

Brennabor- Vom Kinderwagen bis zum großen Achtzylinder

Die **Brennabor-Werke Gebr. Reichstein**, später **Brennabor-Werke AG**, waren ein deutscher Hersteller von Kinderwagen, Fahrrädern, Kraftwagen und Motorrädern mit Sitz in Brandenburg an der Havel.

1835: Eduard Reichstein lässt sich in Brandenburg an der Havel nieder. Er eröffnet eine kleine Korbmacherwerkstatt in der Brüderstraße.

1838–1870: Der Handwerksbetrieb vergrößert sich und wechselt mehrfach den Standort: Venedigstraße 622 (heute Hauptstraße 56), Wollenweberstraße 2, Molkenmarkt 25, Steinstraße 4,

1871 ist das Gründungsjahr der Brennabor-Werke. Gründung der Kinderwagenfabrik durch die Brüder Adolf, Carl und Hermann Reichstein (Eduard Reichstein bleibt Inhaber der Firma).

1875: Übergabe der Geschäftsführung von Eduard Reichstein an seine Söhne, Wechsel des Firmennamens in Gebrüder Reichstein.

1882/83 die ersten Versuche mit der Fahrradproduktion, zunächst Hochräder aus englischen Bauteilen, Bau von englischen Hochradmodellen für Jungen.

1893 beginnt die Serienproduktion von Fahrrädern. Korbwaren gehören nicht mehr zum Produktionsprogramm.

1896 Umbenennung in Brennabor-Werke Gebr. Reichstein Brandenburg/Havel und **1900** in Gebr. Reichstein Brennabor-Fahrrad-Werke. In diesem Jahr verlassen 40.000 Serienfahrräder das Werk.

Ab **1901** fertigten die Werke auch Motorräder in Serie, ab **1903** Kraftwagen (zunächst nur auf Bestellung) mit drei und vier Rädern. **1908** Brennaborette – ein dreirädriges offenes Auto begann die Serienproduktion.

Die Brennabor-Werke unterhielten ab **1908** einen eigenen Rennstall und erzielten weltweit große Erfolge im Motorsport.

1910 wurden Vollständig selbst entwickelte Brennabor-Kraftwagen produziert.

Omnibusse wurden ab **1911** auf F-Typenbasis für 8-10 Personen, Ende der 20-er Jahre auf AS-Typenbasis für 14-20 Personen sowie Kleinbusse für 7-8 Personen gebaut. Es gab auch Karosserie-Sonderanfertigungen: z.B. als Feuerwehr-, Krankentransport-, sowie sonstige Spezialfahrzeuge für Behörden.



1909 bis 1922 entstand eine neue Fabrik, in der Kirchhofstraße. In dieser Zeit entsteht auch das Turbinenhaus am Stadtkanal, eines der ersten Betongebäude in der Region. Sein charakteristischer Schornstein prägte bis in die frühen 1990er-Jahre die Silhouette des Stadtviertels.

Um **1914** wurden jährlich ca. 300.000 Puppenwagen, Leiter- und Kastenwagen sowie Kinderwagen produziert, darunter auch der berühmte Patent-Klappkinderwagen.

Im Erster Weltkrieg (**1914–1918**) produziert Brennabor für die Armee. Das Werk ist mit der Herstellung von Rüstungsgütern wie Granaten, Geschosskörben, Satteltaschen für die berittenen Einheiten



Brennabor



und Munition fast ausgelastet. In dieser Zeit verlassen kaum noch Automobile und Kinderwagen das Werk. Auch die anderen Produktionszweige leiden unter der Kriegsproduktion.

1916: Einstellung der Motorrad-Produktion wegen der Herstellung von Rüstungsgütern. Erst im Jahr zuvor hatte Brennabor mit der Serienproduktion eigener Vorderradgabeln begonnen.

1919: Nach der Umstellung auf die Friedenswirtschaft werden wieder Kraftfahrzeuge und Kinderwagen hergestellt. Auch Lieferfahrzeuge werden nun wieder produziert.

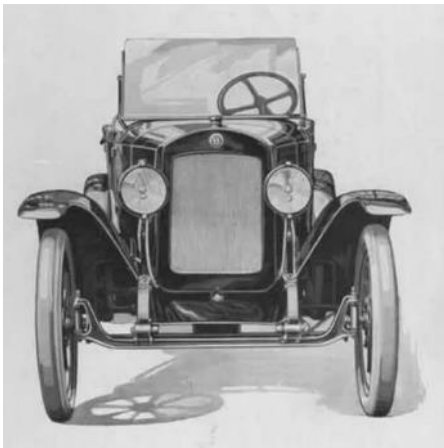
1921 erreichte die Jahresproduktion 60.000 Fahrräder.

1923 beginnt die Fließbandproduktion. Brennabor ist das erste deutsche Unternehmen, das diese Methode in der Automobilproduktion anwendet. In der Fahrradherstellung hatten die Brennaborwerke schon längere Erfahrungen mit dem Fließband. In den folgenden Jahren wurde die Fließbandproduktion weiterentwickelt und ausgebaut. Bis zum Jahr **1928** steigt die tägliche Produktionskapazität auf 120 Kraftfahrzeuge.

