



1925



10.11.1938 – 510 552



26.01.1940 – 530 222



27.06.1941 – 542 117

Borgward
1924 – 1961

Bei keiner anderen deutschen Automobilmарke waren Person und Werk so eng verknüpft wie bei Borgward. Carl Friedrich Wilhelm Borgward wurde am 10. November 1890 in Altona geboren. Aufstieg und Fall seiner Fahrzeugfertigung umfassten 41 Jahre seines Lebens. Trotz seiner unrühmlichen Tätigkeit als Wehrwirtschaftsführer unter dem Nazi-

Ein Teil des »Goliath« Wagenpacks
der
Zigarettenfabrik Richard Greiling A.G. Dresden

Fahrzeugwerk
Borgward & Co. G.m.b.H.
Bremen

Berlin W 30: Motorwagen-Vertrieb Ludwig u. Robert Reichmann,
Hohenstaufenstraße 60
Bielefeld: Louis Voss
Bremerhaven: Inspektor W. Thoen, Scharnhorststraße 9
Breslau 6: Rudolf Bode, Friedrich-Wilhelm-Straße
Dortmund: Hermann Beckmann, Burgholzstraße 11, 105
Dresden-A.: Motorwagen-Vertrieb Ludwig u. Robert Reichmann,
Seestraße 9
Duisburg: Karl Fischer, Mercatorhaus
Düsseldorf: Fr. Köllermeyer, Ziothenstraße 50
Frankfurt a. M.: Nic. Rustin, Platz der Republik 3

Hamburg-Altona: Adolf Werner, Friedenstraße 6
Hannover: Conrad Urbahn, Dietrichstraße 19
Köln-Lindenthal: Walter Schwes, Theresienstraße 72
Leipzig: Fahrzeug-Vertrieb, Inh. Ferd. Hillenbrand, Augustusplatz 8
Lübeck: Otto Lipp G. m. b. H., Fackelburger Allee, Lindenplatz
Magdeburg-West: Hermann Grottel, Motor-Klein-Fahrzeuge Ver-
trieb, Olivenstädter Straße 28
Nürnberg: Fritz Jakob, Plärrer 4b
Oldenburg in Oldenbg.: Heinrich Munderloh, Lange Straße 73
Wilhelmshafen: Köhler & Frech, Victoriastraße 13
Wittenberge, Bez. Potsdam: Paul Jäger

Internationale Automobilausstellung Köln a. Rh. 1927: Stand Nummer 18

Das zuverlässige Liefer-Dreirad Goliath verschaffte Borgward den Durchbruch ¹

D. R. P. ang. Auslandspatente ang. D. R. G. M.

Der
„**Blitz**“ **Motorkarren**
das ideale Kleintransportmittel
mit einfach fabelhafter Leistung
Tragkraft 4—5 Zentner

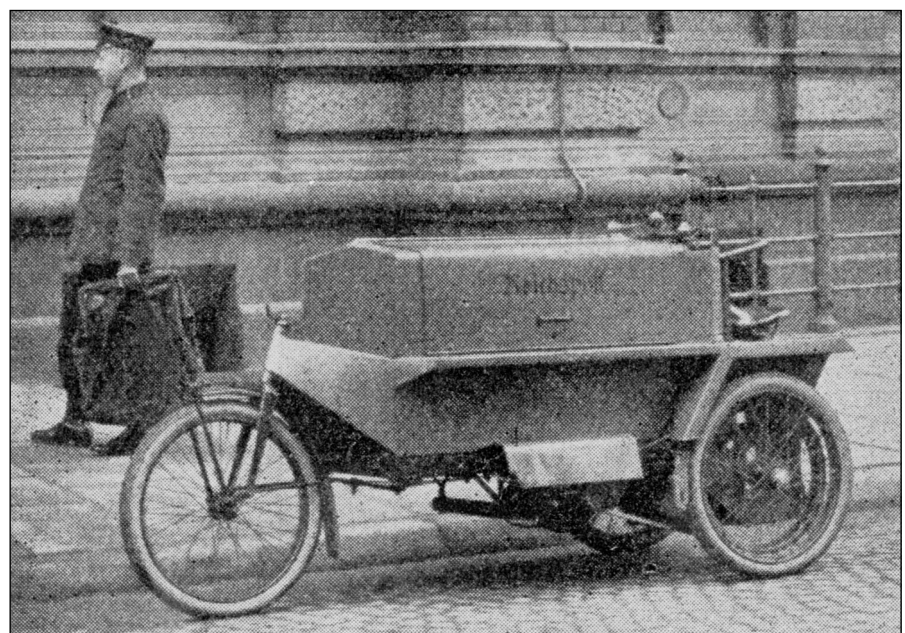
Steuerfrei Ohne Zulassung

Verkaufspreis Mark 915.—
In den ersten 3 Monaten über 500 Stück verkauft

Solvente Händler, die Interesse für bezirkw. Alleinverkauf haben, werden gebeten ihre Adresse nebst Referenzen aufzugeben
Hersteller für Nord-, West- und Süddeutschland und Export:
Borgward & Co., G. m. b. H.
Abteilung Fahrzeugbau, Bremen, Steinstraße 28

Hersteller für Berlin und Ostdeutschland:
Aufbau-Industrie Bremen G.m.b.H.
Abt. Kraftfahrzeugbau, Bremen, Industriehafen B

Kapazitätsprobleme erforderten eine Kooperation ¹



Mit dem Blitz-Karren stieg C.F.W. Borgward in das Verkehrsmittel-Geschäft ein ¹

Regime erhielt Bordward am 6. November 1950 zum sechzigsten Geburtstag von der Technischen Hochschule Hannover wegen seiner Verdienste um den Wiederaufbau den Ehrendokortitel. Die Hansestadt Bremen verlieh ihm die Senatsmedaille für besondere Verdienste um den Wiederaufbau Bremens und 1955 folgte das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik. Er starb als gebrochener Mann am 28. Juli 1963.

Als Oberingenieur und Teilhaber trat Carl F. W. Borgward 1919 in die Firma Bremer Reifenindustrie G.m.b.H., Bremen-Hastedt, ein. Der kleine Betrieb des Kaufmanns Heinrich Ernst Baerold beschäftigte sich nach dem Ersten Welt-

krieg mangels Gummi mit dem Bau verschiedener Maschinen und Geräte. Auf Borgwards Initiative begann die Fertigung von Kühlern und Kotflügeln für im Krieg zerschlissene Kraftfahrzeuge. Wichtigster Abnehmer waren die > Hansa-Lloyd-Werke.

Am 1. Juni 1920 wandelten Borgward und Baerold das Unternehmen in die Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co. um, und am 30. April 1921 wurde Borgward Alleininhaber. Zur Produktionserweiterung erwarb Borgward in Bremen-Neustadt, Steinstraße 28, ein Fabrikgebäude. Dort entwickelte er zusammen mit den Konstrukteuren Obermeister Dietrich Klie und Friedrich (Fritz) Kynast 1924 einen Dreirad-Lieferwagen (DRP 446 840), den „Blitz-Karren“, mit einem unter dem selbsttragenden Warenkasten liegendem 120-ccm-Einzylinder-Zweitakt-Motor von DKW mit 2,2 PS Leistung (ab 1925 Ilo-Motor), Motorradgabel und ohne Getriebe. Mit einer Nutzlast von 250 kg und dem geringen Preis von 980 Mark stieß der Blitz-Motorkarren in eine Marktlücke. Noch im gleichen Jahr wurden weit über hundert der steuer- und führerscheinfreien Blitz-Karren verkauft.

Mit 10 000 Mark trat der Kaufmann Wilhelm Tecklenborg am 2. März 1925 als Teilhaber in Borgwards Unternehmen ein und unterstützte ihn mit seinem kaufmännischen Talent (> Blitz).

Raumangel erzwang im Dezember 1925 einen neuerlichen Umzug des nun „Fahrzeugwerke Borgward & Co.“ benannten Betriebs in die Industriestraße 18, wo 1926 die Serienherstellung der neuentwickelten > Dreirad-Lieferwagen unter dem Markennamen „Goliath“ begann. Schnell errangen die Goliath-Fahrzeuge die Gunst des Publikums und legten so die Grundlage für Borgwards Aufstieg zu einem der größten deutschen Nutzfahrzeugproduzenten.

