

Der

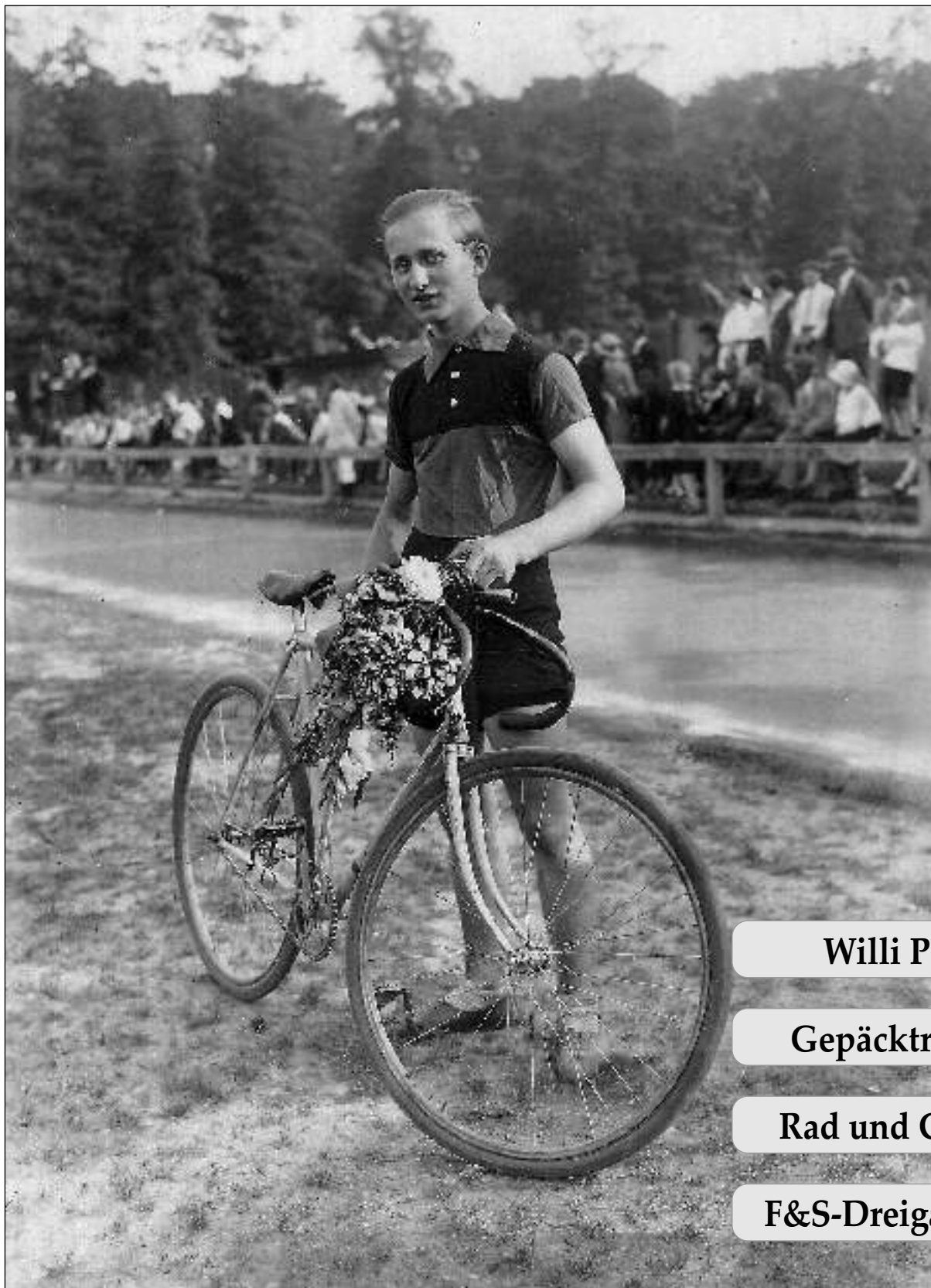
Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 41 • 3/2007

# Knochenschüttler



Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

41



Willi Postler

Gepäcktransport

Rad und Camping

F&S-Dreigang-Nabe

## In dieser Ausgabe:



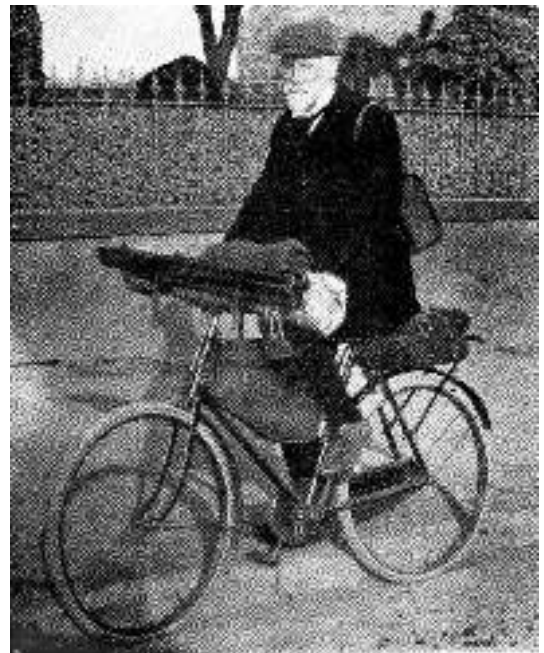
Willi Postler auf der Bahn in voller Fahrt  
Sammlung: Historisches Museum Bielefeld

