

# Auf den Spuren der einzigartigen „Goetz“

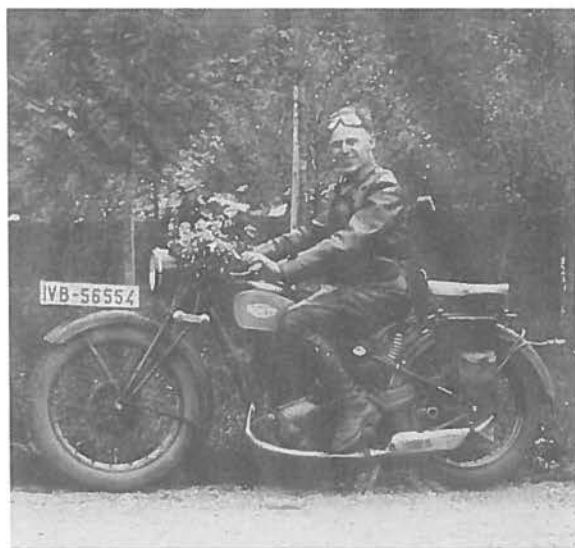
Im Villingener Rietviertel existierte in den zwanziger und dreißiger Jahren eine kleine, aber feine Motorradschmiede

Gerhard Hauser

Dass mitten im Villingener Rietviertel in den zwanziger und dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts legendäre Straßenmotorräder gebaut wurden, ist heute nur noch wenigen bekannt. Johann Götz unterhielt in der Färberstraße im heutigen Gebäude des Spielsalons Tip Top eine Werkstatt, mit der er vom Kapellenweg am Villingener Kneippbad in die Innenstadt umgesiedelt war. Es waren wirtschaftlich schwierige Zeiten, aber vor allem eine Ära, in der die Mobilität die Menschen faszinierte. Seit 1873 war die Schwarzwaldbahn in Betrieb, Motorräder gehörten zu den weiteren Fortbewegungsmitteln der ersten Stunde. Die Industrialisierung drückte den Städten ihren ehernen Stempel auf. Die Villingener selbst lernten beispielsweise mit dem Aufstieg der SABA Licht- und Schattenseiten der neuen Ära kennen. Genau von dort kam Johann Götz, Mitte der zwanziger Jahre machte sich der Meister im Zuge der Weltwirtschaftskrise selbstständig.

Ob aus Passion oder der Not gehorchend, kann heute nicht mehr nachvollzogen werden. In seiner neuen Werkstatt reparierte er vor allem Motorräder, aber er begann auch, welche zu bauen. Liebevoll setzte er die Zweiräder zusammen – bis etwa 1937. Dann machte eine Verordnung der Nationalsozialisten der kleinen Motorradschmiede ein Ende: Firmen, die nicht mehr als 200 Einheiten pro Jahr herstellten, mussten die Produktion einstellen. Johann Götz verlegte sich auf die Reparatur der Maschinen. Nach dem Zweiten Weltkrieg führen bis in die fünfziger Jahre noch Goetz-Maschinen (so lautete die Markenbezeichnung der von Johann Götz gebauten Originale). Dann verliert sich die Spur der Villingener Zweiräder: Kein einziges ist im Original erhalten.

Dass nun doch noch nach vielen Jahrzehnten ein Villingener Original „aufersteht“, ist einem gebürtigen Schwenninger zu verdanken: Rolf Jauch aus dem Brigachtal ist ein begeisterter Bastler und



*Karl Rosenfelder mit seiner »Götz« im Garten von Waiserrat Wilhelm Grüsser in der Gerberstraße im Mai 1931.*



*Ganz schön sportlich: Karolina Grüsser in Motorradmontur und mit Blumen am Lenker.*



*Er lässt das Motorrad, das einst in Villingen gebaut wurde, wieder lebendig werden: Rolf Jauch in seiner Werkstatt, in der er die legendäre „Goetz“ originalgetreu rekonstruiert.*