Durch die mit der Übernahme der Bremer Carosserie-Werke vorm. Louis Gaertner A.-G. im Sommer 1928 verbundenen Verlagerung des Betriebs in die Föhrenstraße 76/78/Ecke Osterdeich wurden Borgward und Tecklenborg direkte Nachbarn der Hansa-Lloyd-Werke. Gleichzeitig erfolgte die Umbenennung in Goliath-Werke Borgward & Co. G.m.b.H.

Ungewöhnlich war die Übernahme der > Hansa-Lloyd-A.-G. durch die kleinen Goliath-Werke. Hier geschah genau das Gegenteil von dem, was in der damaligen Zeit der Fusionen gang und gäbe war, einer relativ kleiner Firma gelang es, sich ein großes, durch die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse in Bedrängnis geratenes Unternehmen anzugliedern. Mit nur 150 000 Reichsmark, 6,5 Prozent des Aktiennennwerts, brachte Borgward & Co. am 26. August 1929 die Aktienmajorität (2,7 Millionen Reichsmark) un-



Wagen aus Bremen

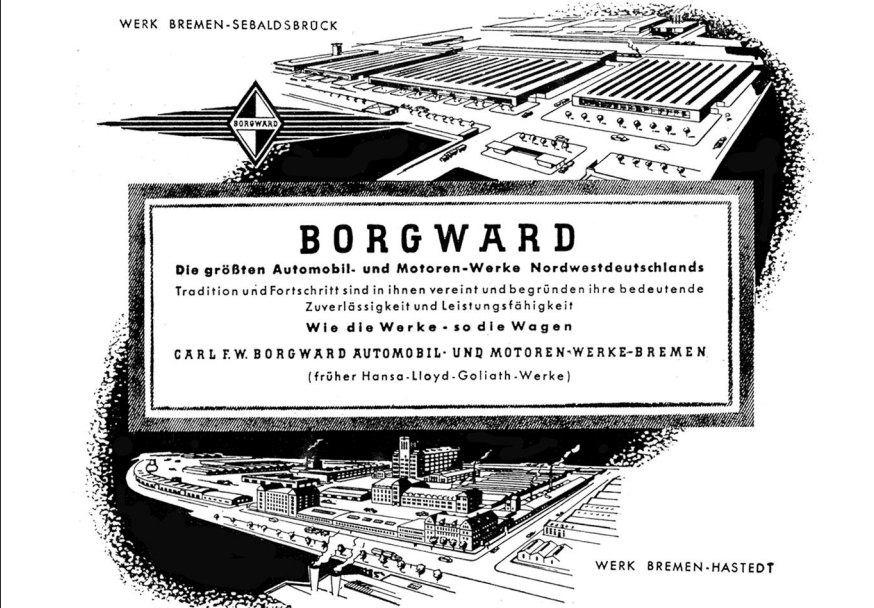
Personenwagen 2.3 Liter
Schnellastwagen 1-3 Tonnen
Elektrofahrzeuge

BORGWARD

Das Zeichen für Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit



Wagen aus Bremen



WERK BREMEN-SEBALDSBRÜCK

BORGWARD

Die größten Automobil- und Motoren-Werke Nordwestdeutschlands
Tradition und Fortschritt sind in ihnen vereint und begründen ihre bedeutende Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit
Wie die Werke - so die Wagen

CARL F. W. BORGWARD AUTOMOBIL- UND MOTOREN-WERKE BREMEN
(früher Hansa-Lloyd-Goliath-Werke)

WERK BREMEN-HASTEDT

Als Krönung erhielten 1938 seine Werke auch seinen Namen (Werbung 1939) ¹

ter Kontrolle. Die Fertigung der Hansa-Luxus-Limousinen wurde eingestellt, die Lkw-Produktion der Hansa-Lloyd-Werke jedoch forciert. Auch die von der Reichspost, zahlreichen Kommunen, Speditionen und Brauereien für den Nahverkehr sehr wirtschaftlichen und deshalb begehrten Hansa-Lloyd-Elektro-Lkw und -Elektrokarren blieben bis 1940 im Programm (ab 1938 unter dem Namen „Borgward“).

Infolge des Bösenkrachs 1931 brachen die Hansa-Lloyd-Werke A.-G. völlig zusammen. Borgward und Tecklenborg übernahmen das bankrotte Unternehmen selbstschuldnerisch und gründeten Ende 1931 die Hansa-Lloyd- und Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg als offene Handelsgesellschaft. Die gut eingeführten Marken „Hansa-Lloyd“ und „Goliath“ blieben so gleichwertig erhalten. „Hansa“ stand für die Bremer Pkw-Fertigung.

Nur kurz währte jedoch die im September 1936 mit Rückwirkung zum 1. Mai 1936 gegründete Aktiengesellschaft gleichen Namens. Hauptaktionäre waren C. F. W. Borgward und Wilhelm Tecklenborg. Am 11. September 1937 trennte sich Tecklenborg von Borgward und erhielt eine Abfindung von 4 Millionen Reichsmark. Am 16. September wandelte Borgward als Hauptgesellschafter die Firma mit Rückwirkung zum 1. Januar 1937 wieder in eine Personalgesellschaft unter dem Namen Hansa-Lloyd-Goliath-

Werke Carl F.W. Borgward um.

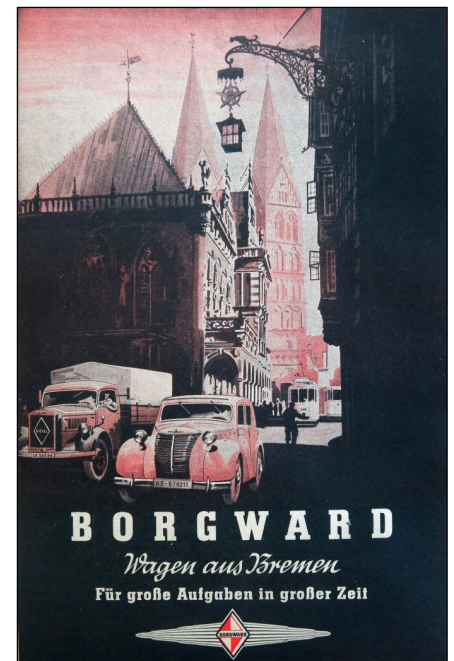
Während des „Dritten Reichs“ stellte sich Borgward in den Dienst der NS-Aufrüstungspolitik. Ab 1934 entwickelten sechs verschiedene Unternehmen als sogenannte „Patentfirmen“ Halbkettenfahrzeuge, gestaffelt nach Zuglast. 1937 erschien der erste serienreife „Zugkraftwagen“ von Borgward, eine 3-t-Halbketten-Zugmaschine Typ HL (Hansa-Lloyd), die anfangs mit dem Pkw-Sechszylinder-Motor des „Hansa 3500“ und ab 1938 mit Maybach-Motoren (90 und 100 PS) ausgestattet wurde. Borgwards Unternehmen wurde 1937 auch zur wichtigsten Nachbaurfirma der von > Krauss-Maffei entwickelten 8-t-Halbketten-Zugmaschine Typ KM. Am 8. Februar 1938 ernannten die Nazis Borgward zum Wehrwirtschaftsführer.

Auf einem schon 1936 erworbenen 250 000 Quadratmeter großen Gelände in Bremen-Sebaldsbrück, fand am 23. September 1938 die festliche Einweihung eines neuerbauten Werks statt. Seit diesem Tag hieß die Firma Carl F. W. Borgward. Gleichzeitig verschwand der Name „Hansa-Lloyd“ und die Nutzfahrzeuge des Bremer Autokönigs erhielten seinen Namen sowie einen Zahlencode für die Nutzlast in kg anstelle der bislang verwandten Typenbezeichnungen.

Die NS-Typenbeschränkung ließ für die Borgward-Werke nur den Bau von 1-, 1,5- und 3-Tonnern zu. Nicht davon

betroffen waren die bewährten Elektrokarren und Elektro-Lastwagen von 2 bis 5 Tonnen Nutzlast. Da die > AEG und die Siemens-Schuckert Werke (> Siemens) im gleichen Jahr als Konkurrenten ausgefallen waren, konnte die Fertigung gesteigert werden. Die Goliath-Dreirad-Produktion musste eingestellt werden.

