

Auch die spätere Stellung des 22jährigen jungen Mannes in einem bedeutenden Hamburger Maschinen-Importhaus läßt durchaus nicht den Schluß zu, daß in diesem Menschen dereinst der Vater eines der größten deutschen Unternehmen heranreift.

Aber da geht Heinrich Kleyer, 26 Jahre alt, im Jahre 1879 nach Amerika. Er studiert amerikanische Maschinenbauanstalten und durchforscht, gewissermaßen als Nachtlektüre, die amerikanische Patentgesetzgebung.

Und dann kommt der große Augenblick, den das Leben für Heinrich Kleyer aufgespart hat: er wohnt dem Radrennen der Brüder Pope bei, jener berühmt gewordenen Begründer des amerikanischen Radsports. Es ist eines der ersten Radrennen der Welt; der Radsport als solcher existiert überhaupt noch nicht, die Räder sind gerade eben erst nach frisch importierten englischen Vorbildern gebaut worden; das Radrennen

wird überhaupt nur inszeniert, um Neugierige und damit spätere Kunden anzulocken und zu interessieren.

Heinrich Kleyer steht dabei und sinnt. Er ist begeistert, fasziniert, geblendet von dieser Idee: er hat die Radrennbahn genau ausgemessen und festgestellt, daß ein Radfahrer ohne Mehraufwand an Kraft sich sechsmal schneller fortbewegen kann



Als Student in Darmstadt 1873

Ein Versuch, das „Bicycle-Fahren“ zu erlernen, gelingt schnell und über Erwarten gut: im obersten Stockwerk der Fabrik der Brüder Pope ist eine Radfahrerschule eingerichtet, und dort erklimmt zu seiner und zu seiner Lehrmeister Zufriedenheit Heinrich Kleyer den „penny-farthing“ — das Hochrad mit dem großen, pennygleichen Vorderrad und

als ein Fußgänger. Er denkt an das teils flache, teils sanft gewellte Heimatland; an die vielen Brüder in der Heimat, die gezwungen sind, zu Fuß zu gehen, weil sie sich ein Fahrzeug nicht leisten können; an den verhältnismäßig geringen Preis, für den ein Fahrrad erhältlich ist — und blitzartig beschließt er, seinem deutschen Vaterland den Segen des Fahrrades zu vermitteln.



Der Fahrsaal im Fahrradhaus in Frankfurt am Main, in dem das Radfahren gelernt wurde

dem kleinen, im Vergleich nur viertelpennykleinen Hinterrad. Ein anderer Versuch dagegen, von den Brüdern Pope einige Stück penny-farthings käuflich überlassen zu bekommen, scheitert am Mangel an Fahrrädern: die Amerikaner begreifen zu schnell den Nutzen der neuen Erfindung.

Aber im Abschiednehmen — Heinrich Kleyer hält grade noch die Hand der Brüder umklammert — erfährt er, daß diese amerikanischen Räder weder im Preis noch in der Qualität mit den englischen Rädern konkurrieren könnten; halb scherzhaft wird ihm das von den freundlichen Brüdern auf den Abschiedsweg mitgegeben. Und da weiß Heinrich Kleyer seinen Weg: er erhält, nach Deutschland zurückgekehrt, von der englischen Herstellerin die Generalvertretung für den Kontinent von Europa, und für sich selbst erwirbt er einige Räder zum Reklamefahren.

Aber was den Amerikaner begeistert, das wirkt noch lange nicht auf das deutsche Gemüt. Während man drüben den Brüdern



So begann der Radsport: Heinrich Kleyer auf einem Dreirad