Tüftler: Der gelernte Schreiner, der im Laufe der Jahre schon viele „Motorrad-Oldtimer“ rekonstruierte, kannte vor allem Johann Götz persönlich, „stromerte“ als Junger oft genug in dessen Werkstatt. Von der Technik begeistert war er Gast in Villingen, die so gern kolportierte „Hassliebe“ zwischen Villingern und Schwenningern war damals kein Thema. Nur wenn der Schwenninger Jauch manchmal allzu neugierig war, reichte es Götz – und er verjagte den Naseweisen. Jauch, heute 63 Jahre alt, erinnerte sich vor einigen Jahren an seine Villingen Besuche – und damals fasste er den Entschluss, ein Goetz-Motorrad zu rekonstruieren. Vielleicht gerade noch rechtzeitig, denn in Bräunlingen fand er eine Grasbahnrennmaschine, die aus Teilen der alten „Goetz“ bestand: das wichtigste, das Getriebe mit einem Küchen-Motor. Vor allem über die Recherchen von Rolf Jauch weiß man inzwischen einiges über die Arbeitsweise des Villingener Mechanikers, denn die schriftlichen Aufzeichnungen und Pläne, falls es sie je gegeben hat, sind zum Leidwesen der Historiker verloren gegangen. Zeit seines Lebens war die Werkstatt von Goetz in erster Linie Reparatur-Betrieb. Motorräder stellte er nur auf Wunsch her. Dabei ging er als „Konfektionär“ vor, das heißt, nur wenige Elemente wurden von Goetz selbst konstruiert: Die meisten Teile kaufte er sich zusammen. Das hatte er mit Hunderten anderer Kleinunternehmern in der Weimarer Republik gemeinsam: Auf diese Weise entstanden eine Vielzahl unter-

schiedlicher Marken. Die kleinen Motorrad-Schmieden gingen aber zum größten Teil wieder ein oder wurden von größeren Firmen aufgekauft. In der Region blieb Götz der Einzige, der Motorräder herstellte. Zwar wurden auch in St. Georgen bei der Firma Steidinger, die sich später als „Dual“ einen Namen machte, Maschinen produziert, aber nur wenige. Es war ein Hobby der Söhne und der Firmengründer machte dem schnell ein Ende, als einer bei einer „Testfahrt“ verunglückte, erzählt Jauch.

Der Villingener Götz dagegen blieb dabei – über zehn Jahre. Dabei ging er im Rahmen seiner Möglichkeiten professionell vor, Jauch bewundert ihn noch heute als „begrnadeten Mechaniker“. Selbst konstruiert wurde von Götz der auffallend kantige Rahmen, sicher ein optisches Markenzeichen einer jeden „Goetz“. Der Villingener Mechaniker wollte die Rohre so wenig wie möglich biegen, auch weil ihm hierzu die technischen Mittel fehlten. Auf Chrom und Nickel verzichtete Götz weitgehend, das hätte die Motorräder nur verteuert. Eingebaut wurden Motoren deutscher Hersteller wie Küchen und Columbus oder englischer Produzenten wie Villiers und JAP. Vor allem die legendären JAP-Motoren scheinen in Villingen beliebt gewesen zu sein. Sowohl Rolf Rosenfelder als auch Robert Heitzmann erinnern sich übereinstimmend an diese in den zwanziger und dreißiger Jahren weltbekannten Motoren. JAP, benannt nach dem Kürzel des Firmengründers John Alfred Prestwich, machte dieses Motorrad sicher zu einem einmaligen Gefährt und hob es von manchem deutschen Markenhersteller, die es damals eben auch zu kaufen gab, ab. Die Maschine von Karl Rosenfelder war mit einem 500 Kubikzentimeter-Motor ausgerüstet, der es nach den Worten von Sohn Rolf auf etwa 120 Stundenkilometer brachte.

Schnell erkannte man eine „Goetz“ am flexiblen Auspuffkrümmer und am sorgsam gestalteten Tank, der silbern lackiert war. Die rote Seitenfläche umschloss im Oval die silbernen „Goetz“-Lettern. Dass Götz auf den Umlaut verzichtete und die „oe“-Schreibweise favorisierte, erklärt sich Jauch mit stilistischen Gründen, Hans Götz allerdings, der heute in Bodman lebende Sohn, vermutete,

dass sein Vater schon mit einem Auge ins Ausland geschickt habe.

