

Besuch bei Kalkhoff in Cloppenburg

TRADITION & MODERNE



Vor 90 Jahren fing alles an: Im zarten Alter von 16 Jahren gründete Heinrich Kalkhoff – eigentlich Landbriefbote, der nebenbei Reifen feilbot – die Firma Kalkhoff. Doch beim ambulanten Verkauf von Reifen sollte es nicht bleiben: Zielstrebig baute er das Kleingewerbe aus – über eine Montagefirma bis zu einer stattlichen Fahrradfabrik mit globaler Ausrichtung. Nach einer wechselvollen Geschichte mit vielen Produkt-Höhepunkten und Exporten in ferne Länder ist Kalkhoff heute unter den Fittichen der Cloppenburg Derby Cycle-Gruppe gut aufgehoben. Und zählt zu den bekanntesten Marken Deutschlands – mit höchstem Potential. Weil sich hier Tradition & Moderne treffen und die Räder – egal ob Trekking-, Stadt- oder seit neuestem auch Elektroräder – richtig sympathisch sind...

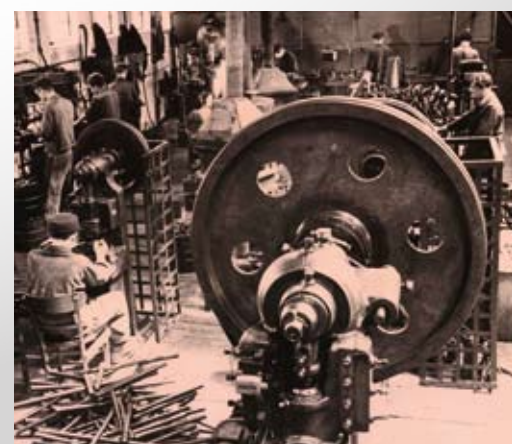


Foto: Die historischen Aufnahmen wurden vom Oldenburger Fahrradmuseum/ Kalkhoff Archiv Gabriele Kalkhoff zur Verfügung gestellt.



So beginnt die Kalkhoff-Historie: Bereits während der Kriegsjahre (1914 / 1918) musste Heinrich Kalkhoff als junger Landbriefträger stundenlang teils zu Fuß und teils auf dem Fahrrad im Cloppenburg-Flachland die Briefpost zu den vereinzelt liegenden Gehöften austragen. Auf seinem Weg legte er ab und zu Pausen ein. Bei diesen las er die eine oder andere Postwurfsendung sprich Werbung, die er eigentlich abzuliefern hatte. Darunter auch ein Prospekt einer Bielefelder Firma, die preiswert Fahrradreifen anbot. Daraufhin fragte Heinrich Kalkhoff die Bauern, zu denen er die Post brachte, ob sie Fahrradreifen brauchen könnten. Die Nachfrage war so groß, dass Kalkhoff fortan fast mehr Bereifungen als Post auszutragen hatte.

Mit dem Handel von Fahrradgarnituren (schwere englische Wulstdecken und inländische Armeedecken, erstklassige Continental Decken und Schläuche) begründete er im elterlichen Haus am Kessener Weg in

Cloppenburg seine unternehmerische Eigenständigkeit. Bereits im Juni 1920 kam der Handel mit gebrauchten, „...aber tadellos erhaltenen...!“ Herren- und Damenfahrrädern sowie Ersatzteilen hinzu. 1923 nahm Kalkhoff mit zwei Mitarbeitern die Produktion von eigenen Fahrradrahmen auf. 1927 verließen bereits komplette Fahrräder „die Produktionsstätte Kalkhoff“. Tatsächlich handelte es sich um einen stallförmigen Anbau in der Größe von rund 250 Quadratmetern am elterlichen Wohnhaus. Schon acht Jahre nach dem Start hatte er den Anbau so erweitert, dass hier nicht nur Büroräume, Produktion, Lager und der Direktverkauf untergebracht werden konnten, sondern auch die Schlafstätten für seine damals 15 Arbeiter. Dieser Standort veränderte sich dann über die Jahrzehnte ständig, wurde – wie die Belegschaft und die Produktivität – immer wieder erweitert: Bis Kriegsbeginn wurden in Cloppenburg bereits 700 000 Fahrradrahmen hergestellt. Mit damals 70

Mitarbeitern in Lohn und Arbeit stellten die Kalkhoff-Werke in der strukturschwachen Region einen der wichtigsten Arbeitgeber dar. Während der Wintermonate wurde gar ein Großteil der bäuerlichen Bevölkerung mit dem Einspeichen von Laufrädern beschäftigt – für viele ein notwendiges Zubrot. Während der Kriegszeit kam die Fahrradproduktion dann aber gänzlich zum Erliegen. Man ist gezwungen, Rüstungsgüter (Panzerbolzen) zu bauen. Und stellt auch in den ersten Nachkriegsjahren auf Anordnung der Besatzungsmächte nur landwirtschaftliche Produkte her: Kartoffeldämpfer für die Schweinemast, die sich übrigens auch zum Schnapsbrennen eignen, LKW-Anhänger sowie Küchenherde.