### Robert Cohnen und Michael Mertins rufen die Karriere des Bielefelder Radsportlers Willi Postler in Erinnerung.

Ein erfolgreicher Amateur-Radsportler der Dreißiger und Vierziger Jahre rückt ins Blickfeld, wenn man seine Biographie liest. Anschließend kommt der Ex-Rennfahrer im Interview selbst zu Wort – nachzulesen ab S. 2.

### Christian Amoser zum Transport von Reisegepäck auf dem Fahrrad in einem auf Urlaub Lust machenden Artikel.

So gar nicht jahreszeitgemäß, aber doch interessant: Wie verstaute man zu Urzeiten sein Gepäck für die größere Tour auf dem Rad? Auf die Idee mit dem Gepäckträger musste erstmal jemand kommen. Die Konsequenzen aus dieser wichtigen Erfindung ab S. 7.



John Walker 1904 beim Start seiner Campingtour, Abb. aus: Henderson/Walker, „Cycle Camp and Camera in the Highlands“, Edinburgh and Glasgow 1905, Seite 92



Georg Achtel präsentiert mit Familie seinen „Radlertraum“  
Abb. aus: DAS RAD, Nr. 15, Jg. 1953, S. 7, Stadtarchiv Bielefeld

### Michael Mertins blätterte in der Fachliteratur zum Thema Rad & Camping und gibt einen ersten Überblick.

Erstaunliches trat bei der Recherche zu Tage, denn der Erfindergeist machte auch hier keinen Halt. Von der flatternden Plane aus Leinwand bis zum wasserdichten Ölseidezelt war alles machbar, vielleicht fand es seine Vollendung im „Radlertraum“. Lest selbst darüber nach ab S. 11.

### Sven Altfelder benennt den neuesten Wissensstand um die Entstehung der F&S-Dreigang-Nabe.

# Der Gentleman auf dem Rennrad

Das bewegte Leben des Amateurfahrers Willi Postler

von Robert Cohnen und Michael Mertins, Bielefeld (D)

**„Du bist ein Sonntagskind!“ pflegte Mutter Postler ihrem Sohn Willi zu sagen. Und sie sollte Recht behalten, denn der Spross avancierte im Laufe der Jahre zu einem der besten Amateurfahrer Deutschlands. /1, S.17/ Vor und nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr Willi Postler auf der Bahn und Straße seine größten Erfolge ein. Dass Sonntagskinder nicht nur Sternstunden haben, sondern bisweilen auch vom Schicksal heimgesucht werden, das zeigt das Interview, das der Historiker Robert Cohnen im Jahr 2002 mit dem ehemaligen Spitzenfahrer führte. Dem aufschlussreichen, sehr persönlichen Gespräch ist eine zusammenfassende Biografie vorangestellt, die Michael Mertins aus verschiedenen Quellen recherchierte.**

## Die Zeit in Hertzen

Am 30. August 1914 erblickte der zarte Willi Postler in Hertzen (nördlich von Bochum am Rande des Ruhrgebietes) das Licht der Welt. Früh fand das Einzelkind zum Fahrrad, es wurde praktisch groß damit. Nach ersten Einsätzen beim Kunstradfahren im Arbeitersportverein „Solidarität“ und beim Radballspiel folgten später Teilnahmen an Jugendrennen, die der junge Postler aber zu Hause verheimlichen musste. /4/ Sein Stiefvater erfuhr erst aus der Tageszeitung von den sportlichen Ambitionen – bis zu diesem Zeitpunkt hatte Willi schon etliche Rennen für sich und seinen Verein „Flottweg“ gewonnen! Mit einem gefälschten Geburtsdatum ermogelte sich der jugendliche Rennfahrer sogar die Teilnahme am Straßenrennen „Herten – Münster – Hertzen“ und ließ dabei bereits einige gute Rennfahrer hinter sich. /5/ Eine seiner beliebtesten Wirkungsstätten war die Rennbahn „Katzen-

busch“, ein mit überhöhten Kurven versehener Sportplatz am Rande von Hertzen, ganz im Grünen gelegen. In einer Fahrradwerkstatt schloss Postler seine Mechanikerausbildung ab. Sportlich gesehen spezialisierte sich der talentierte Fahrer auf Bahnrennen und fand mit Fritz Gayk einen idealen Partner für die Zweier-Mannschaftsrennen. Größter Förderer war wohl der Ex-Sprinter Walter Ludwig, der frühzeitig Postlers rennsportliche Fähigkeiten erkannte. In den Jahren 1933 und 1934 gewann das Gespann 34 von 60 Wettbewerben und 41 Fliegerrennen. /8/