Der schon 1937 herausgebrachte neue 1,5-t-Lkw Typ L 2000 S (47-PS-Sechszylinder-Benzinmotor) lief ab 1939 mit einem 55-PS-Motor als Typ L 2300 vom Band. Als Nachfolger des Hansa-Lloyd-„Express“-Lieferwagens



Borgward-Prospekt von 1940



Werbung mit Hansa-Lloyd-Modell 1940



Borgwards Eintonner mit stolzem Besitzer

kam 1938 der Eintonner B 1000 (33-PS-Benzinmotor) zur Auslieferung (bis 1943). Vom leichten geländegängigen Wehrmachts-Dreiachs-Einheitslastwagen 526 HWA stellte Borgward von 1938 bis 1940 rund 2500 Stück her. Den Borgward 3-t-Lkw gab es ab 1939 serienmäßig mit Sechszylinder-Benzin (63 PS) und -Dieselmotor (64 PS) sowie mit Holzgasgenerator der Firma Imbert (51 PS).

Bei Kriegsbeginn 1939 arbeiteten

rund 8000 Menschen in dem hanseatischen Privatunternehmen. Borgward richtete eine Torpedowerkstatt ein, stellte Bombenabwurfvorrichtungen für die Luftwaffe her und war an der Entwicklung von Munitionsschleppern und Funklenkpanzern (einige mit Fernsehkameras zur Geländeerkundung) maßgeblich beteiligt.

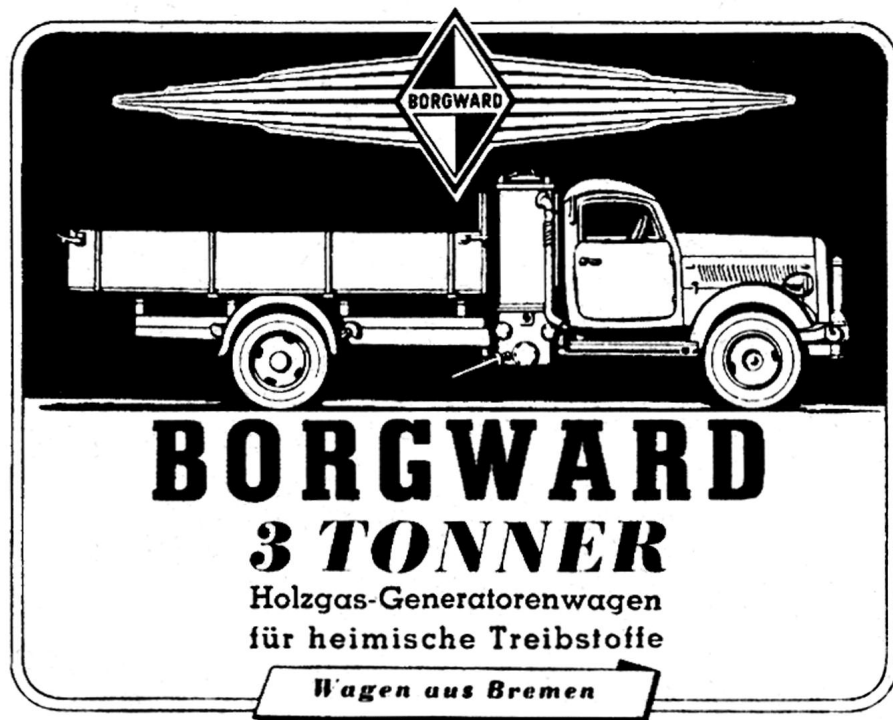
In großen Stückzahlen verließ ab 1942 ein neuer Borgward Dreitonner B 3000 S/A (78-PS-Sechszylinder-Otto-

und in der D-Version 75-PS-Sechszylinder-Dieselmotor, Nutzlast bis 3,4 t) in Straßen und Allradausführung das Werk. Bis zum Ende des Krieges wurde die 8-t-Halbkettenzugmaschine gebaut. Im Sommer 1944 erreichte die monatliche Fertigung ihren Höhepunkt mit 130 Fahrzeugen dieses Typs. Sogar im Februar 1945 waren es noch 53 Exemplare. Gebaut wurden die Kolosse durch 4785 Arbeiter, von denen 65 Prozent Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene waren (Stand 30. April 1943). Ab August 1944 beschäftigten die Borgward-Werke darüberhinaus etwa 1000 Häftlinge des KZ Neuengamme. Auch nach einem Luftangriff am 10. Oktober 1944 ging die Produktion in dem zu 75 Prozent zerstörten Werk weiter.

Nach Kriegsende blieben 400 Mitarbeiter. Das nur wenig beschädigte Lager im Werk Sebaldbrück gestattete den Neubeginn mit der Montage des B 3000 S (3,7 Liter, 78-PS-Sechszylinder) schon im Juli 1945 unter der Leitung des von der amerikanischen Besatzungsmacht eingesetzten Treuhänders, Verkaufsdirektor Wilhelm Schindelhauer. Neuteile lieferte das Werk Bremen Neustadt, das im Krieg gebaute Werk Delmenhorst steuerte Achsen und Getriebe, das Außenwerk Ottersberg die Motoren bei. Auch der Borgward-Elektromobilbau lief Ende 1947 mit dem Typ BE 3000 (10,3 kW) für 3 Tonnen und Elektrokarren EK 1,5 (3,3 kW) für 1,5 Tonnen Nutzlast nach der Erteilung einer Baugenehmigung wieder an. Ab Dezember 1947 gab es wieder einen Borgward-Eintonner: Typ B 1000 (29-PS-Vierzylinder).

Am 20. Juni 1948, dem Tag der Währungsreform, hatte man bereits 2700 Borgward-Lkw produziert.

Carl F.W. Borgward war als Wehrwirtschaftsführer interniert worden, durfte aber schon am 13. Juli 1948, wohl im Rahmen alliierter Rüstungsprogramme (Kalter Krieg), wieder sein Werk übernehmen. Mit dem Ziel, größere Rohstoffzuteilungen zu erhalten, reaktivierte Borgward 1949 seine Goliath G.m.b.H., gründete die > Lloyd-Maschinenfabrik G.m.b.H., die ab 1951 als Lloyd-Motoren-Werke GmbH firmierte (unter anderem zum



Holzgasgenerator-Fahrzeuge sollen Treibstoffprobleme lindern ¹



Elektrowagen seit 1906 (Werbung 1941)



Werbung 1941 ¹

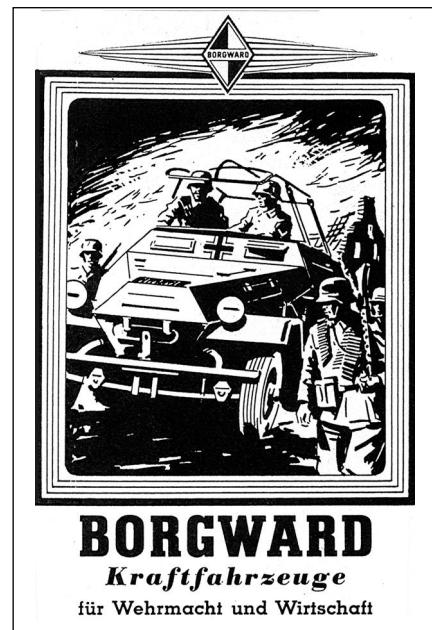
Bau von Textilmaschinen und Elektromobilen) und wandelte die Borgward-Werke in die Automobil- und Motorenwerke Carl F.W. Borgward G.m.b.H. um.

Zügig baute man das erste Nachkriegs-Programm aus. Der zehntausendste Borgward-Nachkriegs-Lkw entstand am 5. August 1949. Zur Steigerung der Nutzlast erhielt der B 1000 im Oktober 1949 eine zwillingsbreifte Hinterachse und löste ihn damit als Typ B 1250 (1,25 t, 48 PS) ab. Ein gleichnamiger Omnibus wurde für 15 Fahrgäste

angeboten, doch nur einmal fertiggestellt. Die Motorleistung des B 3000 (3,4 t Nutzlast) war auf 75 PS erhöht worden. Die immerhin in 102 Exemplaren gefertigten (Volltieffrahmen) Omnibusse trugen die Kennung BO 3000 bzw. BO 3000 D. Als schwerster Borgward-Lkw debütierte im September 1950 der Viertonner B 4000. Ihm stand mit einem eigenen Tieffrahmen-Chassis die Omnibus-Version BO 4000 zur Seite. Die Leistung ihrer 85-PS-Sechszylinder-Dieselmotoren erhöhte man 1952 auf 95 PS.



