

Panzer, Hammonia & Co.



Begleitbroschüre zur Ausstellung
„Hamburger Fahrradmarken“, 2.-4. Juni 2023
HausDrei, Hamburg-Altona



Cover: Vollscheibenkettenblatt eines Panzer-Herrenrades ca. 1910
(Foto: Kay Kelterer)

Schriftenreihe: ABC-Quellen zur Fahrrad- und Radsportgeschichte, Heft 3

Hrsg. vom Altonaer Bicycle-Club von 1869/80

Texte: Lars Amenda und Dirk Breiholz

Fotos: Fotos: Kay Kelterer, Florian Amoser (S. 6/7)

Layout: Gert Nissen

Verlag: netzwerk fahrrad/geschichte e.V.

Wir bedanken uns bei der Hamburger Sparkasse für die
Förderung des Ankaufes des Hammonia-Fahrrades von 1904
im Rahmen des Haspa-Lotterie-Sparens.

Hamburg-Altona, Mai 2023

ISBN 978-3-949139-12-3

Dies ist die digitale Version der gedruckten Fassung (ISBN 978-3-949139-11-6)

Einleitung

Hammonia – nach der weiblichen Symbolgestalt für Hamburg – und Panzer – mit Bezug auf Panzerung, jedoch nicht auf das damals tank bezeichnete Kriegsgerät – hießen zwei große Hamburger Fahrradmarken um 1900. Nur wenig ist bislang bekannt über die Geschichte Fahrradherstellung und des -vertriebs in der Hansestadt. Mit der Ausstellung „Hamburger Fahrradmarken“ im Rahmen der 7. Altonaer Bicycle Days soll etwas Licht ins Dunkel geworfen werden. Eine immense Fülle an Marken konkurrierten auf dem umkämpften Markt seit dem späten 19. Jahrhundert um Kundschaft. Hamburg war dabei weniger Produktionsort als bestens geeignete Handels-Drehscheibe mit seinem pulsierenden Hafen. In der vorliegenden Begleitbroschüre findet sich eine kleine Auswahl von historischen Fahrrädern und Marken aus Hamburg. Eine umfangreiche Publikation ist in Arbeit und wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 erscheinen.



Ludolphis HAMMONIA Bicycle # 1

Velozipede und Hochräder

Laufmaschinen gelangten nur vereinzelt ab 1818 nach Hamburg. Das Tretkurbel-Veloziped ein halbes Jahrhundert später sorgte hingegen für mehr Anklang. Mehrere Hamburger Hersteller wie C. E. Samuelson, Beinhauer, Preichschardt, H. C. Hempel aus Altona, Tewes & Co. aus Harburg und Wilhelm Schlüter aus Pinneberg produzierten 1868/69 Nachbauten des aus Frankreich kommenden Velozipeds. Doch der „Knochenschüttler“ war bei weitem nicht ausgereift und geriet schnell wieder in Vergessenheit.

Ab 1880 eroberte das Hochrad Hamburg und Altona. Die beiden Fahrradhändler Adolph Ludolphi (Ferdinandstraße) und Harro Feddersen (Palmaille) verkauften in England produzierte „Bicycles“ (Hochräder) von Marken wie Singer und Howe. Teilweise bauten sie bereits Hochräder aus Einzelteilen zusammen und labelten sie um: Ludolphi verkaufte ein „Bicycle No. 1“ und Feddersen seine „Harro-Touren-Bicycles“. Letzterer brachte 1892 ein von Quadrant in Birmingham hergestelltes Niederrad mit Luftreifen namens „The Harro“ auf den Markt. Ludolphi und Feddersen fertigten nicht selbst, machten aber sich selbst und ihre Geschäfte zur Marke.