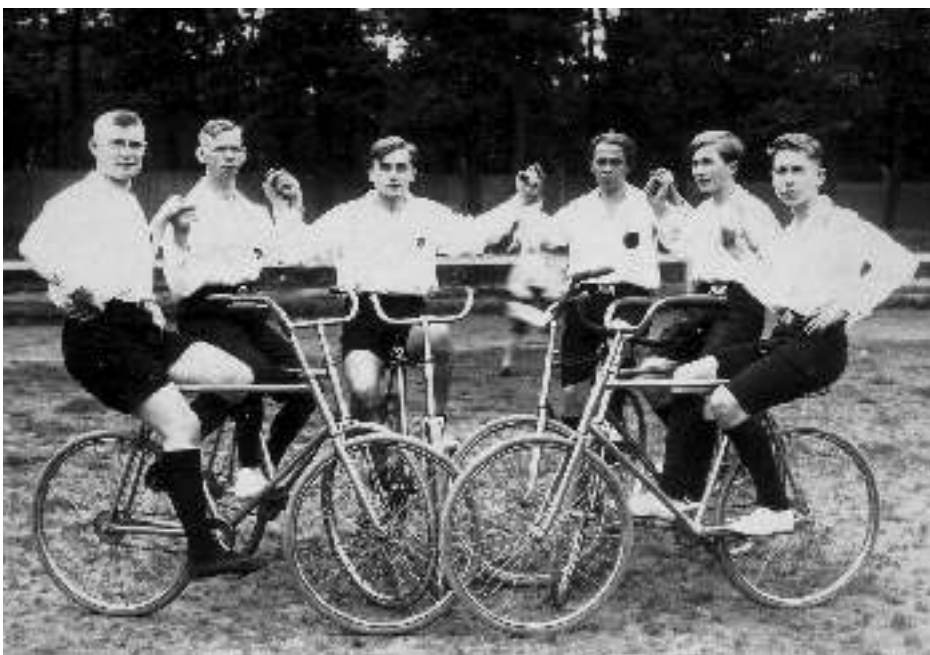
## In der Fahrradhochburg

Diese Spitzenleistung hatte zur Folge, dass man auf den fähigen Fahrer in der Fahrradhochburg Bielefeld aufmerksam wurde, genauer gesagt bei der wieder erstarkten Fahrradfabrik Göricke. Der Unterhändler der Firmenleitung schaffte es, ihn in die westfälische Metropole zu holen. Der Sportbuchautor Kurt Neu-



Warten auf den Partner an der Innenbahn

mann zitiert zu diesem Ereignis eine Bielefelder Tageszeitung: „Jetzt hat auch Postler, der gute Hertener Fahrer, den Weg nach Bielefeld gefunden. Er ist Mitglied im RV Teutoburg geworden. Als solcher wird er mit unserem Bielefelder Fahrer Paul Langhoff, der ebenfalls Teutoburger ist, eine ständige Paarung bilden. Wir hoffen und glauben, daß sich diese Paarung für die Fahrer selbst und darüber hinaus aber für den Bielefelder Radsport als eine glückliche erweisen wird.“ /2, S.30/ Damit der Hertener Radsportverein durch den Verlust seines Spitzenfahrers nicht mit leeren Händen zurückblieb, sponserte Postlers neuer Arbeitgeber ein großes Abschiedsrennen, alle Einnahmen fielen dem Verein zu. Erst danach war Postler wirklich freigegeben und verließ mit 21 Jahren – also 1935 – seine Heimatstadt, um unter den Fittichen der Göricke-Werke seine ganze Stärke zu entfalten. Mit einer festen Anstellung dort als Mechaniker bekam Postler zwei bezahlte Trainingstage pro Woche bei einem Lohn von 21 Reichsmark. Das war wohl auch bei anderen nicht professionellen Rennfahrern gängige Praxis. Wie das jedoch mit dem Amateurstatus zu vereinbaren war, bleibt unklar. Offenbar drückte der Dachverband DRV beide Augen zu, weil der sogenannte „Reichsportführer“ für die bevorstehende Olympiade 1936 starke Amateurfahrer brauchte. Postler wurde dann zwar für den Olympiakader nominiert, kam aber schließlich für Berlin nicht in die engste Auswahl. Die endgültige Wahl fiel auf andere Bahnfahrer – wie Hasselberg, Arendt, Hoffmann, Klöckner, Merckens und Ihbe/Lorenz.