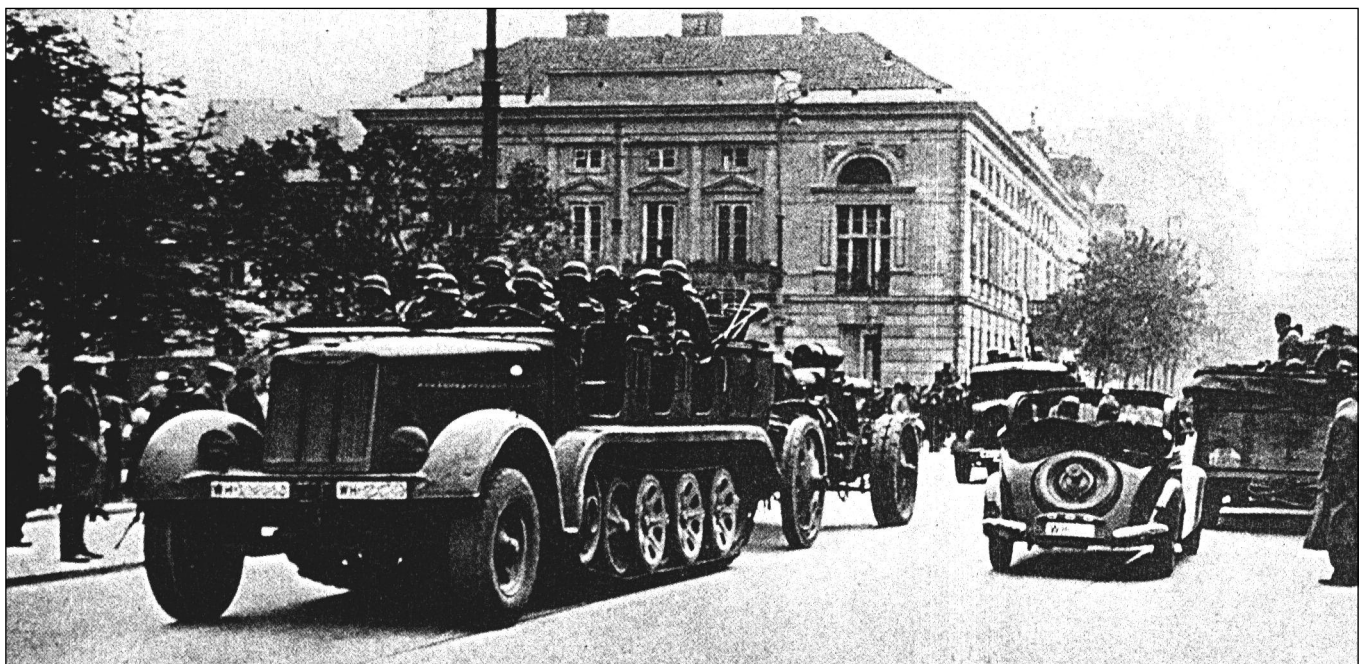
Statt des neuen Designs 1941 entstehen



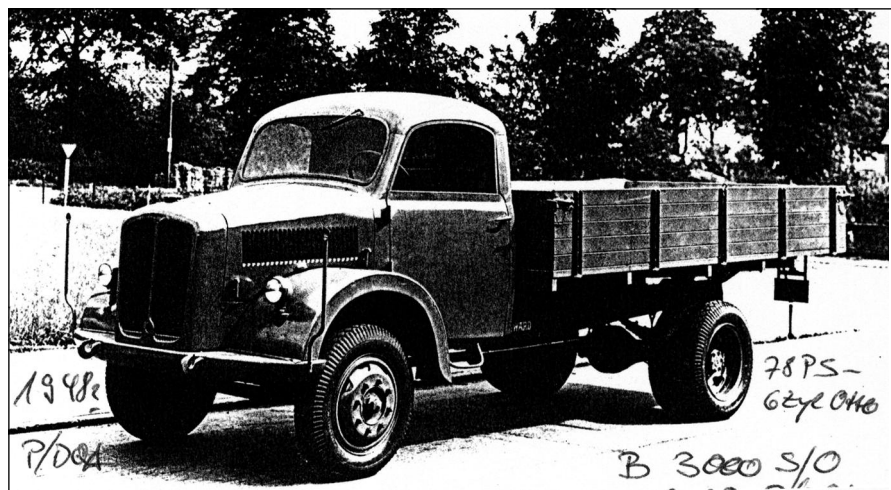
für das Militär gepanzerte Kfz (1942) ¹



Borgward-Werbung 1940 ¹



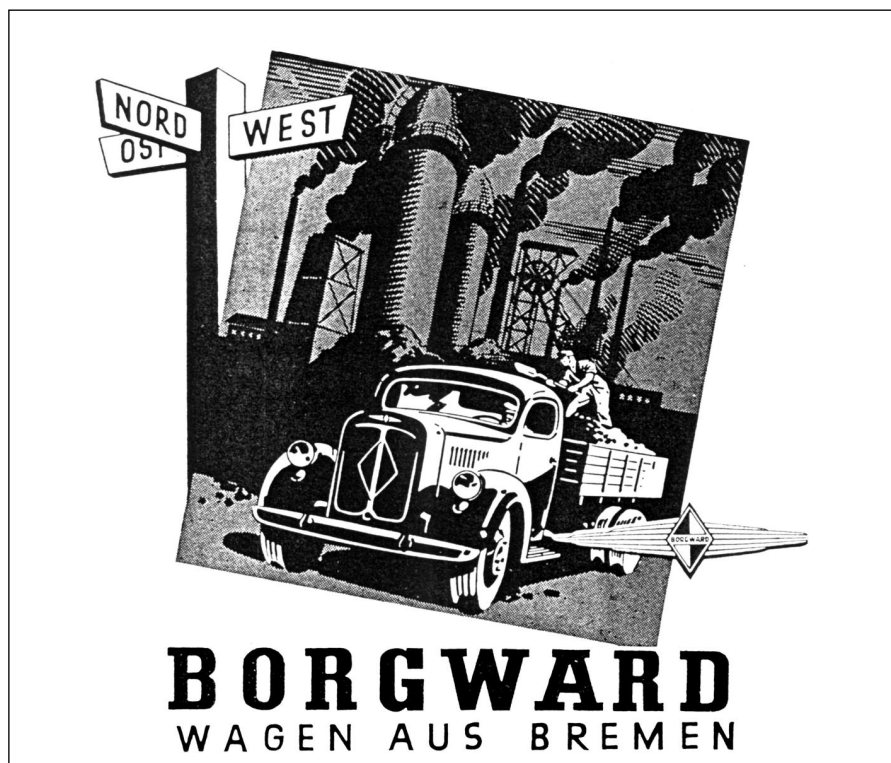
Martialische Präsentation der Halbketten-Fahrzeuge hier von Borgward ²



Borgward Typ 3000 S-O aus dem Jahr 1946 DQA



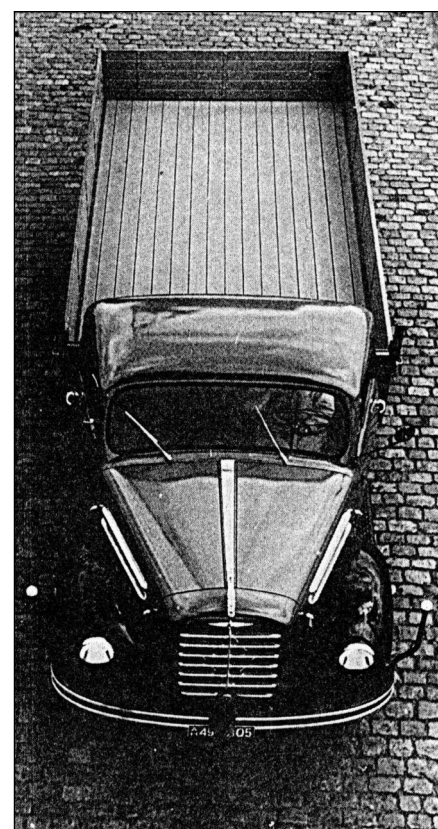
Der Borgward Lkw-Typ 3000 S Hik930129



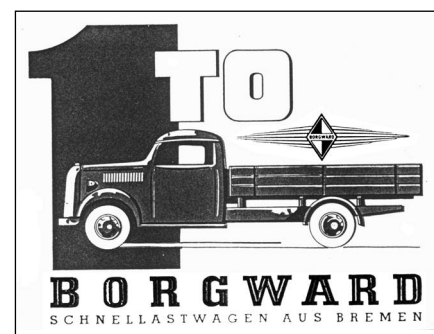
Die Hoffnung auf einen Neuanfang in der Werbung Anfang 1947 ¹

Eine selbsttragende und rahmenlose, nur durch Rohrgitter verstärkte Bus-Karosserie konzipierte 1950 der Pionier des Hubschrauberbaus, Professor Heinrich Focke, für die Borgward-Werke. Es blieb bei einem Prototyp, der im Werksverkehr eingesetzt wurde.

