Imperia-Werk, Motorradbau GmbH in Kalk

Imperia Vertriebs-Gesellschaft mbH

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikgelände
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historisches Motorrad des Typs "Imperia 500 H Sport" aus dem Baujahr 1929. Aufnahme im alten Fahrerlager des Nürburgrings bei einem Oldtimer-Festival 2007.
Fotograf/Urheber: Spurzem, Lothar



In der als *„Wiege der weltweiten Motorisierung“* geltenden Stadt Köln (so der Kölner Wirtschaftshistoriker Ulrich S. Soénius) waren seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zahlreiche Firmen im Motoren- und Fahrzeugbau tätig und produzierten - manche von diesen nur kurzzeitig - Motoren, Automobile, Motorräder und Fahrräder.

Motorräder aus Köln
Kalker Maschinenfabrik und die Familie Jakob Becker
Imperia-Werk, Motorradbau, GmbH in Kalk ab 1924
Imperia-Konkurs 1925
Imperia-Neugründung(en) und Umzug nach Bad Godesberg ab 1926
Lage, Objektgeometrie, Baudenkmal
Nachbemerkungen
Quellen, Internet, Literatur

Motorräder aus Köln

Zur Geschichte der Motorradproduktion in Köln muss vorab angeführt werden, dass die Stadt nach dem Ersten Weltkrieg infolge der alliierten Rheinlandbesetzung ab Dezember 1918 bis Januar 1926 von britischen Truppen mit bis zu 50.000 Soldaten besetzt war. Die Besatzungssoldaten sahen das Motorrad seinerzeit bereits nicht alleine als reines Transportmittel an, sondern auch als Sportgerät. Während die *Tommies* geradezu „Motorradjeck“ waren, war jedoch für viele Nachkriegsdeutsche ein eigenes Motorrad zunächst noch schwer zu erreichen.
Um 1920 kämpften in der Domstadt dann bereits nicht weniger als 18 Motorradhersteller um Marktanteile - und dies nicht nur regional: Die bereits seit kurz nach der Jahrhundertwende produzierten Motorräder der Marken *Allright* (Lindenthal) und *Cito* (Klettenberg) stammten von weltweit zu den Pionieren im Motorradbau zählenden Firmen. Zu diesen gesellte sich wenig später *Imperia* als einer der erfolgreichsten deutschen Hersteller in motorsportlicher Hinsicht.
Die Motorradbegeisterung der Engländer übertrug sich seinerzeit auf viele junge Kölner, schließlich bestand während der 1920er-Jahre nahezu die gesamte deutsche Straßenfahrer-Nationalmannschaft aus gebürtigen Domstädtern. Köln war zu einer

Rennfahrerhochburg geworden.
„Die Riehler Bahn auf dem Gelände des heutigen Zoos war ein Publikumsmagnet, hier gab es die legendären internationalen Nachtrennen und viele andere Veranstaltungen vor immer ausverkauften Rängen.“ (Horst Nordmann).

Nach dem Abzug der Briten bezeichnete ein Artikel in der Bonner Zeitung 1928 die Imperia-Gründung 1923 [sic!] in Köln wenig freundlich als *„Bollwerk gegen die Einfuhr englischer Motorräder“*.

Kalker Maschinenfabrik und die Familie Jakob Becker

Laut der Fahrzeugenzyklopädie hatte die Motorradmarke Imperia ihren Ursprung in der Kölner Familie Jakob Becker (Kraus 2024). Anders als häufig dargestellt, hatte das Unternehmen des Jakob Becker dabei nichts mit der ebenfalls in Köln beheimateten und Motorräder produzierenden Firma *Kölner Motorrad- und Maschinenfabrik* (KMB) des Franz Becker zu tun. Imperia war nicht die Nachfolgefirma der KMB (vgl. dazu ausführlich die Nachbemerkungen am Ende des Eintrags).
„Jakob Becker war ... Vorstand und später Generaldirektor der Firma ‚Kalker Maschinenfabrik AG' (auch KALMAG genannt), die Hersteller von Werkzeugmaschinen, Hilfsmaschinen für Hütten- und Walzwerke, Stahl- und Walzwerksanlagen und hydraulischer Maschinen war. Die KALMAG ging aus der ‚Kalker Werkzeugmaschinenfabrik, Breuer, Schumacher & Co. AG' hervor und diese wiederum aus der ‚Kalker Werkzeugmaschinenfabrik L.W. Breuer, Schumacher & Co.', die mindestens schon 1873 existierte. Aller Wahrscheinlichkeit nach war Jakob Becker bereits um 1900 in der ‚Kalker Werkzeugmaschinenfabrik, Breuer, Schumacher & Co. AG' als Prokurist tätig und wurde 1903 zum Vorstandsmitglied berufen.“