Die siegreiche Mannschaft im Radball mit Willi Postler (2. von rechts), um 1929



Fritz Gayk aus Bremen (links) und Willi Postler aus Hertener – ein ganz starkes Team auf der Bahn

### Von Sieg zu Sieg

Wie ging es sodann mit Postlers Karriere weiter? Im Nachfolgejahr der Berliner Olympiade reihte sich Erfolg an Erfolg. „1937 wurde zu einem Ausnahmejahr des Teutoburg-Fahrers [Postler]. Es war zugleich das Jahr der Mannschaft Langhoff/Postler. Der Fachverband notierte allein für den Ex-Hertener über 50 Siege in Mannschafts- oder Einzelrennen. ‚Langhoff/Postler eine Klasse für sich‘ – ‚Langhoff-Postler wieder in Front‘ so und ähnlich lauteten die 20 - 30 mm Headlines in den Bielefelder Tageszeitungen, die montags auf den Markt kamen.“ /2, S.32/ Sicher besonders hoch zu werten sind die Siege in den Länderwettkämpfen gegen



Hier legt der Meister selbst die Hand an die Kette

die Schweiz (in Singen), Belgien und Niederlande (in Gütersloh). Auslandseinsätze waren in dieser Zeit für Amateure die große Ausnahme. Im Nachlass des Rennfahrers befinden sich zwei Genehmigungsschreiben des Deutschen Radfahrer-Verbandes (DRV) und eine offizielle „Bescheinigung über die Erteilung einer Auslandsstartgenehmigung“ durch das Reichssportamt. Wörtlich steht dort: „Diese Bescheinigung gilt als Urlaubsbescheinigung zum Grenzübergang im Sinne des Runderlasses des Herrn Reichs- und Preußischen Minister des Inneren vom 12.12.1936...“ Außerdem wurde Herr Postler gebeten, sofort nach Erhalt des Briefes abzureisen, damit er noch rechtzeitig [in Kopenhagen] erscheine. Die Jahre 1937 und 1938 brachten auch einige Erfolge mit Erich Viehmeyer, mit dem Postler während des Wehrdienstes im MSV (Militärsportverein) Paderborn eine Paarung bildete. Nachdem Paul Langhoff ins Profilager gewechselt war, fuhr Postler u.a. mit dem unvergessenen Heinz Wengler.

### Das Comeback

Der Zweite Weltkrieg beendete viele Rennfahrerkarrieren. Die Fahrer – so auch Postler – verloren durch den Kriegsdienst entscheidende Jahre ihrer sportlichen Laufbahn. Doch dem Wahl-Bielefelder gelang 1946 ein fantastisches Comeback. Von alten Radsportkameraden, die den RC Zugvogel wiederbelebt hatten, musste er allerdings erst überzeugt werden. „Ich wollte nicht mehr fahren“, hatte der 32-Jährige, dem eine malariaähnliche Erkrankung arg zugesetzt hatte, mit dem aktiven Sport bereits abgeschlossen. Trotzdem ließ er sich überreden.

Der Mechanikermeister baute sich selbst einen Heimtrainer und trainierte während des Winters wie ein Besessener.“ /8/ Mit Günter Pankoke bildete der wieder erstarkte Postler das Traumpaar des Bielefelder Radsports, zumindest für ein Jahr – man trennte sich dann im Unguten. Postlers neuer Partner wurde Werner Holthöfer, mit dem er 1947 die Zonenmeisterschaft im Zweier-Mannschaftsfahren gewann. Überhaupt war dieses Jahr das stärkste seiner ganzen Rennfahrerlaufbahn. Dazu kamen beste Erfolge wie der Gewinn der Zonenmeisterschaft im Vereins-Mannschaftsfahren (Vierer) im Verbund mit Holthöfer, Neumann und Pankoke und der zweite Platz bei der Deutschen Straßenmeisterschaft! Nach dem dann Holthöfer ins Profilager wechselte, fand sich leider kein idealer Partner mehr. Postler fuhr mit verschiedenen Partnern wie den Bielefelder Fahrern Rinke und Bökenkamp, dem Münsteraner Pöpping oder dem Kölner Schmitz. Einer der



Bange Momente nach dem Sturz in Kopenhagen 1937 – es reichte trotzdem für den Sieg!

letzten großen Erfolge gelang ihm mit dem jungen Bintner aus Dortmund auf der Hoesch-Bahn: Der Gewinn der westfälischen Bahnmeisterschaften 1948. /2, S.59/ Und zu guter letzt kam ein fünfter Platz bei der Fernfahrt Bielefeld - Hannover - Bielefeld heraus. Der Stern des mittlerweile 34-jährigen Amateurfahrers hatte seinen Zenit überschritten.





