

Historische Rijwielvereniging

de oude fiets

Het was Alt op de Mare waar u moest zijn!

De geschiedenis van een rijwiel fabriek in Leiden

Bij het maken van de afspraak aarzelde hij nog een beetje: "Het is alweer zo'n tijd geleden, en ik ben al tachtig." Maar direct na binnenkomst volgende er een bliksemrondleiding langs bewaard gebleven gereedschappen, onderdelen, foto's, documentatie en zijn grote trots: twee zelfgebouwde, nog steeds gebruikte fietsen. Een indrukwekkende geschiedenis in vogelvlucht.



Historie

Praten met de heer R. Alt, vroeger rijwiel fabrikant te Leiden, is praten over een tijd waarin fietsen werden gemaakt die een heel leven mee moesten. Degelijkheid was het motto van de firma. Of, zoals Alt zelf zegt: 'we wilden een fiets bouwen waar een jongen zijn meisje goed op moest kunnen meenemen.'

De geschiedenis van de firma Alt gaat terug tot 1882. Het draaide toen echter nog niet om fietsen. Grootvader Abraham Alt was smid en had zijn werkplaats aan de Mare 112 in Leiden. Toen hij stierf was zijn zoon, ook Abraham geheten, 17 jaar oud. Abraham junior heeft het bedrijf daarna samen met zijn moeder voortgezet. Hij is rond de eeuwwisseling begonnen met het maken van fietsen. Later zijn twee zoons van Abraham, de heer Alt zelf en een broer, in het bedrijf komen werken. De broers hadden zich voor die tijd beziggehouden met de handel in scheepsartikelen en autoaccessoires. Alt verteld smakelijk over de meningsverschillen die ontstonden over de inrichting van de etalage van het bedrijf. Pa wilde de gefabriceerde fietsen in de etalage tentoonstellen, de broers vooral hun

handelswaren. De fietsen hebben het uiteindelijk toch gewonnen.

Het ging voorspoedig met de productie en de afzet van fietsen. In 1922 was er een heuse rijwielfabriek ontstaan. In de jaren 1920 – 1930 werden er al zo'n 1000 fietsen per jaar van verschillende merken geproduceerd. Er was twintig man personeel in dienst.

De heer Alt nam het bedrijf in 1939 van zijn vader over. De oorlog, die vlak daarna uitbrak, veroorzaakte moeilijke jaren. De productie van fietsen nam af. Materialen waren moeilijk te krijgen. Het personeelsaantal nam af tot acht. Na de oorlog bloeide het bedrijf weer op. Er werden nog jaren grote aantallen fietsen van hoge kwaliteit geproduceerd. De zoons van Alt hadden echter geen zin om het bedrijf voort te zetten. Vader Alt kon hun beslissing begrijpen. Als gevolg daarvan werd der de laatste jaren niet meer in vernieuwing van het bedrijf geïnvesteerd.

De heer Alt is er uiteindelijk in 1977, op 66-jarige leeftijd, mee gestopt. Het bedrijf heeft 95 jaar bestaan. Het pand aan de Mare staat er nog steeds. Het doet dienst als ijssalon.

Productie

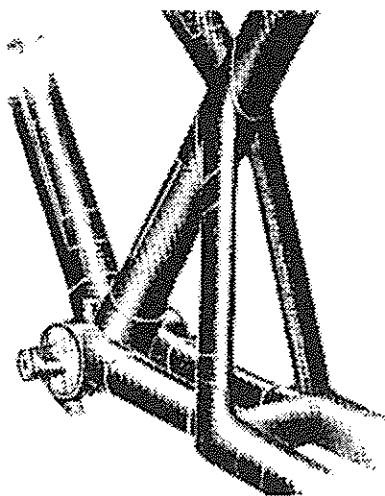
Voor de fietsen die de firma Alt produceerde, werden vooral de onderdelen uit het buitenland geïmporteerd; de buizen waren Nederlands fabrikaat. De buizen werden door Alt zelf op maat gemaakt. Ook werden binnen het bedrijf de vorkpoten, achterbruggen en sturen, met zelfgemaakte mallen, uit stalen pijpen koude gebogen. De padden, lugs (verbindingstukken) etc. kwamen voornamelijk uit Duitsland Alexander Coppel te Solingen, het latere KPZ-rad) en de velgen (merk AVA) uit Toulouse. Het importeren van die onderdelen was noodzakelijk, want een Nederlandse fabriek voor lugs etc. heeft nooit bestaan; het afzetgebied was te klein. Van de buizen en onderdelen soldeerde men vervolgens zelf de frames in elkaar. De draaiende onderdelen zoals naven, balhoofdstellen en trapassen kwamen hoofdzakelijk uit Engeland (Sturmeijer Archer en BSA, beiden uit Birmingham) en ook uit Duitsland (Torpedo uit Schweinfurt). De uit Frankrijk geïmporteerde onderdelen waren vaak wat sierlijker van vorm en afwerking. Alt vertelt dat daar meer tierelantijnen aan zaten. Deze onderdelen gebruikten ze voor de luxere fietsen, die werden gekocht door de 'notabelen'. Ook werden er verschillende accessoires geïmporteerd. In 1921 werkte Alt's vader al samen met Goodrich in Amerika. Daarnaast was ook Lucas uit Birmingham een leverancier.

