

Frank Papperitz

**Handbuch deutscher Fahrradmarken**  
1817 bis 1965

**MAXIME**  
Verlag Maxi Kutschera

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

**Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.**

Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der Vervielfältigung des Buches oder Teile daraus, vorbehalten. Kein Teil darf ohne Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form (Fotokopie, Scan oder einem anderen Verfahren), auch nicht zum Zwecke der Unterrichtsgestaltung, reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Weitere Mitwirkende dieser Ausgabe:  
Projektleitung, Bildbearbeitung, Lektorat: Maxi Kutschera, Bern  
Datenmanagement: Urs Arnold Kutschera, Bern  
Bildbearbeitung: Baldur Kutschera, Spiez  
Titelentwurf: Matthias Thieme, Potsdam  
Satz: Röser Media, Karlsruhe  
Alle Rechte vorbehalten  
© 2016 MAXIME-Verlag Maxi Kutschera  
[www.maxime-verlag.de](http://www.maxime-verlag.de)

**ISBN 978-3-906887-00-5**

# Inhalt

Abkürzungen . . . . .	4
Vorwort . . . . .	5
Meine Sammelstory . . . . .	6
Das Steuerkopfschild im Verlauf der Zeit . . . . .	8
Herstellung der Steuerkopfschilder . . . . .	10
Erläuterungen zu den Daten . . . . .	12
Verzeichnis der Fahrradmarken von A bis Z. . . . .	13
Ortsregister mit Nennung der ortsansässigen Marken . . . . .	674
Nennenswerte Marken. . . . .	711
Tipps für Sammler . . . . .	712
Quellenverzeichnis . . . . .	714
Bildquellennachweis . . . . .	716

## Verwendete Abkürzungen

AG	Aktiengesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Großhlg.	Großhandlung, Verkauf nur an Wiederverkäufer
Hlg.	Handlung, Verkauf an Endkunden
IFA	Industrieverband Fahrzeugbau der DDR
KG	Kommanditgesellschaft
SAG	Staatliche Aktien-Gesellschaft (Ostdeutschland nach 1945)
SBZ	sowjetisch besetzte Zone
VEB	Volkseigener Betrieb (Bezeichnung in Ostdeutschland nach 1945)
VVB	Vereinigung volkseigener Betriebe

## Abkürzungen der Ortszuordnungen

a. B.	am Bodensee
a. E.	an der Elbe
a. H.	an der Havel
a. Rh.	am Rhein
i. A.	in Anhalt
i. B.	in Böhmen
i. Br.	im Breisgau
i. By.	in Bayern
i. Erzgeb.	im Erzgebirge
i. H.	im Land Hannover
i. Holst.	in Holstein
i. L.	in Lippe
i. Mecklbg.	in Mecklenburg
i. O.	im Land Oldenburg
i. Ostpr.	in Ostpreussen
i. Rhld.	im Rheinland
i. Sa.	in Sachsen
i. Schles.	in Schlesien
i. Schlesw.	in Schleswig
i. Thür.	in Thüringen
i. W.	in Westfalen
i. Wttbg.	in Württemberg
N. L.	Nieder-Lausitz
Prov. Sa.	Land Provinz Sachsen

## Vorwort

Vor 13 Jahren ist mein Buch „Markenware Fahrrad“ erschienen, doch die statische Art der Herstellung des Buches ließ keine Erweiterungen und Ergänzungen zu. So erfolgte über lange Zeit die Aktualisierung handschriftlich durch Randnotizen und unzählige eingeklebte Seiten in meinem persönlichen Exemplar.

Eher beiläufig erhielt ich, während eines fröhlichen Busausflugs anlässlich des Erfurter Wintertreffens, von Maxi Kutschera die Zusage, die verlegerische Arbeit und insbesondere die umfassende Neukonzeption meines Projektes zu übernehmen. Damals ahnte ich noch nicht, welche Schwierigkeiten bewältigt werden müssen, beginnend mit dem Erstellen einer geeigneten Datenbank, dann der Übernahme vorhandenen Wissens und meiner zahllosen Sonderwünsche. Danke an dieser Stelle an Maxi für ihre tatkräftige Unterstützung und ihre Geduld – aber vor allem danke ich Urs Arnold Kutschera, dem kreativen und technischen Entwickler der Datenbank.

Die Zahl der Abbildungen und Informationen sind um 50% angewachsen. Mehr als 3.000 Abbildungen kamen hinzu, viele Daten wurden präzisiert, ergänzt und manches auch korrigiert.

Dennoch bleibt vieles im Dunkeln. Der enorme Wissenszuwachs ist auch der tatkräftigen Unterstützung zahlreicher Freunde und Sammler zu verdanken. Nur durch ihre Hilfe konnte dieses Buch gelingen. Es ist deshalb ein Werk aller, die dabei mitgeholfen haben. Hand in Hand, so hatte ich es mir gewünscht. Danke!

Einen großen Brocken Leidenschaft habe ich nicht nur mir, sondern auch meiner Frau Sylvia zugemutet, da ich jahrelang abends bis in die Nacht immer neue Schilder abgezeichnet habe oder am PC saß. Für ihre große Geduld und Nachsicht bedanke ich mich von ganzem Herzen.

In dieser Ausgabe konnten einige Verbesserungswünsche umgesetzt werden. Die Typenschilder sind nun auch, sofern dies mir möglich war und sinnvoll erschien, mit Zusatzinformationen wie Jahrangaben und Lochabstand versehen.

Farbige, plastische oder mir wichtige Schilder sind auf den Farbseiten zu sehen. Die Auswahl dafür habe ich spontan getroffen. Man möge mir verzeihen, dass klassische Schilder wie z.B. der „Phänomen-Notenschlüssel“ fehlen.

