

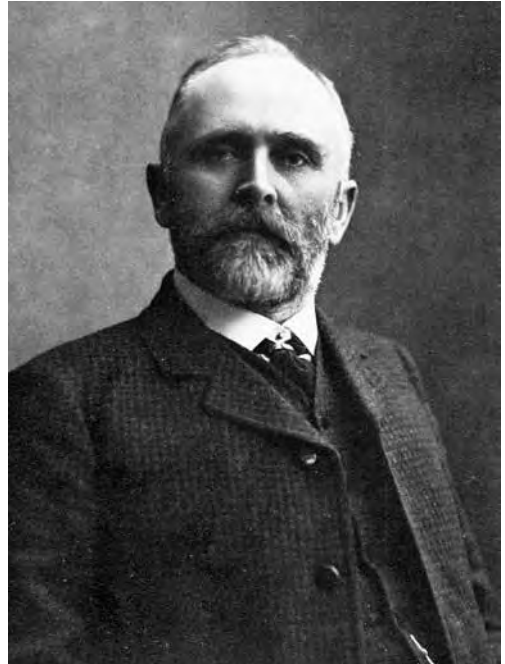
Johannes Gütgemann aus Oberwinter, der Gründer der englischen Motorradfirma „Veloce“

Dr. Heinz Wilms

Was haben englische Velocette-Motorräder mit Oberwinter und mit der Familie Gütgemann zu tun? Der Gründer dieser Motorradfabrik war ein deutscher Kraftfahrzeugpionier, stammte aus Oberwinter und hieß Johannes Gütgemann.

Die ehemalige englische Motorradmarke „Veloce“ ist in Deutschland heute weitgehend unbekannt. Dies war auch in Oberwinter so, bis zum Treffen der Oldtimerfreunde des „Velocette-Clubs Deutschlands“ am 13. Juli 2019 in Oberwinter. Da trafen sich über 20 Clubmitglieder mit ihrem Vorsitzenden Werner Schultz mit ihren alten englischen Motorrädern in dem Ort, in dem Johann Gütgemann am 10. Juli 1857 geboren wurde. Sie waren eingeladen worden vom Rathausverein Oberwinter. Durch Hans und Ute Metternich erhielten die Motorradfreunde bei einem Empfang im Alten Rathaus einen ersten informativen Überblick über den Geburtsort von Johannes Gütgemann, gefolgt von einer Führung durch den historischen Ort. Die Führung endete bei der sogenannten Fritzeburg aus dem 17. Jahrhundert, wahrscheinlich dem Geburtshaus von Johannes Gütgemann. Dort vermittelte Hans Atzler ein lebendiges Bild vom Leben in dem Ort, in dem Johannes Gütgemann seine beiden ersten Lebensjahrzehnte vor über 140 Jahren verbracht hatte. Die Überlegungen, im Sommer 2020 ein größeres, dann Internationales „Velocette-Owners-Club-Treffen“ in Oberwinter zu veranstalten, wurden durch die Corona-Pandemie in der ersten Hälfte des Jahres 2020 zunichte gemacht. Doch die Planungen laufen weiter...

Gleichzeitig war es ein Familientreffen der in Oberwinter bekannten Familie Gütgemann. Es entwickelten sich viele fruchtbare und intensive Gespräche und Adressen wurden ausgetauscht. Mit dabei war u.a. auch Dr. Ulrich



Johannes Gütgemann (1857 - 1929) = John Taylor = John Goodman

Gütgemann, ein Sohn des Leber-Transplanteurs Alfred Gütgemann. Am 19. Juni 1969 führte Prof. Dr. Alfred Gütgemann, Chef der Bonner chirurgischen Universitätsklinik, die weltweit sehr beachtete erste erfolgreiche Lebertransplantation in Deutschland aus. Alfred Gütgemann, * 14.12.1907, † 17.1.1985, stammte aus einer weit verzweigten Oberwinterer Familie gleichen Namens.

Nach den Recherchen des Rathausvereins könnten Mitglieder der Familie Gütgemann als verfolgte Hugenotten um 1570 aus dem

Elsass nach Oberwinter gekommen sein. Aus den ältesten evangelischen Kirchenbüchern ist die Familie zum ersten Mal Ende des 16. Jahrhunderts im Ort nachweisbar. Nach einem vom Oberwinterer Pfarrer Carl Sachsse (* 1889, † 1967) erstellten Stammbaum sollen um 1800 etwa 37 Personen mit dem Namen Gütgemann in Oberwinter gelebt haben.

„Fritzeburg“ oder „Gütgemannsches Haus“

Ein Friedrich Gütgemann, * 1836, † 1921, wurde „Burgherr“ auf der „Fritzeburg“, die noch heute im Volksmund „Fritzeburg“ oder „Gütgemannsches Haus“ genannt wird. Er war Sohn eines ortsansässigen Schreiners und erhielt eine Ausbildung als Rotgerber. 1870 heiratete er Clara Menghius aus Godesberg. Gütgemann betätigte sich auch als Weinhändler. Im Ort ist dieser Friedrich Gütgemann noch heute der „Ruut Fritz“ bekannt. Ob damit auf seinen Beruf als Rotgerber, auf seine Haarfarbe oder möglicherweise auf seine politische Einstellung angespielt wird, war nicht zu ermitteln.

