

VORWORT

Das vorliegende Buch stellt die überarbeitete Fassung meiner gleichnamigen Dissertation dar, die im Dezember 2009 an der Technischen Universität Berlin im Fach Wissenschafts- und Technikgeschichte eingereicht wurde. Erstgutachter war Prof. Wolfgang König von der TU Berlin, Zweitgutachter Prof. Rüdiger Hachtmann vom Zentrum für Zeithistorische Forschung (ZZF) in Potsdam. Die Arbeit geht auf ein von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördertes Projekt mit dem Titel „Massenmotorisierung. Das Motorrad als deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft“ zurück, das Wolfgang König und ich durchführten. Ohne die Unterstützung und die Druckkostenbeihilfe der DFG hätten die umfangreiche Quellenrecherchen nicht durchgeführt und das Buch als VSWG-Beiheft nicht erscheinen können. Danken möchte ich in diesem Zusammenhang Martin Riebe, der als studentische Hilfskraft bei der Literaturbeschaffung und Durchsicht von Zeitschriften half.

Der Dank gilt auch Wolfgang König, der mich ermutigt hat, dieses Thema zu bearbeiten. Durch seine Forschungen zur Geschichte der Konsumgesellschaft und nationalsozialistischen Konsumpolitik, bei denen ich im Rahmen eines von der Fritz Thyssen Stiftung geförderten Forschungsprojekts über nationalsozialistische Volksprodukte als studentische Hilfskraft mitarbeitete, ergaben sich fruchtbare Anregungen für das Buch. Gleiches gilt für Rüdiger Hachtmann, für den ich als studentische Hilfskraft bei einem von der DFG finanzierten Forschungsprojekt über die Deutsche Arbeitsfront arbeitete. Ebenso danken möchte ich Prof. Götz Aly, für den ich lange Jahre privat als studentische Hilfskraft tätig war. Er hat mir früh die Möglichkeit gegeben, das Handwerkzeug der Geschichtswissenschaft in der Praxis zu erlernen, und stets Interesse gezeigt, die deutsche Geschichte im 20. Jahrhundert am Beispiel des Motorrads anschaulich zu machen. Eine große Hilfe waren zudem die Studenten der TU Berlin, die in meinen Seminaren zur Motorisierungsgeschichte und zum Ersten Weltkrieg teilnahmen. Die Diskussionen mit den Studenten und ihre Hausarbeiten gaben mir stets Denkanstöße, das Thema immer wieder aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten und Arbeitsthemen zu hinterfragen.

Nicht zuletzt ist den Mitarbeitern der Archive und Bibliotheken zu danken, die eine große Hilfe bei der Quellenrecherche darstellten. Vor allem im Bundesarchiv und im Geheimen Preußischen Staatarchiv sowie in der Staatsbibliothek Berlin und der mittlerweile nicht mehr existierenden Senatsbibliothek hatten die Archivare und Bibliothekare stets ein offenes Ohr für Fragen aller Art. Beispielhaft erwähnen möchte Wolfgang Rabus vom Daimler-Archiv in Stuttgart, der mich auf den dort aufbewahrten Nachlass des Motorradfahrers Hans-Wilhelm Müller aufmerksam machte. Dank gilt auch meinen Freund Rouven Obst vom Lektorenbüro Obst & Ohlerich, der die Dissertationsfassung Korrektur gelesen hat.

Ein besonderer Dank gilt abschließend Alice Boenicke, die viel Geduld zeigte und oftmals zurückstecken musste, dennoch gerne bei der Formatierung des Textes sowie der Grafiken half und das Buchmanuskript Korrektur las.

Berlin, im Oktober 2011

Frank Steinbeck

„Es kann uns doch niemand einreden, daß wir 700 000 Sportfexe in Deutschland haben, die in Wind und Wetter nur zur Befriedigung ihrer Sportleidenschaft auf dem Motorrad durch die Weltgeschichte jagen.

Ein Teil, vor allem die jüngeren Fahrer, tut das gewiß. Aber es sitzen viel zu viel reife und sogar ältere Leute auf dem Motorrad, als daß man allgemein nur von Sportinteresse reden könnte.“¹

EINLEITUNG

„Wir haben kein Volksauto, daher kommen wir zum Motorrad“ schlussfolgerte Louis Betz 1931 aus der hohen Anzahl Motorräder in Deutschland und der Tatsache, dass die Motorisierung des Straßenverkehrs einen im Vergleich zu anderen Industrieländern sonderbaren Weg einschlug. Während sie in Nordamerika, aber auch in England und Frankreich bereits in den 1920er Jahren klar erkennbar auf eine Automobilisierung hinauslief, etablierte sich in der Weimarer Republik neben dem Fahrrad das Motorrad als „Volksfahrzeug“. Nachdem Motorräder 1926 den Bestand an Pkws überflügelt hatten, sollte die Zahl der im Deutschen Reich bzw. in der alten Bundesrepublik gemeldeten motorisierten Zweiräder bis 1960 stets höher als die der Pkws liegen, in der DDR sogar bis 1990.² Die Sonderstellung Deutschlands wird hierbei gerade für die 1930er Jahre deutlich: Etwa die Hälfte des Weltbestandes an Motorrädern verkehrte 1938 im Deutschen Reich, während der deutsche Automobilbestand lediglich vier Prozent ausmachte. Die deutsche Motorradindustrie fertigte als Weltmarktführer in dieser Zeit sogar rund zwei Drittel der Jahresweltproduktion.³

Die Ursachen der Motorradverbreitung diskutierten die Zeitgenossen einmütig unter dem Gesichtspunkt der Kosten. Sie machten vor allem die wirtschaftlichen Bedingungen der Weimarer Republik verantwortlich und interpretierten Motorräder lediglich als „Notfahrzeuge“ auf dem Weg in die automobile Gesellschaft.⁴ Meist lud man die Argumentation politisch auf, verknüpfte den verlorenen Weltkrieg mit dem Motorrad und kritisierte dessen Dominanz als Zeichen der „Verarmung weiter Bevölkerungskreise als Folge von Krieg und Inflation.“⁵ Selbst wohlwollende Betrachter stellten stets den Kostenfaktor in den Mittelpunkt: Zuverlässig und wirtschaftlich sollte ein Motorrad sein – der sportliche Charakter,