Erst 1950 steht die Fahrradproduktion wieder im Mittelpunkt. Denn zu dieser Zeit erlebte die Zweiradbranche einen enormen Nachfrageboom. Für die Firma arbeiteten zeitweise 1 200 Mitarbeiter (in der Lenker-, Sattelstützen- und Laufrad-Produktion).



Präsentations-Mobil samt verglastem Anhänger (darin auch zu sehen: Kocher und Herd) • 1952: Klassischer Herren-Tourer

Sogar die Kettenradgarnituren wurden selbst gestanzt und in der eigenen Galvanik veredelt). Damals erreichte die Tagesproduktion 5000 Rahmen! Sogar Mopeds und Mofas waren im Angebot. Wobei der Export von Rädern und Teilen von besonderer Bedeutung war: Das lukrative Geschäft ermöglichte dem Unternehmer eine Expansion: 1955 entstand ein Zweitwerk in Volkmarshausen, wo man ausschließlich für den Export nach Südafrika und Übersee produzierte.

Spezielle Exportmodelle

Rund 20 Prozent der Produktion ging in den 60ern in den Export. Sogar in Ostasien ist Kalkhoff mit Handarbeit „Made in Germany“ konkurrenzfähig. Die Verkaufserfolge resultierten aus einem relativ niedrigen

Verkaufspreis. Zudem aus der Fähigkeit des Unternehmens, sich an die Design-Erwartungen fremder Länder anzupassen: So war für Indonesien eine farbenfrohe Optik wichtig. Bei Rädern für den US-Markt durfte eine Benzintank-Attrappe nicht fehlen. In der „BRD“ hieß die Antwort auf Kettlers „Kett-Car“ neuerdings „Ka-Car“ von Kalkhoff. Ansonsten bestimmte der Zeitgeist das Modellprogramm: Während in den 60ern das hohe Ansehen des Profiradsports den Verkauf von Rennrädern förderte, führte ab 1968 die stärkere Betonung des Breitensports – erinnern sich noch an die populäre „Trimm Dich“-Bewegung? – zu neuen Produktlinien: Heimtrainer und Fitness-Sportgeräte.

Da die Nachfrage riesig war, stampfte man 1970 ein weiteres Werk im Industriegebiet Cloppenburg aus dem Boden – mit werkseigenem Gleisanschluss für 20 Güterwaggons! Hier entstand zunächst ein zentrales Versandlager. Im Jahr 1972 – da konnte man das fünfmillionste Rad feiern – folgte dann eine Lackier- und Montagehalle und die Produktionshalle, von wo aus übrigens auch heute die Kalkhoff-Räder in alle Welt gehen.

Die gute Aufwärtsentwicklung brachte vielen Arbeitern im Land-

kreis Cloppenburg einen Arbeitsplatz: 1976 wird in nahen Scharrel gemeinsam mit den japanischen Firma Nikko und Mitsui das „Nikko-Presswerk“ gegründet. Hier werden Rahmenverbindungsteile (Muffen und Gehäuse) in einem neuartigen Herstellungsverfahren produziert. Daneben unterhält Kalkhoff fünf große Auslieferungstellen in ganz Deutschland

„Selfmade“-Mann Heinrich Kalkhoff

Nachdem Heinrich Kalkhoff fast ein halbes Jahrhundert die Leitung des Unternehmens inne hatte, übergab der Firmengründer 1968 die Geschäftsleitung an seine drei Söhne Berthold, Karl und Heinz. Die Kalkhoff-Werke beschäftigten damals 420 Mitarbeiter.

Ohne jede kaufmännische oder handwerkliche Ausbildung hat es Heinrich Kalkhoff verstanden, in 50 Jahren aus einem Ein-Mann-Unternehmen eines der größten Unternehmen der Radbranche zu schaffen. Grund für den Erfolg war wohl eiserne Disziplin – für ihn und alle Mitarbeiter. Der Chef war in seinem Unternehmen allgegenwärtig. Nicht nur, um seine Arbeiterschaft zu kontrollieren, sondern vielmehr, um technische und ergonomische Abläufe zu beeinflussen. Seine Maxime: Einfachheit



1973: Eines von vielen Kalkhoff-Radrenn-Teams. Links unten: Burkhardt Budde vor 36 Jahren dabei, heute bei Kalkhoff für die Elektrorad-Entwicklung zuständig



... in „schlagfester Kalkhoff-Emaille auf rostgeschütztem Untergrund“ • Spezielles: 1 von 12 Klapprädern speziell für Mercedes, darunter: Kalkhoff-Bahnrad vom Designer Collani

Ungewöhnliche Werbung war Kennzeichen von Kalkhoff. Es gab viele Werbemotive, auf denen Apo-Ikone Uschi Obermeier freizügig für Kalkhoff-Räder posierte.

