



(Bild 41). Gleichzeitig mit einigen französischen Firmen hatte Deutschland die erste Krafrad-Industrie. In Frankreich wurde das Krafrad aber bald ganz vom Wagen verdrängt. In Deutschland dagegen machte es eine stetige, aber langsame Entwicklung durch, die durch verschiedene widrige Umstände sehr behindert wurde. Die behördlichen Vorschriften, welche noch heute die Verbreitung sehr hemmen, waren zu einer Zeit, da die Anschaffung eines Krafrades an sich schon ein Opfer an Geld und vor allem Idealismus erforderte, geradezu erdrückend. Hinzu kam noch die Automobilfeindlichkeit weiter Kreise, die sich ganz besonders gegenüber dem Krafrad auswirkte.

In jener Zeit, wo jede automobilistische Betätigung nur sehr gutsituierten Kreisen möglich war, wurde von den übrigen Kraftfahrern das Krafrad über die Achsel angesehen, ein Zustand, der sich bis zum Kriege und sogar noch darüber hinaus erhalten hatte. Abgesehen von den Anfangsjahren war der Krafradfahrer in der automobilisti-

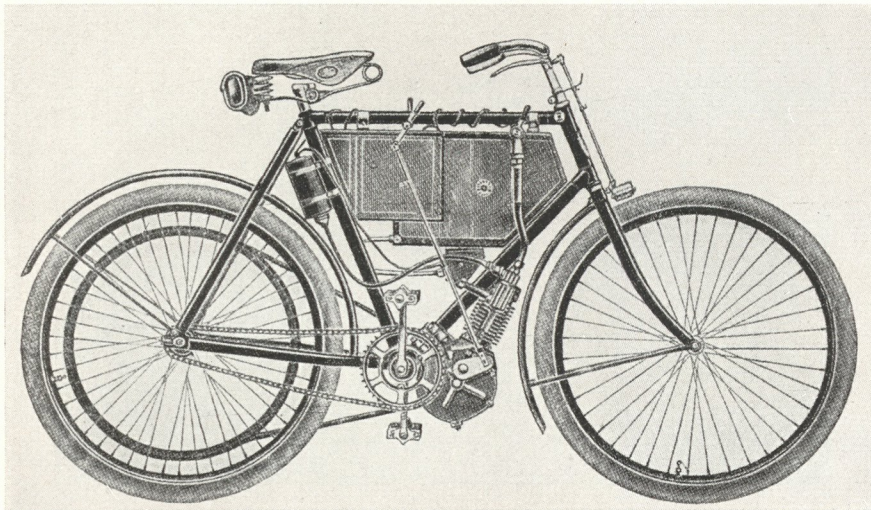


Bild 41. Das erste Serien-Motorrad, NSU 1901

schen Gesellschaft nur eine untergeordnete Person. — In England, wo der Krafradbau etwa erst um 1904 aufgenommen wurde, ging die Entwicklung viel rascher, weil man dort der Benutzung des Krafrades keinerlei Schwierigkeiten entgegensetzte. Auch wurde dort bald der militärische Wert der Krafräder erkannt, was sich in einer starken Förderung der Krafrad-Industrie auswirkte. Die deutschen militärischen Behörden wollten dagegen zunächst nichts vom Krafrad wissen. Erst nach verschiedenen Angeboten der Deutschen Motorfahrer-Vereinigung wurden zum erstenmal im Kaisermanöver 1907 20 freiwillige Krafradfahrer verwendet. Im nächsten Jahre wurden dann sogar von der Heeresleitung 80 Krafradfahrer angefordert, wobei sich diese so gut bewährten, daß hieraus die Gründung eines freiwilligen Krafradfahrerkorps hervorging. Leider ist es nur bei der Gründung geblieben, und eine größere Bedeutung konnte dieses Korps nicht gewinnen. Dienstkrafräder gab es bis zum Kriegsausbruch überhaupt nur bei einzelnen umsichtigen höheren Kommandostellen. All diese Hemmungen waren natürlich nicht dazu angetan, die Entwicklung der Fabrikation zu fördern. Verschiedene Fahrrad-Fabriken, und durchaus nicht nur unbedeutende, haben in den Anfangsjahren die Krafrad-Fabrikation aufgenommen, aber die geschäftlichen Erfolge waren so wenig ermutigend, daß sie, außer Wanderer, diesen Fabrikationszweig alle