1 Betz (1931), S. 43f.

2 Zum Kfz-Bestand der Bundesrepublik und der DDR vgl. unten, S. 303f. u. 308.

3 TuZ 12 (1938), S. 118, 121 u. 127.

4 Vgl. Gudjons (1988), S. 127.

5 Bruno Meyer-Berkhout: Gehört die Zukunft dem Automobil oder dem Motorrad?, in: Der Kraftzug 3 (1928), S. 231.

Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit, war dagegen eher zweitrangig. Auch die Forschungsliteratur zur Automobilgeschichte begründet das Übergewicht der Motorräder mit ökonomischen Rahmenbedingungen, hebt die Rolle des Ersten Weltkrieges für die wirtschaftliche Rückständigkeit Deutschlands hervor und weist auf den Wunsch der Bevölkerung nach einem Pkw hin. Damals wie heute charakterisiert man die Funktion des Motorrades von der einsetzenden Breitenmotorisierung in den 1920er Jahren bis in die zweite Hälfte der 1950er Jahre somit als Schrittmacher bzw. Wegbereiter der Motorisierung und nennt es das Automobil des kleinen Mannes.

Das vorliegende Buch soll die Ursachen der massenhaften Verbreitung von Motorrädern in Deutschland klären. Fehlte dem Großteil der Bevölkerung tatsächlich nur das nötige Geld für den Kauf und Unterhalt von Automobilen, bot sich das Motorrad daher lediglich als preisgünstige Alternative an, den Wunsch nach individueller Motorisierung zu erfüllen, oder gab es neben finanziellen Gesichtspunkten andere Gründe, die einer Verbreitung Vorschub leisteten? Und spielten Krieg und Inflation tatsächlich die entscheidende Rolle für die Dominanz der Motorräder? Zur Beantwortung knüpft sich ein Fragenkatalog an, der das Motorrad von möglichst vielen Blickwinkeln aus betrachtet und neben wirtschaftlichen Faktoren auch rechtliche und kulturgeschichtliche Aspekte berücksichtigt. Die Breite des Untersuchungsgegenstandes soll im Rückschluss Klarheit über die Ursachen des Motorradbooms geben.

Einen zentralen Aspekt bilden die Motorradfahrer: Gab es typische Motorradkäufer? Welche sozialen Schichten und Altersklassen waren betroffen, wie hoch war der Frauenanteil? Existierten regionale Unterschiede und wie gestalteten sich diese? Die Frage nach den Käufern und deren Verwendungsgewohnheiten entzieht sich sicherlich einer exakten Beantwortung, eine Annäherung erscheint jedoch nach Sichtung des vielfältigen Quellenmaterials möglich, wobei der Freizeit- und Pendlerverkehr die zwei entscheidenden Kriterien markieren. Darüber hinaus wird der industrielle Bereich zu untersuchen sein. Zeitgenössische Autoren hielten der deutschen Automobilindustrie die Unfähigkeit vor, einen preisgünstigen, aber vollwertigen Kleinwagen für breitere Bevölkerungsschichten anzubieten. Begriffe wie Volksauto, Volkswagen, Volksmotorrad und Volkskraftrad gehörten in den 1920er Jahren zum gängigen Sprachgebrauch bei Diskussionen um den Stand und die Perspektiven der Motorisierung. Es stellt sich die Frage, ob das fehlende Angebot eines billigen Volkswagens der deutschen Automobilindustrie anzulasten ist oder vielmehr die hohen Betriebskosten den Markt für Kleinwagen dermaßen beschränkten, dass sich der Bau in großen Serien einfach nicht lohnte. Daher ist zu prüfen, wie sich die finanziellen Vorteile genau gestalteten und warum es keinen Pkw gab, den sich weite Teile der Bevölkerung leisten konnten.

Mit Blick auf andere Länder und Großräume wird versucht, Klarheit über die Eigenarten der deutschen Entwicklung zu gewinnen. Dies gilt nicht nur für das Europa der Zwischenkriegszeit, sondern auch für außereuropäische Regionen der Gegenwart. Denn mit ihrer Verbreitung in Südostasien und Indien konfrontiert, stellt sich die Frage nach der Bedeutung von Motorrädern für den Prozess der Motorisierung als Teil des Modernisierungsprozesses im Allgemeinen. Wenn die

Automobilverbreitung als ein Indikator des Reifegrades einer Gesellschaft und Zeichen des Eintritts in den Massenkonsum angesehen wird,⁶ wie lässt sich dann das Übergewicht der Motorräder im deutschen Motorisierungsprozess der 1920er bis 1950er Jahre einordnen?

Die einzigartig hohe Motorradverbreitung wirft die Frage nach einem deutschen Sonderweg in die automobile Gesellschaft auf. Die Bezeichnung wäre in Anbetracht der Konzentration von Motorrädern im Deutschen Reich ohne die Belastung, die dem Begriff innewohnt, sicher unproblematisch. Trotz der Schwierigkeiten und ohne die Absicht, an eine alte Debatte anzuknüpfen, wurde der Begriff am Beginn der Forschungsarbeit als Arbeitstitel gewählt. Wie sich zeigte, sollte hieraus eine fruchtbare Ergänzung zur Debatte um die Geschichte Deutschlands entstehen, weshalb der Begriff als Titel des Buches bestehen blieb. Wenn die Frage eines Sonderweges im Motorisierungsprozess der westlichen Industrieländer für Deutschland bejaht werden kann, muss dies aber motorisierungstheoretisch nicht gelten. Deutschland war lediglich das erste Land, in dem Motorräder eine derart große Rolle als Schrittmacher der Motorisierung einnahmen.

