



# Heimat- und Geschichtsverein Worfelden

# Heimatbrief

Ausgabe Nr. 56

Juli 2009

## Termine 2009

13. Sept. Tag des offenen Denkmals

26. Sept. Eröffnung der Ausstellung und Filme

19. Sept. Ausflug Darmstadt, Zwingenb., Bensheim

27. Sept. Fotoausstellung im Bürgerhaus

## Fakten und Geschichten um die ersten Motorräder in Worfelden

Wir schreiben das Jahr 1927. Die Sozialinnovation Fließbandarbeit hat mit ihren Produkten auch Worfelden erreicht. Im Jahr 1927 gab es in Worfelden, wie Heimatforscher Georg Engel herausgefunden hat, mindestens sechs Motorradbesitzer. Leider haben wir bis zum heutigen Tag keine Fotos von den Maschinen entdeckt, die meisten der genannten Motorradbesitzer sind jedoch im Fotoarchiv unseres Vereins enthalten.

So könnte es ausgesehen haben, das Evans-Motorrad von **Otto Schulz** im Jahr 1927. Otto Schulz war damals 37 Jahre alt und wohnte im Fachwerkhaus Unterdorf 20, das heute von der Familie Sextro bewohnt wird. Zum besseren Verständnis sei gesagt, daß Otto Schulz der Großvater von Norbert Schulz genannt Nobel ist. Das Motorrad hatte nur 1 ¼ PS und war zugelassen für eine Person. Als Zeuge vom Hörensagen ist dem Verfasser seit ungefähr 40 Jahren folgende Geschichte bekannt:

Otto Schulz soll einmal zusammen mit Scherer Heini eine Fahrt nach Darmstadt unternommen haben, wobei er unterwegs beim Überqueren der Bahnlinie den Sozius verloren hat. Erst kurz vor Darmstadt bemerkte Otto Schulz, als er hinter sich griff, daß Scherer Heini in Verlust geraten war. Die Sache soll glimpflich verlaufen sein.

Aus heutiger Betrachtung auch kein Wunder, denn wie wir heute wissen, hatte die Evans von Schulz nur einen Sitz und Scherer mußte wohl oder übel auf dem Gepäckträger Platz nehmen.

Evans-Motorräder kamen aus USA, genauer aus Rochester (N.Y.); sie wurden von der Cyclemotor Corporation von 1919 bis 1924 hergestellt. Evans ge-



hörte zu den wenigen Leichtkrafträdern der USA, die über einen 119ccm Zweitaktmotor verfügten. Evans hatte seinen größten Erfolg in Europa, Zweitakter waren bei den Amerikanern nicht erwünscht. Evans ging 1925 in Konkurs und vergab Lizenzen an die Amstea AG in Berlin. Ob nun Otto Schulz eine echte Evans oder eine lizenzierte Maschine gefahren hat, läßt sich heute nicht mehr recherchieren und dem Scherer Heini wird dies auch völlig egal gewesen sein.

Die Motorräder von der Firma Stock gehörten damals zu den beliebtesten der Worfelder Motorradbesitzer. Immerhin drei Worfelder hatten Vertrauen in die Erzeugnisse der Firma Stock

Wenn man weiter liest, merkt man schnell, daß die Stock Motorräder eigentlich Evans Motorräder waren, die Globalisierung im Wirtschaftssektor ist

Bitte beachten Sie das Einlegeblatt mit mit Informationen zum Ausflug 2009, sowie die Anzeigen unserer Inserenten auf der Rückseite des Einlegeblattes.

also nichts Neues.

Stock war eine große, zum Kahn-Konzern gehörende Motorradfabrik in Berlin, die später nach Heidelberg verlegt wurde. Die Stock-Modelle begannen



Anfang der zwanziger Jahre mit 120 ccm Zweitakttern (Lizenz Evans, USA), die später um sehr form-schöne 175- bis 300 ccm Maschinen mit Blockmotoren und Kardanantrieb erweitert wurden. Der Konstrukteur dieser Maschinen war Ingenieur Heuß. 1934 wurde die Produktion eingestellt.

Die Berliner Firma begann 1924 mit der Lizenzproduktion des amerikanischen Evans-Leichtmotorrades. 1929 stellte Stock eine Reihe eigener Motoren vor, die man in Doppelschleifenfahrwerke einbaute und mit Kardanantrieb ausstattete. Die Kardan-Stock wurde bis 1933 gebaut.

