



Eigenwillig bis zum Schluß

**Borgwards Rückgrat
waren die
Nutzfahrzeuge (2)**

Borgward war in vieler Hinsicht eine Kapazität, was Spezialitäten betraf. Ein derartiges Konzept wurde auch seiner Unternehmensstruktur gerecht. Wenn man im Lkw-Bereich auch in den fünfziger Jahren noch nicht von Massenerstellung sprechen konnte, so galt doch schon das ökonomische Gesetz der großen Stückzahlen. Unter diesem Aspekt konnte Borgward mit dem Wettbewerb nicht immer mithalten. Spezialausführungen sind im Großserienbau eher hinderlich, weil unrationell. Hier kommt der sich in kleineren Serien bewegende Hersteller besser zum Zuge. Zugute kam dem Bremer Autofabrikanten seine Nei-

gung zur Findigkeit bis hin zur Pfiffigkeit. Wenn bei Spezialausführungen auch vielfach Aufbauten und Ausrüstungen von darauf spezialisierten Herstellern geliefert wurden, so steuerte Borgward doch hervorragende Ideen und die Grundmodelle bei, auf denen dann die Spezialfahrzeuge paßgenau basierten.

So kamen Feuerwehr-Fahrzeuge und Müllwagen zustande, Kranken- und Leichenwagen, Polizei-Mannschaftswagen und „grüne Minnas“, Möbel- und Getränkewagen, Abschlepp- und Kranfahrzeuge, Werkstattwagen und vielerlei Kommunalfahrzeuge. Besondere Spezialfahr-

zeuge waren die allradangetriebenen Melktankwagen. Diese voll geländegängigen Lkw waren mit Melkanlagen ausgerüstet und fuhren über die Marschwiesen zum Weidevieh. Die als Melker tätigen Fahrer steckten das Melkzeug an die Euter der weidenden Kühe, pumpten die Milch ab und transportierten sie zu den Milchzentralen. Im Winter fuhren die Melktankwagen bis vor die Stalltüren.

Nachdem schon 1954 die Eineinhalbtonner mit der „Alligatorhaube“ eine modernere, an den Hanomag L 28 erinnernde Note erhalten hatten, trat 1957 eine entscheidende Änderung mit den Frontlenkern ein.

◀ Heute fast vergessenes Borgward-Produkt: Goliath Express.

Dem Zeitgeschmack angepaßt: Borgward B 1500 mit Alligatorhaube.

Für glückliche Kühe: Melktankwagen auf Allrad-Borgward.

Kapitänspatent erforderlich: Borgward B 4000 mit Aero-Aufbau von Ludewig.

Der erste war der B 1500 F, dessen Dieselmotor dem Pkw Hansa 1800 entlehnt und dessen Vergasertriebwerk der Isabella-Motor war. Bei der schweren Mittelklasse entschied man sich erst 1959 für die Frontlenkerbauweise – im Vergleich zum Wettbewerb ziemlich spät. Die Haubenwagen hießen nun 522, 533, 544 und 555 (ehemals B 2500 bis 4500), die Frontlenker bekamen die Bezeichnungen 622 und 655. Der B 655 war der schwerste Lkw, den Borgward je gebaut hat. Er ging 1959 an den Start, hatte ein Gesamtgewicht von 9,25 t und eine Motorleistung von 110 PS. Das waren immerhin fast 12 PS pro Tonne. Der mit ihm gebildete Zug kam nach damaliger Vorschrift auf ein Gesamtgewicht von 18,5 t. Die dabei aufgebrachten knapp 6 PS pro Tonne waren in jener Zeit eine gängige Gewichtsleistung.