Die Untersuchung konzentrierte sich aus arbeitsökonomischen Gründen auf die Zwischenkriegszeit und lässt die Entwicklung in der Bundesrepublik und DDR weitgehend außen vor. Die Zeit von der Jahrhundertwende bis in die 1950er Jahre bildet zwar einen zusammenhängenden Abschnitt vom Beginn der Motorisierung des Straßenverkehrs bis zur einsetzenden Massenmotorisierung. Dennoch ist die Beschränkung auf den Zeitraum 1918–1945 möglich. In Deutschland setzte eine größere Verbreitung von Kraftfahrzeugen in der Zwischenkriegszeit ein, in der sie sich vom Luxus- zum Gebrauchsgut wandelten. Zwar konnte im Hinblick auf die Kraftfahrzeugdichte und im Vergleich zu anderen Staaten, allen voran den USA, von einer Massenmotorisierung noch nicht gesprochen werden, doch lässt sich diese Epoche zweifellos als „Inkubationszeit“ der breiten, schichtenübergreifenden individuellen Motorisierung kennzeichnen, die sich seit den 1950er Jahren in der alten Bundesrepublik – verzögert und abgeschwächt auch in der DDR – durchzusetzen begann.⁷ Das Motorrad setzte sich zudem in der Zwischenkriegszeit an die Spitze der motorisierten Individualverkehrsmittel, während nach dem Zweiten Weltkrieg der neuerliche Aufschwung in Ost- und Westdeutschland lediglich als Fortsetzung der Vorkriegsverhältnisse betrachtet werden kann und mit der Ablösung des Motorrads durch den Pkw in der Bundesrepublik der 1950er Jahre und in der DDR erst nach ihrem Untergang ein Ende fand.

6 Fraunholz (2002), S. 12.

7 Edelmann (1989), S. 16. Vgl. hierzu auch Fack (2000), S. 26–30.

FORSCHUNGSSTAND UND QUELLENLAGE

Obwohl die Bedeutung offensichtlich ist und sozialgeschichtlich orientierte Studien zum Motorrad in Großbritannien und den USA seit längerer Zeit vorliegen,⁸ stand es hierzulande bislang im Abseits geschichtswissenschaftlicher Arbeiten. Christoph Maria Merki bemerkt in seiner Studie zur Automobilgeschichte, dass es zur deutschen Motorradgeschichte der 1920er keine befriedigende Untersuchung gibt.⁹ Gleiches gilt für die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg sowie die 1930er und 1950er Jahre. Auch die Fahrradgeschichtsschreibung, zu der ebenfalls eine quellengestützte Untersuchung der Weimarer Republik und des Dritten Reiches noch aussteht, behandelt es dürftig, obwohl eine Kontinuität, die später vom Motorrad zum Automobil führte, offenkundig ist. Die Forschungslücke hinterlässt bis heute Mängel in diversen Studien zur deutschen Motorisierungsgeschichte. Neben einer zu starken Fokussierung auf das Automobil werden, sofern das Motorrad angesprochen wird, oft falsche Daten geliefert und undifferenzierte Aussagen gemacht.

Gänzlich unbeschrieben ist die deutsche Motorradgeschichte seitens der Geschichtswissenschaft freilich nicht. Hier sind vor allem die Aufsätze von Reinhold Bauer, Rainer Gömmel, Helmut Braun und Christian Panzer zu nennen, die den industriellen Bereich bzw. die Bedeutung des Motorradrennsports skizzieren.¹⁰ Die bisher umfangreichste Arbeit stellt die Dissertation von Sasha Disko aus dem Jahr 2008 dar. Sie analysiert kulturgeschichtliche Aspekte des Motorradfahrens während der Weimarer Republik, wobei vor allem Frauen und Geschlechterverhältnisse, aber auch der Freizeitwert von Motorrädern einen breiten Raum einnehmen.¹¹ Wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Ursachen des Motorradbooms der 1920er Jahre sowie die quantitative Einordnung der Verkehrsleistung motorisierter Zweiräder bleiben hingegen weitestgehend unerforscht.

8 Zu England Steve Koerner: 'Four Wheels Good; Two Wheels Bad': The Motor Cycle versus the Light Motor Car 1919–1939, in: *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, edited by David Thoms, Len Holden, Tim Claydon, Aldershot a.o. 1998, S. 151–176. Zu den USA Sammy K. Brooks: *The Motorcycle in American Culture. From Conception to 1935*, phil. Diss. Washington 1975.

9 Merki (2002), S. 28.

10 Reinhold Bauer: Kurzer Boom und lange Krise. Die deutsche Motorradindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg (1940er bis 1970er Jahre), in: *Technikgeschichte* 75 (2008), S. 307–328; Rainer Gömmel, Helmut Braun: Aufstieg und Niedergang der deutschen Motorradindustrie, in: *Struktur und Dimension. Festschrift für Karl Heinrich Kaufhold zum 65. Geburtstag (VSWG. Beihefte; Nr. 133), Bd. 2: Neunzehntes und Zwanzigstes Jahrhundert*, hrsg. von Hans-Jürgen Gerhard, Stuttgart 1997, S. 167–194; Helmut Braun: Zur Entwicklung des Motorradrennsports von den Anfängen bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Lichte ökonomischer Überlegungen, in: *Die Geschichte des Rennsports (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs; Bd. 5)*, hrsg. von Harry Niemann, Armin Hermann, Wilfried Feldenkirchen, Bielefeld 2002, S. 181–209; Helmut Braun, Christian Panzer: The Expansion of the Motor-Cycle Industry in Germany and in Great Britain (1918 until 1932), in: *Journal of European Economic History* 32 (2003), S. 25–59.

11 Sasha Disko: *Men, Motorcycles and Modernity. Motorization in the Weimar Republic*, phil. Diss. New York 2008. Die Arbeit wird voraussichtlich 2012 in Buchform erscheinen.