De firma bouwde zelf de frames, die ook in de eigen lakkerij werden geëmailleerd, zoals de fietsenbouwers dat vroeger noemden. De fietsen werden gebouwd volgens eigen specificaties. Zo werd bijvoorbeeld een fiets gebouwd (merk Nelson, met de productie hiervan was al in 1907 begonnen) die men extra sterk wilde maken. Vader Alt bedacht dat de zadelbuis dan zo moest staan, dat je zoveel mogelijk boven het achterwiel zat. Dat gaf een sterk frame. Om de fiets toch comfortabel te houden, heeft hij lang geëxperimenteerd met de stand van de voorvork. Het resultaat was uiteindelijk een voorvork die zeer ver onderuit stond (een 'scheppende voorvork'). Bij een harde achterband en een zachtere voorband was de fiets op zijn best; sterk en stevig, en de voorband zorgde ervoor dat alle schokken van de (vaak met kuilen bezaaide) weg pijnloos werden opgevangen.

Merken

De firma Alt heeft fietsen onder een groot aantal merken gefabriceerd. De eerste merken die van het bedrijf, in 1907, op de markt verschenen waren Nelson, Odeon en Flora. Door ze te deponeren bij het zogenoemde merkenbureau was het naamsrecht veilig gesteld. Nelson werd één van de paradepaardjes van het bedrijf; een solide fiets die lang meeging.

Een andere fiets van hoge kwaliteit was de Quadrant. De onderdelen voor deze fiets werden vanaf 1914 geleverd door de Quadrant Cycle Company uit Coventry, Engeland. Doordat de firma Alt een grote partij (900) onderdelenpakketten in een keer importeerde, verwierf de firma meteen het 'Hoofdvertegenwoordigerschap voor Nederland en Koloniën'.



De "vlaggenschepen" onder de Quadranten waren het herenmodel Royal Duplex Girder (girder betekent dwarsbalk, zie afbeelding) en het damesmodel Royal Duplex Cross Girder (een kruisframe). Van dit type heeft de heer Alt er vele gebouwd. Twee ervan zijn nog steeds door hemzelf en zijn vrouw in gebruik. Ze zijn nog in perfecte staat.

Het bedrijf maakte ook fietsen voor andere firma's. Te noemen zijn Van Duyn uit Katwijk (model Katwijk, circa 200 fietsen per jaar); de firma Tilburg uit Den Haag (Archipel fietsen); de firma ADEC (hiervoor werden HIMA – Het Is Maar Afval, zeiden de concurrenten – fietsen vervaardigd) en de Nederlandse Kroon (handelsmaatschappij Stokvis uit Rotterdam).