Der Bau von Omnibussen lief bei Borgward ohne besonderen Nachdruck nebenher. Freilich haben zahlreiche Omnibus-Hersteller und Karosiers Borgward-Fahrgestelle bezogen. Aber der eigene Omnibusbau war mehr oder weniger eine Gelegenheitsfertigung. In den Jahren von 1949 bis 1961 wurden auf den 2 t- bis 4 t-Fahrgestellen 1341 Omnibusse konfektioniert, im Durchschnitt rund 100 pro Jahr. Die Bauweise, Omnibusaufbauten auf Lkw-Fahrgestelle zu setzen, war allmählich aus der Mode gekommen. Ab 1959 brachte Borgward vom 1,5 t-Frontlenker eine Bus-Version, die sich ganz gut verkaufte. Aber in diesem Fertigungsbereich war der Eigenanteil relativ gering. Fast alle Omnibusse waren Bestellobjekte, wobei entweder die Wahl des Fahrgestell-Produzenten oder des Aufbauperstellers den Ausschlag gab.

1955 kaufte Borgward das Werksgelände des Anhänger-Herstellers Fritz Drettmann in Osterholz-Scharmbeck



◀ Heiliger Sankt Florian: Auch Feuerwehren bedienten sich gern in Bremen.

Pick up mit Besenkammer: Lloyd LT 500 von 1953.

Schienen-Bus: Auch die Sylter Inselbahn fuhr Borgward. Das letzte überlebende Exemplar vergammelt im Hannoverschen Straßenbahnmuseum.

vor den Toren Bremens (Kfz-Kennzeichen OHZ = „ohne Hemmung zugelassen“). Diesem Kauf lag eine wohlwollende Absicht zugrunde. Da das Werk in Bremen-Selbaldsbrück durch die Pkw-Produktion räumlich fast ausgefüllt war, wurde die Auslagerung eines Teils der Lkw-Produktion ohnehin akut, und die Lage bot sich an. Ein schon 20 Jahre vorher erlebter Boom weckte neue Ambitionen: „Militärfahrzeuge“ hieß das Zauberwort der Nutzfahrzeughersteller der fünfziger Jahre. Für sie mußten Fertigungsanlagen verfügbar sein. Da waren die Drettmann-Liegenschaften eine willkommene Akquisition. Und das Objekt, das hier gebaut werden sollte, reifte auch schnell heran: Der als leichter geländegängiger Lkw konzipierte B 2000 A (Allrad). Er trat bei einer Ausschreibung der Bundeswehr in Wettbewerb mit Hanomag und Opel, erhielt den Zuschlag und wurde ab 1956 an die Bundeswehr geliefert. Motorisiert mit dem 82 PS-Triebwerk des Pkw Hansa 2400 und karosiert als Neunsitzer mit Wetterverdeck, als geschlossener Aufbau oder als Pritsche wurde der Wagen bis 1961 in etwa 6.600 Exemplaren der Bundeswehr übergeben. Dort wurde er erst Anfang der siebziger Jahre ausgemustert. Eine geringe Anzahl dieses bewährten Typs ging auch an den Bundesgrenzschutz, an das Technische Hilfswerk und andere Off-road-Interessenten. Anfangs hatte das robuste Querfeldein-Fahrzeug noch ein nicht synchronisiertes Getriebe. Bei der Bundeswehr wurde es häufig als Fahrschulwagen eingesetzt, offenbar nach dem damaligen Grundsatz: Ein Fahrer ist erst dann ein richtiger Kraftfahrer, wenn er ein Klauengetriebe schalten kann. Nach dem Ende der Borgward-Unternehmen übernahm die Büssing AG die Anlagen in Osterholz-Scharmbeck und baute dort den B 2000 A in kleinen Lo-



sen weiter. Bis 1966 wurden noch 162 dieser Geländewagen an den Bundesgrenzschutz geliefert. Das Borgward-Firmenzeichen am Kühler war allerdings verschwunden.