Im Gegensatz zum Motorrad ist die Automobilgeschichte Deutschlands von Historikern gut untersucht. In den frühen Untersuchungen stand stets der Produktionsbereich im Mittelpunkt, es ging um Konstrukteure, ihre Erfindungen und einzelne Marken, auch um die Entwicklung der Industrie und ihre Fertigungsmethoden, später auch um Arbeitsverhältnisse in den Werken oder Teilaspekte wie den Volkswagen, Autobahnbau und die NS-Motorisierungspolitik. Seit den späten 1980er Jahren gerieten Käuferschichten und deren Verwendungsgewohnheiten sowie die gesellschaftlichen Folgen der Motorisierung durch das wachsende Interesse für die Umwelt- und Technik- sowie Alltags- und Konsumgeschichte stärker ins Blickfeld der Geschichtswissenschaft.¹² Nahezu alle Studien unterstreichen die Bedeutung des Motorrads, doch die Konzentration auf Automobile lässt wesentliche Teile der deutschen Motorisierung unerforscht. Gleiches gilt für Arbeiten, die Teilaspekte behandeln. Lediglich die Studie von Dietmar Fack zur Verkehrserziehung kommt häufiger auf Motorräder zu sprechen und thematisiert hierbei vor allem die lokale Verbreitung zu Beginn des 20. Jahrhunderts sowie Proteste gegen die Lärmbelästigung und Raserei der Motorradfahrer in der Rheinprovinz. Dagegen fällt bei Dorothee Hochstetters Arbeit über das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK), die institutionsgeschichtlich von hohem Wert ist, das Motorrad fast gänzlich unter den Tisch.¹³

Über die Forschungsliteratur zur Motorisierungsgeschichte hinaus gibt es speziell zum Motorrad Arbeiten verschiedener Wissenschaftsdisziplinen. Eine ältere, technikgeschichtliche Darstellung stammt von Martin Limpf, der in seiner Einleitung auf die überragende Bedeutung der sozialhistorischen Betrachtung verweist, diese aber nicht einlöst, sondern in technischen Details wie der Motorenentwicklung verharrt.¹⁴ Zum „Hundertsten Geburtstag“ des Motorrades 1985 erschienen im VDI-Verlag zwei Sammelbände, die ebenfalls überwiegend die technische Entwicklung aufarbeiten, aber auch sozialgeschichtlich orientierte Aufsätze enthalten.¹⁵ Von Interesse sind ältere Dissertationen zum Kraftfahrzeugwesen aus der Rechts- und Wirtschaftswissenschaft, deren Erscheinen bereits mit dem Aufkommen der Kraftfahrzeuge einsetzte. Die Gründe lagen in der wirtschaftlichen und rechtlichen Bedeutung des neuen Verkehrsmittels, sodass vor allem Juristen, Volks- und Betriebswirtschaftler sowie Verkehrswissenschaftler hierzu früh Beiträge leisteten.¹⁶ Sie konzentrierten sich zwar ebenfalls auf die Entwicklung des Automobilverkehrs, enthalten aber immer wieder Abschnitte zum Motorrad. Gle-

12 Möser (2002), S. 13–17; Zatsch (1993), S. 4–8.

13 Dorothee Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945 (Studien zur Zeitgeschichte; Bd. 68), München 2005.

14 Martin Limpf: Das Motorrad. Seine technische und geschichtliche Entwicklung (Deutsches Museum. Abhandlungen und Berichte, H. 1), München-Düsseldorf 1983.

15 Ein Jahrhundert Motorradtechnik, hrsg. von Christian Bartsch, Düsseldorf 1987; 100 Jahre Motorrad, hrsg. von der VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik, Düsseldorf 1986.

16 Zatsch (1993), S. 6. Während zum Automobil eine Unmenge zeitgenössischer Dissertationen erschienen, fanden sich zum Motorrad nur zwei. Willi Christenn: Die deutsche Motorradindustrie und ihre steuerliche Belastung, staatswiss. Diss. München 1929; Hans Heiser: Die kurzfristige Erfolgsrechnung in der Motorradindustrie, wirtschaftswiss. Diss. Berlin 1930.

ches gilt für die nach dem Zweiten Weltkrieg erschienenen wirtschaftswissenschaftlichen Arbeiten zur deutschen Kraftfahrzeuggeschichte.¹⁷

Im Gegensatz zur wissenschaftlichen Bearbeitung ist die populäre, illustrierte Motorradliteratur ausgesprochen umfangreich. Die meisten Arbeiten wurden im Rahmen von Firmengeschichten geschrieben. Sie sind insofern problematisch, als Quellennachweise fast durchgehend fehlen, zudem werden wirtschaftsgeschichtliche Aspekte, Fragen der Käuferschichten und Verwendung, der qualitativen und quantitativen Bestimmung des Motorradverkehrs sowie die Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsmitteln nicht näher erörtert. Firmengeschichten liefern aber wichtige Informationen und Bilddokumente zur Produktionstechnik und zum Vertrieb der jeweils im Mittelpunkt der Arbeiten stehenden Marken.¹⁸ Eine verschiedene Fragen anscheinende Darstellung zur Motorradgeschichte bietet „Das Buch vom Motorrad. Eine Kulturgeschichte auf zwei Rädern“ von Moritz Holfelder. Sie ist jedoch methodisch heterogen und häufig ungenau.¹⁹

Die Quellenlage zur Motorradgeschichte gestaltet sich äußerst vielschichtig. Intensiv ausgewertet wurde die zeitgenössische Literatur, wobei die Motorrad- und Kraftfahrzeugzeitschriften sowie die Motorsportbeilagen verschiedener Tageszeitungen den größten Umfang einnahmen. Für die Jahre 1919 bis 1939 ließen sich mehr als 400 Fachzeitschriften nachweisen. Viele waren nicht zu beschaffen, bei anderen konnten nur einzelne Jahrgänge eingesehen werden. Ein Problem der Zeitschriftenrecherche stellte die Materialfülle dar. Manche lieferten – da zu technisch oder zu verkehrstheoretisch angelegt – gar keine Informationen. Bei dem Gros der Fachzeitschriften führte die allgemein gefasste Fragestellung dazu, dass nahezu alles interessant erschien und daher ausgewertet werden musste. Die Motorradzeitschriften selbst waren zudem als historische Quelle problematisch. Nicht nur, dass sie wie viele Automobilzeitschriften oft von den Herstellern bezahlt waren und tendenziös berichteten,²⁰ die Leserschaft dieser Blätter wich erheblich von der tatsächlichen Fahrerstruktur ab. Anhand der Leserbriefe, die häufig das eigene Motorrad erwähnten, ergab sich eine signifikant andere Verteilung der verschiedenen Hubraumklassen: Waren im Deutschen Reich Mitte der 1930er Jahre etwa 45 Prozent Großkrafträder zugelassen, so machten sie in den Leserbriefen über 75 Prozent aus. Ein ähnliches Problem stellten Überlieferungen von Zeitzeugen dar,