Die Informationen zu den Marken habe ich nach umfangreicher und sorgfältiger Recherche als Privatperson über 30 Jahre zusammengetragen. Einem wissenschaftlichen Anspruch genügen diese Angaben nicht. Oft widersprechen sich ausgewertete Quellen und bei vielen Marken ist nichts außer dem Typenschild bekannt. Wer es genauer wissen will, muss sich weiterhin selbst auf die Quellensuche begeben.

Als sicher können nur die Typenschilder gelten. Irrtümer in der Zuordnung, dem Alter oder auch Übertragungsfehler beim Abzeichnen usw. können nicht ausgeschlossen werden.

Frank Papperitz, 24.07.2016

## Meine Sammelstory

Zum Sammeln von Fahrradsteuerkopfschildern bin ich im Alter von zehn Jahren durch meine Schulfreunde Erik und Uwe Mitzscherlich gekommen. Die Zwillinge hatten an eine Schuppentür verschiedene Dinge genagelt, die sie von einem nahegelegenen Schrottsammelplatz mitgebracht hatten. Neben Schildern von Staubsaugern und Herden hingen dort auch einige Fahrradschilder. Der große Stolz war ein altes Naumann-Schild, das wir sehr verehrten. Uns schien das ein interessantes Sammelgebiet zu sein und so beschloßen wir, gemeinsam möglichst viele Schilder zusammenzutragen. Seit 1980 sind wir fast an jedem Wochenende mit unseren Fahrrädern von Dorf zu Dorf gefahren, um auf Müllkippen und an Waldrändern nach weggeworfenen Fahrrädern zu suchen. Manches Fahrrad wurde regelrecht ausgegraben und es gab immer ein großes Hallo, wenn ein unbekanntes Schild dran war. Selbst wenn Fahrräder seit Jahrzehnten in der Erde lagen, konnten die Schilder – da oft aus Buntmetall – noch gerettet werden.

Abmontierte Schilder wurden mühevoll gereinigt und später auf einen selbstgebauten Holztisch genagelt. Wenn ich da an die Opel-ZR 3-Fahrräder denke, von denen wir nur die Schilder abmontierten ... , mit 12 Jahren wussten wir es nicht besser! Die Schilder wurden natürlich in der Rahmenform erhalten.

Ab ca. 100 Schildern war das selbstgebaute Holzgestell überfüllt! So baute mein Vater einen Schrank mit ausziehbaren Böden, auf denen die Schilder aufgeklebt wurden.

Damit jeder einmal die Sammlung bei sich haben konnte, zog dieser Schilderschrank regelmäßig zweimal im Jahr um. Sechs Monate stand er bei Uwe und Erik, sechs Monate stand er bei mir.

Durch andere Interessen von Erik und Uwe blieb die Sammlung schließlich seit ca. 1986 bei mir stehen. Wir hatten bis dahin ca. 250 verschiedene Steuerkopfschilder, einige Schutzblechembleme, Zubehör und auch drei alte Fahrräder zusammengetragen.

Jahre später war dieser Schrank überfüllt und mein Vater baute drei neue Schränke mit einem Fassungsvermögen von ca. 2.500 Schilder. Dieses Fassungsvermögen reicht bis in alle Zeit, dachte ich damals. Die ausziehbaren Holzplatten bekamen einen Filzbelag, auf denen die Schilder mit Stecknadeln befestigt wurden.

In dieser Zeit lernte ich auch weitere Sammler durch Annoncen oder auf Schrottsammelplätzen kennen. Jetzt wurden doppelte Schilder getauscht oder auch auf Trödelmärkten erworben. Neben den wenigen DDR-Schildern (keine 100 verschiedene insgesamt) bestand meine Sammlung fast nur aus Vorkriegsware.

Mit der Grenzöffnung im Herbst 1989 konnten neue Sammler und Teilemärkte besucht werden. Besonders die in der DDR völlig unbekannt westdeutschen Nachkriegsmarken füllten schnell meine Sammlung. Nun wurde das Hobby auf einmal teuer. Dennoch verwarf ich den Gedanken, nur Schilder bis zum 2. Weltkrieg zu sammeln. War ein Schild nicht zu bekommen, zeichnete ich es als Nachweis ab.

Neben eigener Suche bei alten Mechanikern oder auf Märkten kann ich heute auch mit der Unterstützung vieler Sammelfreunde rechnen.

Meine ca. 4.000 verschiedenen deutschen Steuerkopfschilder finden nun genügend Platz in einem großen Schrank mit 54 Schiebern. 1.500 passen noch rein.  
Das reicht doch, oder?

## Das Steuerkopfschild im Verlauf der Zeit

Hersteller oder Lieferanten von technischen Produkten haben zur späteren Identifizierung in allen Zeiten ihren „Stempel“ auf dem Produkt hinterlassen. Neben der Marke (Handelsbezeichnung für ein Produkt) finden sich oft Herstellerangaben, Signets, Zunftschilder, Wappen o.ä.

Als erste Fahrradmarke kann die silberne Plakette an Laufmaschinen ab 1817 angesehen werden, die als Lizenzmarke bei Drais/Karlsruhe gekauft und an der Lenkstange angebracht werden musste. Sie zeigt das Familienwappen von Drais.

Tretkurbelvelocipede (in Deutschland ab 1868) trugen manchmal oval geprägte Messingschilder der Lieferanten, die auf die Sattelfeder hinter dem Sattel genietet oder gelötet wurden.

Bei Hochrädern gab es selten Typenschilder. Bekannt sind kleine geprägte Schildchen (wie auch von Nähmaschinen bekannt) am Rücken unterhalb des Sattels (z.B. Goldschmidt & Pirzer) oder gravierte Plaketten am Steuerkopf (z.B. Kohout, Prag). Häufiger sind Abziehbilder am Steuerkopf oder geätzte Sattelfedern (z.B. Wanderer) und auch geätzte Steuerlagerabdeckbleche (z.B. Schladitz) zu finden.