So geizig wir mit dem Nennen von Namen sind – wo soll man anfangen, wo aufhören? –, so soll doch ein Name nicht unerwähnt bleiben: Karl-Ludwig Brandt, der Motorenkonstrukteur bei Borgward. Er hat die Motoren der Rennsportwagen RS 1500 konstruiert, hat den Isabella-Motor geschaffen, das TS-Triebwerk gebaut (Stimmen aus Fachkreisen: „... 50 PS aus 1,5 Liter Hubraum, ein Wahnsinn ... eine Moto-Cross-Maschine ... nach 10.000 km im Eimer ...“). Von Brandts Reißbrett stammen die ab 1957 optimierten Lkw-Dieselmotoren wie auch der des Pkw P100, der freilich „nur“ ein auf sechs Zylinder vergrößerter Isabella-Motor war. Brandt war einer der begabtesten Motorenkonstruktoren Deutschlands, die Bescheidenheit in Person, mied spektakuläre Auftritte und trat nach dem Ende des Borgward-Imperiums zur Hanomag über, von der ein Teil in Bremen-Sebaldsbrück Quartier bezog.

Die Produktion der Borgward-Werke (ohne Goliath und Lloyd) betrug von 1945 bis zum Zusammenbruch 1961:

Leichte Lastwagen	56.712
mittelschwere Lkw	36.824
4x4 Lkw für Bundeswehr etc.	6.758
Omnibusse	1.341
Insgesamt	101.635

Auf dem Nutzfahrzeugsektor flößt diese Zahl Respekt ein.

Auch nach der 1938 erfolgten Umwandlung des Unternehmens in die Einzelfirma Carl F. W. Borgward hatte die Goliath GmbH formal weiterbestanden. 1949 fing sie praktisch dort wieder an, wo sie 1939 aufgehört hatte. Der neue Dreirad-Lieferwagen GD 750 war eine verbesserte Neuauflage des Vorkriegsmodells FW 400. Der 400 cm³-Zweitakt-Motor leistete 14 PS und trieb die Hinterräder an. Das war ein bemerkenswerter Vorteil gegenüber dem maßgeblichen Konkurrenten, dem Tempo Hanseat, der bloß mit einem angetriebenen Vorderad aufwarten konnte. Dem GD 750

Ein weites Feld: Borgward-Produkte Isabella, Goliath Dreirad und „Alligator“ B 1500.



Carl F. W. Borgward, als es ihm noch besser ging.

folgte 1955 der „Goli“ mit verstärktem Motor und Ganzstahlkarosserie, der bis 1961 durchhielt. Bereits seit 1951 liefen die mehrfach überarbeiteten Vierradwagen: Der GV 800, der dann schließlich durch den Goliath-Express abgelöst wurde, der auch vier Räder hatte, von denen aber die Vorderräder angetrieben wurden. Die Nutzlasten pendelten zwischen 750 und 900 kg. Das letzte Modell und die Krönung des Programms war der 1957 vorgestellte Express 1100. Sein Motor war dem Pkw Hansa 1100 entliehen und leistete 40 PS. Er war als Kastenwagen, Kombiwagen, Kleinbus sowie mit Hoch- und Tiefpritsche zu haben. Goliath hatte seit 1949 insgesamt 54.583 Nutzfahrzeuge gebaut, davon 37.620 Dreirad- und 16.963 Vierradwagen. Unter den letzten waren 241 Kleinbusse.

Die Firma Lloyd wurde 1949 als Lloyd Maschinenfabrik GmbH gegründet. In der Tradition der mit Hansa-Lloyd verflochtenen Lloyd Dynamo AG sollte sie Elektromotoren und elektrisch angetriebene Fahrzeuge bauen. Das tat sie auch, aber nur kurze Zeit und mit bescheidenem Erfolg. Deshalb wurde das Unternehmen 1950 umfirmiert, nahm die Automobilherstellung auf und hat sich mit dem „Leukoplastbomber“ einen unvergessenen Namen gemacht. Daß Carl Borgward als „Ahnherr“ kleiner Lastfahrzeuge auch seine 1950 angelaufenen Kleinwagen