Dem allgemeinen Trend zur Nutzlaststeigerung zollte Borgward 1951 mit dem Typ B 2000 (2 t Nutzlast) Tribut. Ausgestattet wurde er mit einem eigens entwickelten 3,3-l-Vierzylinder-Dieselmotor (60 PS, ab 1958: 70 PS). Er konnte aber auch mit dem 82-PS-Sechszylinder-Ottomotor des Pkw Hansa 2400 geliefert werden, wobei das Benzinaggregat vorrangig im B 2000-Omnibus verwendet wurde.



Der neue Eintonner B 1000 von 1949 ²



Der neue Werbestil 1947 ¹

Im Jahr darauf löste der Eineinhalb-Tonner B 1500 D mit einem neugeschaffenen 1,8-l-Vierzylinderdiesel (42 PS) den D 1250 ab. Sein Triebwerk verwendete Borgward auch im Pkw Hansa 1800 D. Alternativ erhielt dieser Anderthalbtonner als Typ B 1500 O einen 60-PS-Vierzylinder-Benzinmotor. Auch auf seinem Fahrgestell entstanden Omnibusse.

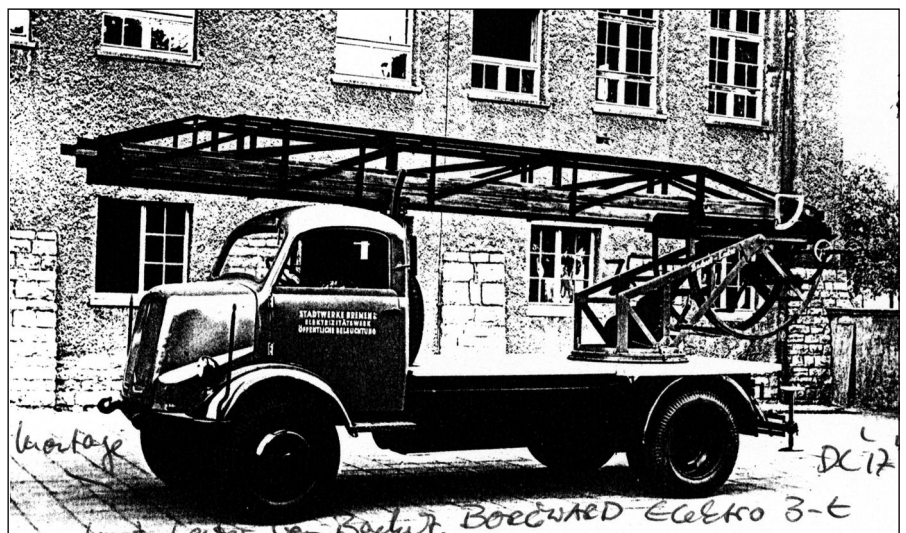
Der Kundschaft bot Borgward ein umfangreiches Bauprogramm: Dreiseitenkipper, Pritschenwagen, Koffervagen und Fahrgestelle für Spezialaufbauten. Im Angebot waren Kommunalfahrzeuge für Straßenreinigung und Müllabfuhr, Leiterwagen für städtische Betriebe, Feuerwehrwagen, Polizei-Einsatzwagen, Krankenwagen, Tankwagen, Kranwagen, Werkstattwagen und anderes mehr. Die Radstände richteten sich nach dem Verwendungszweck und wichen bei den einzelnen Typen erheblich voneinander ab.

Zur IAA 1953 in Frankfurt zeigte Borgward erstmals wieder einen Allrad-Lkw. Der B 4000 A war im Baugewerbe und im Export begehrt. Als technische Besonderheit wirkte bei den Borgward-Viertonnern die Handbremse als Scheibenbremse auf das Getriebe.

Nach Vorstudien mit sogenannten Alligatorhauben, die > Hanomag und > Opel schon eingeführt hatten, passte 1954 Borgward das Erscheinungsbild seiner Lkw dem Zeitgeschmack an. Den Anfang machte der B 1500 und der



Metz-Drehleiter auf Borgward-Chassis B 2500 1955 DQA



Bachert-Drehleiter auf Borgward-Elektro-Chassis 1948 DQA

Der BORGWARD 3 To Elektro
Typ BE 3000

Wenn ergründet: Instandhaltungsgeld weniger, der sich in Stadt- und Fernverkehrsverkehr hervorragend bewährt hat. Er weist folgende Vorteile mehr als 40-jährigen Erfahrung im Elektroantrieb auf: einen unerschöpflichen Grad an:

Betriebsicherheit, Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit

auf Grund der relativ geringen Geschwindigkeit in der Verschiedenheit der Geschwindigkeiten geringe Lebensdauer, geringe Wartung und geringe Betriebskosten sind im Vergleich mit den billigen Nachbarn, die für die Wartung der Batterie zur Verfügung steht, die wesentlich von Merkmalen dieses kostengünstigen Wagens.

Große Lebensdauer gesichert durch eine gute Bauweise, auch bei spärlicher Gütern, während der eine große Lebensdauer ist, die die in Frage kommenden Elektroantriebe zu einem ausdauernden Fortschritt führen.

Stückpreise der verschiedenen Elektroantriebe (Benzin, Benzin, Benzin) sind im Vergleich mit diesen Wagen.

Der BORGWARD 3 To Elektro

Der **absolute Transportkraft** für den Stadt- und Fernverkehr. In beiden die wichtigsten Anforderungen hat das Fahrzeug seine und seinen Fortschritt und wirtschaftliche Vorteile, die im Vergleich mit den Benzinwagen.

Diese absolute wirtschaftliche Überlegenheit der Elektroantriebe, die kleinen Fortschritt gegenüber den Benzinwagen mit Otto sind. Diese Mission steht außer Frage.

Der BORGWARD 3 To Elektro

ist ein Fahrzeug, in dessen Bauweise eine mehr als vier Jahrzehnte die Erfahrung im Bau von Elektrofahrzeugen zum Ausdruck kommt. In Anlehnung an die anderen bekannten Borgward-Fahrzeugen ist Wert auf eine solide Bauweise gelegt worden, die zum Wagnis eine unverwundliche Arbeitskraft verleiht. Jeder Besitzer eines BORGWARD 3 To Elektro ist überzeugt von der Leistung des Wagens und seiner enormen Wirtschaftlichkeit. Wer ihn besitzt, braucht ihn als überwichtigen Faktor seines Betriebes und möchte ihn nicht mehr abgeben.

WAGEN AUS BREMEN

BE 3000
TREIBSTOFFUNABHÄNGIG
Leistungsstark

187

WAGEN VON RUF

Borgward-Werbung für Elektro-Wagen

neue Zweieinhalbtonner B 2500, der mit dem bewährten 3,3-l-Diesel (60 PS, ab 1958: 70 PS) ausgestattet wurde. Noch im gleichen Jahr verstärkte man

den Viertonner und benannte ihn B 4500, die eigenständige Omnibusversion wurde zum BO 4500.

Mit dem Entstehen der Bundeswehr belebte Borgward auch die militärtechnische Tradition wieder. Neben dem 4-t-Allrad-Lkw fand besonders der ab 1955 gebaute geländegängige B 2000 A 0,7 gl (82-PS-Sechszylinder-Ottomotor) bei der Bundeswehr Verwendung. Selten war die Pritschenausführung, als neunsitziger Kübelwagen war er jedoch noch bis Ende der siebziger Jahre im Dienst von Bundesgrenzschutz und Technischem Hilfswerk (THW) auf deutschen Straßen zu sehen. Ein ebenfalls offerierter geländegängiger 1,5-Tonner auf der gleichen Basis wurde nur 14 mal gebaut.