**Karl Kahn** (\*07.03.1899) genannt Leopolds-Kall, ein jüdischer Mitbürger, der damals in der Neustraße 30 wohnte, bekannt durch seine Vereinsaktivitäten bei den Handballern, fuhr eine Stock mit 2 PS und einem Sitz.

Auch **Philipp Engel XIX.**, besser bekannt unter dem Namen Schlosser-Philipp, damals wohnhaft in der Neustraße 44, fuhr mit seinen 22 Jahren eine Stock mit 2 PS und einem Sitz.

**Jakob Engel II**, An der Ölmühle 12, war 44 Jahre alt, als er eine Stock mit 2 PS und 2 Sitzplätzen sein Eigen nennen konnte.

**Friedrich Engel**, Neustraße 38 (heute Haus Lemke) war Baumeister. Engel, der im Krieg gefallen ist, war ein Bruder zum Maurermeister Georg Engel, genannt Tiraß. Friedrich Engel wurde von Zeitgenossen als Vereinskönig mit vielen Fähigkeiten (Sport, Gesang, Theater, Zeichnen) bezeichnet, so war er auch Herausgeber einer Vereinszeitung, die er selbst mit Zeichnungen illustrierte. Engel steuerte eine Allright mit immerhin 2½ PS und 2 Sitzen. Vom Namen her könnte man meinen, daß es sich um eine britische oder US-amerikanische Firma gehandelt hat, doch weit gefehlt: Hersteller der Allright war die Köln-Lindenthaler Metallwerke AG. Allright liefert ab 1901 mit eigenen Rahmenkonstruktionen und belgischen Kelecom-, FN- und Minerva-Motoren ausgerüstete Krafräder, die zeit-

weise auch die Markenbezeichnung Tiger trugen. Die in Köln ansässige Firma exportierte auch nach England, dort trugen die Modelle die Bezeichnung Vindec-Spezial (V.S.). Diese englischen V.S.-Modelle waren mit Fafnir-Motoren aus Aachen ausgestattet. Durch die Übernahme der Kölner Cito-Werke und der Firma Suhl in Thüringen sicherte sich Allright auch den Bau der gut eingeführten KG (Krieger-Gnädig), die mit ihren 500er Blockmotoren und Kardanantrieb den Geschmack der Zeit trafen. 1927 stellte Allright die Motorrad-Produktion ein und konzentrierte sich zunächst auf die Herstellung der patentierten Tiger-Gabeln. 1938 folgte dann nochmals ein kurzes Aufblühen mit motorisierten Zweirädern. Eine Allright Saxonette mit 60 ccm ist im Modellprogramm der Kölner nachgewiesen.

Doch nun zur Krönung der Worfelder Biker des



Jahres 1927. Diese Maschine wurde gefahren von **Peter Henßel**, An der Trift 7. Henßel war damals 31 Jahre alt und konnte mit dem D-Rad R 0/4 immerhin 8 PS auf die Straße bringen, natürlich verfügte seine Maschine auch über 2 Sitze. Das Motorrad hatte 500 ccm, wog 140 kg leer, verbrauchte 4,5 l/100km, war mit Karbidbeleuchtung ausgestattet und man konnte sage und schreibe 90 km/h schnell fahren. (Wer ausführlichere Daten erfahren will, wähle [www.d-rad.ch](http://www.d-rad.ch)).

Unter der Motorradmarke ist für Fritz Henßel lediglich „Deutsche Werke AG“ und 8 PS vermerkt und leider kein Typ. Da die vorgenannte Firma nur ein Motorrad mit 8 PS herstellte, ist davon auszugehen, daß es sich um die R 0/4 – wie auf der nächsten Seite abgebildet – handelt.