Die Söhne des damaligen Kalmag-Geschäftsführers Jakob Becker (namentlich genannt werden Heinrich Josef, Hanns Hubert, Max und Ernst), waren offenbar sehr motorradbegeisterte Fahrer von (vermutlich) englischen *Scott*-Maschinen und seinerzeit unabhängig voneinander mit verschiedenen Motorradprojekten beschäftigt. Sie hatten wohl nach kriegsbedingten Produktionsverboten für Rüstungsprodukte der Kalmag in der Herstellung von Zweirädern die Chance gesehen, ein neues Standbein in Friedenszeiten zu finden und konnten Ihren Vater zur Aufnahme einer Motorradproduktion überreden (Hinweis Nordmann, der insgesamt sechs Söhne nennt).
Heinrich Josef und Hanns Hubert firmierten als Inhaber der Motorradhandlung *H. J. Becker & Co.* am Kölner Hohenzollernring Nr. 65, die 1922 die Generalvertretung für italienische *FIAT*-Automobile innehatte. Für den Export der Fahrzeuge nach Deutschland hatte die Turiner *Fabbrica Italiana Automobili Torino* zum 5. Mai 1922 ihre Tochtergesellschaft *Deutsche Fiat Automobil-Verkaufs-Aktiengesellschaft* mit Sitz in Berlin gegründet.
Daneben vertrieb man bei *H. J. Becker* in der Domstadt Motorräder der Marken *Allright, Allright K.-G., Coventry-Victor, Douglas, Helios* (aus München, nicht das gleichnamige Kölner Unternehmen), *Mabeco, Triumph, Sheffield-Henderson, Zenith* und *Zündapp* (1923) sowie im Folgejahr *BSA, Coventry Eagle, Coventry Victor, Imperia, Imperiette, New Imperial, Zenith* und *Zündapp* (hier und nachfolgend v.a. nach Kraus 2024).

Die Becker-Söhne waren bereits vor der Imperia-Gründung im Rennsport aktiv und sind als Starter bei dem am 1. Oktober 1922 erstmals ausgetragenen Motorradrennen „Rund um das Siebengebirge“ geführt: Max Becker auf *Zündapp* (bis 250 ccm, 3. Platz), Hanns [Hubert] auf *Cito KG* (bis 500 ccm, 3. Platz) und [Heinrich] Josef mit ebenfalls einem dritten Platz in der Klasse bis 750 ccm auf *Mabeco* (nach Kraus 2024, Vornamen ergänzt; ccm = Kubikzentimeter Hubraum).

Imperia-Werk, Motorradbau, GmbH in Kalk ab 1924

Im Jahr 1924 wurde schließlich der Grundstein für die eigene Marke „Imperia“ gelegt. Der Gesellschaftsvertrag zur Gründung der Firma *Imperia-Werk, Motorradbau, GmbH* mit einem Stammkapital von 100.000 Goldmark datiert auf den 4. April, der Eintrag ins Handelsregister auf den 8. April 1924. Als Geschäftsführer werden die Kaufleute Max und Ernst Becker geführt, beide aus Köln-Kalk, wo sich in der Wipperfürther Straße Nr. 29 auch der Sitz und die Produktionsstätte des Unternehmens für *„Herstellung und Vertrieb von motorisch betriebenen Fahrzeugen aller Art, insbesondere von Motorrädern und Zubehörteilen“* befand.
Der Vertrieb der Motorräder erfolgte über die vorgenannte *H. J. Becker & Co.* und einer mit Datum vom 30. Dezember 1924 für [Heinrich] Josef und Hanns [Hubert] Becker ins Handelsregister eingetragenen *Imperia-Vertriebs-Gesellschaft mbH*, ebenfalls am Kölner Hohenzollernring 65.