Willi Postler in seinem Fahrradladen

### Schwere Zeiten

Schon Ende der 1940er Jahre hatte er sich mit seinem bereits selbstständigen Schwiegervater Dannhoff, der Feinmechaniker war, beruflich neu orientiert. In der kleinen Werkstatt am Finkenbach wurden bei „Postler & Dannhoff“ Nähmaschinen, Büromaschinen und Fahrräder repariert. Postler konnte sich nach der Aufgabe des aktiven Rennsports im Jahr 1950 ganz seinem Traum, einem „Radsporthaus“ in Bielefeld widmen. /3/ Sein Bekanntheitsgrad leistete ihm beim Aufbau eines Kundenstamms sicher wertvolle Hilfe. Schon innerhalb kurzer Zeit waren die Räder Marke „Postler“ ein begehrtes Gefährt vieler Amateurfahrer.

Nach der Verlegung seines Geschäftes vom Finkenbach in die Bielefelder Innenstadt war Postler an exponierter Stelle vertreten. Während einer schweren Nervenkrankheit des Vaters hatten die jungen Töchter den Laden jahrelang allein führen müssen. Die Neue Westfälische berichtete rückblickend über die Erkrankung und ließ den Exfahrer auch selbst zu Wort kommen: *„Postler selbst rang Mitte der 60er Jahre wegen einer virusbedingten Nervenlähmung [Poliomyelitis] mit dem Tode. ‚Ich war bis zum Skelett abgemagert, die Ärzte hatten mich aufgegeben.‘ Doch sie ließen die ‚Eiserne Lunge‘ [zur künstlichen Beatmung], an die der Sportler angeschlossen war, laufen. ‚Eines Tages hat sich mein Zeh bewegt, und das hat allen wieder Zuversicht gegeben.‘ Postler, auch auf dem Rad ein zäher Bursche, gewann den schwersten Kampf seines Lebens. ‚Es dauerte vier Jahre, bis ich von dieser tückischen Krankheit genesen war.‘ Selbst Laufen und Sprechen musste er neu lernen. ‚Dass ich heute hier sitze, ist eigentlich ein kleines Wunder‘ urteilt er. Ohne den robusten Körper des Ausdauersportlers hätte er es wohl nicht geschafft.“* /8/ Postler wurde aber wieder vollständig gesund. Mit 58 Jahren übergab er den Laden seiner Tochter Helga, die mit der Materie „Fahrrad“ inzwischen bestens vertraut war. Der Wie-



Senior Postler erhält 2001 einen Rennradrahmen aus eigener Fertigung zurück

dergesundete heiratete ein zweites Mal – fand sozusagen noch einmal sein spätes Glück. Gern empfing der Senior in seinem Haus Gäste und zeigte voller Stolz seine Trophäen und Urkunden, die beinahe einen ganzen Raum füllten. /6/ Und wenn runde Geburtstage anstanden, gab sich die altehrwürdige Radsportprominenz, z. B. in Person von Gustav Kilian, bei Postlers die Klinke in die Hand. /7/ Und natürlich berichtete die Lokalpresse regelmäßig über das bewegte Leben des Altmeisters.



Das Fahrradgeschäft am Kesselbrink / Ecke Kavalleriestraße nach der Modernisierung

Bei der Velocipediade 2001 in Bielefeld war Willi noch einmal gegenwärtig. Auf der Radrennbahn schaute er sich begeistert die vielen historischen Räder der Teilnehmer an und nahm bei den Rennen in seiner verbindlichen Art einige Siegerehrungen vor. Als kleines Dankeschön erhielt der damals noch recht fitte Senior einen original verpackten, rot lackierten Rennrahmen Marke „Postler“ aus eigener Produktion überreicht. Willi Postler war tief gerührt und kommentierte volkstümlich ins Mikrofon: *„Ich bin ja mein Leben lang nich’ auf’n Mund gefallen, aber jetzt bin ich von’ne Socken!“* Schöne Erinnerungen an den letzten öffentlichen Auftritt eines Radsportidols, das für viele junge Rennfahrer Vorbild in Disziplin und Kampfstärke war. Willi Postler verstarb am 8. März 2006 im Alter von fast 92 Jahren im Kreise seiner Familie.

# Das Interview

Das hier in Auszügen erstmals wiedergegebene Interview wurde im Auftrag des Historischen Museums Bielefeld von Robert Cohnen im Juli und September 2002 durchgeführt. Im Museum befindet sich auch der sportliche Nachlass von Willi Postler in Form vieler Pokale und Schleifen sowie einer Sammlung von Schriftstücken, Fotos und Zeitungsartikeln seiner Rennfahrerkarriere.

