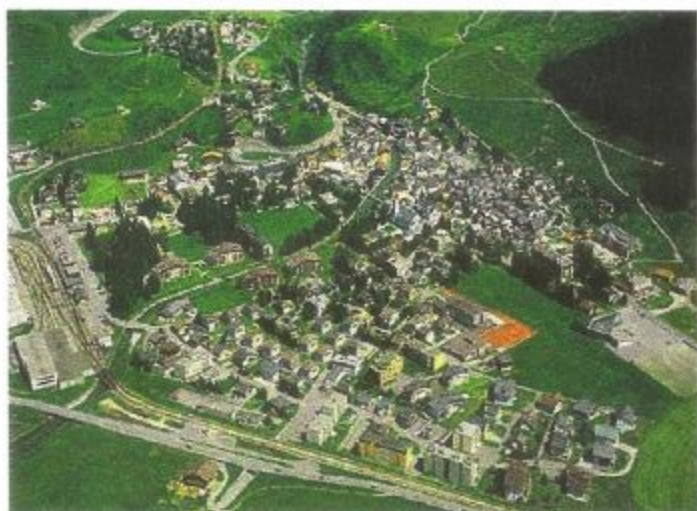




**Interessengemeinschaft  
Schweiz**



**Clubzeitung Heft 34, August 2001  
und Programmheft  
zum  
12. Internationalen Treffen der  
BORGWARD-IG Schweiz**

**Präsident:**

Rolf Bischof, Hinterer Engelstein 11  
8344 Bäretswil  
E-Mail: praesidium.borgward-ig@uudial.ch

Tel. P 01/ 939 25 21  
Tel. G 01/ 947 85 44  
Handy 079/660 50 16  
Fax P 01/ 939 25 21

**Vizepräsident:**

Manfred Grubenmann, Zürichstrasse 45a  
8134 Adliswil  
E-Mail: vizepraesidium.borgward-ig@uudial.ch

Tel. P 01/ 710 15 55  
Tel.G 01/ 288 39 29  
Handy 079/207 71 83  
Fax.P 01/ 710 16 40

**Aktuarin:**

Nicole Emonet, Rennweg 12c  
8484 Theilingen  
E-Mail: sekretariat.borgward-ig@uudial.ch

Tel. P 052/ 384 22 81

**Finanzen:**

Gaby Bischof, Hinterer Engelstein 11  
8344 Bäretswil  
E-Mail: kasse.borgward-ig@uudial.ch

Tel. P 01/ 939 25 21  
Fax P 01/ 939 25 21  
Tel. G 01/ 939 90 54

**Vereinskonto:**

Bank CIAL, Marktplatz 11-13, 4001 Basel

Konto Nr. 35119.1

**Redaktion Clubzeitung:**

Ulrich Bühlmann, Ifangstrasse 35  
8604 Volketswil  
E-Mail: redaktion.borgward-ig@uudial.ch

Tel. P 01/945 34 30  
Tel. G 056/418 50 60  
Handy 079/437 13 80  
Fax P 01/945 34 22

**Revisor:**

Christoph Gasser, Gemmertshausen 7  
8590 Romanshorn

Tel. P 071/463 33 44  
Fax P 071/463 33 47

**Delegierter zum SDHM:**

Silvio Missio, Mühletalstrasse 331  
8200 Schaffhausen  
E-Mail: garage.missio@swissworld.com

Tel. P 052/643 56 80  
Tel. G 052/643 57 00

**Fotoalbum:**

Paul Bahr, Affolterstrasse 10  
4708 Luterbach

Tel. P 032/682 15 08

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Liebe BORGWARD-Freunde
- 5 Lastwagen aus Bremen
- 9 Programm 12. Internationales Treffen in Andernatt
- 12 Autos der Lüfte, Hubschrauberbau bei Borgward
- 19 1. Frühsommerausfahrt der BORGWARD IG Schweiz
- 22 Mutationen
- 23 Preisliste Clubboutique

## Liebe BORGWARD-Freunde

„Allegra“ hat es in Tarasp/Vulpera, „Bienvenue“ im Elsass geheißen und hier heisst es ganz einfach „Grüezi mitenand“ und so möchten der Verkehrsverein Andernatt und die Borgward IG Schweiz Sie ganz herzlich hier im wunderschönen Urserental willkommen heissen. In diesem Heft finden Sie auf Seite 9, 10 und 11 auch unser Detailprogramm zu dem diesjährigen Treffen. Besonders viel Vergnügen und eine gute Fahrt möchte ich den ganz "Harten" wünschen die mit unserem Ehrenpräsidenten die Dreipässefahrt mitmachen. Ein weiterer Höhepunkt dieses Treffens wird bestimmt die Aussicht auf den wunderschönen Rhonegletscher in Belvédère und der Blick vom Furkapass ins Ursenertal. Dass der gemütliche Teil auch nicht zu kurz kommt, dafür hat Manfred wie immer vorgesorgt!

