

es sich mit dem Fahrrad verhalten. Je billiger dasselbe verkauft wird, in desto weitere Kreise verbreitet es sich. Das sogenannte «Volksrad» wird entschieden das Verkehrsmittel der Zukunft. Gerade die vielfach angefochtene Preisreduktion ist die sicherste Gewähr für die Vergrößerung des Absatzes und wird, wie jeder billig denkende Fabrikant ehrlicher Weise zugeben wird, nicht nur eintreten müssen, sondern auch eintreten können. Solange das Radfahren als Sport nur von einzelnen wenigen, beziehungsweise von den Besitzenden betrieben wurde, war es vollständig gerechtfertigt, dass die Fahrräder als Sport- und Luxusartikel auch entsprechend höhere Preise hatten. Vom Momente an, wo jedoch die Bewegung ins volkstümliche hinüber greift und das Fahrrad dem Menschen als Hilfsmittel im Kampfe gegen Raum und Zeit zur Verfügung steht, wird ein Massenartikel

überschreiten heutzutage nicht selten direkt das Mass des Zulässigen. Wir haben keineswegs die Absicht, hier etwa zu polemisieren, aber dem Machtspruche der vorwärtsschreitenden Zeit werden sich auch auf diesem Gebiete alle Sonderinteressen zu beugen haben.

Sowohl Fahrradfabrikanten als auch Fahrradhändler besitzen in Deutschland ihre besonderen Vereinigungen. Erstere gründeten in Leipzig im Jahre 1889 bei der ersten deutschen Fahrradausstellung in der Alberthalle den «Verein deutscher Fahrradfabrikanten». Der damalige Zweck desselben war, zu verhindern, dass einzelne Korporationen in Deutschland ohne Einvernehmen mit den Fabrikanten Fahrradausstellungen veranstalteten. Tatsächlich hatten die Mitglieder des Fabrikanten-Vereines



Damenrad von Salzer & Co.-Chemnitz.

sich an der zweiten Fahrradausstellung in Leipzig nicht direkt beteiligt, sondern sie brachten ihre Maschinen nur durch ihre Leipziger Vertreter oder in eigens gemieteten



Herrenrad von Salzer & Co.-Chemnitz.

nicht mehr dasselbe kosten können und dürfen, wie obengenannter Luxusartikel. Das ergibt sich übrigens von selbst, dass zeitgemässe Institute und Betriebe auf breitester Basis noch entstehen werden, welche ein billiges Volksrad in Masse mit ganz geringem Nutzen zu Markte bringen. Die durch den Zwischenhandel für Maschinen, Einzelteile und Zubehör geforderten Preise

in der Nähe der Alberthalle gelegenen Lokalitäten zur Schau. Ob der Fabrikantenverein der deutschen Fahrradindustrie durch die Hintanhaltung von alljährlichen grossen, allgemeinen Fahrradausstellungen, wie solche jedes Jahr in England und Frankreich stattfinden, eine Wohlthat erwiesen hat, möge dahingestellt sein. Der Fahrradfabrikantenverein zählte Ende 1896 bei ca. 100