dem Gütertransport dienstbar machen würde, lag nahe. Die Personenwagen waren gekennzeichnet durch Typenziffern, die – aufgerundet – die Hubräume der Motoren in Kubikzentimetern angaben. So hatte der Lloyd 300 einen 10 PS-Motor mit einem Hubraum von 283 cm³, der Lloyd 400 einen 13 PS-Motor mit 386 cm³. Der Kleinlastwagen Lloyd LT 500 hat etwas gemogelt, denn sein Motor hatte auch nur 386 cm³ Hubraum und leistete auch nur 13 PS. Das stärkere Modell Lloyd LT 600 war wieder ehrlich. Denn Hubvolumen und Typenkennziffer stimmten überein. Der LT 500 und der LT 600 waren die Typen, die bis 1961 als Kasten-, Pritschenwagen oder Pickup geliefert wurden. Insgesamt rollten sie von 1952 bis 1961 mit 5.143 Einheiten von den Bändern. In den Statistiken gibt es zum Teil Abweichungen, da zahlreiche Modelle in Kombiversion als Pkw zugelassen wurden.

Vergleicht man die Produktionszahlen der Borgward-Gruppe in dem Zehnjahresintervall von 1951 bis 1960, dann zeigt sich, daß sich die Jahresproduktion der Pkw in den Stückzahlen vervierfacht hat. Die der Nutzfahrzeuge hat stagniert. 1951 wurden 21.489 Pkw gebaut, 1960 waren es 84.018. Die Vergleichszahlen bei den Nutzfahrzeugen lauten: 1951 = 13.983, 1960 = 13.521. Dabei ist die Jahresproduktion der bundesdeutschen Nutzfahrzeug-Industrie in den Vergleichsjahren auf das Zweieinhalbfache angestiegen. Es hat also im großen Maßstab ein positiver Trend geherrscht.

Oder eine andere Rechnung: In der Borgward-Gruppe wurden, berechnet auf die Gesamtstückzahlen einschließlich der Pkw, 1951 noch 39,4 % Nutzfahrzeuge, 1960 nur noch 13,9 % gebaut. Der Anteil am gesamten Produktionsvolumen ist demnach fast auf ein Drittel geschrumpft. Hier ist deutlich zu sehen, daß bei Borgward das Nutzfahrzeug-Geschäft vernachlässigt wurde. Das war schade. Denn einmal waren die Transporter und Lastwagen von Borgward in ihren Leistungs- und Gewichtsklassen durchaus wettbewerbsfähig, zum anderen waren sie profitabel. Böse Zungen behaupten: Das Geld, das Herr Borgward an den Nutzfahrzeugen verdient hat, habe er in Pkw-Experimenten verplempert.

Freilich, man kann nicht auf allen Hochzeiten tanzen. Das Pkw-Geschäft hat ohne Zweifel das gesamte techni-



Früher Frontlenker: Die Firma Jung aus Bremen baute diesen Möbelwagen auf B 2500-Basis.

sche, administrative und distributive Potential der Werke in Anspruch genommen. Und das Nutzfahrzeug-Geschäft ist, das wissen die Eingeweihten, ein Geschäft eigener Art. Ein guter Pkw-Händler ist beileibe noch kein guter Lkw-Händler, und ein guter Pkw-Verkäufer ist mit hoher Wahrscheinlichkeit ein miserabler Lkw-Verkäufer. Aber es ist dennoch zu bedauern, da die Nutzfahrzeug-Produktion einmal eine tragende Säule der Borgward-Unternehmen war. Bis 1953, auf der halben Zeitstrecke vom Kriegsende bis zum Exitus, waren beim Borgward-Werk die Stückzahlen der produzierten Nutzfahrzeuge größer als die der Personenwagen. Erst 1954, als die Isabella kam, haben die Pkw-Stückzahlen die der Nutzfahrzeuge überflügelt. Im nachhinein erscheint es unverständlich, wie ein Unternehmen eine derartige Position verspielen kann. Die Krise, die dann zur Katastrophe führte und auch den Nutzfahrzeugsektor in ihren Strudel riß, wurzelte im Pkw-Bereich.