Für den Standort Köln listet die Fahrzeugenzyklopädie (Kraus 2024) ab April 1924 diverse Imperia-Produktionstandorte und Vertriebsniederlassungen unter verschiedenen Namen auf:

- *Imperia-Werk Motorradbau GmbH*, Köln-Kalk, Wipperfürther Straße 29 (4. April 1924 - 1925),

- *H. J. Becker & Co., Motorfahrzeuge*, Köln, Hohenzollernring 65 (Imperia-Vertretung) (mindestens seit Juni 1922 - 1925),
- *Imperia-Vertriebs-Gesellschaft mbh*, Köln, Hohenzollernring 65 (Dezember 1924 - September 1928),
- *Kalker Maschinenfabrik A.G., Abteilung Imperia*, Köln-Kalk, Vietorstraße (ca. Mai 1926 - ca. Oktober 1926).

In der 1925er Ausgabe von *Greven's Adreßbuch* werden die Firmen und Jakob Becker wie folgt geführt:

Imperia-Werk
Motorradbau, Gesellschaft mit beschränkter Haftung / Köln-Kalk, Wipperfürther Straße 29A. ...
Geschäftsführer: Max Becker, Ernst Becker, Kalk Eythstr. 9 / Werk: Kalk, Wipperfürther Straße

H. J. Becker & Cie.
(Inh.: Jos. u. Hanns Becker) / Motorfahrzeuge Bereifung Zubehör / Hohenzollernring 65.

Laut *Greven's Adreßbuch* 1925 war die Anschrift Eythstraße Nr. 9 primär die registrierte Wohnadresse von Jakob Becker, zugleich aber auch die seiner Söhne Josef, Hans, Max und Ernst (Hinweis Kraus).

Die ersten Imperia-Modelle, neben einem kleinen 150 ccm-Kraftrad mit dem Namen *Imperiette* (vermutlich mit einem englischen *Villiers*-Zweitaktmotor), waren Ausführungen mit 350 und 500 ccm Motoren und 2,75 bzw. 4 PS.
1925 wurden diese als Modell *B. St. I* (350 ccm, 2,75 PS), *B St. II* (500 ccm, 4 PS) mit Motoren des schottischen Herstellers *Barr & Stroud* neben den Modellen *M I* (500 ccm, 4 PS) und *M II* (600 ccm, 6 PS) mit schweizer Motoren von *Motosacoche (Motosacoche Acacias Genève, MAG)* zu Preisen zwischen 1.750 und 2.050 Reichsmark angeboten.
Als zugekaufte Einbaumotoren kamen in den Jahren 1925/26 daneben auch britische Fabrikate vom Typ *Bradshaw* des Konstrukteurs Granville Eastwood Bradshaw (1887-1969) der Firma *James Walmsley & Co., Ltd* aus Preston zum Einsatz, ferner *Blackburne*-Motoren der Firma *Burney & Blackburne Ltd.* aus Bookham und *JAP*-Motoren von *J. A. Prestwich Industries (J.A.P.)* aus Tottenham.

In Sachen Motorsport konnte sich die junge Marke Imperia bereits während ihrer Kalker Zeit bei dem legendären „Eifelrennen“, der bedeutendsten westdeutschen Rennsport-Veranstaltung der 1920er-Jahre, in die Siegerlisten eintragen: Nur wenige Wochen nach der Firmengründung ging Imperia bei der zweiten Eifelrundfahrt vom 17. bis 19. Juli 1924 erfolgreich an den Start.
Die Fahrer Osten und Jack Adams (so Behrndt u. Födisch 2009, S. 242; Kraus nennt abweichend *W. Adams*) belegten auf Imperiette-Maschinen nach 6 Runden über insgesamt 198 km zunächst den 2. und 3. Platz ihrer Klasse bis 150 ccm, bevor sie durch nachträgliche Disqualifikation des ursprünglichen Siegers auf den 1. und 2. Platz aufrückten. In der Klasse bis 350 ccm errang der Kölner Fahrer Erich Pätzold nach 10 Runden über 350 km und 5:20,27 Stunden den Sieg für die Kölner. Der 1898 in Troisdorf geborene Pätzold wurde in verschiedenen Rennklassen sowie bei den Gespannen u.a. auf Imperia gleich mehrfach Deutscher Meister. Der gelernte Autoschlosser war Werksfahrer mit Festeinstellung bei Imperia und gab seine Erfahrungen aus der Praxis mit in die Entwicklung (Hinweis Nordmann).
Offenbar schon in Köln-Kalk leistete sich Imperia eine für seine Verhältnisse große Rennsportabteilung. *„Dieser aufwändige Rennstall kostete allerdings enormes Geld, das 1926 dann nicht mehr vorhanden war.“* (Mikloweit 2002)