Bei Kunsthochrädern wurden teilweise sogar Rahmen und Gabel komplett mit Ätzungen verziert (Dürkopp um 1893). Neben der Marke sind geätzte Blumen- oder Zierelemente zu finden (in Deutschland bis ca. 1924, z.B. Corona/Brandenburg).

Eingeschlagene Firmenstempel oder Schrift findet man bei Hochrädern auf der Lenkstange (z.B. Adam Opel), am Rückenoberteil (z.B. Komet, Dresden) oder auf der Sattelfeder (z.B. Schladitz & Bernhardt). Tretkurbeln aus Stahlguss konnten mit dem Namenszug versehen werden (z.B. Naumann). Oft steht der Fahrradhersteller auch auf den Pedalgummis (z.B. Komet, Dürkopp, Naumann).

Deutsche Niederräder vor 1896 sind selten mit Schildern bestückt, was sich als Problem bei der Markenbestimmung besonders kleinerer Hersteller erweist. Meist wurden Abziehbilder am Steuerkopf und als Namenszug auf dem unteren Rahmenrohr angebracht. Vernickelte Ätzungen am Steuerkopf (z.B. Dürkopp), am Rahmen, an der Gabel oder an der Lenkerklemme (z.B. Brennabor, Schladitz) prisen die Marke an. Manchmal wurden Naben oder Pedalkurbeln mit Namenszug gestempelt (z.B. Adler), sehr oft jedoch Sättel und Werkzeugtaschen.

Metallschilder kamen in Deutschland erst ca. 1896 mit der Massenproduktion in Mode. So ersetzte Wanderer/Chemnitz das Wasserabziehbild erst 1900 durch ein geprägtes Messingschild, weil sich einige Kunden über dessen Kurzlebigkeit beschwert hatten.

Geprägte und geätzte Schilder aus Messing oder Aluminium lösten die Abziehbilder fast ganz ab. Emaillierte Schilder finden erst ab ca. 1910 speziell für Luxusräder Verwendung (z.B. Adler, Brennabor).

Während einige Fahrradhersteller nur ein Typenschild für alle Modelle verwendeten (z.B. Wanderer), wurden von anderen Herstellern (z.B. Dürkopp) verschiedene Schilder gleichzeitig verwendet.

Besonders üppig ausgestattet sind Schilder von Versandhäusern (z.B. Deutschland-Rad, Superior), während Markenhersteller eher ein seriöses, schlichtes Design wählten.

Nach dem 1. Weltkrieg wurden die Schilder nüchterner, Schnörkel verschwanden. Geätzte Messingschilder mit zum Teil interessanten Grafiken prägten die zwanziger Jahre. Aber auch Abziehbilder wurden selbst von Markenherstellern (z.B. Phänomen, Wanderer) zeitweise immer wieder verwendet.

Das Design der Typenschilder wurde zwischen den Weltkriegen bei vielen großen Markenherstellern (z.B. Dürkopp, Diamant, NSU, Brennabor, Naumann) weitgehend beibehalten, nicht so aber z.B. bei Adler oder Opel.

Druckgusschilder aus Zink oder Aluminium mit großer plastischer Ausdruckskraft waren seit den dreißiger Jahren in Gebrauch.

In den Jahren nach 1945 blieb die Vielfalt der Schilder erhalten.

Je nach Wertschätzung des Lieferanten wurden die Schilder schön emailliert oder nur preiswert bedruckt. Typisch für Westdeutschland sind Schilder mit geprägtem Eichenlaub-Rand und variabel geätztem oder bedrucktem Innenfeld. Dünne Aluminiumschilder wurden letztendlich noch goldfarbig eloxiert, bis das Schild um 1970 (zusammen mit dem Fahrrad) schließlich fast ganz verschwand.

Mit abnehmender Produktionstiefe der Hersteller und Zunahme der Handelsmarken und Kaufhausräder (z.B. Neckermann, Quelle) verringerte sich auch die Wertigkeit des Steuerkopfschildes als „Bote des Produzenten“.

Ab den 1960er Jahren bis heute sind wieder das bekannte Abziehbild oder der Aufkleber üblich. In Westdeutschland hielt in den 1980er Jahren das angeklebte Kunststoffschild Einzug. Markenname oder ein Signet sind oft die einzige Aussage. Ab den 1990er Jahren finden sich neben Abziehbildern und Aufklebern wieder vereinzelt farbig bedruckte Metallschilder (z.B. Diamant), emaillierte Schilder (Südstern) oder gar teure kopiergefräste Aluminiumschilder (Generator/Leipzig).

Das Steuerkopfschild ist wieder da!

# Herstellung der Steuerkopfschilder

Da Steuerkopfschilder für die Fahrradhersteller und Händler fast immer von speziellen Schilderfabriken hergestellt wurden, lassen Ähnlichkeiten in Außenform und Design oft Rückschlüsse auf den Schilderhersteller, selten aber auf den Fahrradlieferanten zu.

## Schilder aus Blech

Wurden für den Manufakturbetrieb (um 1890) oder kleinere Einzelhändler nur wenige Schilder benötigt, waren Gravuren oder eingeschlagene Buchstaben bei einheitlichen Schilderrohlingen üblich. Auch wurden Bleche in Handarbeit ausgefeilt (Efra/Dresden um 1930). Moderne Technik (z.B. Kopierfräsen) ermöglicht heutzutage auch eine Einzelanfertigung (z.B. Generator/Leipzig 1999). Zur Serienherstellung von Schildern eignen sich hingegen das Ätzen oder Prägen.

Beim Ätzen wird die Metalloberfläche chemisch abgetragen.

Die gewünschte Abbildung ergibt sich durch einen vorherigen säurefesten Aufdruck, wobei die Tiefe der Ätzung von der Dauer und Stärke der Säureeinwirkung abhängt.