Oft wird auch heute noch die Frage gestellt: Was war der eigentliche Grund des Desasters? Der Antwort vorweggenommen werden muß die Feststellung, daß nach Abschluß des Konkursverfahrens alle Gläubigerforderungen erfüllt waren. Es war keine Vermögenspleite, es war eine reine Liquiditätspleite. Dieses Fallissement

war ein bitterer Treppenwitz der Wirtschaftsgeschichte. Der Grund? Es gibt nicht einen Grund, sondern ein Syndrom von Gründen, „endogene und exogene“. Einer von ihnen war gewiß der, daß Borgwards Begabungen mehr im technischen als im wirtschaftlichen Bereich lagen. Noch im Höhepunkt der Krise, als 16.000 unverkaufte Autos auf Halde standen, witzelte Carl Borgward: „Wir haben nicht zu wenig Geld, wir haben zu viele Autos.“ Daß unverkaufte Autos ein kurzlebiges, konjunkturabhängiges, konkurrenzempfindliches und der Alterung ausgesetztes Wirtschaftsgut sind, das auch den Banken nur eine minimale Kreditsicherheit bietet, das hatte Borgward offensichtlich noch nicht begriffen.

Die Dreiteilung der Gruppe – Borgward, Goliath, Lloyd – erzeugte in der Aufbauphase sicher eine stimulierende Rivalität untereinander. Als der Wind des Wettbewerbs schärfer blies und rationelle Betriebsstrukturen geboten waren, wurde der Verbund mit drei Geschäftsleitungen, drei Konstruktionsbüros, drei Einkaufs- und drei Verkaufsabteilungen und einem teilweise noch differenzierten Händlernetz zum kostenverschlingenden Kompetenzschlingel. Der Ruf, der Borgward als „Bastler“ nachging, war insofern gerechtfertigt, als zeit- und stellenweise seine „Probiermethode“, mit der er technische Probleme zu lösen suchte, und dies auch von seinen Mitarbeitern verlangte, unrentable Kosten verursachte. Es gab fast nichts, was Borgward nicht probierte.

Zudem hatte Borgward die Neigung, möglichst viele Komponenten und Baugruppen in eigenen Häusern herzustellen. „Wir sind keine Montagebude, wir sind ein Herstellerwerk“, war sein Grundsatz. Daß in einer planmäßigen industriellen Arbeitsteilung ein enormes Rationalisierungspotential stecken kann, war ihm nicht bewußt. Jedenfalls nutzte er diese Möglichkeiten nur ungenügend. Sein Führungsstil grenzte zuweilen an Despotie. Zumindest nachträglich läßt sich sagen, was bei und nach der im Februar 1961 vollzogenen Umwandlung in die vom Bremer Staat getragene Aktiengesellschaft hätte getan werden müssen, aber nicht getan wurde.

■ Die Wahl des Dr. Johannes Semler zum Sanierungsexperten war ein gro-



Reizvolle Aufbauten – meist von der Firma Thiele in Bremen – als Sattelschlepper oder Sparkassenbus wurden auf Borgward-Fahrgestellen verwirklicht.



Hübsche Kleinbusse auf Borgward-Fahrgestellen baute besonders die Firma Ottenbacher im schwäbischen Biberach.



Unterwegs im Nahverkehr: Borgward B 622 als Sattelzug.