1927 verlassen jährlich 165.000 Kinderwagen das Werk. Die Brennabor-Werke produzierten auch Kraftdroschken, so z.B. **1929** die Typen Roland 4 mit 30PS und Roland 6 mit 45PS.

1930–1942: Bau von Leichtmotorrädern, das erfolgreichste Modell, die G100 wird zwischen **1939 und 1942** produziert.

In der allgemeinen Wirtschaftskrise führt die verfehlte Modellpolitik der Brennabor-Werke das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten. Die mit bis zu 15 Millionen Reichsmark verschuldete Firma muss im Oktober **1931** Insolvenz anmelden.



Unter der Regie der Commerzbank, der Haupt-Gläubigerin der Brennabor-Werke, wird das Familienunternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Stichtag ist der **1. Juli 1932**. Hauptanteilseigner ist die Commerzbank. Zunächst wird in allen Geschäftsfeldern weiter produziert (Kinder- und Puppenwagen, Kraftfahrzeuge und Fahrräder).

Während die anderen Geschäftsfelder bald wieder Gewinne abwerfen, belastet die Kraftfahrzeugsparte das Unternehmen stark. Die Verluste waren zu einer „ernstlichen Gefahr für den Bestand der Gesellschaft“ geworden. Die Planungen für eine Wiederaufnahme der Automobilproduktion werden im Dezember **1933** endgültig aufgegeben.

Am **21. April 1936** gründet die Brennabor AG die „Havelwerk GmbH“. Dabei handelt es sich um eine Tarnfirma zur Rüstungsproduktion. Die Firma besaß keine eigenen Gebäude, Maschinen oder Anlagen, alles war von der „Verwertungsgesellschaft für Montanindustrie GmbH“ gepachtet. Die Havelwerk GmbH stellte in den folgenden Jahren unter anderem die Panzerbüchse, Flak und Kampfwagenkanoe her. Im eigentlichen Brennabor-Werk wurden u.a. Lafetten für die Flak, Militärfahrräder u.a. für die Rüstung hergestellt.

1939–1945: Während des Zweiten Weltkrieges steigt die Zahl der Beschäftigten auf über 6.000, unter ihnen zahlreiche verschleppte Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion, aus Italien, Polen, Kroatien, Frankreich und anderen Ländern. Brennabor lässt auch im Brandenburg Zuchthaus produzieren.

Bei der Befreiung Brandenburgs an der Havel **1945** durch die Rote Armee werden die Fabrikanlagen in der Bahnhofsvorstadt schwer beschädigt. Die Unternehmensgeschichte endete nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Demontage des Werkes.

Pkw-Modelle

Typ	Bauzeitraum	Zylinder	Hubraum	Leistung	Vmax
Fafnir	1903	2 Reihe	904cm ³	8 PS (5,9 kW)	40 km/h
Typ A1 3,5/8 PS	1905–1911	2 Reihe	904 cm ³	6–8 PS (4,4-5,9 kW)	50 km/h
Brennaborette	1907–1912	1 2 Reihe	452 cm ³	3,5/4 PS (2,6/2,9 kW) 5,5 PS (4kW)	35 km/h
Kleinwagen 6/12 und 6/14 PS	1908–1910	4 Reihe		12–14 PS (8,8-10,3 kW)	70 km/h
Typ D 10/20 und 10/24 (Prinz Heinrich Wagen)	1910–1911	4 Reihe		20 PS (8,8 kW) 24 PS (17,6 kW)	80 km/h
Typ B 5/12 PS	1911–1913	4 Reihe	1328 cm ³	12 PS (8,8 kW)	55 km/h
Typ L 6/18 PS	1911–1914	4 Reihe	1592 cm ³	18 PS (13,2 kW)	60 km/h
Typ C 6/18 PS	1910–1912	4 Reihe		18 PS (13,2 kW)	65 km/h
Typ G 8/22 PS	1910–1914	4 Reihe	2025 cm ³	22 PS (16,2 kW)	70 km/h
Typ F 10/28 PS	1911–1914	4 Reihe	2476 cm ³	28 PS (20,6 kW)	80 km/h
Typ M 6/16 PS	1914	4 Reihe	1453 cm ³	16 PS (11,8 kW)	70 km/h
Typ P 8/24 PS	1919–1925	4 Reihe	2091 cm ³	24 PS (17,7 kW)	65 km/h
Typ S 6/20 PS	1922–1925	4 Reihe	1569 cm ³	20 PS (14,7 kW)	70 km/h
Typ R 6/25 PS	1925–1928	4 Reihe	1569 cm ³	25 PS (18,4 kW)	70 km/h
Typ P 8/32 PS	1925–1927	4 Reihe	2091 cm ³	27 PS (19,9 kW)	75 km/h
Typ AL 10/45 PS	1927–1930	6 Reihe	2547 cm ³	45 PS (33 kW)	70 km/h
Typ Z 6/25 PS	1927–1929	4 Reihe	1569 cm ³	25 PS (18,4 kW)	70 km/h
Typ AK 10/45 PS	1927–1930	6 Reihe	2547 cm ³	45 PS (33 kW)	85 km/h
Typ ASK / Typ AFK 12/55 PS	1928–1932	6 Reihe	3080 cm ³	55 PS (40 kW)	90 km/h
Typ ASL / Typ AFL 12/55 PS	1928–1932	6 Reihe	3080 cm ³	55 PS (40 kW)	85 km/h
Ideal 7/30 PS	1929–1933	4 Reihe	1640 cm ³	30 PS (22 kW)	75 km/h
Juwel 6 10/45 PS	1929–1932	6 Reihe	2460 cm ³	45 PS (33 kW)	85 km/h
Juwel 8 14/60 und 14/65 PS	1930–1932	8 Reihe	3417 cm ³	60 PS (44 kW)	100 km/h
Juwel Front 10/45 PS	Prototyp 1931	6 Reihe	2460 cm ³	45 PS (33 kW)	85 km/h
Typ C 4/20	1931–1933	4 Reihe	995 cm ³	20 PS (14,7 kW)	75 km/h
Ideal extra 7/30 PS	1930–1933	4 Reihe	1640 cm ³	30 PS (22 kW)	75 km/h
Typ D 4/22	1933	4 Reihe	995 cm ³	22 PS (16,2 kW)	75 km/h
Typ E 8/38 PS	1933	6 Reihe	1957 cm ³	38 PS (27,9 kW)	80 km/h
Typ F 10/45 PS	1933	6 Reihe	2460 cm ³	45 PS (33 kW)	90 km/h