Das wirft die Frage auf, wie viele Exemplare Johann Götz im Laufe von rund 12 Jahren produzierte. Die Zahlen schwanken: Zwischen 68 und 100 Exemplare könnten es gewesen sein, die Belege dafür fehlen allerdings. Weder Rechnungen noch persönliche Aufzeichnungen von Johann Götz liegen uns vor, Hans Götz räumt ein, dass nach dem Wegzug aus der Färberstraße in den sechziger Jahre so gut wie nichts aus der Ära seines Vaters aufbewahrt wurde. Inzwischen geht Rolf Jauch nach einem Gespräch mit Villingen Zeitzeugen davon aus, dass es weitaus weniger Maschinen gewesen sein mussten. So habe ihm Erwin Ummenhofer berichtet, der das gleichnamige Villingen Autohaus gewissermaßen Tür an Tür zu Götz im Villingen Riet betrieb, dass Johann Götz vermutlich nur zwei Motorräder pro Jahr baute. Das wären zwischen 20 und 24 Maschinen gewesen. Jauch selbst hält eine solche Zahl inzwischen für realistisch. Das erklärt auch, warum keines der Motorräder erhalten blieb. Wären in Villingen wirklich um die 100 Exemplare produziert worden, wäre die Chance doch erheblich höher gewesen, ein Motorrad über die Jahrzehnte zu retten.

Johann Götz arbeitete in der Regel allein, manchmal mit einem Gehilfen. Ob er überhaupt Pläne anfertigte oder sich doch eher auf sein unnachahmliches Gespür verließ, ist offen. Rolf Jauch vermutet stark, dass er weitgehend ohne Konstruktionszeichnungen arbeitete. Er fertigte die Maschinen nur auf Wunsch – sicher auch aus finanziellen Gründen. Nur wenn eine feste Bestellung vorlag und er mit der Bezahlung rechnen konnte, begann er mit der Arbeit. Diese Vorgehensweise erlaubte es ihm, flexibel zu reagieren und Maßarbeiten abzuliefern. Dazu zählte die Maschine für einen Liliputaner mit der Sattelhöhe von 48 Zentimetern. Oder das Motorrad für den Bäcker Laufer, der nur mit einem Arm aus dem Ersten Weltkrieg zurückgekehrt war, und mit der er über Fußbetrieb Gas geben konnte. Johann Götz experimentierte aber auch: So ließ er sich offensichtlich eine Hinterrad-Federung patentieren. Auch mit einem integralen Bremssystem soll er sich befasst haben,

dem Jahrzehnte später der italienische Motorradhersteller Moto Guzzi auf dem Weltmarkt zum Durchbruch verhalf. Dabei handelte es sich um eine Fußbremse, die mit Verzögerung auf die Vorderräder wirkte, damit der Fahrer nicht die Kontrolle über sein Motorrad verlor.

Ein Mann mit vielen genialen Einfällen war er, zu viel Geld hat er sie aber nicht gemacht. „Er war ein besserer Mechaniker als ein Geschäftsmann“, urteilt Jauch noch heute über ihn. Auch seine Preisgestaltung bleibt weitgehend im Dunkeln. Keiner der Villingen erinnert sich, was er genau für eine „Goetz“ bezahlte. Nur eine Aussage fällt immer wieder: Sie war so teuer wie eine der im Handel angebotenen Maschinen. Dieser Vergleich lässt darauf schließen, dass Götz sie tatsächlich als Kalkulationsgrundlage genutzt hat. Wer also zu ihm kam, konnte sich darauf verlassen, nicht mehr als für eine BMW mit derselben Motorenleistung bezahlen zu müssen: Für eine 500er BMW waren dies zwischen 1850 und 2200 Reichsmark, wie Jauch verdeutlicht.

Doch schon die Form der Preisgestaltung macht deutlich, dass sich Götz mit der Motorradfertigung keine Reichtümer verdienen konnte (und vielleicht auch nicht wollte). Wer nicht mehr für ein Einzelstück erhielt als für eine in Serienfertigung produzierte Maschine, der musste sich gehörig zur Decke strecken, möchte man kommentieren. Weniger als auf den Gewinn schien es Götz auf das Renommee angekommen zu sein. Der alte Hölzl vom gleichnamigen Modehaus gehörte zu seinen



*Familienbild im Götz-Gespinn im Jahre 1934: Karl Rosenfelder mit Sohn Rolf auf dem Tank seines Motorrades. Im Beiwagen Karoline Rosenfelder.*



Kunden, Torney von den Modeläden (die später von Haux gekauft wurden) besaß eines, auch bei Burger-Spritzguss orderte man eines der Zweiräder. Der Schuhmacher Rosenfelder hatte solch ein Exemplar.