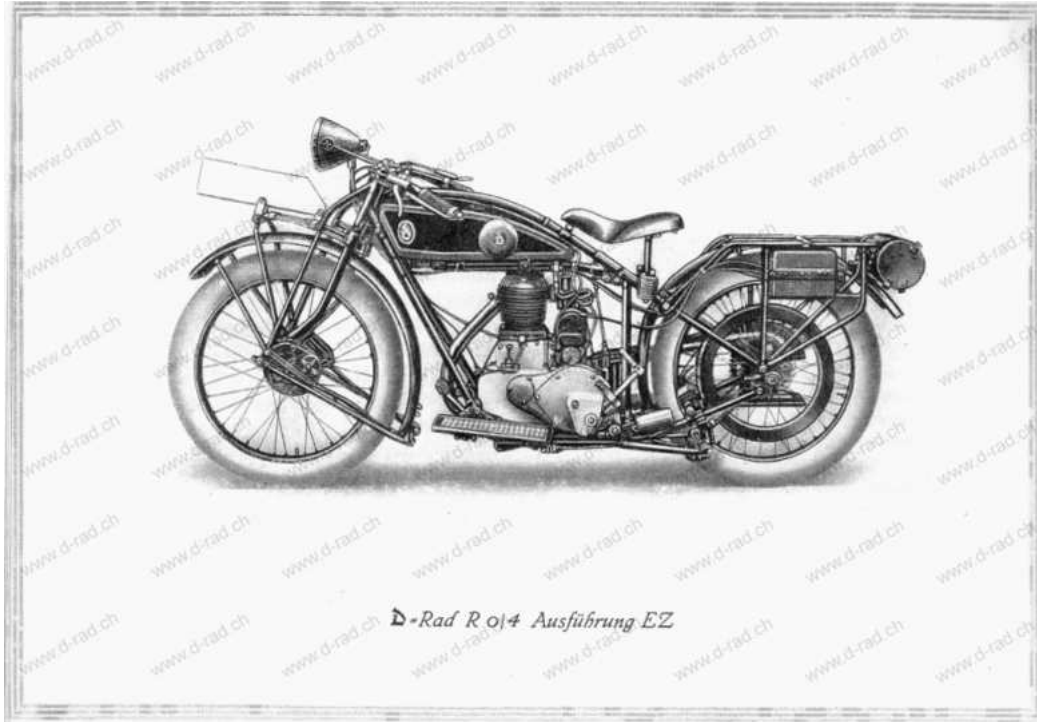
Wer verbirgt sich hinter der Firmenbezeichnung Deutsche Werke AG ?

1920 wurden von der Firma die ersten Bettgestelle und landwirtschaftliche Maschinen gebaut. Auch Bahnwaggons gehörten dazu. Im gleichen Jahr fing man mit dem Fahrzeugbau an. Die „Deut-

sche Kraftfahrzeugwerke AG“ war ein Tochterunternehmen der „Deutschen Werke AG“. Unter dem Namen „Star“ verkaufte man die ersten Motorräder. Wann die Produktion wirklich begann, ist heute unklar. 1924 wurde die Einzylinder-Maschine „R 0/4“ konstruiert. Die letzte Ziffer steht für das Produktionsjahr. Dieses Motorrad wurde dank seiner guten Konstruktion und dem billigen Preis ein Renner. Insgesamt gab es drei Ausführungen: Die

Spandau. Dort liessen die Werksangestellten die Räder zu ihrem Leben erwecken.

Etwa zur gleichen Zeit kaufte sich in Klein-Gerau der junge Landwirt Wilhelm Reinheimer (1906 – 1999) aus der Eichmühle einen Opel Lastwagen, um damit seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse in Frankfurt am Main zu vermarkten. Aus einer Berichterstattung von Wilhelm Reinheimer ist dem Verfasser folgendes bekannt: Er fuhr mit seinem



D-Rad R 0/4 Ausführung EZ

„K“, „EZ“ und eine mit dem D-Seitenwagen. Die K-Ausführung war mit Karbidbeleuchtung und Ballhupe. Die EZ-Ausführung wurde mit Lichtmaschine, Batterie, Scheinwerfer sowie einem abnehmbaren Rücklicht für Reparaturen herausgegeben. Bei der dritten Ausführung wurde die EZ-Maschine genommen und mit zusätzlichem D-Seitenwagen inkl. Verdeck ausgestattet.

Dieses D-Rad wurde auch „Spandauer Springbock“ genannt, da es eine sehr harte Blattfeder hatte. Den Namen bekam es vom „Spandauer Bock“, einem kleinen Hügel zwischen Charlottenburg und

Opel Lastwagen mehrmals in der Woche nach Frankfurt am Main. Damals war fast kein Verkehr auf den Straßen von Klein-Gerau bis Frankfurt, In Frankfurt gab es die ersten Einbahnstraßen, ein Schutzmann stand an der Einmündung und erklärte dem Wilhelm Reinheimer, daß er hier nicht mehr fahren dürfe, weil das ab sofort Einbahnstraße ist. Worauf Reinheimer antwortete: Bleiwe se ruhig do steh, isch kumm jetzt jeden Tag!