Bereits auf einer Südamerikareise hatte Borgward 1951 den Markt sondiert und mit der argentinischen Firma Panambra (Sao Paulo) die Errichtung eines Montagewerkes vereinbart. Ex-

porthemmnisse veranlassten ihn 1954, mit 50 Prozent Anteil die Borgward Argentina S.A. Industrial in Isidora Casanova bei Buenos Aires zu gründen. Die ersten 1500 dort gebauten argentinische Kleinlaster „Rastrojero“ (spanisch: kleine Laus) besaßen importierte Motoren, Getriebe und Hinterachsen vom B 1500-Diesel. Politische Unruhen führten 1955 zu einer siebzehnmonatigen Beschlagnahmung des argentinischen Werks. Als 1958 mit der staatlichen Gesellschaft DIN-FIA die Montagefirma Dinborg gegründet wurde, lieferte Borgward wieder Fahrwerkteile für Lkw und Pkw nach Argentinien. Aber auch in Indonesien hatte Borgward Fuß gefasst. Hier firmierte ab dem 20. Juli 1954 in Surabaia das Borgward-Zweigwerk Borgward-Udatin, in dem Mitte 1955 neben der Isabella und einem Isabella-Kombi auch die Fertigung des B 1500 mit Isabella-Motor startete (ab 1958

BORGWARD



HANSA 1500
Kasten- und Kombiwagen

Ihre hervorragenden Fahreigenschaften machen diese Fahrzeuge in dem Verkehr unserer Zeit zu zuverlässigen Helfern.

Lassen Sie sich unverbindlich durch unsere Vertragshändler an allen Plätzen beraten.

Carl F. W. Borgward G. m. b. H. Bremen, Automobil- und Motoren-Werke

Für den gewerblichen Mittelstand 1950 ¹

BORGWARD



Ein begehrtes Fahrzeug
»HANSA 1500«-Kastenwagen
4-Zyl. Motor (52 PS) Kraftstoffnormverbrauch ca. 10 l/100 km, ca. 500 kg Nutzlast. Schnell und wendig im Stadtverkehr, zügig und zuverlässig auf Langstrecken und im Gebirge.
Der repräsentative Schnell-Lieferwagen

Der neue
4 To DIESEL-LASTWAGEN
mit erprobtem, robusten Motor von größter Laufruhe (85 PS bei 2250 U/min). Anerkannt betriebssparsam (ca. 16 l/100 km Normverbrauch). Geräumiges Fahrerhaus, Klimaanlage, Fahrgestelle für Omnibusse, Kipper, Kommunal- und Spezialfahrzeuge.
Eine Neukonstruktion auf bewährter Basis

Der bewährte
1 1/4 To SCHNELL-LASTWAGEN
kräftiger Motor (52 PS) sparsam im Verbrauch (Normverbrauch ca. 10 l/100 km) zwillingsbereit, geräumige Aufbauten für jeden Zweck mit verschiedenen Radständen.
Der Wagen, den jeder bevorzugt

Unsere Vertragshändler an allen Plätzen beraten Sie unverbindlich.

CARL F. W. BORGWARD G.M.B.H. · AUTOMOBIL- UND MOTOREN - WERKE · BREMEN 11

Das gewerbliche Borgward-Programm des Jahres 1950 ¹

auch der Borgward-1,7-to-Frontlenker).

In Osterholz-Scharmbeck kaufte Borgward 1956 das Gelände und die Gebäude der F. Drettmann-Fahrzeugwerke. 1957 nahm dort das neue Carl F.W. Borgward Werk Osterholz, Karosserieherstellung, als selbständiges Unternehmen die Fertigung der 2,5-t-Allrad-Lkw mit ihren Sonderaufbauten und Spezialausführungen für den Luftschutz, das Technische Hilfswerk sowie die Polizei auf. Sie besaßen den 2,4-l-Benzinmotor des Pkw 2400, jedoch auf 82 PS gedrosselt.

Unter dem Eindruck der Diskussion über die Seebahn-Verordnungen, die den Trend zu frontgelenkten Fahrzeugen forcierte, wartete Borgward auf der Frankfurter IAA 1955 erstmals mit einem Frontlenker-Lkw auf. Unter der Bezeichnung B 2500 wurde er dem gleichnamigen Haubenfahrzeug zur Seite gestellt. Da dieser Zweieinhalb-Tonner sowohl mit geradem als auch gekröpftem Rahmen und auch mit Allradantrieb gebaut wurde, bildete er die Basis für die verschiedensten Sonderaufbauten. Motorisiert war er wahlweise mit dem bekannten 3,3-l-Diesel (60 PS) oder dem gedrosselten 2,4-l-Benziner (82 PS). 1957 folgte als weiterer Frontlenker der Typ B 1500 F für 1,5 t Nutzlast wahlweise mit 60-PS-Otto- (aus dem Pkw Isabella) bzw. 42-PS-1,8-l-Dieselmotor. F stand für Frontlenker. Zum erstenmal wurde hier bei einem Lkw die Einzelradaufhängung verwirklicht. Die Serienproduktion des B 4500 als Frontlenker (ab 1959 als B 555) startete im September 1957 mit einem 110 PS-Dieselmotor.

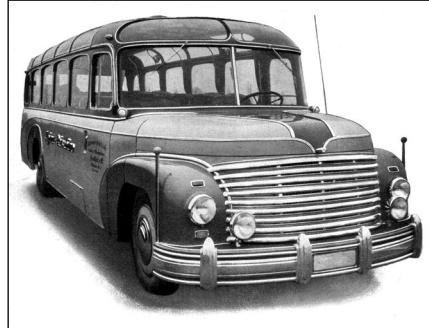
In der Export-Rangliste stand Schweden an erster Stelle, gefolgt von den Benelux-Staaten und mit einem Abstand etwa gleichwertig die Schweiz, Österreich, England und Portugal. In stärkerem Maße werden jetzt auch Italien und Frankreich Bedeutung bekommen. (In Belgien, Antwerpen Generalimporteur: C.I.V.A., gibt es das einzige Borgward-Montagewerk in Europa wegen der besonderen Importbestimmungen Belgiens.)

Die Borgward-Werke expandieren, neben den Werken in Indonesien und Argentinien, gründete man im August

1958 in Brasilien die Borgward do Brasil S.A. Darüberhinaus bestand in Manila auf den Philippinen ein Borgward-Montagewerk für Personen- und Lastwagen der Firma Munos and Tan. 1958 wurde auch ein Vertrag geschlossen, nach dem Mitte 1959 die Borgward

Southafrica Ltd. in einem Montagewerk in Johannesburg mit Isabella-Typen sowie auch Lastwagen beginnen und die Produktion von Motoren aufnehmen sollte.

1959 stand der Stern Borgwards und seines Werks im Zenith. Borgwards

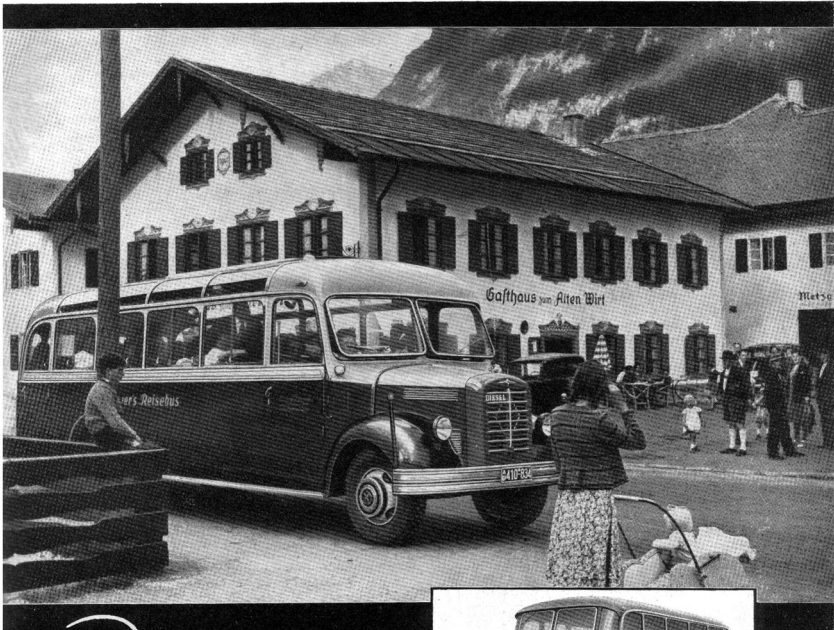


Busaufbau von FKF auf B 3000 D 1950 ¹



Busaufbau BO 4000 von NWF 1950 ¹





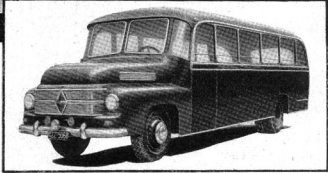
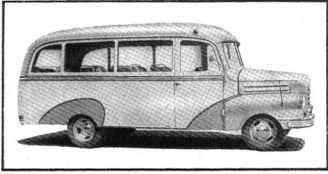
*Reisesicher,
schnell und bequem*