Schon dieser Auszug aus der sicherlich unvollständigen Kundenliste zeigt, dass es auch eine Prestige-Frage war, in Villingen eine „Goetz“ zu besitzen. Das dokumentieren die zeitgenössischen Dokumente, die wir besitzen: Fotografien. In den dreißiger Jahren ließ sich die Familie Karl Rosenfelder auf ihrer „Goetz“ mehrfach ablichten, der Stolz stand ihnen förmlich ins Gesicht geschrieben. Auch während des Zweiten Weltkriegs war man sich durchaus noch über den Wert dieser Maschine bewusst. So erinnert sich Robert Heitzmann daran, dass die Motorräder bei Kriegsende versteckt, teilweise in ihre Einzelteile zerlegt wurden, „damit sie die Franzosen nicht fanden“.

In den fünfziger Jahren begann dann eine weitere Periode der Mobilität – die des „Volkswagens“. Die Goetz-Motorräder hatten ausgedient, sie waren schwer und unpraktisch geworden. Wer konnte, kaufte sich ein Auto, die Motorräder vergammelten in den Schuppen: Ihre „Goetz“ wurde an die Neffen in die Südstadt weitergegeben, die sie auf dem Walkebeck zum Motocross nutzten, erzählt Kurt Rosenfelder. Auch die Spur der „Goetz“, die Robert Heitzmann besessen hatte, verlor sich. Er verkaufte sie, nur noch im Keller da entdeckte er ein letztes, fast vergessenes Utensil: eine Batterie, die er irgendwann ausgebaut haben musste.

Johann Götz selbst baute nach dem Zweiten Weltkrieg keine Maschinen mehr. Er betrieb die

Reparaturwerkstätte weiter. Mit seinem Sohn Hans begann er Segelflugzeuge zu konstruieren – und mit diesem Geschäftszweig hatten die Beiden Erfolg. Als durch das Rietviertel die großen Lastwagen nicht mehr hindurchkamen, zog das Unternehmen nach Bodman am Bodensee um, wo es noch heute beheimatet ist. Gerettet hat Hans Götz aus der Werkstätte nur wenig: rot-silberne Goetz-Embleme sind darunter.

Rolf Jauch wiederum, der schon im Sommer 2003 die Rekonstruktion der Villingener Maschine beenden wollte, sieht ein, dass er sich an ein ambitioniertes Unternehmen gewagt hat. So besitzt er inzwischen zwar das Herzstück der Maschine, die in seiner Werkstatt in Brigachtal steht. Aber den Rest muss er sich auf dem Markt suchen, ähnlich wie es vor Jahrzehnten Johann Götz selbst gemacht hat. Nur ist die Messlatte bedeutend höher – historisch passend muss das Zubehör schon sein. Als Vorlage dient ihm eine genaue Zeichnung, die ihm ein befreundeter Sammler zur Verfügung stellte. Gleichzeitig wird das 22 PS-starke Aggregat des Küchen-Motors überholt, der es sehr drehzahlfreudig auf etwa 80 Stundenkilometer brachte. Der lange Zylinder war für die Maschine eigentümlich, für die zwanziger und dreißiger Jahre war es eine „thermisch schwierige Konstruktion“, betont Jauch. So konnte im schlimmsten Fall schon einmal das Ventil abreißen. Angesichts der heutigen Öle sollte es zu solch einem Schaden aber nicht mehr kommen. Trotzdem: Wann wieder eine „Goetz“ durchs Städtle fährt, ist noch offen.

Man wünscht sich allerdings, möglichst bald die „Wiedergeburt“ des Villingener Originals zu erleben. Denn wer auf den Fotografien einmal eine Villingener „Goetz“ gesehen hat, wird zum Motorradfreak.

#### Literatur:

Gespräche mit Rolf Jauch, Hans Götz und Rolf Rosenfelder führten zu einer Sondersseite im SÜDKURIER. Jauch wurde danach von Villingern in eine kleine Runde eingeladen, in der sie über die Goetz-Maschinen diskutierten. Die Ergebnisse dieser Gespräche wurden in den Bericht für den Geschichts- und Heimatverein eingearbeitet.

Schriftliches gibt es über die „Goetz“ kaum, ein Bericht ist in der Zeitschrift „Das Motorrad“ erschienen.