H. A. Ueltzen Hammonia

Anfang der 1890er Jahre eröffnet Ueltzen einen Eisenwarenhandel am Rödingsmarkt. Schnell steigt er ins Fahrradgeschäft ein und gefällt sich darin, als Fahrradfabrikant zu gelten. Dabei kauft er lediglich alles an Komponenten, was er günstig bekommen kann und montiert daraus Fahrräder der Marke Hammonia. In seiner Fabrik in Hohenfelde fertigt er ab 1900 lediglich Bettgestelle und andere, simple Eisenwaren, als Großhändler für Fahrräder (kurzfristig auch für motorisierte Fahrzeuge) und Zubehör, behauptet er jedoch weiterhin, diese selbst zu produzieren. Ab 1918 wird das Unternehmen dann „offiziell“ ein Fahrrad - Großhandel und überlebt als Familienbetrieb bis Ende der 1960er Jahre.





HAMMONIA Herrenrad um 1897, restauriert

Hermann Prenzlau

Continental, Panzer, Post

Kurz vor 1900 eröffnet Hermann Prenzlau einen Großhandel für Fahrradteile in der Dammtorstraße. Ab 1900 verkauft er komplette Fahrräder unter dem Markennamen Continental und behauptet, diese selber zu fertigen. In Wahrheit bezieht er diese Maschinen von einem süddeutschen Volumenhersteller, was auch in späteren Jahren so bleibt, allerdings werden seine Räder nach und nach immer markenspezifischer, wie der Doppelt-Federnde-Sitz ab 1908 unter der Marke Panzer. So kann Prenzlau sich bis zum Ersten Weltkrieg erfolgreich als Fahrradhersteller präsentieren, bis seine Marken 1917 vom wirklichen Hersteller in einem Konkursverfahren übernommen werden.





PANZER DFS, Bj.: 1908, instandgesetzter Originalzustand

Importe aus den USA um 1900

Markt & Co., Wolff, American Bicycle Company etc., Marken: Columbia, Cleveland, Wolff-Rad u.a.

Ende der 1890er Jahre erlebt die Fahrradbranche ihre erste, schwere Krise. In den USA verbreitet sich unter den bisherigen, gut situierten Fahrradkäufern sehr schnell die Vorliebe für motorisierte Fahrzeuge, der Absatzmarkt für Fahrräder bricht stark ein. Da sich diese Entwicklung in Europa langsamer durchsetzt, versuchen US-amerikanische Fahrradhersteller (oft mit deutscher Herkunft) ihre massiven Produktionsüberhänge in der alten Welt zu vermarkten, verschifft wird von New York nach Hamburg. Die Firmen eröffnen

daher ab 1898 Verkaufsbüros und mieten Lagerhäuser in der Hansestadt an, um den Absatz von hier aus zu organisieren und ihn mit wichtigen Werbekampagnen zu befeuern. All das war wohl nur bedingt erfolgreich, da sich bis spätestens 1904 auch in Europa Motorfahrzeuge als Statussymbole durchsetzen und das Fahrrad zu einem billigen Massenprodukt machen. Spätestens 1905 schließt die letzte Vertretung US-amerikanischer Fahrradhersteller in Hamburg.



COLUMBIA Damen-Kardanrad (Wellenantrieb), Bj.: 1902. Ergänzter Originalzustand.

HHH Hennings

Armada, Cirrus, Nordmark, Nordwacht, Nordwind, Standard, Tornado und Triton

Heinrich Hennings gründet seine Großhandelsfirma in den 1890er Jahren und vertreibt zuerst Gummiwaren, ab mindestens 1897 hat er Fahrradteile im Programm, daneben kommen schon vor 1908 Ersatzteile für Motorfahrzeuge hinzu.

In den 1920er Jahren verkauft Hennings neben Ersatzteilen auch Komplettäder der Marke Patria W.K.C. sowie Armada-Räder, seine erste Hausmarke. In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg baut er sein Angebot an Eigenmarken kontinuierlich aus, dieses beinhaltet nun,

neben Armada, , auch Nordmark-, Nordwacht- und Triton-Räder in unterschiedlichen Modellen. In den 1950er Jahren setzt sich der Trend fort, nun kommen noch die Marken Cirrus, Standard, und Tornado dazu. Bis Mitte 1960er Jahre ist der Verkauf von Fahrrädern für das Unternehmen belegt.