Imperia-Konkurs 1925

Ein einschneidendes Ereignis für Imperia ergab sich durch den tragischen Suizid Jakob Beckers, der sich am 31. Oktober 1925 in seiner Wohnung selbst erschoß. Als Grund dafür gilt, dass Becker als Generaldirektor der Kalker Maschinenfabrik AG ohne Wissen des Aufsichtsrates wohl eine Summe von nach und nach mindestens 400.000 Reichsmark aus der Aktiengesellschaft dem von ihm mitgeleiteten Imperia-Motorradwerk seiner Söhne zugeführt hatte. Zuvor war Imperia offenbar unter den allgemein schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen der Zeit in Zahlungsschwierigkeiten geraten. *„Das Unternehmen* [gemeint ist Imperia, Verf.] *erhielt als Folge der* [sportlichen] *Erfolge von der Kalker Maschinenfabrik AG erhebliche Kredite, jedoch ohne Kenntnis der Aktionäre.“* (Mikloweit 2002)

Die Kalmag konnte den Verlust ohne weitere Bankschulden durch Rücklagen ausgleichen, 1932 musste die Kalker Maschinenfabrik AG dann aber während der Weltwirtschaftskrise schließen.
Das Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften führt Jakob Becker für 1925 noch als Generaldirektor bei der *Kalker Maschinenfabrik Akt.-Ges. zu Köln-Kalk* unter *„Direktion: Gen.-Dir. Jak. Becker, Leo Schmeltzer.“* Im Folgejahr wird diese Rubrik dann mit *„Direktion: Dir. Pieper, Dir. Eduard Serfort, Dir. G. Kurrer.“* ausgewiesen.
Über das Imperia-Werk wurde am 30. November 1925 das Konkursverfahren eröffnet, bei dem auch Schadensersatzansprüche gegen die Erben von Jakob Becker geltend gemacht wurden. Das Verfahren konnte erst im August 1930 beendet werden.

Trotz der finanziellen Schwierigkeiten unterhielt Imperia auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in der Berliner Funkhalle vom 26. November bis 6. Dezember 1925 einen Ausstellungsstand. Die hier für die Saison 1926 geplanten und beworbenen Modelle mit nunmehr bis zu 750 ccm und 7 PS konnten konkursbedingt jedoch nicht selbst verkauft werden.
Eine Anzeige in der Kölnischen Zeitung vom 23. Mai 1926 führt an, dass *„die gesamten Vorräte an Material, wie: fertige Motorräder, Halbfabrikate, Ersatzteillager usw. der Imperiawerk G.m.b.H. in Köln-Kalk“* von der hier werbenden *„Kalker Maschinenfabrik A.-G., Köln-Kalk, Abteilung Imperia“* erworben wurden, die zugleich mitteilt, sie führe nun *„die Fabrikation unverändert in den bisherigen Werkstätten weiter.“* (Kraus 2024)

Das Ende der Sparte Motorradbau dürfte in diesen Jahren bei der Konkurrenz für Aufatmen gesorgt haben. Gleichwohl hatte der Name Imperia aber mittlerweile *„einen festen unverrückbaren Platz am Motorradhimmel eingenommen“* (Horst Nordmann), so dass es nun trotz allem galt, die Marke zu erhalten.