**Dieses Rad ist ein Renner
...nicht nur für Männer.**

KALKHOFF
Fahrräder mit dem roten Punkt

KALKHOFF-Werke GmbH | 4530 C. Uppelstraße | Witten | Postfach 1240 | Telefon 0549716721/74

der Abläufe und Solidität. Immer wieder traf man ihn an einer Werkbank, wo er sich als „Tüftler“ mit technischen Lösungen beschäftigte. Als Heinrich Kalkhoff 1972 starb, hinterließ er ein wirtschaftlich gesundes, expandierendes Unternehmen, das in den Folgejahren noch kräftig wachsen sollte. Typisch war, dass Mitarbeiter ihr gesamtes Berufsleben, von der Berufsausbildung bis zum Ruhestand, in der Firma verbrachten: „Kalkhoff – das war praktisch mein Leben.“ Diese Aussage eines früheren Werksangehörigen steht stellvertretend für Hunderte von Kollegen und Kolleginnen. Umso schmerzlicher war 1986 für viele Mitarbeiter die Insolvenz des Unternehmens, das nicht mehr mit dem schnelllebigen Zeitgeist mithalten konnte. Viele fanden eine Anstellung bei der Nachfolge-Firma „Neue Kalkhoff-Werke“, nicht wenige sind noch immer im Haus und beim nun langjährigen Hersteller „Derby Cycle Werke“ unter Vertrag.

Promis für 1 A Markenbekanntheit

Dass Kalkhoff heute – neben Kettler und Hercules – zu den bekanntesten Marken Deutschlands zählt, liegt auch an den ungewöhnlichen Werbe- und Vermarktungsstrategien des Heinrich Kalkhoff. Schon seine von den Cloppenburger Mitbewerbern in Gegenanzeigen heftig bekrittelte, aber bei den Kunden umso intensiver wahrgenommene, weil offensive Werbung, konnte in den 1920er Jahren seinen Käuferkreis rasch erweitern. Mit speziellen Messe-Verkaufswagen fuhr das Unternehmen Kalkhoff ab 1950 die Händler an. 1965 wurde zeitgemäß der erste Warenprospekt für das breite Publikum vorgestellt. Schlagzeilenträchtige PR-Arbeit gehörte bei den Niedersachsen stets dazu: Vom Bundesminister bis zum Bischof auf dem „Heimtrainer“ gewann er auch Prominente für werbliche Zwecke. Sogar die damals sehr populäre – und sich für damalige Verhältnisse ungewohnt offenherzig zeigende – Apo-Ikone Uschi Obermeier war auf den entsprechend vielbeachteten Werbeplakaten zu sehen.

IFMA 1988: Derby Cycle übernimmt

Anfang der 1980er Jahre macht Kalkhoff mit knapp über 1000 Mitarbeitern rund 128 Mio. DM Umsatz. Die Tagesprodukti-



Heute ein Hit: Das Kalkhoff „Voyager“ mit Brillantlackierung und farbigen Komponenten Im Kalkhoff-Testcenter werden Rahmen und Teile dynamisch belastet.

on erreichte 5 000 Fahrräder. Doch mit den Entwicklungen konnte die Firma nicht mehr Schritt halten. Selbst klingende Modellnamen wie „Weltkrone“, „Präzision“ oder „Rekord“ schafften keinen Massenabsatz. Außerdem stellte ein externer Betriebsprüfer fest, dass – wie viele vermuteten – die Firma ihre Räder zu billig verkaufte, um überhaupt noch im Geschäft zu bleiben. Räder, deren Herstellung 110 Mark pro Stück gekostet hatte, gingen für 95 Mark an eine Großhandelskette und Versandhäuser. Das konnte nicht gut gehen: 1985 musste das Unternehmen Konkurs anmelden.

Die Rettung zog sich lange hin. Irgendwann wollten Chinesen die Produktionsanlagen kaufen, in Container verpacken

