

Brennabor

1898



1908



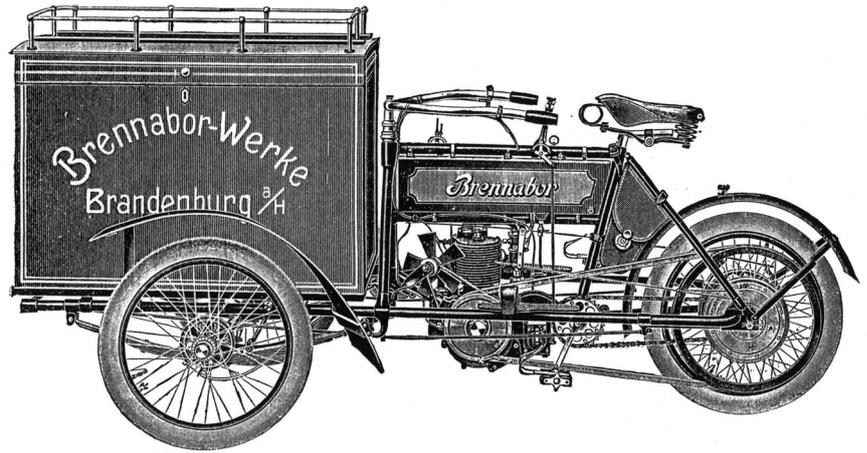
13.08.1921 – 295 561



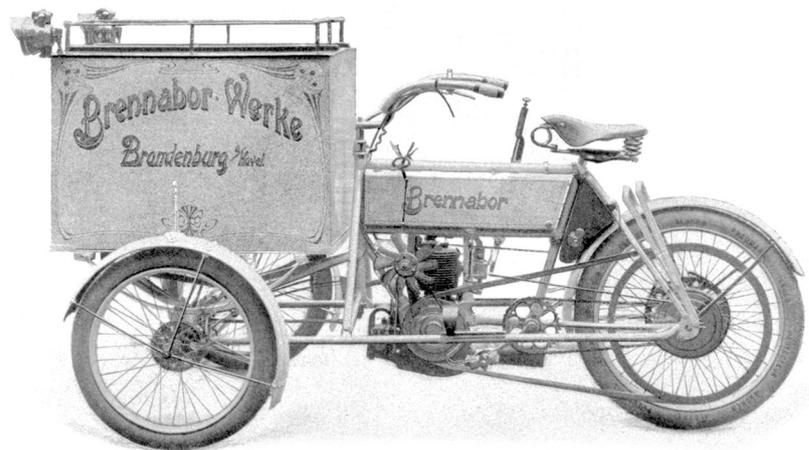
1927 – 1933

**Brennabor
1903 – 1933**

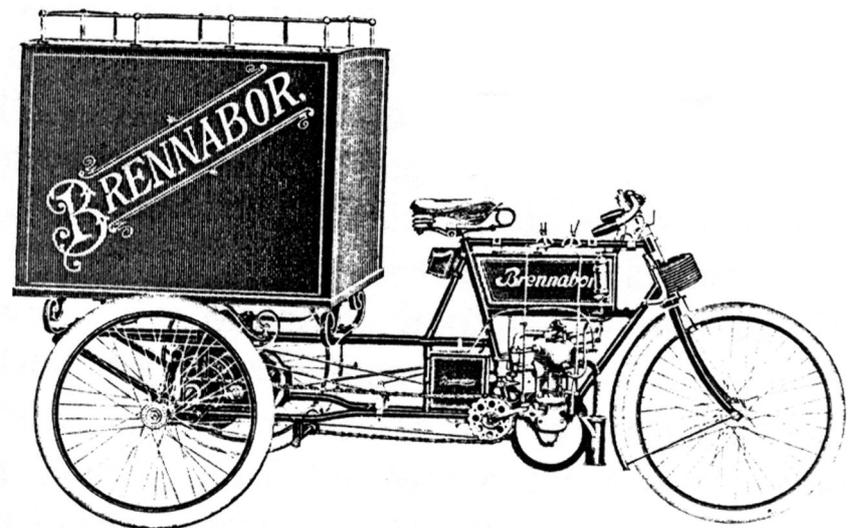
Die Brennabor-Werke wurden am 21. April 1871 von den Korbmacher-Brüdern (Eduard August) Adolph, Hermann (xxxx–1913) und (Eduard Robert) Carl Reichstein (Kommerzienrat ab 1912) unter dem Namen Gebr. Reichstein am Neustädtischen Markt 23 in Brandenburg an der Havel gegründet. Die Räume waren gemietet.