**Erzählen Sie doch mal, wie Sie zum Radsport gekommen sind.**



Meinen Vater habe ich nie gekannt. Als ich geboren wurde, fiel er an der Front in Frankreich. Meine Mutter war natürlich gegen Rennen fahren, aber Kunstradfahren und Radball durfte ich machen. Mit 15

war ich schon westdeutscher Meister im Radball. Heimlich habe ich das Rad dann verkauft und mir ein gebrauchtes Tourenrad besorgt. Das war recht einfach, denn ich war in Ausbildung zum Fahrradmechaniker. Mit dem umgebauten Tourenrad habe ich dann meine ersten Rennen gefahren.

**War das Rennfahrerleben früher ein anderes als heute?**



Eigentlich sehe ich das Rennfahrermilieu ganz anders im Vergleich zu heute. Für die Unterbringung kamen Hotels ja gar nicht in Frage. Damals waren die Amateurfahrer, auch die Spitzenleute, an den Veranstaltungsorten immer privat untergebracht. Quartiergeber mit Interesse am Sport konnten sich ihre Gäste aus einer Liste raussuchen. Meistens wurde der Aufenthalt um ein paar Tage verlängert – so für private Unternehmungen. Da entstanden persönliche Freundschaften, die ein ganzes Leben hielten. Zum Beispiel meine Freundschaft mit dem Vermieter Ruprecht Knoch aus der Pfalz hat bis zu seinem Tod gehalten. Inzwischen sind ja alle weggestorben – fühle mich manchmal so erübrig, dass ich noch da bin.

orten immer privat untergebracht. Quartiergeber mit Interesse am Sport konnten sich ihre Gäste aus einer Liste raussuchen. Meistens wurde der Aufenthalt um ein paar Tage verlängert – so für private Unternehmungen. Da entstanden persönliche Freundschaften, die ein ganzes Leben hielten. Zum Beispiel meine Freundschaft mit dem Vermieter Ruprecht Knoch aus der Pfalz hat bis zu seinem Tod gehalten. Inzwischen sind ja alle weggestorben – fühle mich manchmal so erübrig, dass ich noch da bin.

**Wie erging es Ihnen während Ihrer Militärzeit im Dritten Reich?**



Mein Jahrgang 1914 gehörte zu den ersten, die der allgemeinen Wehrpflicht unterlagen. Der „Erste Mann“ in Bielefeld sah meinen Namen auf der Rekrutenliste und sorgte dafür, dass ich hier in der Region bleiben konnte. Als

Radsportfreund ermöglichte er, dass ich während meiner Militärzeit auch Rennen fahren konnte. Mit meinem Partner Erich Viehmeier aus Dortmund wurden wir sogar als Wehrmachtssoldaten Deutsche Meister [sie fuhren im MSV Militärsportverein Paderborn]. Dadurch hatten wir ein sehr gutes Leben. Der Kompaniechef war scharf darauf, unsere Siegerkränze in sein Büro zu hängen. Dienstlich gesehen gehörten wir zu einer Radfahrerschwadron, die zusammen mit kleinen Panzerspähwagen eine Aufklärungseinheit war. „Bei Adolf“ wurde ich wegen meiner Mechanikerausbildung dann Waffenmeister [entspricht dem Dienstgrad Oberfeldwebel]. Mit einem Transportbataillon kam ich per Schiff zu Einsätzen nach Norwegen und Litauen.

**Wie ist es Ihnen bei Kriegsende ergangen?**



Mein Transportbataillon war eigentlich in Minden stationiert. Wir befanden uns auf dem Rückzug von der Westfront vom Rhein aus Wesel mit vielleicht acht Mann, zwei Wagen und zwei Motorrädern. Aus Richtung Gütersloh

kamen wir rein nach Bielefeld. An der Herforder Straße, dort an der Eisenbahnbrücke, wo der Viertmann [Fahrradfabrik Phönix] seine Fabrik hatte, war alles vom Volkssturm verpanzert. Da war kein Durchkommen mehr. Hab' dann den Mund aufgemacht, ich hatte ja ein bisschen was auf der Schulter, dann haben sie den Weg freigemacht. Irgendwo zwischen Bielefeld und Minden aber haben wir dann aufgegeben. Die Heimat heile erreicht, das war schon ein Teilerfolg. Schließlich traf ich hier meine erste Frau Elly wieder.