17 Achim Becker: Absatzprobleme der deutschen PKW-Industrie 1925–1932, rechts- und wirtschaftswiss. Diss. Regensburg 1979; Michael Stahlmann: Die erste Revolution in der Automobilindustrie, Frankfurt a.M. 1993; Magnus Tessner: Die deutsche Automobilindustrie im Strukturwandel von 1919–1938, Köln 1994.

18 Hervorzuheben sind Stefan Knittel: BMW Motorräder. 75 Jahre Tradition und Innovationen, Stuttgart 1997; Ulrich Kubisch: Zündapp. Aufstieg und Niedergang (Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin; Bd. 6), Berlin 1986; Horst Mönlich: BMW. Eine deutsche Geschichte, überarbeitete Neuauflage, München 1993; Siegfried Rauch: DKW. Die Geschichte einer Weltmarke, Stuttgart 1981; Siegfried Rauch, Günter Sengfelder: Zündapp im Bild. Die Nürnberger Jahre 1922–1958, Stuttgart 1998; Peter Schneider: Die NSU-Story. Die Chronik einer Weltmarke, Stuttgart 1997.

19 Moritz Holfelder: Das Buch vom Motorrad. Eine Kulturgeschichte auf zwei Rädern, Husum 1998.

20 Disko (2008), S. 54; Merki (2002), S. 314f.

vor allem ehemaliger Motorradfahrer, denn gerade die Begeisterten unter ihnen, die mit Sicherheit nicht die Mehrzahl aller Motorradbesitzer ausmachten, prägten durch schriftliche und mündliche Überlieferungen die Motorradgeschichte. Sie gewann folglich eine über Gebühr sportliche, gar enthusiastische und nostalgische Gestalt, die der realgeschichtlichen Entwicklung nicht gerecht wird. Die vielen Besitzer von Kleinkrafträdern und Motorfahrrädern, die keine motorsportlichen Interessen hatten, keine Motorradzeitschriften lasen, Motorradrennen vor allem aus der Presse kannten und einfach lieber ein Auto besessen hätten, finden hier keinen Raum.

Über Fachzeitschriften und zeitgenössische Literatur hinaus waren Gesetze und Verordnungen sowie das statistische Material zu berücksichtigen. Die laufenden Erhebungen des Statistischen Reichsamtes, des Reichsverbandes der Automobilindustrie (RDA) und des Instituts für Konjunkturforschung (IfK) lieferten Angaben zum Bestand, zu Neuzulassungen sowie zur Produktion von Pkws und Motorrädern. Obwohl die Kraftfahrzeugstatistik bis in die 1930er Jahre hinein in den Kinderschuhen steckte, oft als ungenügend kritisiert und erst im Laufe der Zeit umfangreicher wurde, bieten die vorhandenen Daten eine ergiebige Grundlage für den Untersuchungszeitraum.²¹ Sie erlauben eine genaue Betrachtung der jeweiligen Anteile von Pkws, Motorrädern und Lkws in den Ländern, Provinzen und Kreisen. Von 1937 an veröffentlichte das Statistische Reichsamt Daten zu den Käuferschichten, sodass sich der Kraftfahrzeugmarkt im Dritten Reich besser analysieren lässt. Des Weiteren waren die Ergebnisse der Verkehrszählungen unentbehrlich, da sie den tatsächlichen Motorradverkehr am besten spiegeln. Eine Darstellung der seit den 1920er Jahren zunehmenden und ständig verfeinerten Zählungen liegt bislang nicht vor, weshalb größtenteils zeitgenössische Drucksachen herangezogen wurden.

Ungedruckte Quellen zur Motorradgeschichte finden sich im Bundesarchiv Berlin. Insbesondere Bestände des Reichsverkehrs-, Reichswirtschafts-, Reichsinnen- und Reichsfinanzministeriums sowie des Reichstags lieferten Materialien zur Rechtsgeschichte, insbesondere der Kleinkrafträder. Für deren Steuerbefreiung war das Reichsfinanzministerium, für sonstige verkehrsrechtliche Erleichterungen wie die Führerscheinbefreiung das Reichsverkehrsministerium verantwortlich. Trotz großer Lücken in dessen Beständen lässt sich die Entstehung von Verordnungen und Gesetzen rekonstruieren, da sie unter Hinzuziehung der Länder und anderer Reichsministerien stattfand. Das Geheime Preußische Staatsarchiv (Ber-

21 In den 1920er Jahren kritisierten US-Marktforscher die mangelnden Informationen zum deutschen Kfz-Markt und erstellten daher eigenes Material, das Informationen über bevorzugte Modelle, die Kaufkraft und Haltungskosten, den Gebrauchtmotor, Finanzierungsmöglichkeiten, Werbemethoden sowie Garagen- und Reparaturkosten beinhaltet. Edelmann (1989), S. 94, 111f. u. 129. Zur Kfz-Statistik vgl. Flik (2001), S. 21–24; Weinrebe (1934), S. 5–15. Für diese Arbeit sind die Daten des Statistischen Reichsamtes den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs, dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich sowie der Zeitschrift *Wirtschaft und Statistik* entnommen. Informationen des RDA liegen von 1927 an gebündelt durch die „Tatsachen und Zahlen“ vor, Angaben des IfK finden sich unter anderem in dessen Wochen-, Monats- und Vierteljahresberichten.

lin) liefert durch die Bestände des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten und Innenministerium sowie des Finanzministeriums Material sowohl zum Umgang mit Motorrädern in Preußen und seinen Provinzen als auch zur Reichsgesetzgebung. Insgesamt ist die Quellenlage in den Staatsarchiven für die Weimarer Republik ergiebiger als für die NS-Zeit, zwangen doch die demokratischen Mechanismen der Gesetzgebung zur Anlage großer Aktenberge. Im totalitären System des Dritten Reiches fallen dagegen die Korrespondenzen mit den Ländern, Besprechungen und Ausschusssitzungen spärlicher aus.