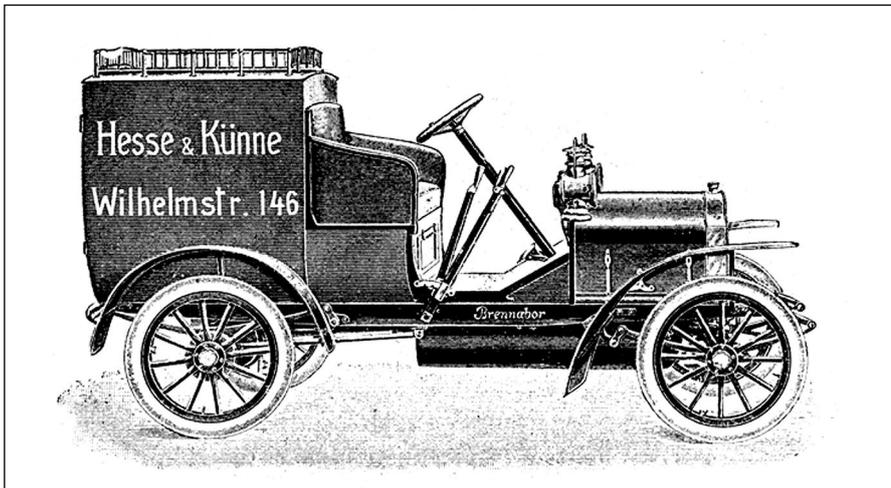
Brennabor-Transport-Dreirad 1905 ¹



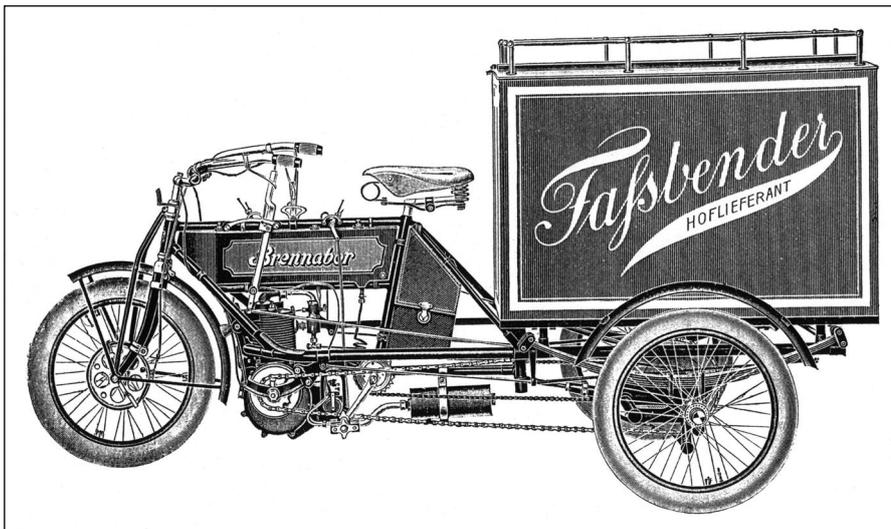
2,5-PS-Brennabor-Frontlader-Dreirad mit Ventilator-Kühlung und Scheinwerfern 1904 ¹



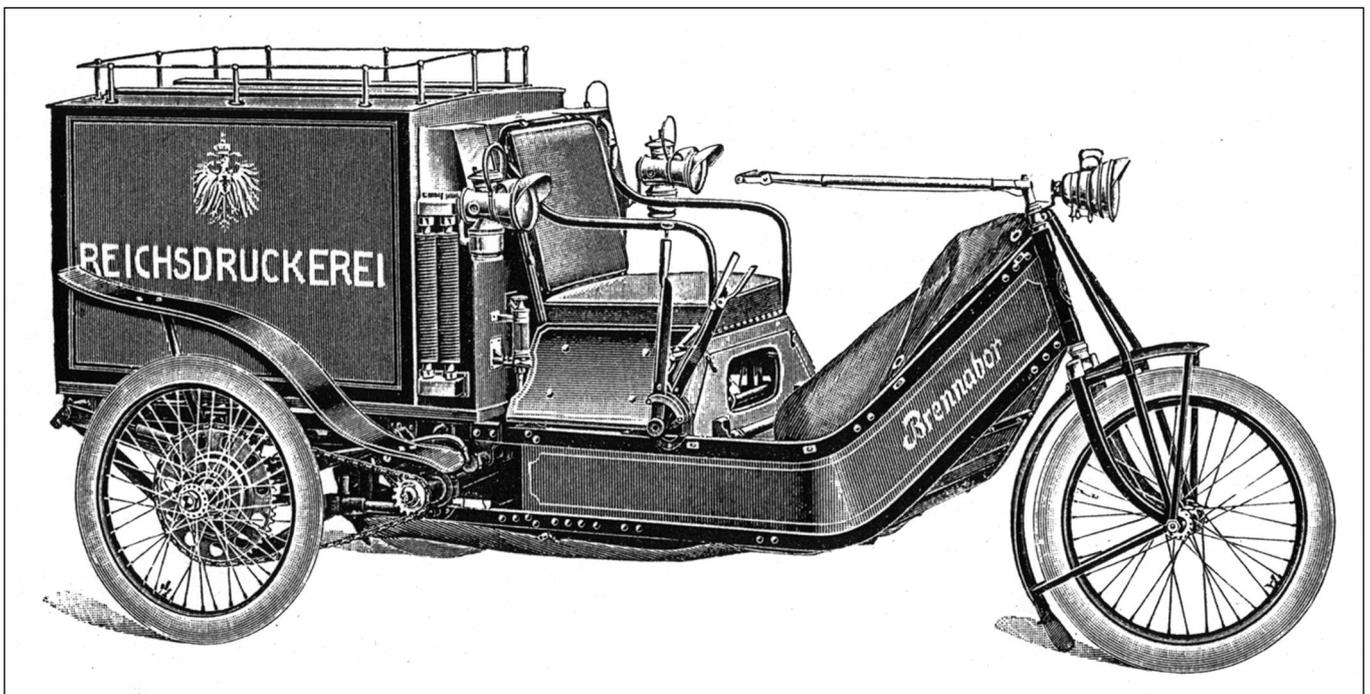
Gepäck-Motor-Dreirad der Brennabor Fahrradwerke 1903 ¹



Brennabor-Lieferwagen 1908



Brennabor-Transport-Dreirad mit Heckbeladung 1906 ¹



Brennaborette 1908 noch mit seitlichen Kühlern ¹

Die Firma stellte zunächst mit großem Erfolg aus Korb geflochtene Kinderwagen her. Als Markennamen wählte man die alte slawische Bezeichnung für Brandenburg: „Brennabor“.

1874, drei Jahre nach der Gründung, zog das Unternehmen in größere Räume am Brandenburger Hauptbahnhof (Schützenstraße) um. Die Belegschaft des einstigen Fünfzehn-Mann-Betriebs vergrößerte sich auf 300. Um die Jahrhundertwende waren es bereits 1800, und Ende der zwanziger Jahre standen bei Brennabor 8000 Menschen in Lohn. Die Fabrikanlagen erstreckten sich zuletzt über ein Areal von 400 000 Quadratmetern.

Als zu Beginn der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts das Velociped immer populärer wurde, rief Carl Reichstein eine Fahrrad-Abteilung ins Leben. Kurz nach der Jahrhundertwende nahmen die nunmehrigen Brennabor-Fahrrad-Werke überdies den Bau von Motorfahrzeugen auf, zunächst Ein- und Zweizylinder-Sportmotorräder.

1903 begann der Bau von Motor-Gepäckdreirädern mit luftgekühlten 2,25-, 3,5- und 5-PS-Einzylindermotoren von Fafnir. Bei diesen sogenannten Vorsteck- oder Hintersteckwagen konnte der Lieferkastenteil gegen einen gepolsterten Einzel- oder Zweiersitz ausgetauscht werden.

