks, d. h. doppelt hohle Vordergabeln) Hochrad von Hilman, Herbert & Cooper, das Rudge-Hochrad und die Dreiräder der Coventry Machinist Co. und Starley Brothers als besonders begehrenswert nachgeahmt

Die älteste deutsche Fabrik in Düsseldorf ging Mitte der 80er Jahre ein. Goldschmidt & Pirzer trennten sich 1888; erstere fabrizierten unter Gebr. Goldschmidt in Neumarkt i. O., letztere unter Gebr. Pirzer in München weiter. J. Walch gab die Fahrradfabrikation vor 1890 auf. Unterdessen entstand 1885 unter der Firma Winkelhofer & Jaenicke in Chemnitz eine neue Fahrradfabrik. Auch der Import englischer Maschinen nahm rapid zu. Mit der Einfuhr dieser Marken ist der Name Heinrich Kleyer innig verbunden; derselbe hatte als Kaufmann den wahren Wert und die Zukunft des Fahrrades richtig erfasst und sich rechtzeitig die Generalvertretung der besten englischen Fabrikate für Deutschland gesichert. Durch ihn wurde Frankfurt a./M. frühzeitig ein Hort des Bicyclesportes und gar bald tonangebend für Sportsangelegenheiten in ganz Deutschland.

Fast gleichzeitig, als Heinr. Kleyer in Frankfurt a. M. sich mit dem Gedanken umtrug, nebst der Vertretung der englischen Fahrradfabriken selbst

Fahrräder zu erzeugen, wurden in den grössten deutschen Nähmaschinenfabriken die ersten Versuche, Fahrräder zu fabrizieren, gemacht. In den Jahren 1886 und 1887 nahmen der Reihe nach die Firmen Dürkopp & Co. in Bielefeld, Seidel & Naumann in Dresden, Adam Opel in Rüsselsheim a/Rh., Gebr. Kayser in Kaiserslautern und W. Stutz-näcker in Dortmund die Fahrradfabrikation in die Hand. Kaum viel später entstanden die Fahrradfabriken von Frankensburger & Ottenstein, Karl Marschütz & Co. in Nürnberg, der Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik und der Eisenwerke Gaggenau, W. H. Schladitz, F. Trinks, Kretschmar & Co. und Schlick & Hinkelmann in Dresden, Hilman, Herbert & Cooper in Doos bei Nürnberg. In Berlin begannen Haase & Stamm, J. Mehlich, ferner in Brandenburg a. d. H. Deutschlands grösste Kinderwagenfabrik, die Firma Gebr. Reichstein, nachdem dieselben schon in den 70er Jahren hölzerne Fahrräder bauten, mit der Erzeugung von Fahrrädern. Fast jede dieser Fabriken versuchte sich zuerst in Hochrädern, ging aber schliesslich zum sichereren Nieder-rade über. Als im Jahre 1889 die erste Fahrrad-ausstellung im Krystallpalaste zu Leipzig stattfand, waren zwar wieder einzelne neue Fahrradfabriken entstanden, die sich auch an der Ausstellung beteiligten, doch musste der unbefangene Beobachter zugestehen, dass damals sowohl in Qualität als auch in Quantität die englischen Maschinen den deutschen noch weit überlegen waren. Auf der im nächsten Jahre folgenden zweiten Fahrradausstellung in Leipzig hatte sich das Verhältnis schon wesentlich verändert. Nicht nur, dass mehr deutsche als englische Maschinen ausgestellt waren, es fanden sich hier bereits einzelne Fabrikate, die sich den englischen ebenbürtig zeigten. Bei alledem muss besonders darauf hingewiesen werden, dass bei dieser Ausstellung der inzwischen gegründete Fahrradfabrikantenverein sich offiziell nicht beteiligte, sondern nur indirekt durch seine Vertreter ausstellen liess.

Um das Jahr 1890 hatte das Niederrad bereits die unumschränkte Alleinherrschaft errungen. Der Kreuzrahmen war dem Halbdiamond und Humber-rahmen gewichen. Statt des schmalen und harten Vollreifens wurde der breitere und elastische Kissen-reifen eingeführt. Fast schien es, als wollte nun eine Stockung im Absatze der Fahrräder eintreten, da lenkte der Pneumatikreifen durch seine Leistungen auf der Rennbahn die ganze Aufmerksamkeit der Fahrradfabrikanten und Sportsleute auf sich. Binnen kurzem wurde dieser Hohlreifen auch auf Strassenrädern gebraucht, fand ungemein rasch die grösste Verbreitung und brachte in die Fahrradfabrikation einen gewaltigen Umschwung. Eine Maschine mit Pneumatikreifen lief schneller und geräuschloser, vor allem aber fuhr sich dieselbe sicherer und angenehmer, ohne fühlbare Erschütterung. Die Fahrrad- und Gummireifenfabrikation nahm durch die Einführung der Pneumatiks einen ungeahnten Aufschwung.