Sein Vetter Johannes Gütgemann, der spätere Gründer der englischen Motorradfabrik „Veloce“, erblickte am 10. Juli 1857 das Licht der Welt als siebtes von neun Kindern des Rotgerbers Johann Gütgemann, * 1812, † 1876, und seiner Frau Amalie, geb. Rosenkranz aus Langenberg. Nach dem Willen der Mutter sollte Johannes als erster Sohn nach sechs Töchtern evangelischer Geistlicher werden. Nach dem ersten Vorbereitungsjahr und drei Monaten



Die „Fritzeburg“ 2020

als Soldat verstarb der Vater im Jahre 1876. Wohl aus wirtschaftlichen Gründen und um dem preußischen Militärdienst zu entgehen, emigrierte er mit 19 Jahren nach Birmingham, England. Dort lernte er recht bald Elisabeth Ore aus einer Uhrmacher-Familie kennen. Johannes hatte besonderes Interesse an Mechanik und arbeitete zunächst als erfolgreicher Tüftler und Erfinder an Spinnmaschinen. Im Jahre 1884 heiratete Johannes Elisabeth; und sie ließen sich in Birmingham nieder. Ihnen wurden vier Kinder geboren: Percy John 1883, Adele 1885, Ethel 1888 und Eugene 1890.

1896 gründete er mit John Taylor und William Gue die „Taylor, Gue Ltd.“ und beschäftigte sich mit dem Bau von Fahrrädern. Das Fahrradgeschäft verlief vielsprechend und schließlich bauten sie für kurze Zeit auch Rikschas, die mit einem Korbgestell versehen waren.



Velocette-Club am 13.7.2019 in Oberwinter



„Veloce“-Rikscha um 1900

Johannes Gütgemann hatte inzwischen den Namen John Taylor angenommen, den er allerdings 1911 nach der Annahme der britischen Staatsbürgerschaft in John Goodman änderte.

Ab 1904 wurde die Zusammenarbeit mit einem belgischen Motorenhersteller forciert und die „Taylor, Gue Ltd.“ begann Fahrräder mit einem 2 PS-Motor anzubieten. Die schlechte finanzielle Entwicklung führte allerdings 1905 zur Abwicklung von „Taylor, Gue Ltd.“

Noch 1905 gründete John Taylor die „Veloce Ltd.“, benannt nach dem ersten Motorradmodell, das noch von der „Taylor, Gue Ltd.“ entwickelt worden war. Ab diesem Zeitpunkt konzentrierte sich Goodman auf die Entwicklung und Herstellung von Motorrädern.

Das erste Motorrad mit einem 276 ccm-Motor und 2 PS wurde 1905 mit der Bezeichnung „Veloce“ gebaut, wahrscheinlich von dem lateinischen Begriff für Geschwindigkeit abgeleitet. Doch die erhofften Erfolge blieben kurzfristig aus, so dass die „Veloce Ltd.“ mit der Herstellung von Zubehörteilen vorerst Geld verdienen musste.

Gescheiterter Automobilbau

Die beiden Söhne Percy und Eugene versuchten sich zwischenzeitlich mit der Entwicklung und Herstellung von Automobilen. Das Unternehmen stellte zuerst einige dreirädrige Automobile mit der Bezeichnung „Forecare“ her. Als Motoren wurden Motoren anderer Hersteller verwendet. Die Markennamen lau-

teten „Gue und Taylor“. 1908 kündigte das Unternehmen erneut die Produktion von Automobilen an. Der Markenname war nun „New Veloce Motors Ltd.“. Im Angebot standen die Modelle 18/24 HP und 24/26 HP. Selbst entwickelte Vierzylindermotoren waren vorne im Fahrzeug montiert und trieben über eine Kardanwelle die Hinterachse an. Auffallend waren die große Bodenfreiheit und ein großer Kühler. Von beiden Modellen entstand lediglich ein Exemplar. Der kommerzielle Erfolg blieb jedoch aus, und ein Prototyp soll letztendlich 1919 auf einer Müllhalde gelandet sein.

Erfolgreicher wurde die Motorradproduktion

Bekannter wurde die Marke Veloce allerdings unter dem Namen „Velocette“. Es war ein leichtes Zweitaktmodell, das Veloce 1913 auf den Markt kam und - bedingt durch die technische Ausbildung und Leistung der Söhne - zu einem großen Erfolg für das Unternehmen wurde.

Die Firma „Veloce Ltd.“ wurde während des Ersten Weltkrieges Lieferant der britischen Streitkräfte und stellte fast ausschließlich Munition her.

Um nach Beendigung des Ersten Weltkrieges auf dem wachsenden Zweiradmarkt Schritt halten zu können, zu dieser Zeit dominierten Norton und Triumph, musste sich die Firma „Veloce“ steigern. Daher wurde ab 1920 die Entwicklung stärkerer Motoren vorangetrieben.

