

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VII. Jahrg.

Leipzig, 10. Dezember 1898.

No. 26.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  Amt III, 5752.  
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  Amt I, No. 235.

## Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20, zu richten.

—\*

Nachdruck von Original-Artikeln der Sächsischen Radfahrer-Zeitung bei genauer Quellenangabe gestattet.

—\*

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

## Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{4}$  Seite M. 45; bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger Aufgabe 33 $\frac{1}{3}$ % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur an die Expedition der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13, zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint alle vierzehn Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und auf Wunsch jedem Fahrrad-Fabrikanten sowie Fahrrad-Händler Deutschlands und Oesterreich-Ungarns kostenlos zugesandt.

## Die Leipziger Fahrradmesse in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Die im Auftrage des Verbandes deutscher Fahrradhändler vom 2. Verbandsvorsitzenden, Herrn Arthur Klarner, veranstaltete Fahrradmesse zu Leipzig hat nunmehr in der gesamten Fachpresse die ihrem Verlaufe entsprechende Würdigung gefunden. Wenn wir einen Bericht über die so erfolgreiche Messe nicht brachten, so liegt das darin, dass wir als Halbmonatsschrift doch nur hinter den wöchentlich mehrmals erscheinenden Zeitungen hätten nachhinken können. Aber mit Stillschweigen übergehen wollen wir als die erste Sportzeitung, die auf die hervorragende Bedeutung der Messe und ihren voraussichtlichen Erfolg aufmerksam machte, dieselbe doch nicht, wir gedenken vielmehr die Messe nach einer Hinsicht zu beleuchten, nach der hin es bis jetzt noch nicht geschehen ist, wir beabsichtigen sie im Nachfolgenden zu würdigen bezüglich ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Wir müssen hierbei etwas weiter ausholen.

Die Fahrradindustrie ist eine der modernsten aller Industrien und markiert die ungeheure Höhe, bis zu der die moderne, privatkapitalistische Produktion emporgestiegen ist. Zwar sind auch in ihr eine Anzahl grosser Fabriken vorhanden, aber sie sind nicht die alles beherrschenden, nicht die einzigen blühenden und lebensfähigen, zum Teil nicht einmal mehr die lebensfähigsten von allen. Vielmehr wachsen namentlich gegenwärtig neben ihnen kleinere Unternehmungen herauf, die die beinahe unbedingte Sicherheit einer gesunden und ertragreichen Existenz in sich tragen. Ja, sie werden vermutlich sehr gefährliche Konkurrenten der älteren und grösseren Firmen werden, bis ihnen selber wieder Konkurrenten erwachsen in wiederum aussichtsreicheren Unternehmungen. Und so erscheint der deutschen Fahrradindustrie, wenigstens nach der zur Zeit in ihr zu Tage tretenden Tendenz, ihr gegenwärtiger manchesterlicher Charakter auf absehbare Zeit hinaus gesichert.

Woran das liegt? Zunächst an dem eigenartigen Charakter des Arbeitsprodukts der Fahrradindustrie, des Fahrrades, und der dadurch bedingten Arbeitsmittel und der Arbeitsmethode. Von vornherein ist das Fahrrad zwar ein kompliziertes, aber doch in seinen Grundformen stereo-

typ gegebenes und auch an Umfang kleines Produkt. Dazu befindet es sich in stetem Fluss, in Bewegung, in der Umbildung, denn jede wertvolle Verbesserung an ihm bedeutet eine tiefgreifende Umgestaltung seines Charakters. Jede wichtigere Teilverbesserung schafft geradezu ein neues, eigenartiges Ganzes, einen neuen Typ, kurz, ein neues Rad, das nun seinerseits als selbständiges Produkt auf den Markt drängt. Dazu kommt weiter, dass solche neuen, wichtigen Erfindungen am Fahrrade von jedem Privatmann gemacht werden können und thatsächlich vielfach gemacht werden, die, durch Patente geschützt, ihm allein auch zur selbständigen, freien Verwendung stehen. In der Fahrradindustrie erzeugen neue Erfindungen in der Regel neue Unternehmungen, da bei den Erfindern die Neigung zur selbständigen Ausbeutung ihres Patentes durchschnittlich viel grösser ist als die Neigung, es zu verkaufen, namentlich wenn, was doch am häufigsten der Fall ist, die Erfinder irgendwie Techniker oder Geschäftsleute sind. Und da schliesslich auch die Möglichkeit und Gelegenheit solcher selbständigen Ausbeutung in der Fahrradindustrie vorhanden ist, weil schon ein verhältnismässig kleines Kapital genügt, ein bescheidenes, aber aussichtsreiches selbständiges Unternehmen anzufangen, so wird thatsächlich auch von dieser Neigung und Möglichkeit oft genug Gebrauch gemacht, und immer neue Fabriken für neue patentierte Marken entstehen. —

Zu solch selbständigen Neugründungen drängt ferner aber auch vielfach das Verhalten der älteren und grösseren Firmen. Diese alle haben ja ihre Patente von früher her, ihre ehemals renommiertesten Fahrradmarken einst vielleicht sehr teuer erkaufte: sie wollen und müssen sie nach Möglichkeit erst ausnutzen. Sie haben dazu vielleicht noch Tausende von solchen Rädern auf Lager und suchen unter allen Umständen diese erst abzusetzen. Daher besteht bei ihnen die Neigung, neue Patente nicht aufkommen zu lassen, sie auch nicht zu kaufen, und höchstens kleine Verbesserungen, die am eigenen Radtypus gerade noch anzubringen sind, allmählich zuzulassen. In der Fahrradindustrie erscheinen so die älteren, grösseren, renommierten Werke als die konservativeren, die den technischen Fortschritt eher zu verlangsamten und zu