



Der Panther auf dem Schutzblech zierte das Modell 205 von 1955, 3-Gang-Nabenschaltung und Felgenbremse sind auch heute noch zu haben.
Fotos (4): Thorsten Jankowski

Die Fahrräder der Pantherwerke AG

Panther und Brunsvigaräder aus Braunschweig

Zwischen 1907 und 1963 wurden in Braunschweig Fahrzeuge mit dem Markenzeichen „Panther“ gebaut. Rund 1,2 Mio. Fahrzeuge – überwiegend Fahrräder – kamen unter dieser Marke auf die Straßen. Doch die Fahrradproduktion in Braunschweig hat eine längere Geschichte.

Die Geschichte der Fahrradproduktion in Braunschweig ist noch älter und geht im Falle Panther auf die Produktion der Braunschweiger Fahrradwerke zurück. Die Geschichte dieser Firma haben die Autoren im Braunschweigischen Kalender 2010 beschrieben (R. Uckermann und W. Mönnich, Die Braunschweiger Fahrradwerke A.-G.).



Das Modell 33 von 1932 war der schneidige, moderne Halbbrenner.

Am 16. November 1907 fusionierten die Panther-Fahrradwerke aus Magdeburg mit der Braunschweiger Fahrradwerke A.G. zur Pantherwerke AG in Braunschweig. Es entstand damit ein Fahrradhersteller, der in einer schwierigen Zeit zwei bekannte Namen und zwei Vertriebsnetze zusammenführte und damit seine Absatzchancen auf dem heiß umkämpften Fahrradmarkt entschei-

dend verbesserte. Außerdem wurden die Produktionsmöglichkeiten in Magdeburg und Braunschweig so aufeinander abgestimmt, dass betriebswirtschaftlich ein Synergieeffekt entstand.

Ab 1907 wurden von den Pantherwerken Braunschweig Fahrräder unter den Markennamen Panther, Brunsviga und Jockey angeboten. 1910 übernahm die Pantherwerke AG die Fahrradabteilung der Mindener Maschinen- und Fahrradfabrik Hoppe & Homann und erweiterte damit ihr Programm um die Marke Tempo.

Das Werk an der Ludwigstraße

Die Grundsteinlegung des ersten, viergeschossigen Gebäudes erfolgte im August 1896 auf einem ehemaligen Grundstück der Baufirma Fröhlich mit Zuwegung von der Ludwigstraße. Nach sehr kurzer Bauzeit konnten schon im März 1897 die ersten Räder ausgeliefert werden. Ab 1906 wurden die Gebäudekapazitäten den gesteigerten Bedürfnissen ständig angepasst. Die größte Maßnahme war 1925 die Erweiterung des Kerngebäudes nach Süden, wobei auch der heute noch sichtbare charakteristische Giebel mit dem

Firmenschriftzug entstand. Bis zum Produktionsende 1963 gab es dann keine größeren Änderungen mehr.

Nach 1911 konzentrierte man sich in Braunschweig auf die Herstellung von Fahrrädern und deren Teilen. Die anderen Geschäftszweige, wie der Verkauf von Nähmaschinen, wurden eingestellt. Aus der Zeit bis 1920 ist darüber hinaus nur wenig erhalten. Das auffälligste Dokument ist eine Farbenübersicht, aus der deutlich wird, wie verblüffend farbenfroh Fahrräder auch schon 1915 waren.

Während der Inflationszeit Anfang der 1920er-Jahre erweiterte die Pantherwerke AG ihre Fahrradpalette kontinuierlich, obwohl die Preise im Zuge der Inflation „explodierten“. Erst nach der Währungsreform 1923



Das Modell 92 von 1926 war ein elegantes Herren-Tourenrad. Das Kettenrad zierten drei Pantherfiguren.

beruhigte sich die Situation wieder. 1925 nahmen die Pantherwerke die Produktion von Kinder- und Puppenwagen auf, um das flauere Wintergeschäft besser zu überstehen. Und auch im Fahrradbereich gab man sich große Mühe, attraktive Produkte mit hohem Wiedererkennungsfaktor herzustellen, so bei dem Rad von 1925, bei dem drei laufende Panther das Kettenrad des Tretlagers bestimmen.

Touren-, Transporträder und „Halbrenner“

Nachdem die schwierige Zeit der Weltwirtschaftskrise überstanden war, nahm der Absatz von Fahrrädern wieder zu. Etwa 1930 entfielen die Markennamen Jockey, Tempo und Brunsviga. Die Palette der Fahrräder umfasste Tourenräder, Transporträder, Geschäftsräder, sogenannte Halbrenner und auch Rennräder. Die Halbrenner waren das Rad für den sportlich ambitionierten Normalfahrer. Ausgeführt in besonders spurtreuen Fahrwerken und mit 27“-Laufträgern ausgerüstet, wie es im Rennbetrieb der damaligen Zeit üblich war. Die Radnaben waren normale Fichtel & Sachs (F&S)-Naben.

Schon von Anbeginn der Fahrradproduktion sind bei Panther auch Transport- und Geschäftsräder gebaut worden. Sie waren auf den rauen Betrieb des Handwerks und des Handels ausgelegt. Eine verstärkte Bauweise mit dickwandigeren Rohren, dickeren Speichen und robusten Felgen sorgte für geringe Reparaturanfälligkeit und lange Lebensdauer.