Berühmt wurde die 1907 erstmals auf der Bremer Automobil-Ausstellung gezeigte „Brennaborette“, ein völlig neugestaltetes „Wagentransportdrei-rad“ mit wassergekühlten 3,5- und 8-PS-Fafnir-Einzylindermotoren. Ihr Antrieb erfolgte über eine Friktionskupplung per Kette und zuletzt per Kardan auf die Hinterräder. Die seitlich am Fahrersitz angebrachten Rippenrohrkühler wurden 1908 an den vorderen Rahmen verlegt. Die Nutzlast lag bei 0,2 t.

1906 fertigte Carl Reichstein jr. erste Automobile. Unter anderem kamen 1907 auch die ersten vierrädrigen Brennabor-Lieferwagen (0,3 t Nutzlast) mit 6/8-PS-Zweizylindermotoren (in V-Form und in Reihe) zur Auslieferung.

Nach dem Ausscheiden von Hermann Reichstein aus der Firma Mitte 1908 wurde die Firma in Gebr. Reichstein, Brennabor-Werke, umbenannt und von Carl Reichstein jr. (1885–xxxx) der Automobilbau sowie der Bau eigener Vierzylindermotoren forciert. An der Lastwagen-Konkurrenz 1909 nahm zwar ein 12/14-PS-Lieferwagen (Vierzylinder) mit 0,5 t Nutzlast teil, jedoch stand der Bau von Personenkraftwagen im Vordergrund.

Wachsende Nachfrage führte 1909 erst zu umfangreichen Erweiterungsbauten und schon 1910 zum Neubau einer ausschließlich dem Automobilbau gewidmeten Fabrik, die 1911 fertig wurde. Hatte man zuvor die Motoren von > Fafnir, > Stoewer und Breuer bezogen, fertigte man auch diese ab 1910 selbst.

Als Lieferwagen bot Brennabor nun drei Modelle in Pritschen und Kasten-ausführungen an: 3,5/8 PS (0,3 t), 5,99/18 (0,6 t) und 9,9/24 PS (1 t Nutzlast). Mit leistungsgesteigerten bzw. neuen Brennabor-Aggregaten hatte man 1911 folgende Nutzfahrzeuge im Programm: den Kombinations-, Personen- und Lieferwagen Typ L 6/18 PS (0,5 t), den Geschäftswagen Typ F 10/28 PS (0,5 t), den Lieferwagen Typ G 7,8/22 PS (0,8 t) sowie den Omnibus Typ F.O. (18/20 PS) für 8 bis 10 Personen. 1912 beendete man den Motor-Dreiradbau.

Zu diesem Zeitpunkt exportierten die Brandenburger Fahrzeuge in die

Brennabor - Lieferungs - Wagen



6-8 PS, 2 Zylinder, für Nutzlasten bis 300 kg ••• 12-14 PS, 4 Zylinder, für Nutzlasten bis 600 kg

Brennabor-Wagen

zeichnen sich durch ruhigen Lauf, Schnelligkeit, Dauerhaftigkeit, geringen Brennstoffverbrauch und zweckmässige Bauart aus. Der Katalog über

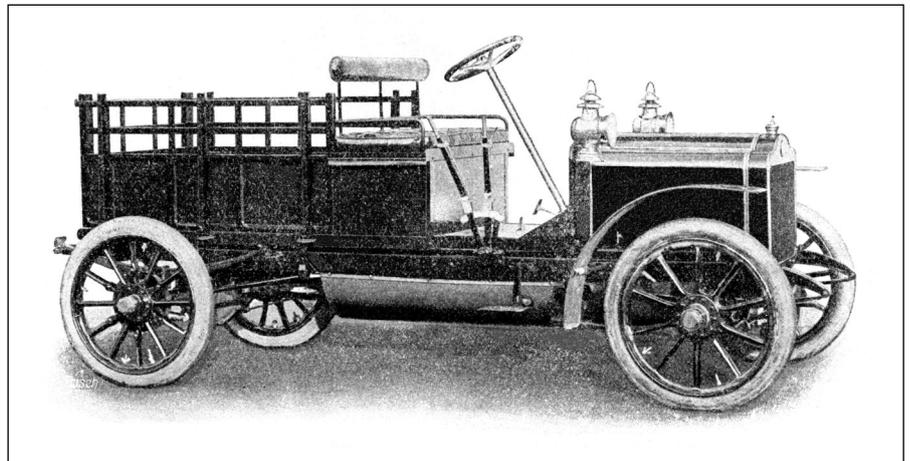
Brennabor-Motorwagen

sowie Kostenanschläge werden auf Wunsch kostenlos und postfrei versandt.

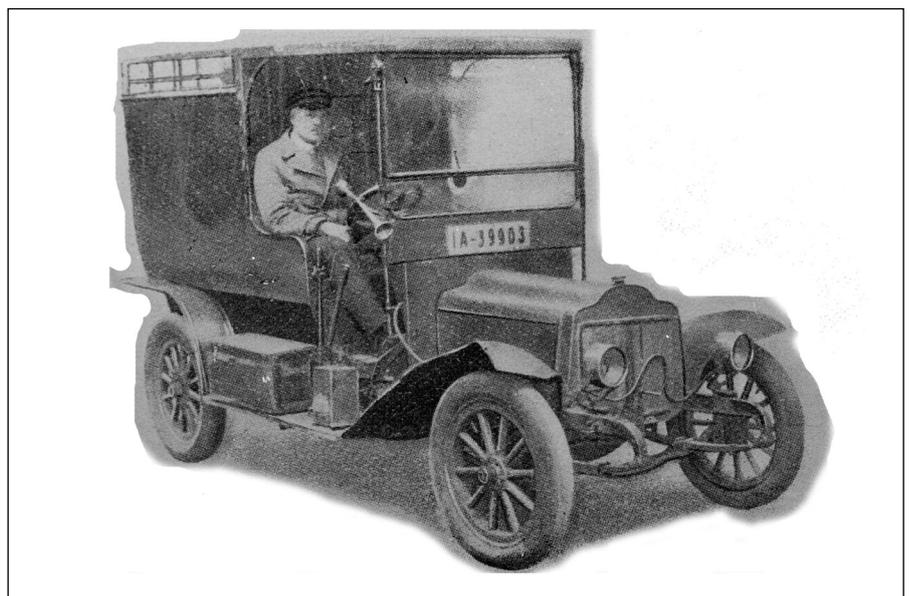
Gebr. Reichstein, Brennabor-Werke, Brandenburg a. H.

Vertreter an allen grösseren Plätzen.