Armada-Record-Fahrräder

Das preiswerte Muffenrad
garantiert Tauchlötung



Rahmerhöhe:

Halbballon 28" 55, 60 cm
Ballon 26" 55, 60 cm



Rahmenhöhe:

Halbballon 28" 55, 60 cm
Ballon 26" 55, 60 cm

HANSA Fahrrad-Verkaufs-Gesellschaft

HANSA

1926 wird die Gesellschaft gegründet, um für die Adam Opel AG Überhänge aus ihrer Fahrradproduktion günstig zu vertreiben, ohne die Marke zu entwerten. Dafür wird das auffällige Opel-Kettenblatt gegen ein Standard-Blatt getauscht und statt Opel steht Hansa auf dem Steuerkopfschild, ansonsten sind alle Komponenten des erhaltenen Opel-Flitzer Modells von 1928 markenspezifisch. Als sich mit der Machtübergabe an die Nazis die deutsche Wirtschaft kurzfristig

erholt und Opel 1936 seine Fahrradproduktion nach politischem Druck an NSU abgeben muss, verliert die Hansa ihre Geschäftsgrundlage und wird abgewickelt.



HANSA Rennrad (eigentlich Opel Flitzer), Bj. 1928. Restauriert.

Mathias Vojta, Marken Mahova und Sturm

1925 gründet Vojta seine Fahrradhandlung mit Reparaturwerkstatt in Eimsbüttel. Es ist ein typischer, kleiner Nachbarschaftsladen, der außerhalb der Saison auch gebrauchte Räder aufarbeitet um sie dann mit seiner Eigenmarke Sturm zu versehen und so erneut zu verkaufen. Daneben bietet er auch Neuräder der Hausmarke Mahova an, welche von den Bismarck-Werken geliefert werden.

Mit der Möglichkeit von Ratenzahlung und dem Angebot von günstigen, aufgearbeiteten Gebrauchträdern versucht

Vojta auf die begrenzten, finanziellen Möglichkeiten seiner Kunden einzugehen. 1931 stirbt der Eigentümer, seine Frau führt zusammen mit ihrem Sohn das Geschäft als Reparaturwerkstatt weiter.

Damit dürfte es auch mit den beiden Eigenmarken vorbei sein. Den Zweiten Weltkrieg überlebt auch der Reparaturbetrieb nicht.



STURM Rennrad (Fabrikat Patria-Werke), Bj.: 1921, „modernisiert“ und neu lackiert durch M. Vojta

Wilhelm Schlote

Trocas, Aviso, Waterkant, Elbkronne

1925 eröffnet Schlote seine Fahrrad-Großhandlung am Küterwall, 1926 hat er die Generalvertretung der Victoria-Werke inne, neben dem Großhandel betreibt er auch eine Fahrradwerkstatt. Seit mindestens 1935 bietet er Komplettträder seiner Eigenmarken Trocas, Aviso, und Waterkant an, welche wohl von Victoria und Dür-



kopp produziert werden, also von recht hoher Qualität sind. Im Zweiten Weltkrieg wird das Firmengebäude komplett zerstört und nach Kriegsende wieder aufgebaut. Der

Neuanfang gelingt: in Oldenburg entsteht eine Zweigniederlassung und ab 1954

wird, neben den bereits bekannten, die hauseigene Sportradmarke Elbkronne angeboten, die mit modernen Luxusmodellen aufwartet. In den 1960er Jahren verpasst Schlote im Zuge der allgemeinen Motorisierung den Anschluss, um 1970 wird der Hamburger Betrieb geschlossen.



Bildunterschrift

Albert Clausen

LLOYD, ALEMANNIA, IDEAL

Clausen eröffnet 1929 eine Fahrradhandlung in der Grindelallee. Offenbar lässt sich die Unternehmung gut an, denn schon 1932 zieht er mit seinem Geschäft in die Spitalerstraße 4, gegenüber vom Hauptbahnhof. Mit dem Sprung in die erste Liga Hamburger Einkaufsstraßen gelingt es ihm, bis Mitte der 30er Jahre zum größten Fahrradhaus Norddeutschlands zu werden. Neben vielen Produkten namhafter Hersteller,

hat er ab mindestens 1934 auch die Eigenmarken Lloyd und Alemannia mit unterschiedlichen Modellen im Programm, 1935 kommt die Marke Ideal dazu.