Im Gegensatz zu den Staatsarchiven stellt sich die Quellendichte bei Überlieferungen der Motorradhersteller für das Dritte Reich höher als für die Weimarer Republik dar. Das Material aus den 1930er Jahren ist aber nur teilweise ergiebig; über die Organisation und Probleme der Motorradwirtschaft lässt sich einiges finden, doch die wichtigen Fragen nach Käuferschichten, Kaufmotiven und Verwendungsgewohnheiten kann anhand der Firmenarchive nicht hinreichend beantwortet werden und muss durch andere Quellen gestützt werden. Die Auswertung von Firmenarchiven konzentriert sich auf die Motorradhersteller DKW und Zündapp sowie das Daimler-Archiv in Stuttgart. Einen großen Bestand zum damals bedeutenden Motorradproduzenten DKW aus Zschopau enthält das Archiv der Auto Union, das in der Außenstelle Chemnitz des Sächsischen Hauptstaatsarchivs verwahrt wird und durch ein gedrucktes Findbuch erschlossen ist.²² Weit spärlicher sind die Überlieferungen anderer bedeutender Motorrad- bzw. Motorenhersteller wie Fichtel & Sachs, NSU, Zündapp, Triumph und Victoria.

Bei der Recherche erschwerten kriegsbedingte Aktenverluste die Arbeit. Alliierte Bombenangriffe auf Berlin vernichteten relevantes Material des Reichsverkehrsministeriums, die Akten des Überwachungsausschusses der Motorradwirtschaft (Übamo), die Schriftstücke der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und die des Reichsverbandes der Automobilindustrie (RDA).²³ Weitere Bestände wurden bereits vor 1945 ohne Kriegseinwirkungen und Verschleierungsabsichten vernichtet, andere wiederum weit nach Kriegsende. So wurden beispielsweise die Akten der Vereinigung der Motorradfabriken (VDM) nach deren Auflösung gänzlich eingestampft und das sehr umfangreiche Archiv der Auto Union ausgedünnt, wobei die Verantwortlichen leider vor den Schriftstücken aus der Weimarer Republik nicht Halt machten. Bestände von Zündapp wurden beim Konkurs 1984 vernichtet, lediglich einige für die Firmengeschichte wertvolle Papiere und diverse Materialien der ehemaligen Werbeabteilung sind durch das Deutsche Technikmuseum erhalten geblieben.

22 Martin Kukowski (Bearb.): Findbuch zu den Beständen der Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG (Veröffentlichungen der Sächsischen Archivverwaltung. Reihe A; Bd. 1), 2 Bde., Halle 2000.

23 Zum Übamo und zur VDM vgl. die verstreuten Angaben in BArch R 13 IV: Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie; für den RDA Flik (2001), S. 19; Merki (2002), S. 30; zur DAF danke ich Rüdiger Hachtmann für entsprechende Informationen.

AUFBAU UND FRAGESTELLUNG

Das Buch gliedert sich in drei chronologisch angelegte Hauptteile. Den politischen Systemen Deutschlands in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts folgend, wird die Entwicklung des Motorrads im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und zur Zeit des Nationalsozialismus behandelt. Der erste Hauptteil, der die Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkriegs umfasst, untersucht die technischen, industriellen, rechtlichen und kulturellen Voraussetzungen des Motorradbooms der 1920er Jahre. Vor allem das Aufkommen und die Verbreitung des Fahrrads förderten bereits im Kaiserreich die Motorradentwicklung. Seine Vorreiterrolle für das Automobil ist in der Forschungsliteratur unbestritten. Dietmar Fack bezeichnet es als „beispielgebende Individualverkehrsmittel“ und nach Uwe Fraunholz „bereitete das Fahrrad als Individualverkehrsmittel den Weg für das Auto“, nachdem „die Eisenbahn hinsichtlich der Beschleunigung des Verkehrs revolutionierend gewirkt“ hatte.²⁴ Zuerst wird daher der vielfältige Einfluss, den das Fahrrad auf das Motorrad ausübte, beschrieben. Hierzu gehören nicht allein die technische Entwicklung und die Entstehung von Industrie und Handel, sondern auch Fahrradkäufer und Verwendungsgewohnheiten, Rechtsvorschriften und das Vereinswesen. Aufbauend auf die Fahrradgeschichte wird die Motorisierung und Entwicklung des Motorrads in Deutschland bis 1914 beleuchtet. Sein damaliger Stellenwert ließ eine spätere Rolle als „Volksfahrzeug“ nicht erahnen, doch liegen hier die Ursprünge der Motorradwirtschaft sowie einer ausgedehnten Vereins-, Presse- und Sportkultur. Der Umgang des Gesetzgebers mit dem Motorrad verdeutlicht die Probleme, mit denen die Fahrer vor 1914 konfrontiert waren, wobei sich aber bereits in den Vorkriegsjahren ein Wandel andeutete, der die rechtlichen Erleichterungen der 1920er Jahre ebnete.