Brennabor-Werbung 1909 (Rekonstruktion)



Brennabor-Lieferwagen 1908



Brennabor-Lieferwagen

deutschen Kolonien, nach England, Russland, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Frankreich, Italien, Spanien, Österreich-Ungarn und die Balkan-Staaten, Argentinien, Uruguay, Brasilien, Australien, Niederländ.-Indien, Britisch-Südafrika und selbst ins ferne China.

Als neuen Oberingenieur der Automobilabteilung gewann das Unterneh-

men Mitte 1913 den ehemaligen Betriebsdirektor der Norddeutschen Automobil-Werke (> N.A.W.), Ingenieur Wilhelm Koch.

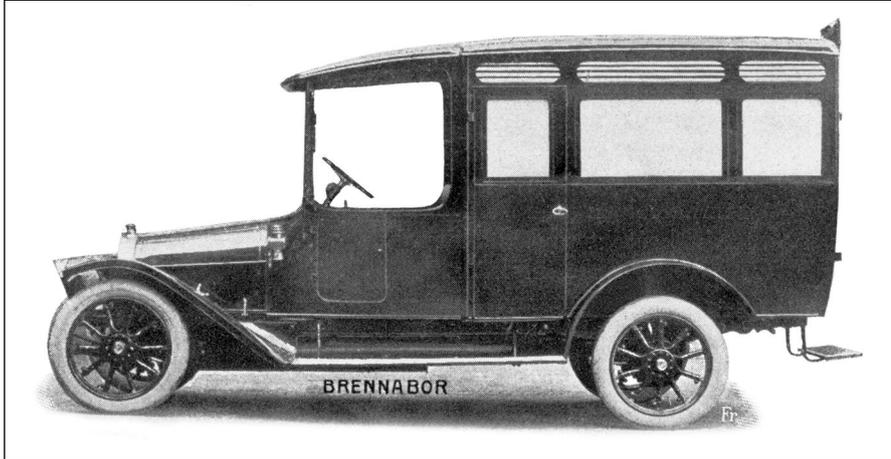
Die Brennabor-Fahrzeuge waren international anerkannt. Die Brandenburger belieferten Kunden in ganz Europa, Südamerika, Indien, Afrika und Australien. In England vermarktete man sie unter dem Namen „Brenna“

Mit auf drei Typen reduziertem Programm und den darauf basierenden Lieferwagen-Modellen L. 5 (6/18 PS, 0,4 t), G. 10 (8/22 PS, 0,6 t) und F. 10 (10/28 PS, 1 t Nutzlast) wie auch dem Hotel-Omnibus Typ F. 12 (10/28 PS) ging man in das Jahr 1914. Als letzte Neuerscheinung trat der Pkw-Typ M (5/16 PS) hervor. Am 1. September brach der Erste Weltkrieg aus.

Kriegsbedingt lieferte man die letzten Fahrgestelle, vor allem die des 10/28-PS-Typs, als Krankenwagen an das Heer. Danach stellte sich Brennabor völlig auf Rüstungsprodukte um. Der Maschinenpark des Unternehmens gestattete nicht die Produktion vom Heer geforderter Last- und Spezialwagen.

Durch den Tod von Adolph Reichstein (1910) und Hermann Reichstein (1913) zum Alleinbesitzer der Brennabor-Werk geworden, übergab Carl Reichstein seinen drei ältesten Söhnen Walter, Carl jr. und Ernst die Firma. Ab 1. September 1915 firmierte das Unternehmen somit als offene Handelsgesellschaft (oHG). Der jüngste Sohn Fritz fiel 1917.

Die Wiederaufnahme der Zivilproduktion nach Beendigung des Krieges vollzog sich im Rahmen einer Neuorganisation aller Herstellungszweige. Man bot wieder Kinderwagen, Fahrräder und zuletzt auch Automobile an. Rationeller Einkauf und Vertrieb sowie die Chance zu weiterer Spezialisierung und Typisierung versprach sich Brennabor von der 1919 zusammen mit > Hansa, > Hansa-Lloyd und der > NAG gegründeten Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken (> G.D.A.). Im Rahmen der G.D.A.-Vereinbarungen war Brennabor die Fertigung von Pkw und leichten Lieferwagen überlassen. Die Brennabor-



Brennabor-Krankenwagen von 1914

Der bei der **Internationalen Lastwagen-Konkurrenz** mit der „**Silbernen Medaille**“ ausgezeichnete

Brennabor - Wagen

welcher die Strecke von über **2400 km** mit der grössten Belastung seiner Abteilung **ohne jeden Defekt** zurücklegte.

Brennabor-Last- und Lieferungswagen

haben sich in ersten Betrieben **glänzend bewährt** und geniessen im ganzen Deutschen Reich sowohl wie im Ausland den Ruf **unbedingter Zuverlässigkeit, grösster Betriebssicherheit, leichter Handhabung und sparsamsten Brennstoffverbrauchs.**

Illustrierte Preislisten und Kostenanschläge auf Wunsch unberechnet und portofrei.

Gebr. Reichstein, Brennabor - Werke, Brandenburg a. H.

Brennabor-Lieferwagen 1909¹

Brennabor Transport-Automobile*

Brennabor-Werke • Brandenburg (Havel)
Zweig Niederlassungen • Berlin • Bremen • Düsseldorf • Hamburg

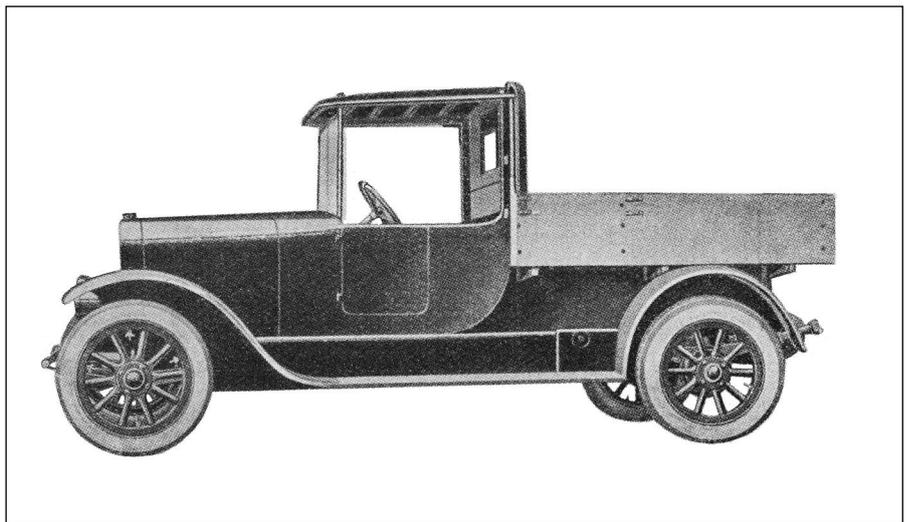
Lieferwagen-Werbung 1914/15¹

Typenbezeichnung verwies auf den gleichnamigen Motor.