Imperia-Neugründung(en) und Umzug nach Bad Godesberg ab 1926

Bereits zum 19. Februar 1926 erfolgte die Neugründung der vormaligen Vertriebsfirma *H. J. Becker & Co.* als nunmehrige *H. J. Becker & Co. GmbH* am Hohenzollernring 65 unter den Kaufleuten [Heinrich] Josef und Hanns [Hubert] Becker.
Vermutlich im Oktober 1926 gingen dann die Rechte an der Marke Imperia und das gesamte Betriebsmaterial an den Kaufmann Felix Schrödter (Godesberg) und den Fabrikanten Dr.-Ing. Rolf Schrödter (1897-1989) aus Mehlem über. Die zwei Brüder gründeten mit Gesellschaftsvertrag vom 18. Oktober und dem Eintrag in das Handelsregister am 30. Oktober 1926 die neue *Imperia Fahrzeugwerk mbH*. Betriebszweck war *„die Herstellung von und der Handel mit Kraftfahrzeugen und deren Bestandteilen“* . Als Geschäftsführer fungierten beide Brüder, Sitz der Firma war die Friesdorfer Straße 155 in Godesberg (seit 1925/26 Bad Godesberg). Dort hatten die Schrödters bereits im März 1925 die *Maschinenfabrik Rheinland J. Schaefer & Co.* übernommen, mit der sie seitdem als *Maschinenfabrik Rheinland R. u. F. Schrödter OHG* landwirtschaftliche Geräte produzierten (diese Fabrik wurde im Mai 1929 aufgelöst).

Nachfolgend erfolgte wohl sukzessive die Verlegung der Firma und der Imperia-Produktion von Köln-Kalk nach Bad Godesberg. Gleichwohl blieb das Firmenlogo mit Kölner Dom und Stadtwappen erhalten (ga.de).
Heinrich Josef Becker wird in *Greven's Adressbuch* 1931 noch mit Wohnsitz in Köln-Deutz geführt: *Becker, Heinr. Jos., Kfm., Deutz von Sandt-Platz 6.*

Lage, Objektgeometrie, Baudenkmal

Die genaue Lage der Imperia-Produktionsstätten lässt sich über die historischen topographischen Karten der *TK 1936-1945* bzw. zeitgenössische Stadtpläne nicht präzise bestimmen (vgl. Kartenansichten bzw. greven-archiv-digital.de und landkartenarchiv.de). Das Motorrad-Werk ist hier daher lediglich symbolisch an der heutigen Wipperfürther Straße im Bereich der Einmündungen der heutigen Kalk-Mülheimer Straße / Bertramstraße / Remscheider Straße verzeichnet (die Geometrie rechts im Kartenbild).
Möglicherweise überschnitt sich der von Imperia genutzte Bereich räumlich mit dem Areal der Werkshallen der *Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik von Breuer, Schumacher & Cie* an der heutigen Wipperfürther Straße 29-31 / Vietorstraße 85 (zuvor bis mindestens um 1910 Victoria-Straße) bzw. wurde gemeinsam genutzt (hier die Geometrien links). Laut Hinweis von Herrn Nordmann hatte vermutlich auch ein Hersteller *Calk Express* bereits von 1922 bis 1923 auf dem Gelände der Kalker Fabrik Motorräder gebaut, von denen eines erhalten geblieben ist.
Ende der 1970er hatte das Ehrenfelder Kranbauunternehmen Stalvoss die Kalmag-Gebäude an der Wipperfürther Straße übernommen. In den Hallen an der Vietorstraße waren zeitweise Oldtimer ausgestellt (Hinweis Nordmann). Mit Eintragung in das Denkmalverzeichnis der Stadt Köln vom 28.10.1983 ist dieser aus insgesamt drei Teilen bestehende Gebäudekomplex ein eingetragenes Baudenkmal / technisches Denkmal (Nr. 1720 bzw. DE_05315000_A_1720).
Kraus nimmt hingegen mit guten Gründen an, dass die Kalmag-Werkshallen an der Vietorstraße nie zur Imperia-Motorradfertigung genutzt wurden, zumal die Motorräder ja laut Werbeanzeige von 1926 *„in den bisherigen Werkstätten“* gefertigt wurden.
Unmittelbar westlich der hier verzeichneten Areale befanden sich die die Industrieflächen der Chemischen Fabrik Kalk (CFK).

Zu weiteren Firmengeschichte nach der Verlegung von Firma und Produktion von Kalk nach Bad Godesberg, Imperia-Aktivitäten im Automobilbau und im Motorsport bis zum durch Konkurs bedingten Ende der Firma 1935 siehe den hier zeitlich anschließenden Eintrag zu *Imperia Bad Godesberg*.