Das abschließende Kapitel befasst sich mit dem Ersten Weltkrieg, dessen Bedeutung die technikgeschichtliche Forschung kontrovers diskutiert. Es geht hierbei um die Frage, in wie weit der Krieg den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt forcierte oder hemmte. Unter diesem Gesichtspunkt wird der Einfluss des Krieges auf die weitere Motorisierung Deutschlands betrachtet, wobei zu beantworten ist, in welchem Maße der Krieg neben etwaigen technischen und fabrikatorischen Fortschritten auch kulturell „modernisierend“ wirkte, ob er das Ansehen und Image von Kraftfahrzeugen in der Bevölkerung wandelte und ihre Akzeptanz bzw. Attraktivität erhöhte. Anders formuliert: Trug der Krieg dazu bei, dass das Nägelstreuen und Steinewerfen in der automobilfeindlichen Umwelt des Kaiserreiches in den 1920er Jahren dem Traum der Masse vom eigenen Automobil oder Motorrad gewichen war? Mit Blick auf die von Zeitgenossen und Teilen der Forschungsliteratur unterstellte Bedeutung des Krieges und der Inflationszeit auf die Motorradverbreitung ist ferner zu fragen, ob die durch Krieg und Inflation verursachten sozioökonomischen Umschichtungen den Motorradboom der 1920er Jahre auslösten und eine stete Automobilisierung verzögerten.

24 Fack (2000), S. 65; Fraunholz (2002), S. 29.

Den Kern der Arbeit bilden die folgenden zwei Hauptteile, die den Motorradaufschwung in der Weimarer Republik und im Dritten Reich untersuchen. Obwohl wir es hier mit einem Prozess zu tun haben, der sich über die politische Zäsur der Machtergreifung hinaus vollzog, macht eine differenzierte Behandlung der politischen Systeme Sinn. Zwar wiederholen sich so in der Darstellung einige Aspekte, andere spielten dagegen nur in der Weimarer Republik oder im Dritten Reich eine Rolle. Für beide politischen Systeme bedarf es einer quantitativen Bestimmung des Bestands und des Verkehrsaufkommens. Es wird der Frage nachgegangen, wo und in welchen Schichten sich Motorräder besonders stark verbreiteten. Zu klären war, welche Belastungen die Anschaffungspreise und laufenden Kosten tatsächlich für die Pkw- und Motorradbesitzer darstellten. Zur Beurteilung müssen die Löhne und Lebenshaltungskosten berücksichtigt und in Relation zu den Unkosten für Kauf und Betrieb der Kraftfahrzeuge gesetzt werden. Auch kommen beide Hauptteile immer wieder auf den Fahrradverkehr zu sprechen, denn Fahrradindustrie und -handel gaben dem Motorrad während der Zwischenkriegszeit weiterhin wichtige Impulse, welche sich im Dritten Reich durch die rasante Verbreitung der Motorfahräder noch verstärkten. Neben dem Fahrrad- und selbstverständlich dem Fußgängerverkehr muss zudem das Gesamtaufkommen des Personenverkehrs im Auge behalten werden, welches damals hauptsächlich Eisenbahnen, Omnibusse, Straßen-, S- und U-Bahnen bewältigten.

Die Gründe der deutschen Motorraddominanz in der Zwischenkriegszeit zu untersuchen, ist ohne Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Für die Weimarer Republik spielen steuer- und verkehrsrechtliche Fragen eine besondere Rolle. Ein fiskalischer Vorteil lag seit den Anfängen der Motorisierung in der niedrigeren Besteuerung, in der Weimarer Republik wurde der motorisierte Zweiradverkehr schließlich durch die rechtliche Kategorie „Kleinkraftrad“ gefördert, das der Gesetzgeber 1922 von der Steuer- und 1923 von der Führerscheinplicht befreite, was die Kosten erheblich senkte. Vor allem die 1928 erfolgte neue Begriffsbestimmung führte zu einer enormen Absatzsteigerung der Kleinkrafträder, die bald die Mehrheit des Motorradbestandes stellten. Die Entstehungsgeschichte des Kleinkraftrades und die Motive des Gesetzgebers betreten ein bisher nicht behandeltes Gebiet der Motorradgeschichte. Nicht einmal zeitgenössische Darstellungen, welche die Entwicklung der Rechtsstellung von Kleinkrafträdern zwischen 1921 und 1928 zusammenfassen, liegen vor. Anhand der Gesetzestexte, Archivbestände von zuständigen Ministerien und der Fachliteratur wird nachgezeichnet, warum es in der Nachkriegszeit zur rechtlichen Etablierung und allmählichen Durchsetzung des Kleinkraftrades kam und wie die einschneidenden Gesetzesänderungen des Jahres 1928, nach denen der Motorradboom erst richtig in Gang kam, zu werten sind.

Das Kleinkraftrad wirft weiterführende Fragen nach modernen Elementen der Kraftfahrzeugpolitik in der Zwischenkriegszeit auf. Üblicherweise wird der Weimarer Republik hierbei ein schlechtes Zeugnis ausgestellt, da sie Kraftfahrzeuge zunächst weiterhin als Luxusgut betrachtete. Bereits die Zeitgenossen argumentierten so und kritisierten besonders die Steuer- und Zollpolitik. Es wird mit Blick auf das Kleinkraftrad zu beantworten sein, ob die erste deutsche Republik wirk-

lich automobilfeindlich war oder die Maßnahmen in Anbetracht der Kaufkraft nicht eher als realpolitisch zu bezeichnen sind. Im Gegensatz zur Weimarer Republik gilt die Motorisierungspolitik der Nationalsozialisten als zumindest partiell modern. Das Dritte Reich betrachtete Pkws und Motorräder als Gebrauchsgegenstände und förderte die Motorisierung durch eine aktive Konjunkturpolitik. Der Bau der Reichsautobahnen und die Planung des Volkswagens sind bis heute lebendige Elemente dieser Politik und wurden von der historischen Forschung eingehend untersucht.²⁵ Es wird zu klären sein, inwieweit diese Politik tatsächlich nützlich war oder nicht vielmehr im Zusammenspiel mit der gesamten Sozial- und Rüstungspolitik zur rasant zunehmenden Staatsverschuldung beitrug.