Nach einigen Rückschlägen und „Kinderkrankheiten“ kam mit den Modellen des 348 ccm-Motors 1925 der große Durchbruch. Schon als Prototyp nahm die mit dem neuen Motor



Velocette Zweitakter von 1913

ausgerüstete Velocette 1925 erfolgreich an dem bekanntesten und prestigeträchtigen Rennen auf der „Isle of Man“ teil, das Velocette 1926, 1927 und 1928 gegen die eigentlich übermächtige Konkurrenz gewinnen konnte. Neben vielen erfolgreichen Modellen seien hier nur genannt: die „Whiffing Clara“ von 1932 oder der „Velocette Mk VIII“ von 1938. Zahlreiche Weltmeisterschafts- und Europameisterschaftstitel durch Velocette vor und nach dem Zweiten Weltkrieg sorgten für eine schlagartige Zunahme des Bekanntheitsgrades der im Vergleich zu den Marktführern recht kleinen Motorradmarke „Veloce“.

Zehn Siege auf der „Isle of Man“

Bis 1967 konnte das gefährlichste Motorradrennen der Welt, die „Isle of Man Tourist-Trophy“, durch die Marke Velocette insgesamt zehn Mal gewonnen werden.

Trotz der Erfolge im Rennsportbereich konnte wegen der steigenden Entwicklungskosten die finanzielle Abwärtsspirale, die Velocette immer mehr in die roten Zahlen trieb, nicht gestoppt werden.

Die „Veloce AG“ konnte durch ihre Erfolge mit den lange Zeit technisch dominierenden und wegweisenden Einzylindern die Verluste zwar noch eine Weile auffangen, aber letztlich fehlte der immer auf Fortschritt ausgerichteten Firma auf Dauer das finanzielle Potential, die Entwicklungen wie noch kurz nach dem Krieg voranzutreiben.

Mit der Entwicklung des leichten, etwas ungewöhnlich aussehenden Rollers Velocette LE, der von der britischen Polizei nach dem Zweiten Weltkrieg genutzt wurde, hofften Percy und Eugene Goodman neue Kunden zu gewinnen. Doch noch trotz vieler technischer Innovationen, das Rollergeschäft machten andere Firmen, und die Motorradfahrer lehnten dieses eigenwillige Gefährt ab, das zudem deutlich teurer war als die Produkte der Konkurrenz.

Die Velocette Venom Thruxton ist das letzte, relativ erfolgreiche Motorrad, gebaut von 1965 bis zur Auflösung der Firma 1971. Es ist bis heute bei Sammlern sehr begehrt und wird hoch gehandelt.



„Velocette Venom – Clubman Mk 2“, Baujahr 1968, 500cc, mit dem charakteristischen Fish-tail-Auspuff. Besitzer von 2000-2017: Gerhard Schwertfirm, Oberwinter

Die rennsportliche Entwicklung der Marke „Velocette“ ist eine bemerkenswerte Erfolgsliste mit wohlklingendem Namen. Doch wie bei so vielen erfolgreichen Motorradfirmen, nicht nur in England, wurden die Tore 1971 in Hall Green bei Birmingham geschlossen: das Ende der renommierten „Veloce Ltd.“

Der Velocette-Owners-Club hat ein Register erstellt, in dem Produktionsdaten der nach der Werksschließung erfassten Motor- und Rahmennummern verwendet wurden, damit Eigentümer und potenzielle Käufer die Herkunft beim Ankauf und Verkauf bestätigen können.

Zahlreiche mündliche und schriftliche Quellen wurden benutzt, u.a.:

- Atzler, Hans: Das Gütegemansche Haus in Oberwinter, Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 2015, S.173 ff
- Atzler, Hans: Oberwinter, mündliche Mitteilung
- Atzler, Hans, Wilms, Heinz: 1100 Jahre Oberwinter, 1986
- Metternich, Hans: Oberwinter, mündliche Mitteilung
- Gütegemann, Rainer: Wachtberg, mündliche Mitteilung
- Schwertfirm, Gerhard: Oberwinter, mündliche Mitteilung, Literatur
- Blick Remagen: Juli 2019
- Schultz, Werner: Neu Anspach, Velocette-Owners-Club, Literatur
- Fishtail Nr. 463: (Zeitschrift) Dorchester 2019
- Der Velocette Fahrer Nr. 49: Zeitschrift Velocetteclubs Deutschland 2020
- Burgess, R. W., Clew, J. R.: Always in the Future, Sparkford, 1980, (Geschichte des Velocette Motorrades)
- Rhodes, Ivan: Velocette, London 1990
- Willoughby, Vic: Classic Motorcycles, London 1982
- Burris, Rod: Velocette, Sparkford 1982
- Kieslich, Jürgen: Top Speed, 7/2016
- Knittel, Stefan: Motorrad Classic, 6/1995
- Wikipedia, verschiedene Artikel zu: Gütegemann, Goodman, Velocette etc.