

Peter und Petra Klesel

## Geschichte der Express-Werke Neumarkt



Man schrieb den 12. Januar 1884, als die Gebrüder Goldschmidt und Eduard Pirzer die Firma „Velocipedfabrik Goldschmidt & Pirzer“ notariell eintragen ließen. Dies war der Grundstock für die spätere Firma „Express“. Vor diesem Eintrag hatte man den Lebensunterhalt in erster Linie mit der Herstellung von Kochherden bestritten. Neben Eduard Pirzer war es vor allem der junge Carl Marschütz, der sich für die damals aus England kommenden Velocipedes stark interessierte. Er wurde von seinem Vater zu der Neumarkter Firma geschickt, um eine Lehre als Kaufmann zu absolvieren. Marschütz trennte sich 1886 von seinem Lehrherrn und gründete in Nürnberg die „Velocipedfabrik C. Marschütz & Co“, aus der spä-

ter die „Hercules-Werke AG“ hervorging. Fortan hieß das Neumarkter Unternehmen „Velociped-Fabrik Neumarkt Gebr. Goldschmidt“. 1892 erfolgte die Trennung der beiden Geschäftsbereiche in die „Velocipedfabrik“ und in die „Kochherdefabrik Goldschmidt & Sohn“. Fünf Jahre später erfolgte schließlich die Gründung der „Express-Fahrradwerke AG“. Anfangs hatte man noch den Zusatz Neumarkt – Nürnberg, doch fiel die sprachliche Orientierung an die Frankenmetropole schon bald weg.

Zu dieser Zeit konnte die Firma etwa 3500 Fahrräder jährlich absetzen. Um die Jahrhundertwende erkannte die Firmenleitung, allen voran Jacob Goldschmidt, dass im motorisierten Fahrzeug die Zukunft lag. Überzeugt von dieser Annahme entwickelte und fertigte die Firma einen eigenen Benzinmotor. Zwar legte man den Schwerpunkt auf den Bereich Automobile, doch verließen vermutlich auch motorgetriebene Zweiräder die Fabrik. Ziemlich sicher ist allerdings, dass in diese verstärkten Fahrradrahmen kein eigener Motor, sondern Fafnir-Aggregate eingebaut wurden. Wie bei anderen Anbietern von motorisierten Zweirä-

Ansicht der Express-Fahrradwerke

dem auch war dies bei Express jedoch nur ein Geschäft von kurzer Dauer. Während man die motorgetriebenen Zweiräder schon bald wieder aus der Produktion nahm, blieben PKW und kleine LKW im Programm – Gewinne wurden aber immer noch vorzüglich durch die Fahrradproduktion erzielt. Erst ab 1930 wagte man sich wieder an die Motorradproduktion. Im Express-Leichtkraftrad kam der 74 ccm Fichtel & Sachs-Motor zum Einbau. Das Nachfolgemodell nannte man SL 98 bzw. in der Damenausführung SDL 98, wobei an der Bezeichnung erkennbar ist, dass nun der 98 ccm Fichtel & Sachs-Motor eingebaut wurde. 1935 kam das Modell K 100 auf den Markt, das man aus einer Kooperation mit Hecker entwickelte. Von der Nürnberger Firma bezog man den Pressstahlrahmen, eingebaut wurde diesmal ein Motor von Jlo. Als letzte Neuheit vor Kriegsausbruch kam noch das Motorfahrrad Saxonette mit dem Fichtel & Sachs-Motor im Hinterrad heraus. Annähernd 150.000 Einheiten der motorisierten Zweiräder verließen von 1930 bis Kriegsausbruch die Produktionsstätte in Neumarkt. Da die Express-Werke AG eine jüdische Firma war, unterlag auch sie der zwangsweisen Arierisierung der deutschen Industrie. 1938 geschah dies durch den Verkauf der Aktienmajorität an die bayerische Hypo-Bank und das Stuttgarter Bankhaus Josef Fritsch sowie mit der Übernahme der jüdischen Bank Gebr. Arnold durch die Dresdner Bank.

Während der Kriegszeit produzierte das Unternehmen Fahrräder für das Militär wie auch Teile für Granatwerfermunition.

Der Aufschwung der Nachkriegszeit wurde etwa Mitte 1947 eingeläutet – zu einem Zeitpunkt, zu dem man erstmals wieder von einer geregelten Fahrradproduktion sprechen kann. Zwar herrschte noch überall Chaos, Knappheit an benötigten Materialien

und wirtschaftliche Not, doch beflügelte die Euphorie auf bessere Zeiten zu außerordentlichen Taten. Express stellte auf der Frankfurter Frühjahrsmesse im April 1949 neben Fahrrädern bereits wieder 98er Leichtmotorräder aus. Natürlich handelte es sich hierbei noch um Vorkriegskonstruktionen, doch veranlasste die Nachfrage nach größeren Modellen Express zur Entwicklung der Radex 125; Modelle mit 148, 175 und 199 ccm folgten. Dabei baute man bis auf einen bei der Reißverschlussfabrik Opti gefertigtem Viertaktmotor (Radex 254) stets Zweitakter von Jlo oder von Fichtel & Sachs ein. Ab 1953 kam das Topmodell, die Radex 251, mit einem Einzylinder-Jlo-Motor auf den Markt. Als leistungsgesteigerte Version folgten noch die Radex 252, 253 und 255, ausgerüstet mit einem Zweizylinder-Jlo-Motor und einer Teleskopgabel. Das Hinterrad wurde über eine Schwinge mit Jurisch-Federbeinen abgefedert. 1952 hatte Carl Jurisch mithilfe finanzieller Zuschüsse von Express die „Jurisch GmbH“ in Wappeltshofen gegründet. Damit verwendete Express als einer der ersten die Entwicklungen aus Jurischs Ideenküche. Optisches Erkennungszeichen war die gezogene Vorderradschwinge, die nach einem Patent von Martin Stolle gefertigt und erstmals auf dem Genfer Salon 1954 vorgestellt wurde. Der freiberufliche Stolle hatte dieses Element auch anderen Motorradherstellern angeboten, doch winkten alle ab – bis auf Express. Als die Testversuche zufriedenstellend verliefen, einigte man sich rasch mit Stolle und fertigte diese Vorderradführung in Lizenz.