BORGWARD

> Omnibusse <

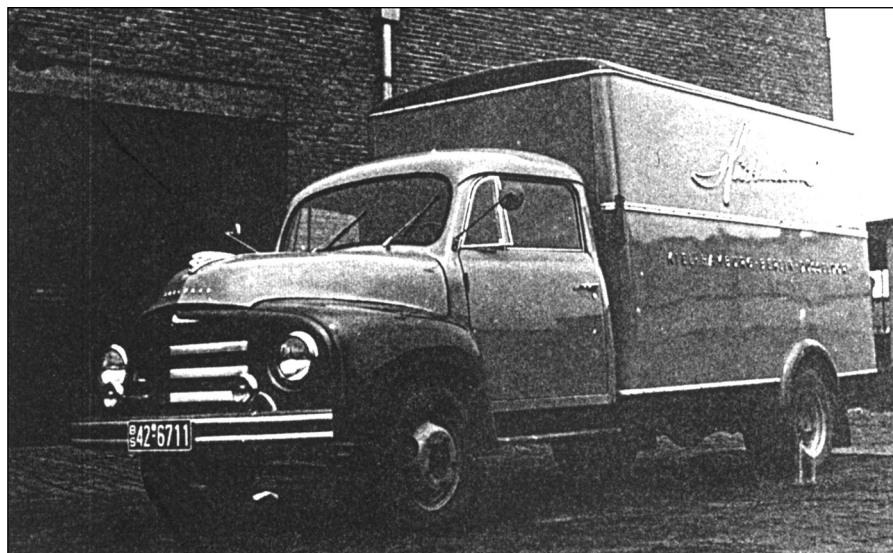
auf **4 TO DIESEL** · 85 PS · 35 Sitze
und **1 1/4 To Fahrgestell** · 52 PS · 15 Sitze
mit Spezialaufbauten

Die BORGWARD-Vertragshändler an allen
Plätzen beraten Sie unverbindlich.

CARL F.W. BORGWARD G.M.B.H. BREMEN

Bus-Werbung aus Bremen 1950 ¹



Auf dem Weg zur neuen Alligator-Haube: Prototyp

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Frankfurt/Main

BORGWARD

LASTWAGEN
HALLE 3 STAND 158
FREIGELÄNDE 1 STAND 617

PERSONENWAGEN
HALLE 17 STAND 543

CARL F. W. BORGWARD G.M.B.H. BREMEN
Automobil- und Motoren-Werke

Werbung mit der neuen Alligator-Haube 1953 ¹

Rennwagenabteilung baute nach internationalen Erfolgen einen 1,5-Liter-Grand-Prix-Wagen, Bootsmotoren fanden Abnehmer und mit Hubschraubern sollte der Einstieg in die Luftfahrt gewagt werden. 20 000 Menschen wurden beschäftigt.

Nachdem Borgward bereits auf dem Genfer Salon 1959 seine neuen, nur als Frontlenker konzipierten Lkw für 2,75 und 5,5 Tonnen unter den neuen Bezeichnungen Typ B 622 (70-PS-Vierzylinder-Diesel) und B 655 (110-PS-Sechszylinder-Diesel) vorgestellt hatte, stellte man zum 1. Mai 1959 alle Typenbezeichnung um. Aus den Viertonner-Modellen abgeleitet und mit erhöhter PS-Leistung offerierte Borgward die Typen B 533 (3,5 t Nutzlast) bzw. B 544 (4 t), der B 1500 wurde zum B 511 und der B 2500 zum B 522.

Das Borgward-Lkw-Modellprogramm umfasste 1960 elf Grundtypen von 1 bis 6 Tonnen Nutzlast. Auf Basis des 1,5-t-Frontlenkers bot man auch den 17-sitzigen Omnibus BO 611 an, wahlweise mit 43-PS-Dieselmotor oder 60-PS-Ottomotor.

Ende der fünfziger Jahre hatten sich Geschmack und Anspruch der Käufer gewandelt. Der bisherige Vorteil, durch eine breite Fahrzeug-Angebotspalette viele Bedürfnisse befriedigen zu können, kehrte sich zum Nachteil. Der Absatz der Lloyd-Werke und der Goliath-Werke stagnierte. Die hohen Verwal-

*Wichtig
für alle Branchen:*

**Der BORGWARD
1½ TO DIESEL
ist da!**

CARL F. W. BORGWARD G.M.B.H. BREMEN
Automobil- und Motoren-Werke

Werbung für den B 1250 von August 1950 ¹

tungskosten der einzelnen Borgwardfirmen, immense Entwicklungskosten für das Hubschrauberprojekt und eine Rückrufaktion für die ersten tausend Arabella-Pkw führten zu Zahlungsschwierigkeiten.

Dr. Borgward ersuchte den Bremer Senat um eine 10 Millionen DM-Bürgschaft für den 50 Millionen-DM-Kredit eines Bankkonsortiums, den er mit seinem Grundbesitz absicherte. Gerade war Borgward, neben Ludwig Ehrhardt das personifizierte bundesdeutsche Wirtschaftswunder, zum 70. Geburtstag das Große Bundesverdienstkreuz mit Stern verliehen worden, als die fi-

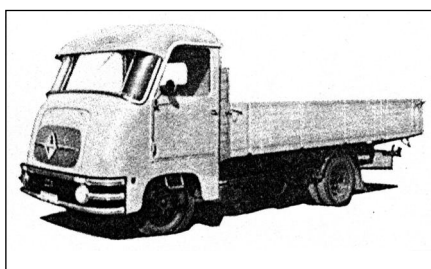
nanziellen Schwierigkeiten öffentliche Aufmerksamkeit erregten. Käufer und Zulieferer wurden verunsichert.

Ende 1960 musste Borgward den Bremer Senat, trotz erster Rationalisie-

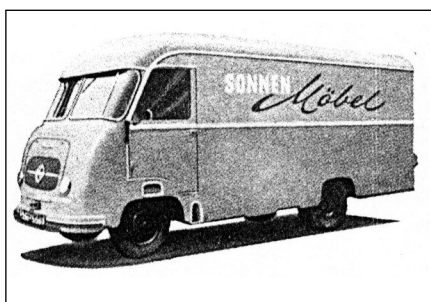
rungsmaßnahmen, erneut um einen Kredit, diesmal 30 Millionen DM bitten. Bevor die letzten 10 Millionen DM ausgezahlt werden konnten, setzte der Senat den Wirtschaftsprüfer Dr. Jo-