Isabellen im Schlepp: Borgward B 655 als Autotransporter.

ber Mißgriff. Semler hatte sich zwar bei der Sanierung von Henschel in Kassel und von BMW einen Namen gemacht. Aber die Borgward-Sanierung einem Wirtschaftsprüfer zu übertragen, der BMW, einem unmittelbaren Konkurrenten von Borgward, noch verpflichtet war, das war schon eine sehr grobe Fehlleistung. Schon in der Tatsache, daß Dr. Semler den Auftrag annahm, sahen Insider einen Verstoß gegen jede unternehmerische Correctness. Daß er wochenlang eine Suite in einem der nobelsten Bremer Hotels bewohnte, daß er in Carl Borgwards Chefzimmer einzog und dieses nach seinem Geschmack umbauen ließ, daß er zwei Sekretärinnen mitbrachte und beide mit je einem Goliath-Coupé als Dienstwagen ausstattete – das waren Stilübungen, über die man in Bremen die Nase rümpfte.

■ Der Einschuß des Landes Bremen in Höhe von 60 Millionen DM hätte zur Finanzierung neuer Projekte verwendet werden müssen. Die viertürige Isabella, nach der der Handel „schrie“, war auf dem Reißbrett fertig. Es fehlte nur das Geld zur Beschaffung der Preßwerkzeuge. Damals gab es noch keine Computer und keine NC-Maschinen. Ein Preßstempel mußte noch durch Übertragung vom Holzmodell über die Kopierfräse hergestellt werden, und das war teuer. Aber die fast sieben Jahre alte Isabella mit zwei Türen machte das Geschäft mit Behörden, mit der Polizei, mit dem Taxigewerbe etc. unmöglich. Borgward wettete: „Ihr wollt immer das verkaufen, was wir nicht haben; was wir haben, verkauft ihr nicht!“ Eine Projektfinanzierung wäre dringend nötig gewesen. Statt dessen wurden Verbindlichkeiten abgedeckt. Angesichts aussichtsreicher Projekte wären Gläubiger vielleicht zu einem Moratorium bereit gewesen – vielleicht.

■ In Aufsichtsrat und Vorstand der AG saßen, Pfründe witternd, überwiegend Verwaltungsbeamte, Parteipolitiker und Gewerkschaftsfunktionäre. Hier hätten exzellente Wirtschaftsfachleute hingehört. Als die Sanierungsaussichten schwanden, löste sich Mitte Juli 1961 der Aufsichtsrat stillschweigend auf. Die Ratten verließen das sinkende Schiff.

■ Der Lagerbestand der unverkauften Autos belief sich im Höchststand auf 16.000 Wagen. Der glücklos agierende Sanierer Dr. Semler verkündete

auf einer Pressekonferenz: „Der Preis der Isabella wird auf jeden Fall gehalten!“ Was tut ein Kaufmann, dessen Lagerbestände sich türmen? Er stößt ab zu Ausverkaufspreisen. Es kam ja in erster Linie darauf an, wieder flüssig zu werden. Nach dem Konkurs wurde die Isabella sowieso anstatt für 8.500,- DM für 5.500,- DM verkauft.

■ Es hätten sofort mindestens 6.000 Arbeitnehmer entlassen werden müssen. Die Borgward-Werke waren personell maßlos überbesetzt. Noch 1959 bauten sie mit 23.000 Beschäftigten 104.400 Autos. Das waren weniger als fünf Einheiten je Mitarbeiter im Jahr. Schon damals betrugen die entsprechenden Quoten bei Ford, Opel, VW und anderen Herstellern 10 bis 12 Wagen pro Jahr und einen Beschäftigten. Selbst das vergleichsweise kleine NSU-Werk kam im Jahr auf sieben Wagen pro Mitarbeiter. Die Borgward-Werke hatten mit weitem Abstand die höchsten Lohnkosten der bundesdeutschen Automobilindustrie. Aber im Aufsichtsrat und im Vorstand der Borgward AG saßen in großer Zahl die Figuren, die der Belegschaft jahrelang gepredigt hatte: „Kollegen, wir erhalten euch eure Arbeitsplätze!“ Sie konnten allen ökonomischen Zwängen zum Trotz jetzt nicht für Entlassungen plädieren. Angesichts der damals herrschenden Voll-, ja Überbeschäftigung wären einschneidende soziale Probleme kaum entstanden. Andere Bremer Industrien suchten händeringend Arbeitskräfte. Man hätte nur ein paar tausend Gastarbeiter weniger heranzuziehen brauchen. Zu jener Zeit kamen sie noch nicht hereingeflutet, sie mußten noch angeworben werden. Noch 1964 erhielt der einmillionste Gastarbeiter, ein portugiesischer Zimmermann, bei seiner Ankunft auf dem Bahnhof Köln-Deutz als Begrüßungsgeschenk ein Moped.