Express entschloss sich ab Frühjahr 1952, auch in den aufkommenden Mopedsektor – die finanzielle Lage war zu dieser Zeit ja noch sehr gut – einzusteigen. Das Resultat war die Entwicklung eines eigenen Motors, der anfangs unter der Bezeichnung M 52 mit Eingang-Übersetzung, später als M 53 mit Zweigang-

Getriebe und schließlich als M 54 mit Dreigang-Getriebe eingebaut wurde. Die Mopeds liefen unter der Bezeichnung Radexi vom Band. Die neu aufgenommene Motorenproduktion zog eine Menge Investitionen nach sich, doch gab der Erfolg dieser Konstruktion Express recht. Vor allem gegen den Hauptkonkurrenten Fichtel & Sachs konnte sich der Radeximotor gut behaupten. Der Radexi folgten die Weiterentwicklung Radexi II und Radexi III. Die Mopeds ließen sich nicht nur auf dem heimischen Markt gut verkaufen, sondern auch im europäischen Ausland. Zeitweise lag der Geschäftsanteil des Exports bei 30 % des Gesamtverkaufs. Noch viel wichtiger war, dass die auf Hochtour laufende Produktion von Mopeds den Rückgang bei den Motorrädern mehr als ausglich. Sehr werbewirksam wurde zudem die Studienreise des Journalisten Herbert Thürmer vermarktet, der mit einem serienmäßigen Moped durch den Orient fuhr, dabei 15.000 km abspulte und bei einer Beladung von etwa 160 kg insgesamt 80 Reifenpannen hatte.

Jedoch konnte auch diese überaus gute Publicity nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Neumarkter Firma ebenfalls vom stark darniederliegenden Markt für Motorräder betroffen war. 1956 versuchte Express die immer geringer werdenden Stückzahlen dadurch aufzufangen, dass man mit den österreichischen Puch-Werken im Herbst einen Vertrag schloss und Radexi-Fahrwerke ohne Motoren lieferte, doch auch dies konnte den Zusammenbruch nur verzögern, aber nicht mehr aufhalten. Dazu kamen noch – wie sich erst hinterher herausstellte – ruinöse interne Machenschaften. Als dies bekannt wurde, war die Firma bereits in den Händen eines Großaktionärs, der die Express-Werke zu einem Schleuderpreis von 1 Million DM erworben hatte. Zugleich hatte er die Nürnberger Victoria-Werke sowie die Motorradsparte der Autounion (DKW) in seinen Besitz gebracht.

Die drei Zweiradwerke firmierten nun unter „Zweiradunion AG“. Am 30. September 1959 wurden Produktion und Verkauf von Zweirädern in Neumarkt endgültig eingestellt. Die Gebäude der Neumarkter Express-Werke kaufte das Elektronunternehmen Metzener. Inzwischen ist in einem Teil der ehemaligen Betriebsgebäude das Museum für historische Maybach-Fahrzeuge sowie eine Ausstellung zur Firmengeschichte von Express untergebracht.

Heute ist die Marke Express etwas in Vergessenheit geraten, vielleicht, weil es sich nur um einen Konfektionär handelte, also die Motoren und viele weitere Zubehörteile von anderen Herstellern wie z.B. Jlo oder Fichtel & Sachs zugekauft wurden. Wie dem auch sei: Express hat viele wunderschöne Fahrräder, Mopeds, Anhänger und Motorräder hergestellt, die es auf jeden Fall wert sind, erhalten zu werden. Aus diesem Grund wurde 1994 durch einen Aufruf in der Zeitschrift „OLDTIMER-Markt“ die Express-Interessengemeinschaft ins Leben gerufen. Wir kümmern uns um die Erhaltung der Express-Fahrzeuge, egal ob Fahrrad, Moped oder Motorrad. Auf unserer Homepage [www.express-ig.de](http://www.express-ig.de) erfahren Sie alles über Express und die Interessengemeinschaft.

### **Quellen und Literatur:**

Archiv der Express-Interessengemeinschaft, Neumarkt. – Werner Broda / Petra Wurst: ...auf den Hund gekommen... Express-Werke Neumarkt – Pioniere der Zweiradindustrie (Sonderausstellung des Stadtmuseums Neumarkt vom 17. Mai bis 22. November 1998). Neumarkt 1998. – Thomas Reinwald: Nürnberger Motorradindustrie. Eine Chronik aller Firmen. Brilon 2002.

### **Bildnachweis**

Stadtarchiv Neumarkt