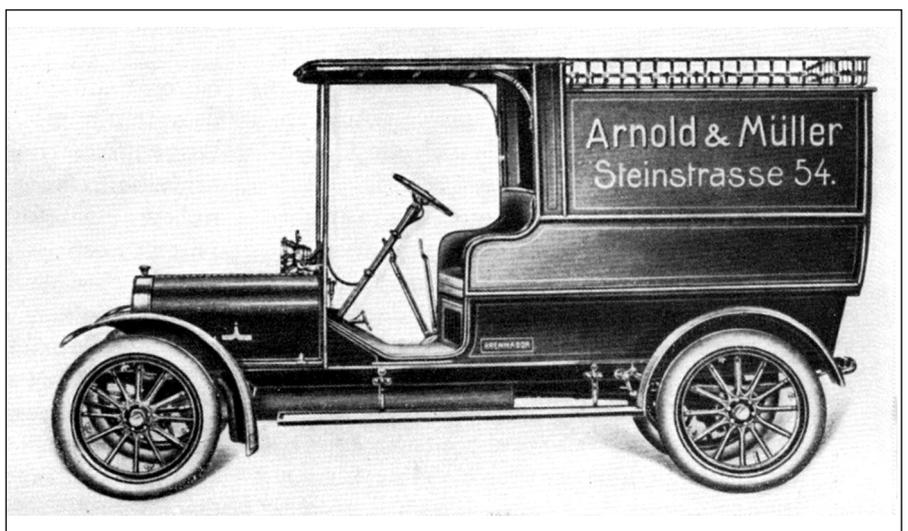
Zunächst baute man den Pkw-Typ P (8/24 PS-Vierzylinder P) von dem für 0,75 t Nutzlast die Modelle Typ P 10 als Kastenwagen und Typ P 9 als Pritschenwagen abgeleitet wurden. Nach dreijähriger Vorarbeit präsentierte Brennabor auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1921 den Pkw Typ S (6/20 PS). Gleichzeitig führte Brennabor als erster deutscher Automobilproduzent die Fließfertigung (Fließband) ein. Verantwortlich dafür zeichnete Eduard Reichstein, der 1920 nach acht Jahren Aufenthalt in den USA (General Motors) zurückgekehrt war. Brennabor wirkte damit bahnbrechend, ein Übriges tat eine Zwei-Typen-Politik. Die Motoren und Getriebe, die man rationell und dadurch kostensenkend fertigen konnte, verwendete man nun mit kurzen und langen Rahmen und anderen Achsen für Leichtlastwagen.

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 in Berlin präsentierten die Brandenburger den 1-t-Lieferwagen Typ P 20 (8/24 PS). 1925 erhöhte Brennabor die Motorleistung auf 8/32 und setzte ihn auch im neuen Eintonner mit Niederrahmen Typ P 23 ein. Mit einem Anhänger konnte eine weitere Tonne Nutzlast befördert werden. Der Brennabor-Eintonner wurde in drei Varianten offeriert: als Pritschenwagen, als Kastenwagen und als Omnibus mit geschlossenem Verdeck für 15 Personen. Die Fließfertigung mit ihren Großserien hatte sich bewährt, mit Preissenkungen wehrte man sich gegen billige Importe, die wieder möglich geworden waren. Der Export insbesondere nach Jugoslawien, Ost-Asien und Süd-Amerika setzte wieder ein. Um dem Wunsch nach einem kleinen und schnellen Lieferwagen für leichte Güter gerecht zu werden, hatten sich die Brennabor-Werke 1926 entschlossen, auf Pkw-Basis einen kleinen Kastenwagen Typ R (6/25 PS, 0,5 t Nutzlast) anzubieten.

Auf der IAA für Lastwagen und Spezialkraftfahrzeuge, Köln im Mai 1927, legten die Brennabor-Werke den Hauptwert darauf, ihren neuen 2,5-Liter-Sechszylindermotor Typ A (10/45 PS) im neuen 1,5-t-Lkw Typ AT 31 herauszustellen. Es war der erste



Brennabor-1-t-Pritschenwagen von 1925 ¹



Brennabor-Kastenwagen Typ P 10

»JEDER FINDET SEINEN TYP«

IM RING DER GDA

PERSONENWAGEN:

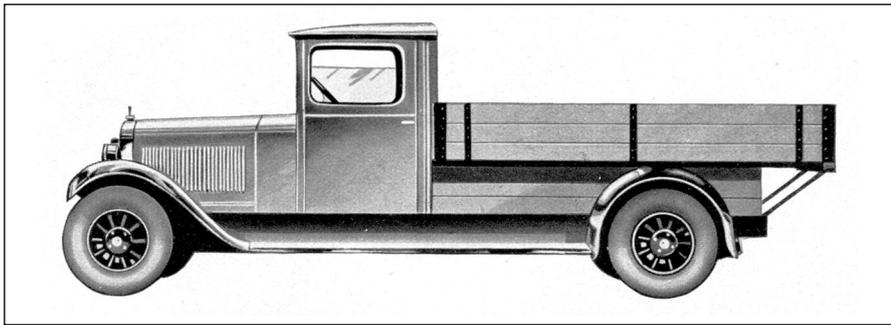
- 6/20 PS BRENNABOR
- 8/24 PS BRENNABOR
- 8/36 PS HANSA
- 8/36 PS HANSA-SPORT
- 10/40 PS N-A-G-SPORT
- 10/45 PS N-A-G
- 18/60 PS HANSA-LLOYD

NUTZWAGEN:

- 750 kg BRENNABOR
- 1,0 To BRENNABOR
- 2,0 To HANSA-LLOYD
- 3 u. 5 To N-A-G
- HANSA-LLOYD-OMNIBUSSE
FÜR 14-20 PERSONEN
- N-A-G-OMNIBUSSE
FÜR 30-50 PERSONEN