Bis vor Ort wieder geregelte Verhältnisse herrschten, war es am besten unterzutauchen. Wir hatten ein kleines Wochen-

endhaus in der Senne [Erholungsgebiet mit Kiefernwäldern südlich des Teutoburger Waldes] – dort versteckte ich mich auf dem Kriechboden, verließ ihn nur nach Einbruch der Dunkelheit. Die Bauern aus der Umgebung kannten mich natürlich und versorgten mich mit den nötigsten Lebensmitteln. Das Leben war damals sehr gefährlich, jeder war verdächtig. Es war immer möglich auf Hundertprozentige zu treffen, die noch glaubten, der Krieg sei noch nicht verloren. Die SS lief noch herum, Bielefeld sollte ja noch verteidigt werden. Mein Aufenthaltsort war schließlich illegal. So war es besser sich Papiere zu besorgen. Eine Freundin der Familie, die beim Wehrkreiskommando arbeitete, fälschte mir zwei Pässe – einen zivilen und einen Wehrpass. Ich war gerettet! Aus Angst, von den Besatzern fälschlicher Weise als Nazi ausgemacht zu werden, habe ich von allen meinen Siegerschleifen aufgedruckte Hakenkreuze abgeschnitten oder aufgeklebte abgekratzt.

**Lag der Stellenwert des Radsports über dem des Fußballs?**



Ja, sicher! In fast allen deutschen Städten wurden Wochenende für Wochenende Rennen ausgetragen, die bis zu 10 000 Zuschauer angezogen haben. In Bielefeld wurden die Termine abgestimmt. Wenn wir sonntags großen

Rennen hatten, verlegten der VfB und Arminia die Spiele auf den Samstag oder umgekehrt. Hier stand der Radsport eindeutig über dem Fußball, was das Zuschauerinteresse angeht. Verträge mit den Veranstaltern wurden übrigens nur mit Handschlag gemacht – Schriftliches gab es nicht. Und das Fahrerfeld wurde so arrangiert, dass ich zum Beispiel nie mit bestimmten Berliner Spitzenfahrern in einem Rennen fuhr.

**Sie sind als einer der ganz wenigen Spitzenfahrer immer Amateur geblieben?**



Ja, als ich 1934 von Herten nach Bielefeld kam, blieb ich Amateur, erhielt aber bei Göricke eine feste Anstellung als Mechaniker. Mit Paul Langhoff fuhr ich dann erfolgreich in der Zweier-Mann-

schaft. Es gab kaum eine Stadt, in der wir nicht fahren – Postler/Langhoff mussten immer dabei sein, hieß es. Göricke stellte die Rennräder und bezahlte auch meine Unterkunft in Bielefeld. Für ein möbliertes Zimmer erhielten die Leute damals 3 Mark. Sie waren ja auf das Geld angewiesen, er herrschte große Armut. Die Kinder in der Wohnung waren angewiesen, ruhig zu sein, damit ich ausschlafen konnte. Wie ein kleiner Herrgott wurde ich behandelt, das passte mir nicht immer.

Die Fahrradfabriken lagen untereinander in großer Konkurrenz. Irgendwie hat es der Radsportbetreuer von Dürkopp, der Fritz Ellermann, fertig gekriegt, dass ich zu Dürkopp wechselte. Bei Göricke musste ich alle Räder abgeben und ich fuhr nun an der Seite vom großartigen Heinz Wengler. Das war ein kleiner Charmeur! Alle haben ihn so geliebt, immer gescheitelt war er! Ungeputzte Schuhe gab's bei dem nicht. Wengler wurde dann bald Profi, weil Dürkopp mit ihm dann stärker werben konnte. Beim Amateurfahrer stand ja nur Dürkopp auf dem Rahmen, der Profi aber trug ein Trikot mit auffälligem Schriftzug.

Um zu Ihrer Frage zurückzukommen, ich bin mein Rennfahrerleben lang Amateur geblieben. Heute kann ich's ruhig sagen, dass wir hinter dem Rücken bezahlt wurden. Nach dem Rennen kam man als letzter zum Veranstalter und erhielt einen kleinen Umschlag mit der vereinbarten Prämie. Da wir fast alle Rennen gewannen, kam da einiges zusammen. Das Geld wurde bei den Stegerkränzen eingespart, da gab's dann eben nur einen Blumenstrauß – Nelken aus'm Garten!

### Wie geschah denn Ihr Einstieg in die Selbstständigkeit?



Meine Schwiegereltern hatten ein Haus in Bielefeld „Am Finkenbach“. Ich bewohnte mit meiner Frau Elly und den beiden damals noch kleinen Töchtern die untere Etage. Als die Hypotheken fällig waren, konnte ich mit

meinem Geld aushelfen und übernahm das Haus. Das dürfte 1948 gewesen sein. Es hatte zwei Garagen, eine baute ich nach hinten noch an. In diesen Räumen betrieb ich dann eine Fahrradreparaturwerkstatt. Der Name „Postler“ hatte einen guten Ruf, ich war ja hier kein Unbekannter. So hatte ich gut zu tun, musste sogar noch zwei Leute einstellen. Am Finkenbach haben

wir zu Anfang auch Rahmen für Gudereit lackiert. Und der Karl Hagedorn aus dem Pütt [Ruhgebiet] brachte jede Woche 100 Rahmen, die wir lackierten und mit Abziehbildern beklebten. Überhaupt hatte ich viele Aufträge aus Dortmund. Als ich einen weiteren Anbau bauen ließ, gab es Ärger mit den Nachbarn. Die haben sich beschwert, sollte den Anbau wieder abreißen lassen, weil das ein Wohngebiet war. Sie wollten es zum Prozess kommen lassen. Glücklicherweise kannte ich den Oberbürgermeister Ladebeck noch gut aus den letzten Kriegstagen, der konnte die Wogen glätten.