Quelle: Wikipedia

LKW / Lieferwagen - Modelle

Typ	Bauzeitraum	Leistung	Ladefähigkeit
Brennaborette	1907 - 1912	3,5/4/5,5 PS (2,6/2,9/4 kW)	0,25 t
Typ A 2	1908 - 1911	8 PS 5,9kW	0,2 t - 0,3 t
Kleinwagen	1908 - 1910	12-14 PS (8,8-10,3 kW)	0,45 t - 0,5 t
Typ C 9 Typ C 10 Typ C 12	1911 - 1912	18 PS (13,2 kW)	0,6 t, 0,6 t, 17 0,3 t
Typ D 7	1911	24 PS (17,6 kW)	1,0 t
Typ B 1	1912	12 PS (8,8 kW)	0,5 t
Typ F 8	1912	28 PS (20,6 kW)	0,3 t - 1,0 t

Typ L 5	1913	18 PS (13,2 kW)	0,5 t
Typ G 10	1913	22 PS (16,2 kW)	0,7 t
Typ P 9, P 10	1922 - 1924	24 PS (17,6 kW)	0,75 t
Typ P 20	1925 - 1927	24, 32 PS (17,6, 25,7 kW)	0,75 t; 1,0 t
Typ R 33, R 34	1925 - 1928	25 PS (18,3 kW)	0,5 t
Typ ZL, Z	1927 - 1929	25 PS (18,3 kW)	0,5 t; 0,75 t
Typ AL	1927	45 PS (33,1 kW)	0,50 t; 1,5 t
Typ AST 30, AST 31, AST 34	1928 - 1933	55 (40,4 kW)	1,5 t; 2,0 t
Typ ASL	1928	55 (40,4 kW)	1,6 t
Typ AT 30	1929	55 (40,4 kW)	1,5 t
Typ ASK, ATZ	1930 - 1933	55 (40,4 kW)	2,0 t
Typ NL Ideal	1929 - 1931	30 (22 kW)	0,75 t
Typ BL Juwel, B LX	1929 - 1933	45 PS (40,4 kW)	1,0 t; 1,5 t
Typ C	1931 - 1932	20 PS (10,8 kW)	0,3 t
Typ D 33, D 34	1933	22 PS (16,2 kW)	0,3 t

Quelle: Brennabor IG

Marke nach 1945: In den **1950er** Jahren tauchte die Marke *Brennabor* bei Mopeds westdeutscher Produktion wieder auf, produziert durch die *Brennabor Fahrzeugwerke mbH.*, deren Fabrik sich in der Banksstraße 20–26 in Hamburg befand. Unter anderem gab es von **1953 bis 1955** ein Modell *Brennabor FP 5*. In den **1990er und 2000er** Jahren wurde *Brennabor* als Handelsmarke für Fahrräder verschiedener Hersteller verwendet.

[Zu den Kinderwagen/Fahrrädern Bildern >>>](#)

[Zu den Motorräder/PKW's Bildern >>>](#)

[Zu den LKW's/Busse/Archiv Bildern >>>](#)

R.S. 06.01.2020

Quellen: 1. Brennaborverein Brandenburg an der Havel
Interessengemeinschaft Brennabor Brandenburg

Bilder ID: 202001

© VOZ-Archiv