Beim Prägen hingegen wird das Blech zwischen 2 Prägestempeln verformt.

Die Rückseite des Bleches weist dann die entsprechende Kontur der Vorderseite auf.

Oft sind beide Methoden bei einem Schild anzutreffen (Eichenlaub-Rand um Schriftfeld, BRD, fünfziger Jahre).

Nach oder vor der Herstellung der Oberflächenkontur werden der Umfang sowie die Befestigungslöcher ausgestanzt (beim Prägen auch in einem Arbeitsgang möglich). Nach dem Biegen der Rahmenrundung wurde das Schild galvanisch behandelt, farbig bedruckt oder emailliert.

Bei durchbrochenen Schildern wurden oft zur Verschönerung farbige Folien (z.B. Brenna-bor) oder farbige Bleche unterlegt.

Manche Schilder wurden nur bedruckt oder sehr schwach geätzt, nach Jahrzehnten ist dann oft nichts mehr zu erkennen (z.B. Miele um 1935).

Einige Schilder haben austauschbare, gelötete oder geklemmte Schriftfelder (z.B. Wanderer, Mars um 1910).

## Schilder aus kombinierten Materialien

Sie bestehen z.B. aus einem Metallrahmen mit unterlegter, bedruckter Folie (um 1905). Der Schilderhersteller konnte damit auch kleinste Losgrößen (ab 25 St.) liefern. Einige Schilder bestehen sogar aus vier Materialien: Rahmen aus Aluminium/Schriftfelder aus Messing/mehrfarbige Folie hinterlegt/Zinkblech als Halteblech auf der Rückseite (z.B. Deutschland-Rad, Superior, Siegfried um 1910).

Ausnahmen sind das Mercedes-Schild (Messingblech mit zwei aufgenieteten Sternen) und das Adler-Schild um 1936 (plastischer Druckgussadler auf blauem Blech).

### **Schilder aus Zelluloid**

Diese Schilder aus der Zeit um 1905 waren geprägt und bedruckt und wurden am Rahmen angeklebt. Sie sind äußerst selten erhalten geblieben.

### **Schilder aus Druckguss**

Zink, Aluminium und seit den achtziger Jahren Kunststoff wurden ebenfalls für die Schilderherstellung benutzt. Wegen der hohen Fertigungskosten für eine Druckgussform wurden oft austauschbare Werkzeugteile für das Schriftfeld angefertigt, so dass prinzipiell gleiche Schilder mit verschiedenen Schriftfeldern hergestellt werden konnten (Kurier, Komet, Capital...).

### **Schilder aus Messingguss**

Messingguss als Markenschild kenne ich nur in Kombination mit dem Auftritt auf der Hinterachse eines Cripper-Dreirades (Distanz, Chemnitz, um 1890).

## Erläuterungen zu den Daten

Ich war bestrebt, den Text zu den Marken auf das Notwendigste zu minimieren. Deshalb werden folgende Erläuterungen gegeben:

### **Zur Marke**

Genannt wird die Handelsbezeichnung der Fahrräder. Bei Schildern ohne Markenbezeichnung und bei Herstellern, deren Marke mir noch nicht bekannt ist, erscheint der Nachname des Firmeninhabers. Genannt sind auch Marken, die für Fahrräder geschützt, deren Verwendung jedoch nicht gesichert ist. Für Fahrräder geschützte, jedoch wahrscheinlich nicht verwendete Marken wurden nicht aufgenommen (z.B. Milka 1913: Markenschutz für Nahrungsmittel, Fahrräder usw.).

### **Zum Ort**

Genannt ist der Firmensitz, teilweise mit Präzisierung im Textbereich. Schilder, auf denen nur ein Ortsteil (z.B. Tegel) genannt ist, findet man unter der übergeordneten Stadt (hier: Berlin). Spätere Eingemeindungen wurden nach Möglichkeit beachtet. Die Orte wurden, wenn nötig, durch Zusätze definiert ( z.B. Brake i.O. /Brake i.W.).

### **Zum Inhalt**

Wenn nicht anders angegeben, entstammen genannte Jahreszahlen einer Quelle. Die Firma wurde also im Jahre genannt (in Adressbüchern, Markenradlisten, Katalogen, Zeitungsannoncen, Plakaten etc.). Oft sind die vorhandenen Schilder die einzige Informationsquelle. Das Alter habe ich dann geschätzt. Problematisch erwiesen sich alte ausgewertete Markenschutzlisten. Auch nicht mehr existierende Firmen (und deren Marken) wurden damals genannt, da die Fahrräder ja noch im Gebrauch waren. Falls vorhanden, werden weitere Marken der betreffenden Firma genannt oder es gibt Verweise zu anderen Marken.

### **Reihenfolge der Bilder**

Die dargestellte Reihenfolge der Bilder einer Marke entspricht der ungefähren zeitlichen Abfolge. Oft wurden jedoch mehrere Schilder zeitgleich verwandt.

### **Zur Größe der Abbildungen**

Aufgrund der Menge an Zeichnungen konnten wir die Bilder nicht maßstabsgetreu abbilden. Zur Orientierung, dient der Lochabstand (LA). Dieser ist entlang der längsten Lochdistanz gemessen, also bei vier Löchern die Diagonale. Ist nur ein oder gar kein Befestigungsloch vorhanden (z.Bsp. bei Abziehbildern) wird stets die Gesamtgröße angegeben.

### **Jahresangaben**

Die Verwendungszeit der Schilder ist so genau angegeben, wie es mir möglich war. Geschätzte Jahreszahlen sind als solche gekennzeichnet.

**A & W**

Abb. A\_0311

**A=Amelung** *Duisburg*

1955 zu AWC

Abb. A\_0281

**ABC** *BRD*

· ca. 1960: Atlas-Bicycle-Co., Vertriebsmarke

Abb. A\_0011

**ABC** *Coesfeld i. W.*

· 1928: Aloys Baumeister

**Abergo** *Kiel*

1928 zu Bergo

**Abin**

Abb. A\_0312

**ABN** *Nürnberg*

· ca. 1925: August Braun, wohl Fahrradhandlung

Abb. A\_0012

**Achalm** *Reutlingen i. Wttbg.*

· ca. 1955: R. Schnitzler, Großhandlung, gegr. 1928

auch *Zenith, Zirkel*

Abb. A\_0013

**Achat** *Wiesenburg i. Sudeten*

1940 zu Agon

Abb. A\_0321

**Achilles** *Ober-Politz i. Sudetenland, Wilhelmshaven*

· gegr. 1894: Achilles Fahrrad-Fabrik, Anton Schneider, Ober-Politz i. Sudetenland; seit 1920 ist Schneiders späterer Schwiegersohn Ernst Weikert dort beschäftigt

· 1935: A. Schneider & Co., Fahrrad- und Motorradfabrik, 1940 beschäftigt Achilles 2700 Mitarbeiter in drei Firmenbereichen

· seit 1947: Achilles-Werke, Ernst Weikert & Co. K.G., Wilhelmshaven-Langewerth, Spezialität: Fahrräder mit federndem Steuerkopf, auch Produktion von Mopeds und Kinderfahrzeugen (Marken Strolch und Huschewind)

· 1957: Produktionsende

auch *Afrana, Hockewanzel, Huschewind, Migros, Neutral, Strolch*

Abb. A\_0014, A\_0015, A\_0016, A\_0318, A\_0017, A\_0018, A\_0019, A\_0020, A\_0022

**Achilles** *München*

· ca. 1950: Achilles-Trinkl, wohl Vertriebsniederlassung von Achilles/ Wilhelmshaven

1950 zu *Achilles*

Abb. A\_0001

**Achilles** *Breslau*

· 1901: Achilles-Fahrrad-Industrie, Inh. Arthur von Lebinski und P. Schlesinger stellt Konkursantrag

· 1897, 1928: Arthur v. Lebinski, Großhandlung; ev. nach 1945 Weiterführung in Westdeutschland/ Westfalen (siehe „Teutonia“)

auch *AvL, Blizzard, Rapid*

Abb. A\_0319, A\_0294, A\_0021, A\_0317

**Achim** *Holzminden a. W.*

· ca. 1955: Gerhard Döhmann

Abb. A\_0002

**Acht** *Dudweiler/ Saar*

· ca. 1960: Th. Acht, Fahrradhandlung (1922: Adolf Acht, 1935: Jos. Acht)

Abb. A\_0320

**Acier Diamant** *Saales i. Elsass*

· ca. 1910: Henri Eckhardt, Handlung

Abb. A\_0313

**Acme** *München*

· 1897, 1899: L. Oberwegner, Fahrradfabrik, Isarthorplatz 5

· 1928: L. Oberwegner, Auto-Teile-Handlung

auch *Münchner Kindl, Reliance*

Abb. A\_0493

**Active Comfort** *Mülheim-Kärlich*

· ca. 1985: Vertriebsmarke, verwendet auch von der Fa. Zender für spezielles Designfahrrad

1985 zu *Zender*

**Aczel** *Eger*

1935 zu *Premier*

Abb. A\_0003

**Ada**

Abb. A\_0290

**Adamo** *Rüsselsheim*

1928 zu *Opel*

**Adderley** *Saalfeld a. S.*

· 1928: Tittel & Nies

**Adel** *Berlin*

· ca. 1930: Fahrradhaus Scherfke, Berlin O 34

Abb. A\_0314

**Adewacht** *Friedrichsfehn i. O.*

· 1950: Gustav Schröder

**Adho** *Berlin*

· 1935, 1953: Adolf Horstmann, Großhandlung, gegr. 1913

auch *Argus, Endspurt, Flieger, Ideal, Perfect, Rex, Sanitas, Sport, Spreehorst, Westfalen*  
Abb. A\_0006, A\_0005, A\_0007, A\_0004, A\_0315

### **Adi** *Berlin*

- ca. 1957: Artur Diebler, Fahrzeugbau, Berlin-Neukölln, stellte zerlegbare Fahrräder und Mopeds her

### **ADI** *Dresden*

- preiswertes Modell  
1930 zu *Schladitz*  
Abb. A\_0316

### **Adina** *BRD*

Abb. A\_0008

### **Adler** *Frankfurt a. M.*

- gegr. am 1. März 1880: Heinrich Kleyer, Maschinen- u. Velocipedhandlung; Kleyers erste eigene Marke war „Herold“, erst 1886 kam „Adler“ dazu; Vertrieb u. a. Fabrikate von „Coventry Mach.-Co.“ sowie ab 1881 der Frankfurter Fahrradfabrik „Spohr & Krämer“ (deren Eigenmarke war *Germania*)
- seit 1886: eigene Fahrradproduktion
- seit 1894: Heinrich Kleyer A.G.
- Umfirmierung am 5.7.1895 zur Adler-Fahrrad-Werke A.G.; 1896 zerlegbares Kriegsrad, 1899 bereits Motorfahrzeugbau, 1900 Sager-Antrieb (Walzenantrieb ähnlich Kardan, Patent von Quadrant, Birmingham), 1904 Kardanmodelle
- Patenterteilung am 16.1.1934 für das Adler-3-Gang-Tretlagergetriebe, Vertrieb bis mind. 1947; Das robuste und erfolgreiche 3-Gang-Getriebe wurde auch an Fahrradhersteller in Böhmen und der Schweiz geliefert. Die Firma Adler zählte zu den bedeutendsten Fahrrad-, Automobil- und Kraftradherstellern in Deutschland.
- ca. 1954: Ende der Adler-Fahrradproduktion und 1957 Ende der Adler-Motorradproduktion in Frankfurt, Konzentration auf Büromaschinen, Firmierung ab 1958 unter „Triumph-Adler Büromaschinen“
- 1986: erwirbt HWE/ Einbeck die Fahrradmarke Adler

auch *Adler-Herold, Adlerita, Alpha, Aquila, Eagle, Electra, Frankfurt, Herold, Invalid Salvo, Jugend*  
Abb. A\_0503, A\_0010, A\_0457, A\_0476, A\_0036, A\_0037, A\_0480, A\_0471, A\_0038, A\_0023, A\_0284, A\_0039, A\_0040, A\_0432, A\_0478, A\_0499, A\_0043, A\_0042, A\_0289, A\_0029, A\_0024, A\_0025, A\_0026, A\_0481, A\_0498

### **Adler** *Weimar i. Thür.*

- ca. 1925: Felix Adler, Fahrradhandlung, Typenschild am Sattelrohr angebracht

### **Adler-Herold** *Frankfurt a. M.*

1930 zu *Adler*  
Abb. A\_0041

### **Adlerflug**

- ca. 1925: Marke wohl aus Schlesien  
Abb. A\_0424

### **Adlerita** *Frankfurt a. M.*

- 1928: Markenschutz für Fa. Adler

### **Adlon** *Bielefeld*

- ca. 1955: Vertrieb auch durch Versandhandel Neckermann  
1955 zu *Rapier*

### **Adlon** *Lengerich i. W.*

1953 zu *Geier*  
Abb. A\_0437

### **Admira** *Hamburg*

- 1926: Admira-Waren-Vertrieb, Hamburg 11  
Abb. A\_0031

### **Admiral** *Hamburg*

- 1899, 1928: Ferdinand Wolff & Co. K.G., Herstellung und Vertrieb von Fahrrädern, vergl. Wolff/ Hamburg

### **Admiral** *Stuttgart*

1953 zu *Staiger*

### **Admiral** *Remagen i. Rhld.*

1950 zu *Schauff*  
Abb. A\_0030

### **Admiral** *Brake i. W.*

- von Rixe, aber wohl auch Freimarke  
1950 zu *Rixe*  
Abb. A\_0032, A\_0033, A\_0034, A\_0425

### **Admiral** *Hannover*

1933 zu *Ferta*

### **Admiral** *Oldenburg i. O.*

1931 zu *Nofa*

### **Adonia** *Zehdenick i. Mark*

1928 zu *Hirtzel*

### **Adonis** *Bielefeld*

1888 zu *Dürkopp*

### **Adonis**

Abb. A\_0426

**Ador**

Abb. A\_0009

**Ados** *Aachen i. Rhld.*

- 1907: Ados GmbH  
auch *Sodados*

**Adria** *Kamenz i. Sa.*

- 1908: Mühlbachs Adria Industrie, Paul Mühlbach, gegr. ca. 1897; Vertrieb von Kraftfahrzeugen, Fahrrädern, kleinen Motorwagen, Näh- u. Waschmaschinen, Vernickelungen und Emailierungen
- 1910: Adria-Fahrrad-Werke, Paul Mühlbach; 1907 Markenschutz „Ardela“ auch für Motorwagen und Motorräder, 1912 Produktion von Motorrädern
- ca. 1910: Übernahme der Marke Lessing der wohl erloschenen Lessing-Fahrradfabrik, Joh. Hampel
- ca. 1922: Paul Mühlbach, Fabrik für Motorfahrzeuge; später nur noch Fahrzeughandel, Firma noch 1927 genannt  
auch *Ardela, Lessing*  
Abb. A\_0483, A\_0287, A\_0427

**Adru** *Freiburg i. Br.*

- 1928: Adru-Fahrzeugbau, Adolf Rumpf

**AEB** *Berlin*

- 1923: A. Ehrenberg  
Abb. A\_0280

**Aegir** *Elsterwerda, Biehla*

- gegr. 1894: Elsterwerdaer Fahrradfabrik Carl Wilhelm Reichenbach & Springer (Vorabreiter Springer bereits 1895 ausgeschieden), Firma war im Oktober 1894 Vertretung für Hildebrand & Wolfmüller
- 1901: auch Produktion von Motorwagen und Motorrädern
- 1902: Elsterw. Nähmasch.- und Fahrradwerke, C. W. Reichenbach, auch kettenlose Modelle sowie Fahrräder mit spezieller Kettenspannvorrichtung ohne Lösen der Achsenlager
- 1910: Elsterw. Fahrradfabrik GmbH, C. W. Reichenbach
- 1928: waren „Aegir“ und neue Marke „Elfa“ gemeinsam im Angebot, ab 1931 dann nur noch Marke „Elfa“  
auch *Berwed, CWR, DEM, Drieland, Elstria, Prima*  
Abb. A\_0451, A\_0044, A\_0045

**AEM** *München, Inning a. Ammersee*

- ca. 1947: Adolf Eis & Co. K.G., Fahrradfabrik  
auch *Amateur*  
Abb. A\_0428, A\_0049, A\_0047

**Aeolus** *München*

- 1907, 1913: J. Georg Egli, Handlung  
auch *Libertas, Monachia, Parsifal*  
Abb. A\_0046

**Aeolus** *Berlin*

- 1897: Voigt & Winde

**Aequator** *Hamburg*

- 1926: Aequator-Fahrrad-Versandhaus, Hamburg 36

**Aero** *Bielefeld, Brake i. W.*

- preiswertes Modell, produziert u. a. von Rixe und Wittekind  
1935 zu *Wittekind, 1935 zu Rixe*  
Abb. A\_0051, A\_0048

**Aero** *Breslau*

- 1928 zu *Heidenreich*  
Abb. A\_0052, A\_0497

**Aeroplan** *Königswusterhausen*

- ca. 1925: Bruno Jeziarski, Fahrradhandlung  
Abb. A\_0430, A\_0429

**Afag** *Memmingen*

- 1928: Allgäuer Fahrradteile-GmbH, Fahrradfabrik

**AFG** *Aachen i. Rhld.*

- 1939 zu *Grenzwacht*

**Afra** *Leipzig*

- 1932: Franzen & Co., Großhandlung

**Afrana** *Lippstadt i. W.*

- 1941 zu *Hannibal*

**Afrana** *Ober-Politz i. Sudetenland*

- 1935 zu *Achilles*  
Abb. A\_0431, A\_0050, A\_0053

**Afrania** *Löbau i. Sa.*

- ca. 1910: G. E. Rieger, Handlung  
Abb. A\_0055

**Agatha** *Köln*

- 1935: Kölner-Fahrrad-Engros-Vertrieb, Emmy Meyer  
Abb. A\_0500

**AGB** *Borghorst i. W.*

- 1938: August Gassel, Großhandlung, ev. auch „Wilmsbergia“  
Abb. A\_0058

**AGB** *Berlin*

- 1931: Amandus Glaser, Direktor der FN-Motoren GmbH, NL Berlin, nimmt die Fertigung

seiner Erfindung auf, dem „Super-Elastic-Einheits-Rad“ mit federndem Einrohrrahmen. Vorteil für Händler und Produzent: Es gibt nur 1 Einheitsmodell für Damen und Herren. Doppelschild 416 = untereinander angebracht.

- 1934: A.G.B. Fahrzeugbau, Berlin NW
- 1940: Vergabe von Auslandsrechten zur Lizenzproduktion (z. B. an Arndt A.G. in Prag), siehe BAM/ Aachen

Abb. A\_0454, A\_0416, A\_0056, A\_0057

**AGB** *Bielefeld*  
1914 zu *Göricke*

**Ageha** *Halle a. S.*  
· 1928: Albert Gasper, Fahrrad- und Fahrradteilefabrik

**Aget** *Neumarkt b. Nbg.*  
1913 zu *Express*

**Aggerblume** *Derschlag i. Rhld.*  
· 1913, 1928: Carl Schmittseifer, Handlung  
auch *Aggerperle*

**Aggerperle** *Derschlag i. Rhld.*  
1913 zu *Aggerblume*

**Aggerperle** *Dieringhausen*  
· ca. 1935: Fritz Hahne, Fahrradhandlung seit 1898  
Abb. A\_0417

**Agil** *Gelsenkirchen*  
1960 zu *Liga*

**Aglos** *München*  
· 1928: Rahmenbau Albert Selg  
Abb. A\_0059

**AGM** *Meissen*  
· 1925: Arthur Göthe GmbH, Fahrradhandlung (Typenschild bekannt)

**Agon** *Wiesenburg i. Sudeten, Münster i. W., Wilhelmshaven*  
· ca. 1935: Agon-Fahrzeugwerke A.G., Wiesenburg; im Leichtkraftradbereich Zusammenarbeit mit Achilles/ Ober-Politz, Markenzeichen: 3 Beine im Kreis  
· 1951: Agon-Fahrradgroßhandels- und Vertriebsgesellschaft, Münster i. W., auch Vertrieb von HWE-Produkten (z. B. Fürstenkrone)  
auch *Achat, Agonas, Akme, Alkazar, Altvater, Apollo, Avant, Baldur, Banus, Merkur, Silesia, Urbiter*  
Abb. A\_0418, A\_0421, A\_0419, A\_0420, A\_0458, A\_0061

**Agonas** *Wiesenburg i. Sudeten*  
1935 zu *Agon*  
Abb. A\_0422

**Agrippina** *Köln*  
1907 zu *Cito*, 1924 zu *Allright*, 1960 zu *KKK*  
Abb. A\_0423, A\_0293, A\_0062, A\_0410

**AHA** *Kaiserslautern*  
1913 zu *Habich*

**Ahaka** *Kaiserslautern*  
1928 zu *Habich*

**Ahl** *Dresden*  
· 1899: Fahrradbau und Rep.-Anstalt, Eduard Ahl & Co., Pillnitzer Str. 29

**Ahlborn** *Hannover*  
· 1938: Heinrich Ahlborn, Fahrrad- und Motorradhandlung  
· ca. 1955: O. Ahlborn  
Abb. A\_0065, A\_0066

**Ahoi** *Preßburg i. Sudeten*  
· 1940: Fa. Ogar

**Aida** *Karlsruhe*  
1907 zu *Velocitas*

**AIG** *Sterkrade i. Rhld., Bottrop i. W.*  
· 1928: Allgemeine Industrie-GmbH, Großhandlung

**Aisch-Rad** *Birnbaum*  
· 1925: Georg Gössler, Handlung

**Ajax** *Eisenach*  
1907 zu *Wartburg*, 1925 zu *Dixi*  
Abb. A\_0064, A\_0412

**Ajax** *Berlin*  
· 1897, 1928: Paul Fischer, Handlung  
1932 zu *Fedia*  
Abb. A\_0411, A\_0063

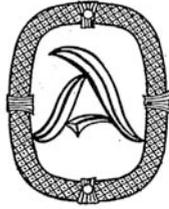
**AJF-Record**  
· 1940: genannt

**AKA** *Berlin*  
· 1926: AKA-Handels- und Fabrikations GmbH, Alexandrinnenstr. 26  
Abb. A\_0413

**Akadia** *Berlin*  
· ca. 1905: Deutsche Stahl GmbH, Berlin SO 16, siehe Hubertus  
Abb. A\_0448, A\_0452



A\_0311 A & W  
LA: 36 mm  
um 1985  
deutsch?



A\_0281 A=Amelung  
LA: 52 mm  
1955



A\_0011 ABC  
LA: 48 mm



A\_0312 Abin  
LA: 37 mm  
1935



A\_0012 ABN  
LA: 69 mm



A\_0013 Achalm  
LA: 57 mm



A\_0321 Achat  
1940



A\_0014 Achilles  
LA: 38 mm



A\_0015 Achilles  
LA: 38 mm  
um 1940



A\_0016 Achilles  
LA: 73 mm



A\_0318 Achilles  
LA: 72 mm  
1935



A\_0017 Achilles  
LA: 58 mm



A\_0018 Achilles  
LA: 53 mm



A\_0019 Achilles  
LA: 48 mm



A\_0020 Achilles  
LA: 55 mm  
1950



A\_0022 Achilles



A\_0001 Achilles  
LA: 53 mm



A\_0319 Achilles  
LA: 81 mm  
1925



A\_0294 Achilles  
LA: 80 mm



A\_0021 Achilles  
LA: 47 mm



A\_0317 Achilles?  
LA: 36 mm  
1935



A\_0002 Achim  
LA: 64 mm



A\_0320 Acht  
LA: 52 mm



A\_0313 Acier Diamant  
LA: 73 mm



A\_0493 Acme  
1898  
aus Annonce



A\_0003 Aczel

A\_0290 Ada  
LA: 52 mm  
um 1930  
wohl BöhmenA\_0314 Adel  
LA: 72 mmA\_0006 Adho  
LA: 66 mmA\_0005 Adho  
LA: 66 mmA\_0007 Adho  
LA: 69 mmA\_0004 Adho  
LA: 46 mmA\_0315 Adho  
LA: 38 mm  
1935A\_0316 ADI  
LA: 78 mm  
1930A\_0008 Adina  
LA: 51 mm  
um 1955A\_0503 Adler  
v. Herold-HochradA\_0010 Adler  
LA: 106 mm  
1898  
DreiradschildA\_0457 Adler  
LA: 67 mm  
1905-1914  
auch als AbziehbildA\_0476 Adler  
LA: 70 mm  
um 1910  
Zink, ExportA\_0036 Adler  
LA: 82 mm  
1912  
bunt emailliertA\_0037 Adler  
LA: 67 mm  
1921A\_0480 Adler  
LA: 67 mm  
um 1923A\_0471 Adler  
LA: 67 mm  
1925A\_0038 Adler  
LA: 67 mm  
1927  
auch emailliertA\_0023 Adler ?  
LA: 67 mm  
1923A\_0284 Adler  
LA: 63 mm  
1925  
ev. vom AutomobilA\_0039 Adler  
LA: 67 mmA\_0040 Adler  
LA: 52 mm  
1934  
auch am 3-GangA\_0432 Adler  
LA: 1 mm  
1933  
auf AbziehbildA\_0478 Adler  
1933



A\_0499 Adler  
vom 3-Gang



A\_0043 Adler  
LA: 21 mm  
1938  
auch ohne Nummer



A\_0042 Adler  
LA: 63 mm  
1948  
Steckbefestigung



A\_0289 Adler ?  
LA: 58 mm  
1945  
auf Abziehbild



A\_0029 Adler  
LA: 53 mm  
1950-1952  
Zinkdruck, Steckbef.



A\_0024 Adler ?  
LA: 72 mm  
1950  
Steckbefestigung



A\_0025 Adler ?  
LA: 72 mm  
1952  
Steckbefestigung



A\_0026 Adler  
LA: 43 mm  
1954  
Steckbefestigung



A\_0481 Adler  
1935  
Export



A\_0498 Adler  
um 1985  
von HWE



A\_0041 Adler-Herold  
LA: 52 mm



A\_0424 Adlerflug  
LA: 73 mm  
1925



A\_0437 Adlon  
1950



A\_0031 Admira  
LA: 51 mm



A\_0030 Admiral  
LA: 52 mm



A\_0032 Admiral ?  
LA: 51 mm



A\_0033 Admiral ?  
LA: 46 mm



A\_0034 Admiral ?  
LA: 55 mm



A\_0425 Admiral ?  
LA: 59 mm  
1950



A\_0426 Adonis  
LA: 38 mm  
1930



A\_0009 Ador  
LA: 82 mm  
um 1925



A\_0483 Adria  
1908



A\_0287 Adria  
LA: 76 mm  
1910



A\_0427 Adria  
LA: 67 mm  
1925  
vom Motorfahrrad



A\_0280 AEB



A\_0451 Aegir  
LA: 45 mm  
um 1910



A\_0044 Aegir  
LA: 47 mm  
um 1922



A\_0045 Aegir  
LA: 43 mm  
1928



A\_0428 AEM  
LA: 44 mm



A\_0049 AEM



A\_0047 AEM  
LA: 37 mm



A\_0046 Aeolus  
LA: 79 mm



A\_0051 Aero  
LA: 62 mm



A\_0048 Aero ?  
LA: 48 mm



A\_0052 Aero ?  
LA: 75 mm



A\_0497 Aero ?  
LA: 82 mm  
um 1925



A\_0430 Aeroplan  
LA: 79 mm  
1925



A\_0429 Aeroplan ?  
LA: 64 mm  
1930



A\_0431 Afrana  
LA: 35 mm  
1935



A\_0050 Afrana ?  
LA: 68 mm



A\_0053 Afrana ?  
LA: 47 mm



A\_0055 Afrania  
LA: 71 mm



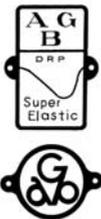
A\_0500 Agatha  
LA: 63 mm



A\_0058 AGB  
LA: 43 mm



A\_0454 AGB  
nur Zeichnung



A\_0416 AGB  
34 und 37 mm



A\_0056 AGB  
LA: 63 mm



A\_0057 AGB  
nur als Zeichnung  
bekannt



A\_0417 Aggerperle  
LA: 58 mm



A\_0059 Aglos ?  
LA: 42 mm