In der Zeit von 1927 bis heute gab es viele Motorradbesitzer in unserem Dorf, namhafte Motorräder wie die BMW von 250 (Siegfried Hoyer) bis 600

## Das Motorradfahren war damals kein Spaß, sondern harte Arbeit, die viel Geschick erforderte

*Benzinhahn öffnen, Schwimmerkammer fluten und Öl vorpumpen, damit Kolben und Zylinder gut geschmiert werden. Dann wird mittels Dekompressionshebel der Kolben über den oberen Totpunkt gebracht. Der folgende beherrzte Tritt auf den Kickstarter kann den Motor nun theoretisch zum Leben erwecken. Aber eben nur theoretisch. In der Praxis bedeutet das für den Neuling Schweiß und eventuell so-*

*gar eine dicke Wade, wenn die Kurbelwelle bei zuviel Frühzündung versucht, andersherum zu laufen. Hat dann der Motor irgendwann Erbarmen mit seinem Biker und nimmt die Arbeit auf, was bei einiger Übung tatsächlich auf den ersten Kick gelingt, geht selbige für den Fahrer erst richtig los. Starke Vibrationen am Lenker schütteln den Fahrer so richtig durch und er ist froh, wenn er sein Ziel erreicht hat.*

(Georg Helm), Horex Regina (Heinz Schulz), NSU Max (Runge Ernst), Zündapp 200 (Erwin Bausch), 98er Sachs (Sattler Peter, Wilhelm Weyrauch), Peters Peter und viele andere.

Herrmann Krug wußte zu berichten, daß es im Jahr 1947 nur drei Personenwagen im Dorf gab, das war der Opel von Schlosser Philipp, das Fahrzeug von Peters Peter (Bauunternehmer Raiß) und der Opel P4 (Baujahr 1933) der Fa. Krug. Einer der ersten Lastwagen soll in der Neumühle gelaufen sein,



ein eisenbereifter Mercedes des Baujahres 1930 soll es gewesen sein, der später mit Hartgummireifen nachgerüstet wurde. Etwa zur gleichen Zeit sollen die Gebrüder Petri (auch bekannt unter dem Hausnamen Milscher, weil sie eine Milchsammelstelle betrieben haben), einen LKW der Marke Protos gefahren haben.

Wie sieht es heute aus mit Motorrädern in unserem Dorf? Ebenso wie das Pferd wird auch das Motorrad heute (fast) ausschließlich zu Hobbyzwecken genutzt.

Ein Heimat- und Geschichtsverein muß auch aktuelles festhalten, damit folgende Generationen später erfahren können, wie das Leben vor ihrer Zeit ausgesehen hat, somit berichten wir wie Motorräder von heute aussehen und wer sie fährt. Die Worfelder Frauen durften zwar im Jahr 1927 schon wählen, doch wenn die Frau von 1927 ein Motorrad hätte

steuern wollen, hätte das die Gesellschaft sicher nicht akzeptiert. Heute sieht das völlig anders aus. Frauen beteiligen sich nicht nur an Rennfahrten, sie gelten auch im alltäglichen Straßenverkehr als die behutsameren und insgesamt unfallfreier fahrenden Auto- und Motorradfahrer. Daß eine Frau auch ein riesiges Motorrad fahren kann, hat Ellen Jung geb. Krug aus der Worfelder Neumühle bereits seit über 200 000 km bewiesen, sie fährt nämlich eine Honda Gold Wing mit 6 Zylinder Motor, 1,5 Liter Hub-

raum, 98 PS, 398 kg Leergewicht. Das Motorrad verfügt über einen Rückwärtsgang und einen Kompressor, mit dem man die Stoßdämpfer einstellen oder auch einen Plattfuß aufpumpen kann. Sicher hätten es die Motorradfahrer von 1927 nicht für möglich gehalten, daß ein Motorrad in späteren Zeiten auch über Radio und Telefon verfügen wird, wie das in der Honda von Ellen Jung der Fall ist.

Leider gibt das Fotoarchiv des Vereins fast keine Motorradaufnahme her; auch um die automobilen Geschichte der Worfelder ist es schlecht bestellt, was die Fotos betrifft. Und so soll dieser Bericht auch bezwecken, daß dem Verein Fotos zur Verfügung gestellt werden, die Kraftfahrzeuge von der Quickly über das Motorrad und den PKW, LKW bis hin zu Traktoren und Mähreschern und natürlich auch Luftfahrzeugen zeigen.

Zusammengetragen von Heinz J. Sandner