Nachbemerkungen

KMB (Franz Becker) und Imperia (Jakob Becker und Söhne) sind zwei verschiedene Firmen

Im Jahr 1922 entstand das Unternehmen *Kölner Motorrad- und Maschinenfabrik Franz Becker* durch Umbenennung einer seit 1918 bestehenden *Werkzeugmaschinenfabrik* (Kölnische Zeitung vom 26. Januar 1918 und vom 22. Januar 1922).
Die meist abgekürzt *K.M.B.* bzw. *KMB* bezeichnete Firma wird 1925 in *Greven's Kölner Adressbuch* unter *„Kölner Motorrad- & Maschinenfabrik Franz Becker (Franz Becker), Lindenstraße 14.“* geführt (hier: 2. Teil, S. 452, und ebenso S. 43). Die Lindenstraße befindet sich im heutigen Stadtteil Neustadt/Süd, rund 500 Meter südöstlich des Aachener Weihers (und nicht in Kalk, vgl. nachfolgend). Als weitere Firmenadressen zu Franz Becker / KMB finden sich noch Bickendorf, Melatener Weg 18, Köln, Vogelsanger Straße 260, und Köln-Junkersdorf, Aachener Str. 23, ebenfalls alle linksrheinisch. Zum 28. November 1925 erfolgte die Konkurseröffnung über die *KMB*.

Offenbar aufgrund der Namensgleichheit „Becker“ mit den Personen der Imperia-Firmenleitung und dem in den Jahren 1924/25 gleichzeitigen Vertrieb von Motorrädern durch beide Firmen, wird gerne eine direkte Verbindung zwischen KMB und der 1924 begründeten Imperia angenommen, beziehungsweise sogar, dass die KMB die Vorgängerfirma der Imperia gewesen sei. Entsprechende Angaben finden sich z.B.

- bei Tragatsch 1983 mit *„1924 ... von Franz Becker gegründet“* (S. 20-21),
- analog bei Mikloweit 2002 mit *„Als Franz Becker 1922* [sic!] *die Kölner Imperia in Kalk gründete, besaß er bereits das Unternehmen ‚KMB' ...“*,
- die Fachzeitschrift Motorrad Classic zur Imperia-Frühzeit mit *„Allerdings firmierten sie dort* [in Köln-Kalk, Verf.] *nicht als Imperia, sondern als K.M.B. - für 'Kölner Motorrad- und Maschinenbau Dr. Franz Becker'.“* und ergänzt dazu sinnigerweise *„Sie fehlen zwar in der großen tabellarsichen Übersicht von 'Das Motorrad' Anfang 1924, doch starteten drei K.M.B. bei der berüchtigten Deutschlandfahrt im Februar 1924.“* bzw. *„Aber selbst nach gründlichem Studium der Ergebnisliste 1924 war der Name Imperia noch nicht zu finden.“*
- in einem Artikel des Generals Anzeigers von 2005: *„Die Anfänge von Imperia liegen in Köln-Kalk. Dort wurde 1924 an der Wipperfürther Straße die Kölner Motorrad- und Maschinenbau Dr. Franz Becker (K.M.B.) gegründet ...“* (ga.de, 2005),
- unter www.koelner-zweiraeder.de mit *„Einige* [Firmen] *setzten Maßstäbe, wie etwa die in Kalk ansässigen KMB Werke (später IMPERIA)“*,
- unter vhh-badgodesberg.de mit *„Die zunächst unter 'KMB' vertriebenen Motorräder mauserten sich zu eleganter klingenden Imperias.“*,
- in verschiedenen Artikeln der Wikipedia, etwa zum Imperia Fahrzeugwerk in Godesberg noch im Januar 2025 mit *„Gründung 1924 als Kölner Motorrad- und Maschinenbau Dr. Franz Becker“*.