Ende der 1920er, Anfang der 1930er-Jahre kamen Fahrräder mit verchromten statt vernickelten Blankteilen in Mode. Die Chromoberfläche war dauerhafter und gefiel den Kunden.

Gewichtersparnis durch Leichtmetall

Eine weitere Modeerscheinung waren in den 1930ern Ballon-Räder mit 26 x 2.00“-Bereifung. Diese Räder hatten damit besonders gute Federungseigenschaften. Darüber hinaus experimentierten die Hersteller mit der Verwendung von Leichtmetallen, wie sie die Flugzeugindustrie einsetzte. Das führte zu einer Gewichtersparnis von bis zu 5 kg. Das sogenannte Sportrad Modell 57, das 1937 als „Die leichte Sportmaschine“ auf den Markt kam, bot diese Bereifung und gegen 50 Prozent Preisaufschlag eine Aluminiumausstattung an.

Während des 2. Weltkriegs zählten die Pantherwerke zu den Rüstungsbetrieben.

Etwa bis 1943 wurden auch noch Fahrräder und Motorräder sowie Kinderwagen gebaut, aber bereits seit Kriegsbeginn Tellerminen T.Mi.35 produziert. Ab 1943 wurden dann zusätzlich Führerraumdächer für Flugzeuge vom Typ Junkers Ju 352 angefertigt (s. G. Fiedler und H.-U. Ludewig, Zwangsarbeit und Kriegswirtschaft im Lande Braunschweig 1939-1945, Appelhaus Verlag, Braunschweig, 2003).

Im Gegensatz zu den 1930er-Jahren, in denen das Geschäftsjahr oft mit einem Verlust abgeschlossen wurde, haben die Pantherwerke während des Krieges richtig Geld verdient. Das führte dazu, dass man 1942 in Bydgoszcz (Polen, damals Bromberg), in die Pardus-Werke Schau & Schmiedel K.-G. einstieg (E. Schau und H. Schmiedel waren die beiden damaligen Direktoren der Pantherwerke AG).

Breite Palette nach dem Krieg

Nach dem Krieg lief die Produktion im Laufe des Jahres 1945 wieder an. Die Gebäude hatten den Krieg ohne Beschädigung überstanden und man konnte nahtlos an die Vorkriegsproduktion anschließen und bald war wieder ein mehr oder weniger umfangreiches Fahrradprogramm lieferbar. Als neue, zusätzliche Markennamen wurden Pardus und Jaguar eingeführt.

In den Folgejahren wurde die Palette der Fahrräder breiter. So wurde für die auf die holländische Bauart schwörenden Kunden ein „Hollandrad“ gebaut und für den Kunden mit besonderem Sinn für das Exotische ein Sportrad mit doppeltem Oberrohr ins Programm aufgenommen.

Im Mai 1956 feierten die Pantherwerke die Herstellung des 1.000.000. Fahrzeugs. 1957 wurde das zerlegbare Mehrzweckrad „Pfiff“ auf den Markt gebracht. Mit seinem Einrohrrahmen und den 20“-Rädern war es ein Trendsetter für die in den 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre beliebten Klappräder.

Auch für den Export

In der ersten Hälfte der 1950er-Jahre liefen die Geschäfte auch durch einen hohen Exportanteil zufriedenstellend, aber etwa ab 1959 konnten sich auch die Pantherwerke der allgemeinen Krise der Zweiradindustrie nicht mehr entziehen. Die Umsätze brachen dramatisch ein und letzte verzweifelte Rettungsversuche – unter anderem Aufnahme der Produktion von Kindermöbeln – führten nicht zum gewünschten Erfolg. 1962 wurde die Pantherwerke AG an die Schminke-Werke, Bad Wildungen, verkauft und zum 1. März 1963 wurde das Werk in Braunschweig endgültig geschlossen. Bis dahin waren etwa 1,2 Millionen Fahrzeuge gebaut worden. Den Autoren sind davon heute etwa 400 Panther-Fahrzeuge bekannt.

Damit ist der Rahmen abgesteckt, der neben den erhaltenen Unterlagen Zeugnis ablegt von der Herstellungspalette der Fahrräder der Pantherwerke AG. Wie bei vielen Fahrradfirmen des zwanzigsten Jahrhunderts in Deutschland war die Produktionstiefe auch bei Panther nicht sehr groß. Vor allem Rahmen, Gabel und Tretlager einschließlich Kettenblatt wurden selbst hergestellt. Alles andere, Räder, Schutzbleche, Gepäckträger, Kettenschutz und viele andere Kleinteile, lieferte der Markt zu günstigen Konditionen.

Pantherwerke AG 1963 – 2010

Die Pantherwerke AG gehört heute Herrn Michael Schminke, einem Sohn von Richard Schminke, der 1962 die Pantherwerke in Braunschweig kaufte. Der Firmensitz befindet sich in Gohfeld bei Löhne in Westfalen.

Rainer Uckermann und Wulf Mönnich

Webtipp

Mehr über die Räder der Pantherwerke stellen die Autoren auf der Webseite www.panther-braunschweig.de/index.htm vor.



Das Modell Pfiff (1960) war eine frühe Version des in den 1960ern und 1970ern verbreiteten „Klapprads“ und somit ein Vorgänger der heutigen Falträder.