### Und dann haben Sie Ihr Geschäft in die Innenstadt verlegt?



Ja, Gudereit zog mit seiner Lackiererei in die Finkenstraße und ich konnte ein Haus am Kesselbrink [zentraler Platz in Bielefeld] an der Kavalleriestraße bekommen. Es gehörte einer Offizierswitwe, der Ilse Pohl, die sich nach

Minden in eine Pension zurückgezogen hatte. Dort spürte ich sie auf und kriegte sie ins Vertrauen. Ich bekam mit Hilfe eines Rechtsanwalts die Vollmacht über das Haus und baute es mit dem Bauunternehmer Daske als Werkstatt und Lager aus. Sein Sohn Gerhard war Jugendrennfahrer [1950 Jugendmeister auf der Bahn], dem habe ich ein bisschen unter die Arme gegriffen. So halfen wir uns gegenseitig. Das von mir investierte Geld wurde wieder abgewohnt, weil ich nur die halbe Miete zahlte. Ebenso wie die anderen Mieter in den Wohnungen, die auch nur halb zahlten, weil sie beim Umbau mithalfen oder sich an den Baukosten beteiligten. Im Haus wohnten noch der Spitzenfahrer Werner Holthöfer, der Ingenieur Hans Wambach [Marke Texa-Fahrräder und Erfinder einer Zentralschmierung für Fahrräder] und der Fahrradteilehändler Walter Jakobowski, [der später für Rabeneick Einkäufer war]. Das Geschäft führte ich bis 1972, dann übernahm meine ältere Tochter Helga den Laden.

Die Autoren danken den Töchtern Helga Postler und Erika Schaefers für die gegebenen Hinweise und Anregungen zum Lebenslauf ihres Vaters. Ein weiterer Dank geht an die Mitarbeiter des Historischen Museums, die mit Rat und Tat bei der Fertigstellung dieses Beitrages halfen. Die Texte in eckigen Klammern wurden von der Redaktion hinzugefügt.



Ein Teil des Nachlasses, der sich im Fundus des Historischen Museums in Bielefeld befindet

### Quellenangaben

- 1/1 Fest-Schrift 25 Jahre – Geschichte und Jubiläum des Radrenn-Clubs „Zugvogel“, Bielefeld 1949
- 1/2 Kurt Neumann, Bielefelder Sport im Wandel der Zeit, Bd. 2, Verlag Hans Gieselmann, Bielefeld 1994; insbes. die Kapitel „Das großartige Comeback des Willi Postler“ (S. 52 ff) und „Zweimal ‚Straßensilber‘ für den Bahnfahrer Willi Postler“ (S. 57 ff)
- 1/3 „Willi Postler trat ab“, Zeitungsbericht ohne Datum, um 1950; Sammlung Willi Postler, Historisches Museum Bielefeld
- 1/4 „Fahrradstadt köderte ‚Pütt-Talent‘“ von Horst Elsner in: Neue Westfälische, Bielefeld 1984 (zum 70. Geburtstag von W.P.); wie 1/3
- 1/5 „Am Anfang der Karriere gab's Stunk mit den Eltern“ von Horst Elsner in: Neue Westfälische, Bielefeld 1989 (zum 75. Geburtstag von W.P.); wie 1/3
- 1/6 „Ich habe nie ein Rennen aufgegeben“ in: Neue Westfälische, Bielefeld 1994 (zum 80. Geburtstag von W.P.); wie 1/3
- 1/7 „Seine Sprints waren überall gefürchtet“ in: Westfalen-Blatt, Bielefeld 1994 (zum 80. Geburtstag von W.P.); wie 1/3
- 1/8 „Ein Gentleman mit Herz und Profil“ in: Neue Westfälische Nr. 162 vom 15. Juli 1999 (zum 85. Geburtstag von W.P.), Sammlung Michael Mertins

### Bildnachweis

- S. 2: Sammlung Willi Postler, Historisches Museum Bielefeld  
 S. 3 oben: Sammlung Bernd Wagner, Laer  
 S. 3 mitte und unten: siehe S. 2!  
 S. 4 oben und unten: privat  
 S. 4 rechts: privat  
 S. 4: Abziehbild Sammlung Michael Mertins  
 S. 5 und 6: siehe S. 2!