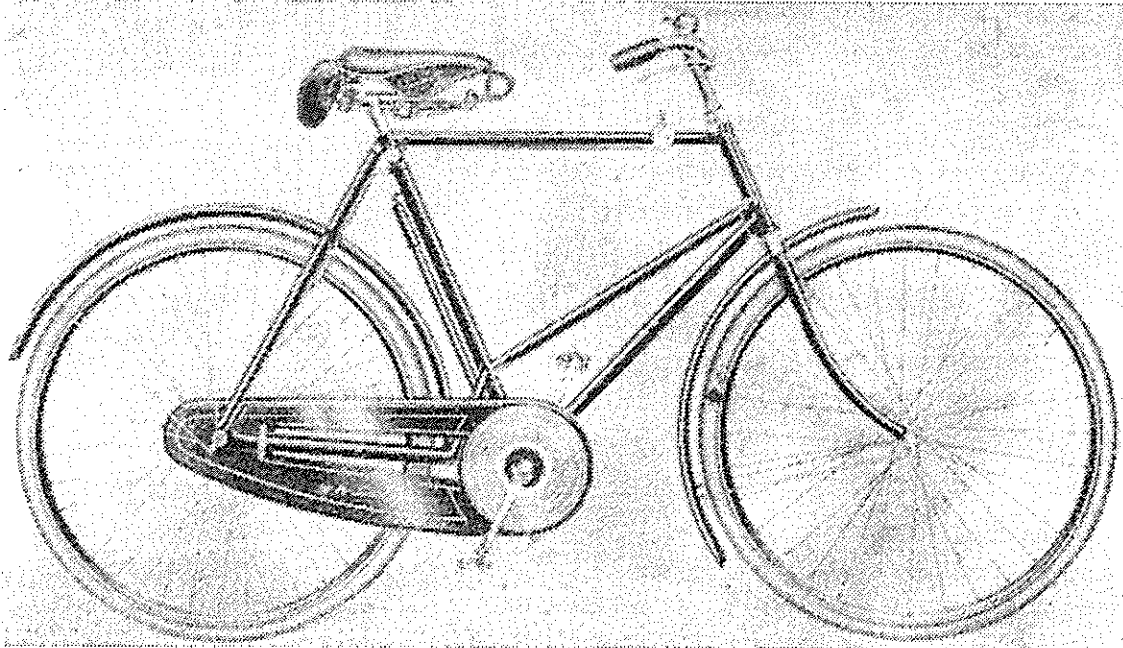
De laatste tien jaar (1967 – 1977) werden ook maatfietsen en aangepaste fietsen gebouwd. Het bedrijf had het er maar druk mee. "Tegen Pasen en Pinksteren vochten de handelaren bijkans om de rijwielen", vertelt Alt met gepaste trots.

Tussen het fabricage werk door werd ook nog reparatiewerk aangenomen (het inzetten van een nieuwe vorkpoot of framebuis was heel normaal in die tijd) en in de wintertijd werden op grote schaal schaatsen geslepen. In een strenge winter liep dat al gauw op tot 900 paar 'maar' zegt hij koel, 'zonder overuren te maken'. Dat lukte echter niet toen in 1939 het Nederlandse leger een groter order voor fietsen plaatste. Toen heeft Alt een paar nachten zijn bed niet gezien.

Uitvindingen

De firma Alt was veel bezig met het beter en comfortabeler maken van fietsen. In het blad 'Het leven' van september 1915 staat de foto van vader Abraham Alt met zijn uitvinding van een fiets die werd aangedreven door twee kettingen. Aan beide kanten van een Nelson-fiets bevond zich een voortandwiel. In het achterwiel zat een mechanisme, van waaruit twee kettingen naar de voortandwielen liepen. De truc was, dat onregelmatig trappen niet mee mogelijk was, doordat de gang van de fiets door een vlieg wiel in het achterwiel werd geregeld. Alle kracht van de fietsen werd zo benut, de berijder kon zo 'met minder krachtsinspanning tegen den wind in rijden'. Met een handeltje op het stuur kon het mechanisme buiten werking worden gesteld. Productie op grotere schaal is er echter nooit van gekomen. Maar de familie Alt zat niet stil. In 1916 werd octrooi aangevraagd op een remsysteem. Roterende remblokjes draaide n bij

het aandrukken over de band met het wiel mee. Bij het remmen sleten de blokjes en de band veel minder dan bij de normale remsystemen. In 1919 werd octrooi aangevraagd op een speciale slotinrichting, die werkte met twee knopjes, die in een bepaalde stand moesten worden gezet om het slot te kunnen ontgrendelen.



Pensioen

Het zijn allemaal herinneringen, die Alt nog koestert. Na het beëindigen van het bedrijf kreeg hij de tijd om het rustiger aan te gaan doen, en van andere dingen te genieten. Wel wordt hij nog regelmatig op straat herkend. Soms kan hij het niet laten om een oude fiets op te knappen, als hobby. Zijn levensvisie heeft hij uitgebeeld met, hoe kan het anders, fietsonderdelen. In een zelfgemaakt kunstwerk aan de gevel van zijn huis heeft hij met tandwielen en remhoeven uitgebeeld dat het leven een kringloop is, met verschillende hoogtepunten. De fabriek is er niet meer, maar het leven gaat door! En Alt geniet ervan.

Theo Overvliet