Diesen Berichten widerspricht jedoch deutlich der jüngst sehr umfassend und facettenreich recherchierte Artikel zu Imperia in der *Fahrzeugenzyklopädie im Internet* (zusammengestellt von Helmut Kraus 2024 unter motopedia-online.info): Demnach müssen KMB und Imperia zwei voneinander völlig unabhängige Firmen gewesen sein. Zudem war die KMB nie in Kalk ansässig.
In den bekannten Dokumenten und Registern findet sich ebensowenig ein Zusammenhang des Franz Becker mit der Marke Imperia wie in den zeitgenössischen Adressbüchern, wo dem Alphabet folgend beide Firmen teils nebeneinander stehend geführt werden. Zu allem Überfluss folgte auf die Konkurseröffnung über die *KMB* am 28. November 1925 gerade einmal zwei Tage später das Konkursverfahren gegen das Imperia-Werk. Dies führte wohl ebenso zu Verwechslungen wie auch, dass die Meldungen zu den beiden Konkursen gleich nebeneinander vermeldet wurden, wie etwa in der Kölnischen Zeitung und in der Badischen Presse, jeweils am 8. Dezember 1925 (vgl. zeitpunkt.nrw).
Höchst unplausibel wäre zudem, dass eine Firma unter zwei Markennamen an denselben Rennveranstaltungen teilnehmen würde. Eine Durchsicht von Rennberichten aus den Jahren 1924/25 zeigt, dass KMB und Imperia Kalk *„immer sauber getrennt angeführt werden und es keinen Anlass gibt, einen Zusammenhang zu sehen“* (Hinweis Dr. Kieser).

„Es gibt keinen belegbaren Zusammenhang zwischen beiden Firmen“, fasst Helmut Kraus 2025 zusammen, *„zudem waren Franz Becker und Jakob Becker zwei verschiedene Personen.“*

Der Irrtum beruht aller Wahrscheinlichkeit auf einem Satz von Erwin Tragatsch in dessen Buchkapitel „Die Tragödie von Imperia“ (1983): *„Gegründet wurde Imperia 1923 in Köln-Kalk von Dr. Becker, der auch an anderen Kölner Motorradmarken wie K.M.B. beteiligt war.“* Auch der immer wieder angeführte *„Dr.“*-Titel des Franz Becker geht womöglich einzig auf eine fehlerhafte Lesung von *„Fr.“* für Franz zurück (Hinweis Kraus). Diese Fehler wurden in der Literatur stetig fortgeschrieben und die *KMB* nachfolgend immer wieder mit der *Kalker Maschinenfabrik AG (Kalmag)* verwechselt, die wiederum über die Person Jakob Beckers eng mit Imperia verbunden war.
Vor diesem Hintergrund erscheint auch eine Beziehung Jakob Beckers zu dem in den 1910/20ern für die Sülzer *Priamus-Automobilwerke* tätigen Konstrukteur Joseph Dauben (1889-1960) zumindest fraglich (vgl. vhh-badgodesberg.de).
Erschwert werden entsprechende Recherchen auch dadurch, dass weder der Personenkatalog der Deutschen Nationalbibliothek noch das Verzeichnis der Deutschen Biographie Angehörige der beiden Familien Becker eindeutig führt.
Ergänzende Hinweise dazu sind willkommen!

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2025)

Quellen

- Freundliche Hinweise sowie umfassende Anmerkungen und Korrekturhinweise von Herrn Helmut Kraus, Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Axel Klug, Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Horst Nordmann, Kölner Zweiräder, darunter Manuskripte *„Die wilden Zwanziger…“* und *„Motorräder aus Köln Kalk“*, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Dr. Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2025.
- Helmut Hütten: *„Die Historie von Imperia“*, in: Motorrad Classic, ohne Angabe von Nr. und Jahr, nach 1991, S. 38-47 (Faksimile als Volltext-PDF-Datei, 2,85 MB, online unter imperia-motorrad.de, abgerufen 17.01.2025)
- Erwin Tragatsch: *„Die Tragödie einer deutschen Motorradfabrik“*, in: Markt für klassische Automobile und Motorräder, Heft 2, Februar 1983 (Faksimile als Volltext-PDF-Datei, 42 MB, online unter imperia-motorrad.de, abgerufen 17.01.2025)
- *„Ein Besuch beim Imperia-Fahrzeugwerk in Bad Godesberg“*, in: Bonner Zeitung Nr. 23 vom 23.08.1928, Rubrik „Motor und Verkehr“ (Faksimile-Abbildung im Archiv der Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*)
- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw (abgerufen im Januar 2025, verschiedene regionale Zeitungen in den entsprechenden Jahrgängen)

