



die deutschen Motorradfabriken vor einer schweren Aufgabe. Die Exportmöglichkeit war abgeschnitten, der an sich geringe Inlandsbedarf von Privaten hörte auf, und die Heeresleitung hatte immer noch kein richtiges Verständnis für die Bedeutung des Kraftrades. Tatsächlich sind im Anfang des Krieges nicht einmal alle sich meldenden freiwilligen Kraffradfahrer angenommen worden. Zwar änderten sich diese Anschauungen etwas im Laufe der langen Kriegszeit, doch war der Bedarf der Heeresleitung niemals so groß, daß die Produktionsmöglichkeit auch nur annähernd erschöpft wurde. Wanderer (Bild 43) und N. S. U. konnten bei ihrer Ausdehnung trotzdem die Kraffradfabrikation weiter durchhalten, während die Magnetwerke sie ganz einstellten. Diese Umstände führten während der Kriegsjahre zu einem Konstruktionsstillstand, weil die Heeresleitung Wert darauf legte, möglichst wenig verschiedene Typen zu haben und nur die notwendigsten Kraffradkonstrukteure in den Fabriken beließ. In dieselbe Zeit fällt in England ein großer Aufschwung der Kraffradindustrie, da die englische Heeresleitung große Aufträge erteilte. Andererseits litt auch die Entente nicht unter dem

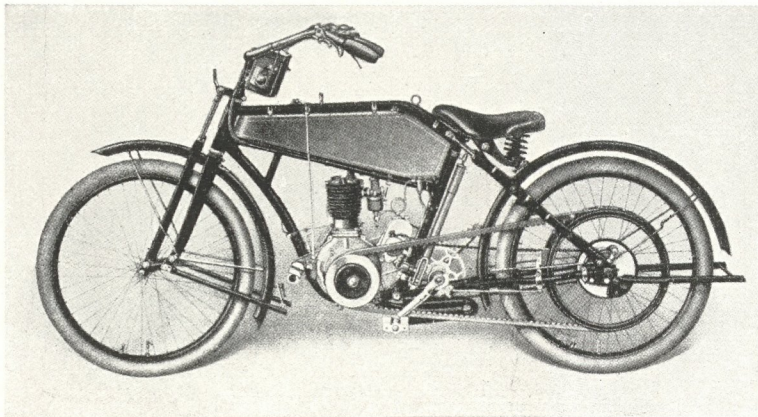


Bild 43. Wanderer-Motorrad aus dem Jahre 1914

Menschenmangel, so daß die tüchtigsten Konstrukteure in den Fabriken verbleiben konnten. — Bei Kriegsende war durch diese Umstände die deutsche Kraffradindustrie um vier Jahre zurückgeblieben, die um so schwerwiegender zählen, weil in den anderen Ländern wichtige Erfahrungen gesammelt und ausgenutzt werden konnten.

Ein Umschwung in der Nachfrage nach Kraffrädern setzte dann etwa zu Beginn des Jahres 1919 ein. Überall war ein Bedarf nach einem billigen Schnellverkehrsmittel vorhanden, besonders hervorgerufen durch die allgemeine Brennstoffknappheit, die den Unterhalt von Wagen in vielen Fällen unmöglich machte.

Hatten die bestehenden deutschen Firmen nach Möglichkeit aus den Kriegserfahrungen heraus neue Modelle entworfen, so waren sie jetzt nicht in der Lage, diese in Ruhe durchzuentwickeln, um der erhöhten Nachfrage entgegenkommen zu können. Die Serienfabrikation des Wanderer-Getriebe-Block-Modelles, welches schon 1918 der Heeresleitung vorgeführt wurde, mußte zunächst unterbleiben. Diese Konjunkturercheinung veranlaßte nun in kurzer Zeit eine Reihe anderer Firmen, den Kraffradbau aufzunehmen. Darunter befanden sich einige, wie Victoria, Mars und Triumph, die schon vor Jahren einmal Kraffräder erzeugt hatten. Andere waren Kriegsbetriebe,