Das politische und wirtschaftliche Umfeld war in dieser Epoche für Borgward ungünstig. Gemessen an den Dimensionen des kleinsten Bundeslandes Bremen war der Industriegigant Borgward dem Bremer Senat unbehaglich. Zehn Prozent der Erwerbstätigen der Hansestadt waren unmittelbar von Borgward abhängig. Einschließlich der Familienangehörigen lebten etwa 70.000 Bremer von Borgward oder dessen Zulieferern. Borgward selber hatte des öfteren unter der Drohung von Entlassungen Steuerstundungen oder -erlasse erwirkt. Im Hinblick auf



Sah zu seiner Zeit alles andere als altbacken aus: Borgward B 611.

diese „Übermacht“ hatte der Bremer Senat kein allzu reges Interesse an der Erhaltung des Borgward-Komplexes in seiner Gesamtheit. Als Borgward im Januar 1961 bei den schicksalhaften Verhandlungen mit dem Bremer Senat wieder drohte, Arbeitskräfte zu entlassen, entgegneten die Senatsrepräsentanten: „Wie bitte? Arbeitskräfte? Her damit! AG Weser, Atlaswerke, Klöckner u. a. brauchen sie dringend!“ Daß andere Zeichen der Zeit deutlich geworden waren, hatte Carl Borgward offensichtlich nicht erkannt.



Er sollte die Hauber ablösen: Prototyp B 141, ein 1960 entwickelter Rundhauber der 5,5-Tonnen-Klasse. Der Wagen ist heute im Besitz eines Sammlers. Bilder: Archive Michels, Krzoska, Thomass

1961 war ein Wahljahr. In Bremen regierte die SPD, in Bonn die CDU/CSU. Es soll damit nicht gesagt sein, daß man in Bonn schadenfroh eine folgenschwere Pleite in Bremen ablaufen sehen wollte. Als aber der Ruf nach staatlicher Hilfe laut wurde, konnte Bundeswirtschaftsminister Professor Ludwig Erhard als Repräsentant der Marktwirtschaft fast im gleichen Augenblick, in dem das Volkswagenwerk privatisiert wurde, nicht mit Staatsmitteln die Borgward-Werke stützen. Ab März 1961 wurden 60 % der VW-Aktien zum Kurswert von 2,5 Milliarden DM als Volksaktien ausgegeben. Sollte mit einem Teil der Aktienerlöse Borgward saniert werden? Undenkbar!

Das Borgward-Drama muß zuweilen noch heute als Diskussionsthema gehalten. Als Quintessenz ergibt sich ziemlich eindeutig: Den Karren, den der Bremer Senat nachher restlos in den Morast geschoben hat, den hatte Borgward schon mit zwei Rädern festgefahren. Die Ansichten über Carl F. W. Borgward liegen häufig noch im Widerstreit: „Von der Parteien Gunst und Haß verwirrt schwankt sein Charakterbild in der Geschichte“ (Schiller, Prolog zu ‚Wallensteins Lager‘). Borgward hat das Schicksal, das ihn getroffen hat, sicher nicht verdient. Er hat aber auch nicht das Notwendige getan, es abzuwenden. Er starb im Juli 1963 als 73jähriger, gebrochener Mann.

Heinz Thomass

ENDE