Die Tradition des Vorwortes wie es von Michel Bosson, Peter Müller und Ulrich Bühlmann immer gehalten wurde, behalten wir natürlich bei. Was wäre unserer Clubzeitung ohne das Vorwort mit welchem der Vorstand auch die Möglichkeit hat, einmal vielleicht seinen Gefühlen Ausdruck zu geben oder auch sonst einige Worte an Sie, liebe Leser, zu richten.

So zum Beispiel auch ein Dankeschön an die Teilnehmer der Frühsommerausfahrt die trotz misslichen Wetterverhältnissen den Weg unter die Räder genommen haben um Freunde zu treffen.

Ein Dankeschön auch an Gaby Bischof, die mit einem Bericht Ihre Eindrücke dieses leider verregneten Tages hier weitergegeben hat.



Eine weitere Neuerung betrifft ein Kommunikationsmittel, welches zu Carl F.W. Borgwards Zeiten nicht existierte: Unsere E-Mail Namensgebung haben wir mit Hilfe von Michel Bosson überarbeitet und einer neutraleren Form angepasst. Auf Seite 2 können Sie die neuen namensneutralen Adressen nachschlagen. Sie werden automatisch zum entsprechenden Empfänger umgeleitet.

Wussten Sie eigentlich, wie gross die Fabrikation und wie wichtig für die Wirtschaft und Industrie der Borgward-Lastwagenbau war oder dass Borgward auch in die Lüfte ging ? Unser Redaktor hat zwei gute Berichte darüber in diesem Heft abgedruckt. Sie stammen von Ulrich Kubisch und wurden im Oktober 1984 und Januar 1985 publiziert, einer Zeit also, als unsere Interessengemeinschaft noch nicht einmal gegründet war!

Doch zurück zu unserem Treffen, die Talschaft Ursem ist bekannt für ihre Gastfreundschaft. Begonnen hat alles vor gut achthundert Jahren: Mit dem waghalsigen Bau der Teufelsbrücke in der wilden Schöllenschlucht ermöglichten die Ursner die kürzeste Verbindung vom süddeutschen Raum nach Oberitalien. Schnell wussten die geschäftstüchtigen Einheimischen den zunehmenden Passverkehr über den Gotthard für sich zu nutzen. Sie schlossen sich zu einer Säumergenossenschaft zusammen. Allein ihr war es gestattet, die fremden Güter in ihrem Herrschaftsgebiet zu transportieren.

Heute werden die Transitgüter entweder auf der Bahn oder auf der Autobahn durch den Gotthardtunnel befördert. Um so mehr laden die drei Dörfer Andermatt, Hospental und Realp zum gemütlichen Verweilen ein. Wir hoffen, dass es Ihnen so ergeht wie einst Johann Wolfgang Goethe, der 1779 auf seiner zweiten von drei Reisen ins Ursematal festhielt: "Mir ist's unter allen Gegenden, die ich kenne, die liebste und interessanteste".

Andermatt zählt heute rund 1300 Einwohner. Es liegt am Zusammentreffen der Gotthard- und der Oberalproute 1444 m. ü. M.

Ihnen lieber Leser, wünsche ich hier in Andermatt oder wo auch immer Sie zum Lesen der Clubzeitung 34 kommen, viel Spass und allzeit gute Fahrt!



Wenige Borgward-Nutzfahrzeuge, deren Herstellung mit dem Bremer Produktionsstop im Jahre 1961 zu Ende ging, haben überlebt. Aus einem einfachen Grund: Sie wurden so lange gefahren, bis sie endgültig verschlissen waren. Was heute noch vorhanden ist, hat Liebhaberwert.

## **Lastwagen aus Bremen**

Die Meldungen der Luftschutzwarnung im Jahre 1944 wiederholten sich immer und immer wieder: „Schwere Bombengeschwader über der Nordsee im Anflug...“ lauteten sie. Mit Präzision entluden die alliierten Bomberverbände ihre verhängnisvolle Fracht über der Hansestadt Bremen. Borgwards Werke in Sebaldsbrück waren im Frühjahr 1945 nur noch ein Trümmerfeld. 8000 Mitarbeiter hatte die Fabrik 1939 beschäftigt; bei Kriegsende konnte man kaum 400 mit Arbeit versorgen.