Das Geschäft überlebt den Krieg und findet nach der Währungsreform 1948 zu alter Größe zurück, zeitweise wird neben der Spitalerstraße 4 auch die Nummer 5 belegt. Ende der 50er Jahre beginnt der Niedergang, als Brinkmann 1960 in der Spitalerstraße 10 sein Fahrradhaus eröffnet, ist Clausen endgültig abgedrängt und verlegt sich in einer kleinen Seitenstraße auf den Vertrieb von Nähmaschinen.



LLOYD Mod. 0, Damen-Ballonrad, Bj.: 1936, weitestgehender Originalzustand

WUMAG AG Hamburg

Wumag

Eigentlich ein Hersteller von Eisenbahnwaggons und Schiffsdieselmotoren, kommt das Unternehmen nach der Enteignung 1946 aus Görlitz nach Hamburg. Schnell wird eine neue Produktion aufgebaut, in diesem Zuge kommt mit der Währungsreform vom Juni 1948 ein vollgefedertes Fahrrad auf den Markt, welches in seinen Konstruktionsmerkmalen eine komplette Eigenentwicklung der Wumag darstellt. Damit ist die Wumag nach heutigem Forschungsstand das einzige Hamburger Unternehmen, welches eine größere Fahrradproduktion anstrebte. Offenbar kommt dieser Plan ins Stocken, das Rad ist zu plump und schwer, außerdem gerät die Wumag 1950/51 in finanzielle Schwierigkeiten die 1953 zum Konkurs führen. Die erhaltene Maschine ist wahrscheinlich die letzte ihrer Art, mehr als eine Handvoll wird nicht produziert worden sein.

Phänomen-Werke AG Hamburg

Phänomen



Nach der Enteignung des 1888 in Zittau gegründeten Unternehmens, versucht der Erbe und Markenrechteinhaber Kurt Hiller ohne nennenswertes Kapital den Neuanfang in Hamburg. Er bezeichnet sich als Hersteller,

nachdem er die Firma 1949 ins Hamburger Handelsregister eingetragen hat, denn die Marke ist seit Jahrzehnten eingeführt und steht für hohe Fertigungsqualität. In Wahrheit lässt er sich die Komponenten und eventuell auch komplette Räder von Bielefelder Fahrradherstellern liefern, die er dann mit seinem Rahmennummernsystem versieht und mit seinem Markennamen versieht. Bis 1954 macht er das in Hamburg, dann

gibt er die Namensrechte an die Phänomen-Vertriebs-GmbH, Bielefeld ab, welche zu diesem Zweck gegründet wird. Bis 1958 ist die Firma noch als Fahrradfabrik in Hamburg geführt, ab 1958 vertreibt Hiller dann Grubenpumpen.



PHÄNOMEN Herrenrad 1954, Fundzustand, weitestgehend original

Ausstellungsräder



Ludolphis HAMMONIA Bicycle # 1, Hochrad um 1888



Ueltzens HAMMONIA sportliches Tourenrad um 1904



PANZER DFS (Doppelt Federnder Sitz), Bj.: 1909



MAVOHA Damenrad, Bj.: 1925



STURM Rennrad, Bj.: 1921 / "modernisiert" um 1930



HANSA Rennrad, Bj.: 1928



LLOYD Damenballonrad, Bj.: 1936



WUMAG Damenrad vollgefedert, Bj.: 1948



NORDMARK Damenrad, Bj.: 1951



ELBKRONE sportliches Tourenrad um 1954



PHÄNOMEN Tourenrad, Bj.: 1954



Ueltzens HAMMONIA sportliches Tourenrad 1959



TORNADO Lastenrad, Bj.: 1963



TORNADO Damenrad, Bj.: 1967



COLUMBIA Kardanrad (Wellenantrieb), Bj.: 1902



Hammonia 1904, sportliches Tourenrad



ISBN 978-3-949139-12-3