Spezielle Frontlenker-Sattelzugmaschine



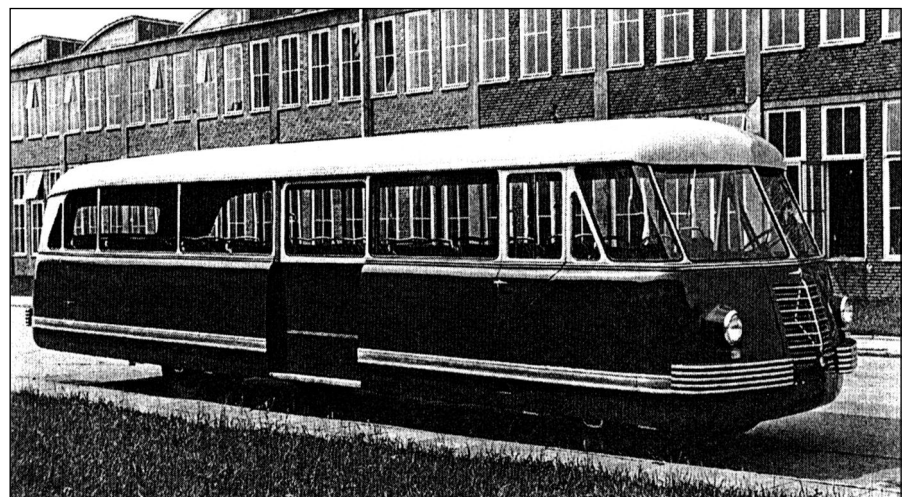
Frontlenker-Pritschenwagen 1955 ^{Kub}



Frontlenker-Kastenwagen 1955 ^{Kub}



Der berühmte B 4000-Sattelzug auf Schienen



Chassisloser Borgward-Stromlinienbus nach Prof. Henrich Focke 1951 ^{Kub}



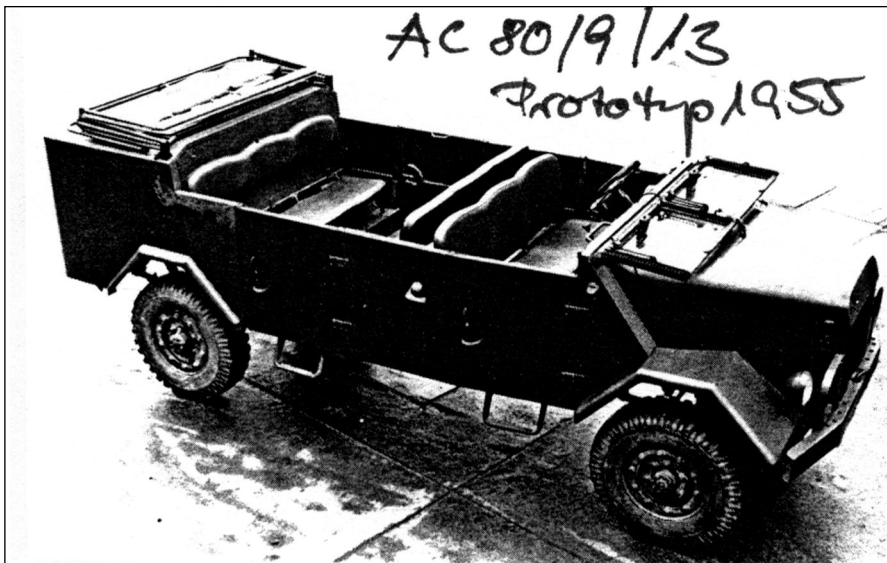
Borgward-Bus auf Fahrgestell O 4500 1954 ca ^{Kub}



Borgward-Frontlenker-Lkw Typ B 655 aus dem Jahr 1959 DQA



Borgward-Kübelwagen Typ B 2000 A/O (B 522 A/O)



Prototyp für die neue Bundeswehr 1955

hannes Semler, der vorher bei der Konkurrenzfirma BMW Aufsichtsratsvorsitzender war, als Sanierungsbeauftragten ein. Mit dem Bremer Wirtschaftssenator Eggers und dem Finanzsenator Noltig-Hauff kam er überein, dass Borgward nicht kreditwürdig sei, obwohl das gesamte Vermögen und die Vorräte an fertigen und halbfertigen Fahrzeugen die Kreditsumme bei weitem überstieg. Auch der Bund lehnte eine Finanzhilfe ab. Weitere Pressemitteilungen verstärkten den Eindruck einer drohenden Pleite. Um sein Werk zu retten, übertrug Borgward sein Familienunternehmen der Freien Hansestadt Bremen am 4. Februar 1961 und zog sich als geschlagener Mann ins Privatleben zurück. Borgward verstarb am 28. Juli 1963 nach längerer Krankheit.

Dr. Semler wurde am 10. Februar 1961 Aufsichtsratsvorsitzender der mit 50 Millionen DM aus dem Landeshaushalt neugegründeten Borgward-Werke AG. Mit einem unklaren Sanierungsauftrag begann statt der Fortführung des Betriebes ein ruinöser Ausverkauf. Die Schulden des Unternehmens stiegen 1961 weiter an und erforderten wiederum einen 50 Millionen Kredit, von dem lediglich 10 Millionen für Löhne und Gehälter bewilligt wurden. Verkaufsverhandlungen mit > Ford, Volvo, Saab, Chrysler und der texanischen Vang-Dettwiler-Gruppe scheiterten.

Am 28. Juli 1961 wurde ein Liquidationsvergleich über das Vermögen der Carl C. F. Borgward G.m.b.H., der Goliath-Werke GmbH und der Lloyd Motoren Werke G.m.b.H. beantragt. 12 600 Beschäftigte erhielten rechtzeitig zu den Betriebsferien die Kündigung.

Ein Rettungsversuch ehemaliger Borgwardkunden und Lieferanten, die gemeinsam mit verschiedenen Banken



Borgward-Lieferwagen 1955

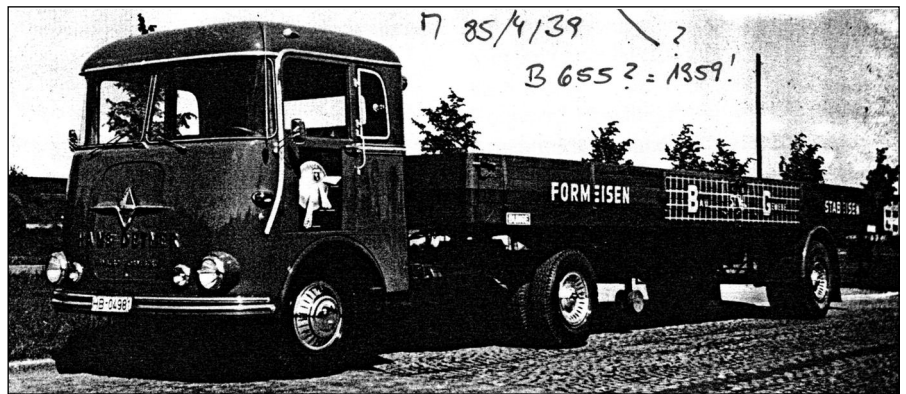
eine Borgward Automobil AG gründen wollten und 90 Millionen DM für das Werk Sebaldsbrück boten, wurde abgelehnt und am 11. September 1961 das Konkursverfahren eröffnet. Politisch schlug der Konkurs große Wellen, die Bremer CDU forderte einen parlamentarischen Untersuchungsausschuss, der von der Bremer Bürgerschaft abgelehnt wurde.

Siemens erwarb noch im September 1961 Teile des Lloyd-Werkes, Teile des Borgward-Werks in Sebaldsbrück kaufte die Rheinstahl Hanomag A.G. (> Hanomag, > Hanomag-Henschel, > Mercedes-Benz) im Dezember 1961.

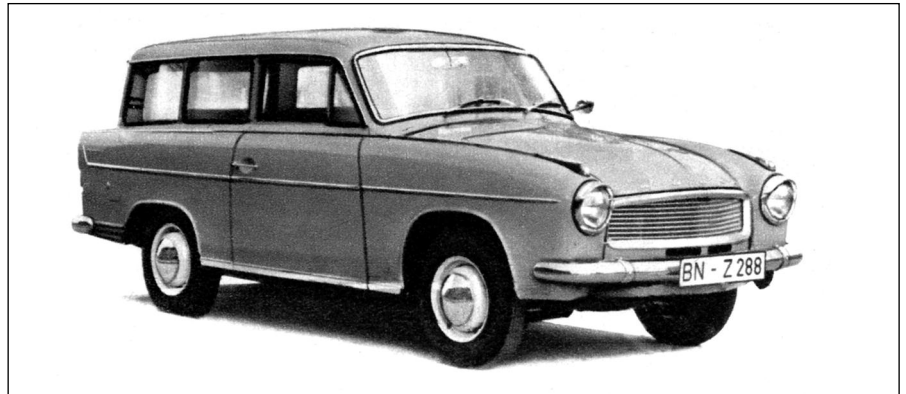
Am 28. Oktober 1961 übernahm > Büssing aus der Borgward-Konkursmasse das ehemalige Lastwagen-Zweigwerk in Osterholz-Scharmbeck und fertigte dort bis 1968 für die Bundeswehr noch 168 Exemplare des Borgward-Geländewagens (B 2000 A) in unveränderter Form.

Eine zeitlang entstanden noch Borgward-Pkw in Deutschland aus Vorratsteilen. Die zu Beginn des Skandals auf Halde stehenden Fahrzeuge waren längst verkauft worden. 1963 gingen die Produktionsanlagen aus Sebaldsbrück nach Mexiko (Impulsora Automotriz Mexicana S.A.), wo von 1966 bis 1970 noch Borgward-Pkw hergestellt wurden. Nach Argentinien versandte Spezialmaschinen im Millionenwert für eine neuerliche Aufnahme der Goliath-Produktion mussten nach Bremen zurückkehren und wurden verschrottet.

1969 war das Konkursverfahren abgeschlossen und, was wohl ziemlich selten ist, alle Gläubiger hatten ihr Geld bekommen.



Frontlenker Sattelzugmaschine Typ B 655 (?) von 1954



Hansa-1100-Kombi von 1959 ¹



Die Kombi-Version des Typs Isabella 1959 ¹



Alternativer Antrieb mit Gas 1957



Die Isabella als Pick-up



Die Borgward-Werbung 1960 ^{DQA}



Der 5,5-Tonner B 414 sollte ab 1960 das Borgwardprogramm erweitern