Internet

motopedia-online.info: Die Fahrzeugenzyklopädie im Internet, Imperia (Text Helmut Kraus, Mai 2024, abgerufen 17.01.2025)
motopedia-online.info: Hersteller KMB (abgerufen 17.02.2025)
www.imperia-motorrad.de: Imperia Motorrad (private Webseite von Hans-Jürgen Schiffner, Königsbronn, abgerufen 17.01.2025)
www.koelner-zweiraeder.de: Eine vergessene Industrie- und Sportgeschichte (Text Horst Nordmann, abgerufen 17.01.2025)
de.wikipedia.org: Imperia Fahrzeugwerk (abgerufen 17.01.2025)
vhh-badgodesberg.de: Verein für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg e.V., Rheinischer IMPERIAlismus - 90 Jahre Imperia (Text Andy Schwietzer, 2016, abgerufen 20.01.2025)
ga.de: Für Oldtimer-Fans ist „Imperia“ immer noch Kult (Text Hans D. Rieveler, General-Anzeiger vom 19.10.2005, abgerufen 20.01.2025)
www.dnb.de: Personensuche in der Deutschen Nationalbibliothek (abgerufen 20.01.2025)
www.deutsche-biographie.de: Personensuche in der Deutschen Biographie (abgerufen 20.01.2025)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 17.01.2025)
greven-archiv-digital.de: Greven-Stadtpläne (abgerufen 18.02.2025)
landkartenarchiv.de: Landkartenarchiv (abgerufen 18.02.2025)

Literatur

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg Thomas (2009): ADAC Eifelrennen. Die Geschichte der traditionsreichsten Motorsportveranstaltung Deutschlands seit 1922. S. 242 ff., Königswinter.

Greven's Kölner Adressbuch-Verlag (Hrsg.) (1931): Adreßbuch von Köln und Umgebung, sowie Adreßbuch der Kreise Köln-Land und Mühlheim a. Rh.. Erster Band. 1. Teil, S. 52, Köln. Online verfügbar: www.digibib.genealogy.net, Greven 1931 , abgerufen am 09.09.2021

Greven's Kölner Adressbuch-Verlag (Hrsg.) (1925): Adreßbuch von Köln und Umgebung, sowie Adreßbuch der Kreise Köln-Land und Mühlheim a. Rh.. Erster Band. 2. Teil, S. 44 u. 376, Köln. Online verfügbar: www.digibib.genealogy.net, Greven 1925 , abgerufen am 22.01.2025

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. S. 149-150, Köln (1. Auflage).

Nordmann, Horst; Hahn, Fritz; Hahn, Mika (2003): Kölsche Zweiradgeschichten: Pioniere, Rennfahrer, Schicksale. S. 72-75, Kleinenbroich.

Nordmann, Horst; Nöll, Jürgen (Bearb.) (2016): Imperia - faszinierende Motorräder aus dem Rheinland. Bad Godesberg.

Tragatsch, Erwin (1983): Motorräder: berühmte Konstruktionen. Bd. 1 (3. überarbeitete und erweiterte Auflage). Bielefeld.

Verlag A. Schumann (Hrsg.) (1897): Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Bankiers, Kaufleute. Industrielle, Kapitalisten etc. (zeitweise auch: Das Spezial-Archiv der Deutschen Wirtschaft, verschiedene Verlage ab Ausgabe 1896/97 bei A. Schumann's Verlag, Leipzig, erschienen 1897-1998). Leipzig u.a.. Online verfügbar: digi.bib.uni-mannheim.de, 1896/97-1949 , abgerufen am 20.01.2025

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 41-43, Köln (2. Auflage).

Imperia-Werk, Motorradbau GmbH in Kalk

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikgelände
Straße / Hausnummer: Wipperfürther Straße 29
Ort: 51103 Köln - Kalk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1924, Ende 1926 bis 1935
Koordinate WGS84: 50° 56 38,58 N: 7° 00 9,91 O / 50,94405°N: 7,00275°O
Koordinate UTM: 32.359.691,32 m: 5.645.502,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.570.518,27 m: 5.645.901,50 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Imperia-Werk, Motorradbau GmbH in Kalk“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355892 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz