

Ignaz Schwinn

Ein Selfmademan und US-Großindustrieller aus dem Odenwald

Von Helmuth K. Bofinger

Ignaz Schwinn, mein Urgroßonkel, wurde am 1. 4. 1860 in Hardheim (Neckar-Odenwald-Kreis) geboren. Er erlernte den Beruf eines Drehers, kam während seiner Wanderzeit in Norddeutschland mit dem neuen »Safety-Fahrrad« des Engländers Starley in Berührung und erkannte sofort, dass dessen Neuentwicklung wohl das Zeitalter des Hochrades beenden werde.¹

Schwinn erhielt Arbeit in einem kleinen Betrieb in Frankfurt/M., der Zuberhörteile für Heinrich Kleyer lieferte, einem Hersteller von Hochrädern. Kleyer wurde auf den ideenreichen jungen Mann aufmerksam, holte ihn am 7. 9. 1886 als Werkmeister in seine Firma und beauftragte ihn mit der Planung und Errichtung einer Produktionsstätte für die Safety-Räder, die in der Folgezeit sehr erfolgreich arbeitete.

Aus dieser Urzelle wurden später die bekannten »Adler-Werke« (z. B. Automobile und das flüsternde Motorrad).

1891 verließ Schwinn mit seiner Frau Europa Richtung USA und ließ sich in der Wirtschaftsmetropole Chicago nieder. Der ruhelose Mann arbeitete dort bei einem lokalen Fahrradfabrikanten und einige wenige zufriedene stellende Jahre, in denen er für die International Manufacturing Company eine Fahrradfabrik errichtete.

Um 1895 hatte sich die Fahrradproduktion zu einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige in den USA ausgewachsen.

Schwinn sprang auf diesen Zug auf und gründete 1895 zusammen mit Adolf Arnold, einem Fleischkonserven-Fabrikanten und Bankeigentümer die »Arnold, Schwinn & Company« mit Firmensitz in Chicago. Die Produktionszahlen betragen anfangs knapp 25 000 Einheiten jährlich.

Er betrieb massiv Werbung und Marketing, gründete und finanzierte das »World-Team«, das 1896 auf der neuen Radrennbahn in Chicago massenweise nationale Rekorde produzierte, wie später auch »Schwinn-Rennställe« Europa- und Weltrekorde aufstellten und in diesem Sport bis zu Beginn des 2. Weltkrieges weltweit dominant wurden.

Schwinn steuerte sein Unternehmen gut durch die Depressionszeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts – von ca. 300 Firmen der Sparte blieben 1905 ganze

1 Folgende Quellen wurden für diesen Beitrag verwendet:

Kirchenbücher; Wirtschaftsmagazin Crain's Chicago Business, Oktober 1993; Firmengeschichte »50 years of Schwinn-built bicycles«, Chicago, 1945; Auskünfte von Pfarrer Eberhard Winter aus Hollerbach.

12 zurück – übernahm 1908 die Anteile von Arnold und machte die Firma zu einem Familienunternehmen.

Schon 1896 hatte Schwinn mit dem Automobilbau experimentiert. Er baute einen elektrisch angetriebenen Wagen und 1905 sogar einen 4-Zylinder-Motorwagen mit Druckumlaufschmierung und Konuskupplung, gab aber diesen Zweig wieder auf.

1911 kaufte er die »Excelsior Motor Manufacturing and Supply Co.« und stellte bis 1920 »Excelsior Motorbikes« her, die wegen ihres hohen technischen Standards hohes Ansehen genossen.

Schwinn entwickelte in der Folgezeit Modelle, die Vorbild wurden, wie z. B. die Räder mit Ballonreifen, die Stromlinienräder mit Scheinwerfer und Elektrohupe, die »Paramounts« und die »Cycle Trucks«. Er führte das Fahrrad Schloss ein, die Vorderradbremse, den freitragenden Rahmen.

Die Firma meldete in den 30er Jahren mehr als 40 Patente an und die Jahresproduktion stieg bis 1941 auf 346 000 Einheiten, die Gesamtbeschäftigtenzahl auf ca. 1200.

Während des 2. Weltkrieges stellte Schwinn Rüstungsgüter her.

Ignaz Schwinn starb am 18. 4. 1948 in Chicago. »Er war der unumstrittene Führer und Henry Ford der Fahrradindustrie« schrieb das Wirtschaftsmagazin »Crain's Chicago Business« seinerzeit.

Seine Nachfolger aus der Familie zehrten noch eine Zeit lang von Ignaz' Erfolgen und Renommee, brachten den US-Hit »Black Phantom« heraus, der hunderttausendfach verkauft wurde, und förderten die Entwicklung der »BMX-Räder«.

Durch konjunkturbedingte Absatzkrisen, gravierende strategische Managementfehler und Fehlinvestitionen (z. B. in Giant und China Bicycle) kam es zum Niedergang des Unternehmens, das 1993 an ein amerikanisches Bankenkonsortium verkauft werden musste, das alle Patente und den Firmennamen erwarb.

»Schwinn« ist heute noch in den USA das Synonym für Fahrrad, wie »Jeep« für Geländefahrzeuge.

Stammlinie Ignaz Schwinn

(Ortsnamenkürzel: Br=74736 Hardheim-Bretzingen, Bre=63897 Miltenberg-Breitendiel, Ha=74736 Hardheim, Ott=63931 Kirchzell-Ottorfzell, Pü=97953 Königheim-Pülfringen, Ru=69427 Mudau-Rumpfen)

- 1 **Schwinn**, Ignaz, * 1. 4. 1860 Ha, † 18. 4. 1948 Chicago
- 2 **Schwinn**, Johann Ignaz, Schreiner und Orgelbauer in Ha, * 12. 4. 1826 Br., † 15. 3. 1871 Ha, ∞ 6. 2. 1855 Ha
- 3 **Scheuermann**, Magdalena Theresia, * 11. 8. 1828 Ha, † 25. 12. 1905 Ha
- 4 **Schwinn**, Franz Anton, Bauer, * 6. 10. 1778 Bre, † 24. 12. 1832 Br, ∞ 6. 2. 1815 Bre
- 5 **Morschhäuser**, Maria Anna, * 20. 11. 1786 Br, † 25. 5. 1866 Br
- 8 **Schwinn**, Johann Michael, Bauer, * 26. 3. 1749 Ott, † ?, ∞ 27. 6. 1775 Bre

- 9 **Repp**, Maria Anna
 16 **Schwinn**, Michael, Bauer, * 23. 12. 1704 Ru, † ?, ∞ 16. 2. 1734 Hollerbach
 17 **Schä(ö)ffer**, Eva Maria, * 2. 4. 1713 Ott, † ?
 32 **Schwinn**, Peter, Bauer, Senior der Pfarrei, * 13. 2. 1668 Ru, † 26. 9. 1748
 Ru, ∞ 16. 2. 1700 Ru
 33 **Schwinn**, Anna Maria, * 6. 3. 1668 Ru, † 29. 1. 1738 Ru
 64 **Schwinn**, Peter, Bauer und kurmainzischer Leibeigener, * um 1635 Ru,
 † 10. 2. 1714 Ru, ∞ 21. 6. 1661 Hollerbach
 65 **Berberich**, Anna, † 20. 6. 1689 Ru
 128 **Schwinn**, Peter, Bauer, kurmainzischer Leibeigener, Bürgermeister Ru
 und Landschöffe, * 17. 7. 1609 Ru, † 25. 12. 1674 Ru, ∞
 129 **N.N.**, Barbara, † 28. 3. 1674 Ru
 256 **Schwinn**, Bartholomäus, als Bürgermeister Ru genannt 1613–23,
 † 2. 3. 1623 Ru, ∞
 257 **N.N.**, Margaretha