GEMEINSCHAFT DEUTSCHER AUTOMOBILFABRIKEN
150 NIEDERLASSUNGEN U. VERTRETUNGEN AN ALLEN GRÖßEREN PLÄTZEN

Brennabor im Verbund der GDA 1925 ¹



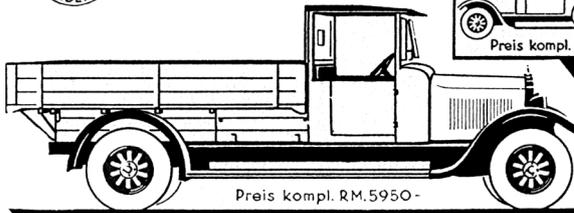
Brennabor 1931 ATZ 32

deutsche 1,5-Tonner mit Sechszylindermotor im Großserienbau. Man erhielt ihn als Pritschenwagen, als Kastenwagen sowie als Omnibus Typ AT 36 (15 Personen). Mit verlängertem Rahmen und verstärkter Hinterachse hatte er 1928 max. 16 Sitze.

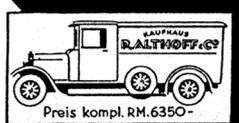
Zur Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung Leipzig 1928 brachte Brennabor einen 3-l-Sechszylindermotor Typ AS (12/55 PS) in einem weiteren 1,5-Tonner Typ AST zur Geltung. Erstmals hatten die Fahrzeuge eine Lichtmaschine, die die elektrische Beleuchtung sicherstellte, die Magnetzündung konnte durch Bosch-Zündung abgelöst werden. Ein elektrischer Anlasser wurde Standard. Sämtliche Aufbauformen waren nun mit geschlossenem Führerhaus versehen. Den Brennabor-1,5-Tonner zeigte man auch als 14-sitzigen Tiefflur-Omnibus sowie als offenen Aussichtswagen (15 Sitze).

Ab Mitte 1928 stellten die Brennabor-Werke den vom Pkw abgeleiteten Pritschenwagen ZL 31 (0,75 t, 6/25 PS) und einen kleinen Express-Lieferkastenwagen Typ ZL 34 (6/25 PS) für ebenfalls 0,75 t Nutzlast her, die mit geschlossenem Fahrerhaus auf der IAA Berlin zu sehen waren. Ein neuer Tiefflur-Omnibus Typ AST 38 (53-PS-Sechszylinder) hatte 15 Sitze und war insbesondere von der Reichspost gefragt. Sie zeigten alle Merkmale eines modernen Wagens: Batteriezündung, Vierradbremse, Linkssteuerung, Mittelschaltung und Ballonbereifung.

Zählte man im ersten Halbjahr 1928 mit 120 Fahrzeugen pro Tag noch zur Spitze der deutschen Automobilindustrie, so war die Beschäftigung Anfang

Preis kompl. RM. 5950.-



KAUFHAUS
D. RALTHOFF & CO.
Preis kompl. RM. 6350.-

BRENNABOR

Nutzkraftwagen

Der erste deutsche 1½ Tonner mit

Unsere Preise:	
1½ To-Fahrgestell mit Licht und Anlasser . . .	RM 5300.-
1½ To-Fahrgestell wie vor mit off. Führerhaus	RM 5650.-
1½ To-Fahrgestell wie vor mit geschlossenem Führerhaus	RM 5750.-
1½ To-Pritschenwagen	RM 5950.-
1½ To-Kastenlieferwagen	RM 6250.-
Omnibus mit geschloss. Verdeck, 15-sitzig . . .	RM 8750.-
Aussichtswagen mit Klappverdeck, 15-sitzig .	RM 9100.-
6 PS-Lieferkastenwagen mit off. Führerhaus . .	RM 4550.-
6 PS-Lieferkastenwagen m. geschl. Führerhaus	RM 4650.-

Die Preise verstehen sich ab Werk

Bequeme Teilzahlungen bis zu 18 Monaten

Besuchen Sie uns bitte auf der
Internationalen Lastkraftwagen-Ausstellung Köln
Stand 189 Osthalle

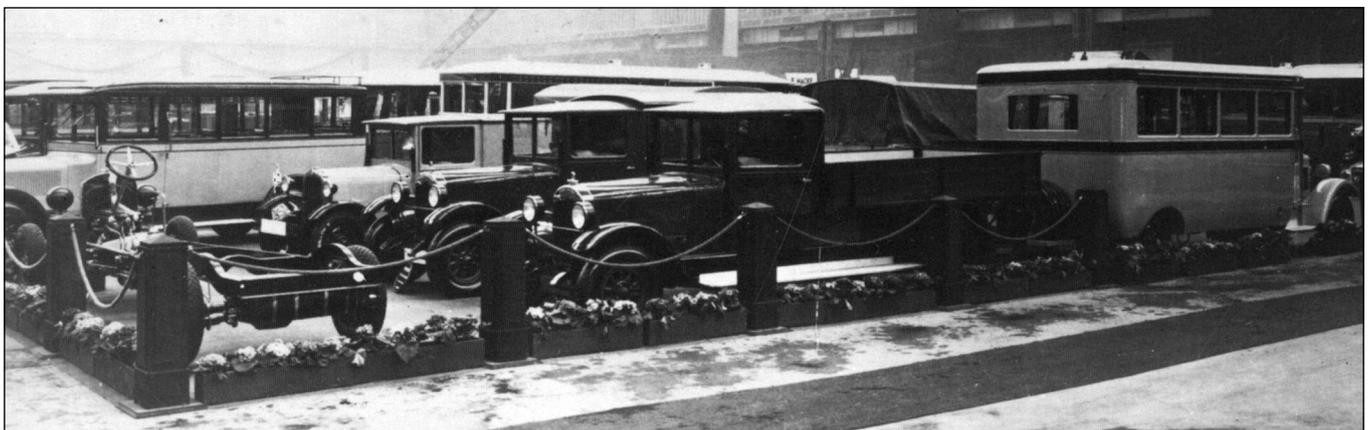
6

Cyl. Motor

*Unerreicht
in Stabilität
Betriebssicherheit
Leistungsfähigkeit
Wirtschaftlichkeit*

