

Militärverwaltung. Auch hier hat Heinrich Kleyer grundlegend und epochemachend gewirkt. Denn er war es, der bei einem Vortrage in der ihm zur Verfügung gestellten Zentral-Turnanstalt in Berlin die Vorteile und Vorzüge des Rades für den militärischen Dienst so anschaulich und packend zu schildern und zu belegen wußte, daß die preußische Militärverwaltung trotz anfänglichen Widerstrebens einen Versuch mit dem neuen Fahrzeug zu machen beschloß. Es gelang Heinrich Kleyer, der in Frankfurt a. M. 75 Unteroffiziere im Radfahren auszubilden hatte, bald, auch auf diesem Gebiete die Ueberzeugung von der Zweckdienlichkeit des Rades immer weiter in die amtlichen Kreise zu tragen und sogar die Versorgung der deutschen Festungen mit Zwei- und Dreirädern schließlich übertragen zu erhalten. Es ist natürlich klar, daß dieser Vorgang der Einbürgerung des Fahrrades mächtigen Vorschub leistete, vor allem aber auch dem Kleyerschen Fabrikat und seinem Absatz zugute kam.

Die Eigenfabrikation in der Gutleutstraße nahm bald einen Umfang an, dem gegenüber sich die Räume als zu klein erwiesen. Und nun hielt Heinrich Kleyer die Zeit für gekommen, zu dem Bau einer für die Fahrradfabrikation eigens hergerichteten Fabrikanlage zu schreiten. Er sah den Aufschwung des Fahrradwesens voraus. Der Bau wurde im Jahre 1887 auf einem 18 000 Quadratmeter großen Gelände in der Höchster Straße begonnen und in der zweckmäßigsten, auch heute kaum übertroffenen Weise angelegt.

Von nun an verging fast kein Jahr, in dem es nicht zur Erhöhung der Herstellungsmengen und zur Vergrößerung der Betriebsräumlichkeiten kam. Es war die Zeit der Fahrrad-Hochkonjunktur ohnegleichen, die insbesondere den Kleyerschen „Adler“-Rädern zugute kam. Schon im Jahre 1898 konnte man die Herstellung des 100 000sten Adler-Rades festlich begehen. Bei dieser Feier, an der die Staats- und städtischen Behörden und die Industrie teilnahmen, hielt der hochverdiente Oberbürgermeister von Frankfurt a. M. Dr. Adickes die Festrede und nannte Heinrich Kleyer mit Recht den Pionier der deutschen Fahrrad-Industrie.

Durch die Aufnahme des Fahrrades seitens der besseren und allerersten Kreise stellte sich das Verlangen nach einer bei jeder Witterung benutzbaren Fahrbahn zum Zwecke des Erlernens des Radfahrens als immer dringender heraus. Man beschloß daher die Errichtung eines Velodroms an der Gutleut-