In Anbetracht des erklärten Ziels der Nationalsozialisten, die Motorisierung in Deutschland voranzutreiben, ist besonders nach der Lohn- und Preisentwicklung im Dritten Reich zu fragen, um die Erfolge zu bemessen. Während der Volkswagen auf sich warten ließ und erst in der Bundesrepublik seinen Siegeszug antrat, verzeichneten die kleinen Motorfahräder in den 1930er Jahren die größten Zulassungen. Näher untersucht wird, ob ihr Aufschwung nur an den geringeren Preisen und Betriebskosten lag, oder auch an der Verbandsstruktur (Krafrad- und Fahrradverbände), Wirtschaftsstruktur (Industrie und Handel) und einem tatsächlichen Bedarf an den speziellen Eigenschaften der Motorfahräder (Pedalen und Rücktrittsbremse). Da sie auch als Damenmodelle vertrieben wurden, ist die Frage, in welchem Umfang Frauen Motorfahräder fuhren, von Interesse.

Ein abschließender Ausblick skizziert die Rolle des Motorrads nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Zentrum stehen die 1950er Jahre in der Bundesrepublik, in denen es im Zuge des einsetzenden Wirtschaftswunders zuerst zu einem erneuten Aufschwung motorisierter Zweiräder kam. Schon Mitte des Jahrzehnts begann jedoch der Zusammenbruch des Motorradmarktes und der -industrie. Der Übergang vieler Motorradfahrer zum Kleinwagen und das Image des Motorrads sollen hierbei betrachtet werden, ebenso die Gründe, warum Motorräder in der DDR länger eine tragende Rolle bei der Motorisierung einnahmen.

Die internationale Vergleichsperspektive ermöglicht die Gewichtung der für Deutschland gewonnenen Ergebnisse und verspricht neben wirtschafts- und rechtsgeschichtlichen Erkenntnissen Einsichten in national verschiedene Verwendungsgewohnheiten und die unterschiedliche Akzeptanz des Motorrads. Immer wieder wird dabei auf die Referenzstaaten USA und Großbritannien Bezug genommen. In Nordamerika dominierte das Automobil schon vor 1914 und im Unterschied zu Westeuropa hatten Motorräder stets einen verschwindend kleinen Anteil am motorisierten Verkehrsaufkommen. Demgegenüber galt Großbritannien nach dem Ersten Weltkrieg im Motorradwesen als weltweit führend. Unzählige Aufsätze in deutschen Fachzeitschriften berichten nach 1918 von den Verhältnis-

25 Erhard Schütz, Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941, Berlin 1996; Hans Mommsen, Manfred Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996; Wolfgang König: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volkprodukte“ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004.

sen im „Mutterland des Motorrades“ und trugen wesentlich dazu bei, das Interesse für Motorräder an sich, seine technischen Neuerungen und motorsportliche Veranstaltungen zu wecken. Über diese kulturellen Einflüsse spielte hier der Technologietransfer eine große Rolle. Die Bedeutung des Motorrades in Großbritannien sank schon in den 1920er Jahren und es ist zu fragen, ob sich die Entwicklungsverzögerung Deutschlands gegenüber England und den USA aus der zunächst noch ausgesprochen handwerklichen Automobilproduktion und einer speziell das Motorrad fördernden Gesetzgebung in Deutschland erklärt.

Der Ausgangsfrage folgend, die ausgesprochene Motorrad-Motorisierung im Deutschen Reich 1918–1939 zu untersuchen, werden als Motorräder alle motorisierten Zweiräder bezeichnet. Die verschiedensten zeitgenössischen und aktuellen Bezeichnungen machen daher eine klare Begriffsbestimmung nötig. Groß- und Kleinkraftrad, Motorroller, Mokick, Moped, Motorfahrrad und Fahrradhilfsmotoren, all diese Fahrzeugtypen haben ihre historische und rechtlich definierte Bedeutung. Gewannen Begriffe wie Motorroller, Mokick, Moped und Mofa erst nach dem Zweiten Weltkrieg an Bedeutung, stellten Groß- und Kleinkrafträder sowie Motorfahrräder bereits vor 1945 wichtige straßenverkehrs- und steuerrechtliche Kategorien dar. Die Motorradgattungen, die während der Zwischenkriegszeit eine Rolle spielten, werden an entsprechender Stelle beschrieben; den Kleinkrafträdern und Motorfahrrädern ist aufgrund ihrer besonderen Bedeutung jeweils ein Kapitel gewidmet.

Der Begriff Motorrad an sich tauchte im Deutschen in den 1890er Jahren auf und setzte sich als Abkürzung von Motorfahrrad schnell durch. Erstmals als offizielle Bezeichnung verwendete ihn der Hersteller Hildebrand & Wolfmüller 1894 und die Gebrüder Hildebrand ließen sich den Begriff patentrechtlich schützen.²⁶ Das Wort Motorrad stand in Deutschland wie viele technische Begriffe mit fremdsprachlichen Elementen auch in der Kritik. So schrieb etwa Hermann Häfker 1904: „Das Wort ‚Motorrad‘ ist eine der hässlichsten Bildungen und der geschmacklosesten, die wir selbst auf dem Fremdwörtermarkt haben.“²⁷ Er schlug als Alternative „Treibrad“ vor und fand mit „Treiben“ sogleich ein passendes Verb, jedoch wenig Anhänger. Noch nach der Jahrhundertwende waren aber verschiedene Bezeichnungen wie Kraftfahrräder, Motorzweiräder und Töffräder gebräuchlich. Letztlich setzten sich zwei Begriffe durch: Motorrad und, der rechtlichen Definition folgend, Kraftrad.

26 Leverkusen (1991), S. 16; Limpf (1983), S. 12. Laut Limpf wurde Motorrad am 20. Januar 1894 mit dem DRP Nr. 78 553 als Warenzeichen eingetragen, laut Leverkusen erst im Sommer 1897.

27 Hermann Häfker: Der ehrliche deutsche Name und sonst allerlei zu unserm „Parteitag“, in: Das Motorrad (Breslau) 2 (1904), S. 146–148, hier S. 147.