GEBR. REICHSTEIN · BRENNABOR-WERKE · BRANDENBURG (HAVEL)
Verkauf durch d. Niederläufigen d. Gemeinschaft. Deutscher Automobilfabriken
und unferne bevollmächtigten Vertretungen

Brennabor-Werbung für den Sechszylinder 1927



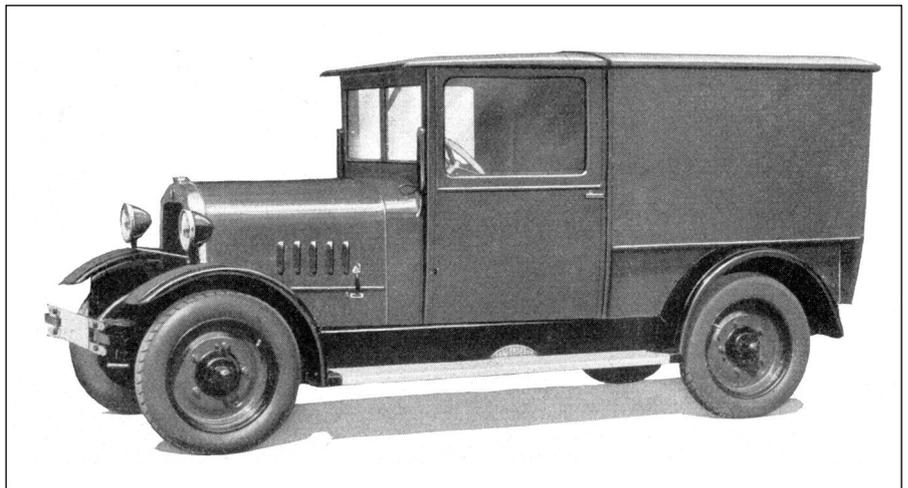
Brennabor-Stand auf der Kölner Nutzfahrzeug-Ausstellung 1927 DQA

1929 so schlecht, dass man Gerüchte über Kooperations-Verhandlungen mit > Ford dementieren musste.

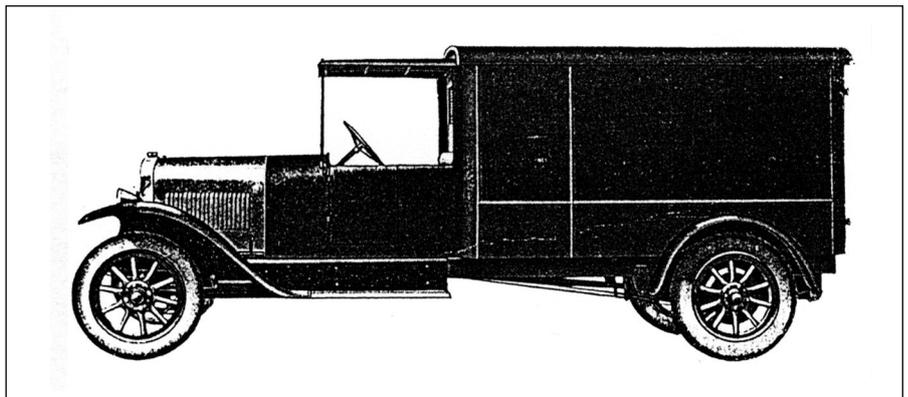
Im gleichen Jahr zerbrach der G.D.A.-Zusammenschluss und damit der ausgeklügelte gemeinsame Verkauf und Service mit Hansa-Lloyd und NAG, die fortan als Konkurrenten auftraten und in das Brennabor-Marktsegment eindringen. Mit den neuen Pkw-Typen Ideal und Juwel 6 (2,5-l-Sechszylinder B: 38/45 PS) sowie den 1,5-t-Schnelllastwagen AST 31 und dem Zweitonner ATZ (44/55 PS-Sechszylinder) suchte man dies wettzumachen.

Zur IAA Berlin 1931 brachte Brennabor als Neuheiten den 0,75-t-Kombinationskastenwagen Typ NL 35 (25/30-PS-Vierzylinder N), den Eintonner Typ BL 31 (38/45 PS) und den Zweitonner Typ ATZ 32 (45/55-PS-Sechszylindermotor). Zwei Omnibusse, davon einer mit Tiefrahmen (Typ AST) besaßen die gleichen Motoren. Im Herbst folgte der neue 1-Liter-Pkw Typ C (4/20 PS) inklusive Lieferwagenversion (0,3 t).

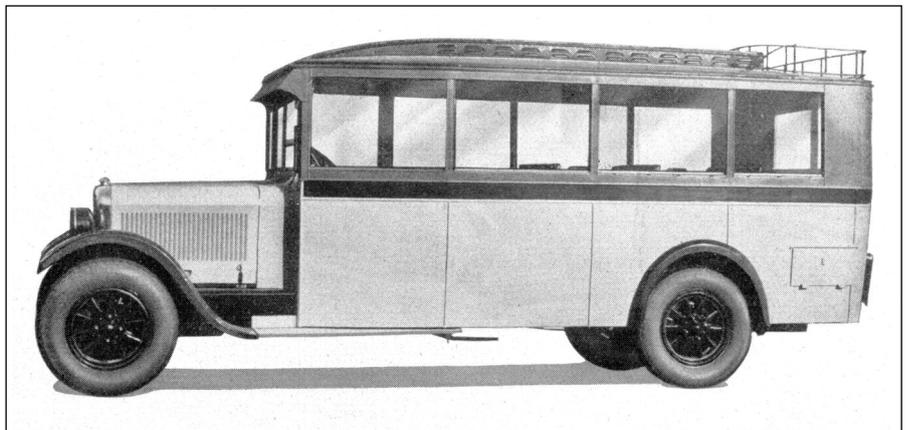
Vor allem die Brennabor-Personenwagen, darunter Deutschlands preiswertester Achtzylinder „Juwel 8“ und ein nach > Voran-Lizenz gefertigter Juwel 6 Front (Vorderradantrieb), erwiesen sich als unverkäuflich. Anfang Dezember 1931 stand Brennabor mit 8 Millionen RM Verlust vor dem Bankrott, stellte die Zahlungen ein und stoppte den Autobau. Der Versuch, im sogenannten Sächsischen Autoblock (> Auto Union) zu fusionieren, scheiterte an den ausschließlich regional begründeten arbeitsmarktpolitischen Sanierungsabsichten des Sächsischen Staates und der direkten Typen-Konkurrenz. Zum Jahresende 1931 eröffnete man das Vergleichsverfahren. Nach Fertigstellung eines Behördenauftrags über Mannschafts- und Streifenwagen für die Berliner Schupo (Schutz-Polizei) im Frühjahr 1932, konzentrierte sich man sich auf die Ersatzteilproduktion. Das bis dahin von den Söhnen Carl Reichsteins Walter, Carl jr., Ernst und Eduard geführte Familienunternehmen (oHG) wurde am 29. April zum 30. Juni 1932 in die Brennabor-Werke A-G. umgewandelt. Nach