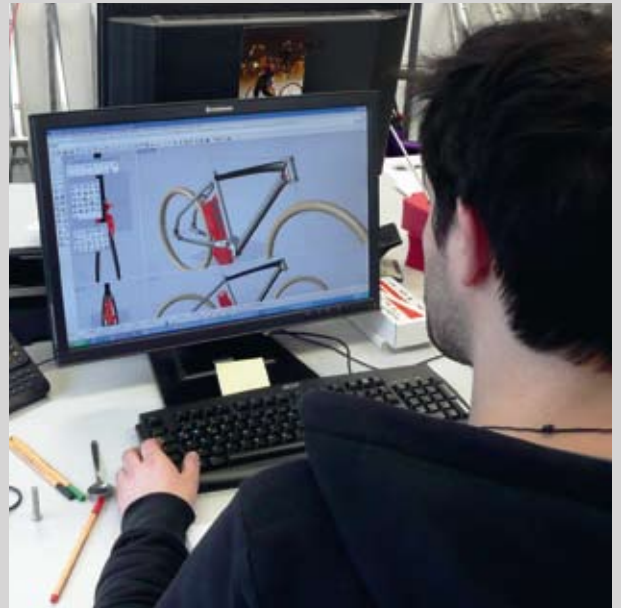
und abtransportieren, wie sie es beim Münchner Moped-Hersteller Zündapp gemacht hatten. Sogar Bulgaren boten mit. Der Zuschlag ging an eine regionale Investorengruppe betuchter Agrar-Barone um den Pferdezüchter Paul Schockemöhle. Sie nannten die Firma „Neue Kalkhoff-Werke“ und holten als Profis den deutschen Radhersteller Julius Sprick und Wolfgang Schlüter ins Boot. Man modernisierte Montage und Versand, trotzdem war nach zweieinhalb Jahren die Luft raus.

Dann, auf der IFMA 1988: Alan Finden-Crofts, international aufgestellter Hersteller von Rädern wohlklingender Namen wie Raleigh und Gazelle, gibt die Übernahme bekannt und nimmt Kalkhoff in sein wach-

sendes Marken-Imperium auf. „Ein Glücksfall für uns, wir bekamen so enorm viel technisches Know-how aus den anderen Marken und wurden innovativ in Sachen Fahrradherstellung“, erzählt Bernard Meyer, seit 30 Jahren dabei und heute für den Vertrieb zuständig. Auch Burkhardt Budde nickt. Vor 36 Jahren fuhr er in der Schülerklasse des werkseigenen Kalkhoff-Rennteam, jetzt betreut er als Produktmanager die Kalkhoff Elektrorad-Linie.

Überhaupt war und ist Kalkhoff ein Sammelbecken von Fahrradexperten, die heute in der Radbranche führende Positionen bekleiden. So steuerten – zwei Beispiele von vielen – Georg Honkomp in Cloppenburg den Vertrieb und Egbert





In der Design-Abteilung entstehen Fahrräder und E-Bikes von morgen.

Hageböck den Einkauf. Heute sind beide in Köln und bilden den Vorstand der großen Einkaufsgenossenschaft ZEG.

„Brillanz in Großserie“

Aufgrund vieler fähiger Mitarbeiter, der gewieften und weitsichtigen Firmenpolitik des langjährigen, ziemlich taffen Geschäftsführers Mathias Seidler sowie seiner frühzeitigen Fokussierung auf Kalkhoff (für deren Weiterentwicklung er sogar die Neumarken Bikemanufaktur und Müsing wieder aus dem Portfolio verbannte), schaffte es die Marke wieder an die Spitze – mit einem klaren Bekenntnis zum Standort Deutschland, zu traditionellen Werten und höchstem Qualitätsanspruch – eben wie einst.

„Großserienherstellung mit Liebe zum Detail“, definiert es Geschäftsführer Seidler. Wir meinen:

Tradition & Moderne in Reinkultur. Man sieht sich heute als „Marke für die ganze Familie“, unterstützt in Sachen „Social-Sponsoring“ mit nun schon 1 000 Jugendrädern die deutsche Verkehrswacht bei der Verkehrserziehung, – „was uns sehr am Herzen liegt“, sagt Seidler. Und man beweist Gespür für die Bedürfnisse der Endverbraucher und neue Trends: Wie einst die verglasten Musterwagen des Alten reist 2009 ein hochmodernes Kalkhoff Präsentations-Mobil 80 Tage durch Deutschland, um Verbraucher die ganze Bandbreite des Elektrorad-Programms testen zu lassen. Ein

Kalkhoff-Testcenter befindet sich im Robinsonclub in Granada. Weitere sollen folgen. Elegante Optik, ein exzellentes Preis-Leistungsverhältnis und hochwertige Technik machten – wie vor über 60 Jahren – den Sprung von einer rein deutschen zu einer internationalen Marke möglich.

In deren Spuren nun das jüngste Erfolgsprodukt der Niedersachsen rollt: Kalkhoff-Elektorräder beflügeln deutsche wie europäische Käufer und lassen Augen glänzen – wie ein Scheinwerfer im Ausstellungsraum den dreizackigen Stern im alten K-Logo, das man in Cloppenburg mit verneigendem Respekt betrachtet. Wohl mit Recht.

Daniel Fikuart

Dank an Klaus Deux/Historische Hintergründe



... bevor die Räder gut verpackt in den Versand – und damit in alle Welt – gehen.