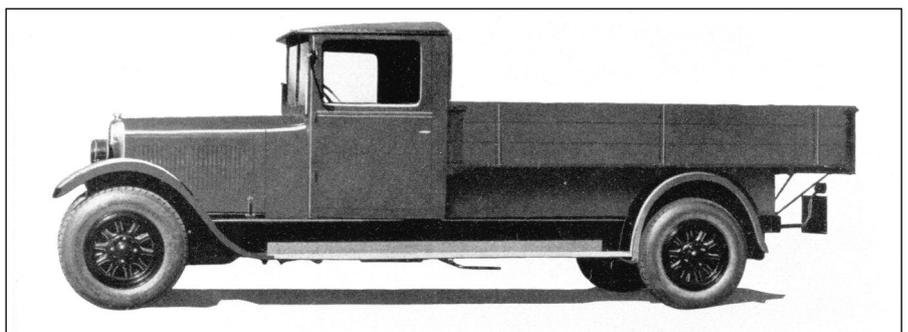
Brennabor Typ Z 34 bzw. ZL 34 für 0,5 bzw. 0,75 t Nutzlast gebaut 1928 und 1929 ¹



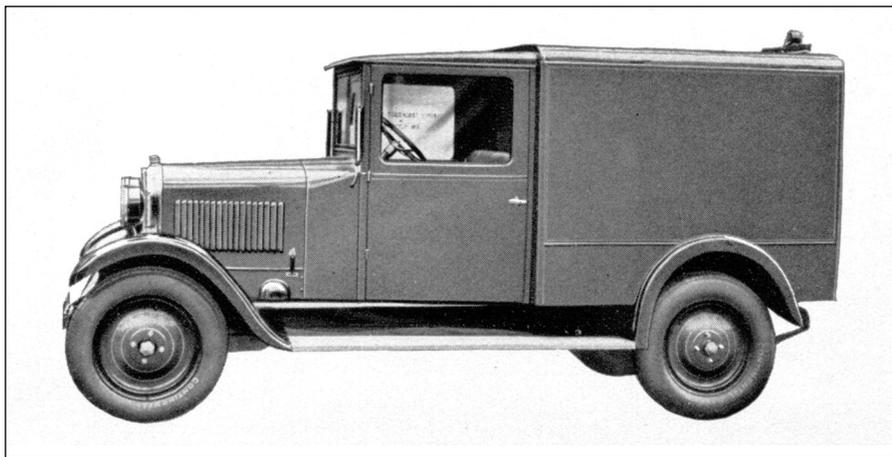
Brennabor 1927 Typ P 23



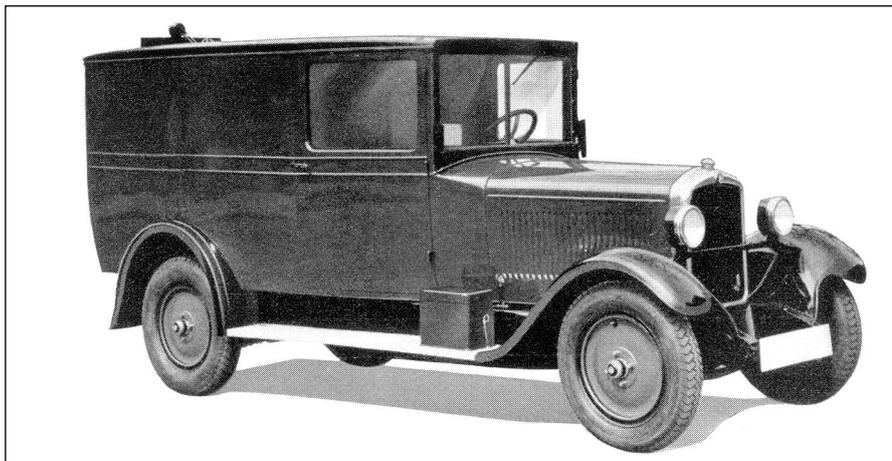
Brennabor-Omnibus Typ AST von 1928 bis 1930 (15 Sitze) ¹



Brennabor 1930 1,5 t Type AST 30 ¹



Brennabor Typ NL 35 von 1931 ¹



Brennabor-Eintonner Typ BLX von 1931 bis 1933 mit Jewel 6-Motor ¹

fast 8 Monaten Stillstand nahm man den Automobilbau wieder auf.

Die neuen Brennabor-Werke beteiligten sich an der IAA 1933 in Berlin mit den überarbeiteten Eintonnern Typ BLX (38/45 PS-Sechszylinder B) und Zweitonnern ATZ 32 (45/55 PS-Sechszylinder). Lediglich der Pkw/Lieferwagen Typ C war zum Typ D (4/22 PS) weiterentwickelt worden und trug 0,23 t.

Der erwünschte Erfolg blieb aus – die zweijährige Agonie zeigte Folgen: sowohl die Inlands- als auch Exportverbindungen waren weggebrochen. Ende Dezember des gleichen Jahres starb der Brennabor-Automobilbau, obwohl man im Sommer 1934 hinter den Kulissen noch einmal einen zaghaften Versuch wagte. Brennabor stellte weiterhin Fahrräder und Kleinkrafträder her, mit Beginn des Zweiten Weltkriegs auch Rüstungsgüter. Die Folge: nach 1945 wurde der Betrieb, ohnehin durch Kampfeinwirkungen stark zerstört, von der sowjetischen Besatzungsmacht demontiert. Was übrig blieb, diente 1948 dem Aufbau des VEB Traktorenwerk Brandenburg, aus dem später als Teil des > IFA-Nutzfahrzeug-Kombinats der VEB IFA Getriebewerke Brandenburg hervorging.



Brennabor-Omnibus Typ AST im Dienst der Reichspost für 14 Personen ^{DQA}