Mit dem Lastwagenbau fing es in Bremen wieder an. Lagerbestände aus der Kriegszeit, die noch verblieben waren, ermöglichten den Bau des Borgward-Lkw B3000. Und 1947 zählte die Belegschaft wieder 1800 Mann.

Lastwagen waren beim Wiederaufbau Deutschlands ausserordentlich wichtig. Denn alles, was in diese Kategorie gehörte, war durch Kriegseinwirkungen zerstört worden oder an den Fronten geblieben. Und als die Bestände in Sebaldsbrück aufgebraucht waren, verschaffte sich Werksdirektor Schindelhauer bei den Besatzungsmächten die Genehmigung der Neufertigung der benötigten Teile in Bremen-Neustadt.





Das Aussenwerk Ottersberg baute dann wieder Motoren für den Dreitonner B 3000 S, das im Krieg eingerichtete Werk Delmenhorst produzierte Vorder- und Hinterachsen.

Am 20. Juni 1948, Tag der deutschen Währungsreform, verliess der 2700. Borgward-Lastwagen das Werk. Ein zusätzliches Model war inzwischen entstanden, der Typ B 1000. Diesen Eintonner trieb ein 33-PS-Ottomotor, und selbstverständlich gab man sich mit Seilzugbremsen zufrieden, die erst beim drauffolgenden B 1250 gegen hydraulische Bremsen ersetzt wurden.

Hervorragend eigneten sich die Borgward-Nutzfahrzeuge für den städtischen Gütertransport im Nahverkehr. Die Nachfrage nahm stetig zu, und am 5. August 1949 konnte man den 10000. Nachkriegs-Lastwagen feiern, einen Diesel-Kipplader der Baureihe B 3000.

Bei aller Wertschätzung, der sich die Bremer Lastwagen erfreuten, gerieten die jedoch in den Schatten der Personenwagenfertigung. Um so treuer waren die traditionellen Borgward-Lkw-Abnehmer, denen man einen 1.5-Tonner in Gestalt des B 1500 anbieten konnte. Er kostete als



Grundmodell 7680 Mark und war im Unterhalt nicht teurer als ein Personenwagen. Wahlweise stattete man den B 1500 mit einem 1,8-Liter-Vergaser- oder einem gleichgrossen Dieselmotor aus, wie er auch im Hansa 1800

Verwendung fand. Der Frachtkilometer kostete beim Dieselmotor damals 35 Pfennig.

Mit der Einführung der Lenkradschaltung setzte dieser Anderthalbtonner seine Entwicklung zu einem Nutzfahrzeug mit den Fahreigenschaften eines Pkw fort. Ab 1954 hiess dieser Wagen offiziell B 511, und ein vollsynchronisiertes Getriebe machte das Schalten bei diesem Wagen zum Vergnügen.

Auf dem Fahrgestell des B 511 und des B 1250 wurden zahlreiche Reisebus-Karosserien montiert. In der Regel besorgten die Firmen Pollman in Bremen oder Ludewig in Essen die Ausführung. Zweckmässig und in den Abmessungen kompakt waren diese kleinen Busse. Im Fahrerhaus gab es noch keinen Fahrtenschreiber, und Kopfstützen konnte man damals ebenso wenig. Ausstellbare Frontscheiben ersetzten die Klimaanlage.

Eine selbsttragende, nur durch Gitterrohr zusammengehaltene Buskarosse konzipierte der Pionier des Hubschrauberbaus Professor Focke für Borgward. Das sparte unerhört viel Gewicht. Fockes Bus-Prototyp in Leichtbauweise entstand auf Basis eines grossen B 4000, der im September 1950 den 3,5-Tonner ablöste. Diesen Sechszylinder gab es bis 1960, zunächst mit 4962, ab 1957 mit 4997 cm<sup>3</sup> Hubraum. Ab November 1956 lieferte man den B 4000 auch als Frontlenker aus, was vielen Sonderaufbauten zugute kam.

Dieser Viertonner eroberte im wahrsten Sinne des Wortes die Welt. Afrikanische Staaten zählten zu den Hauptabnehmern dieses Lkw. Es gibt kaum eine Stadt zwischen Tunis und Kapstadt, wo nicht ein Borg-



ward-Service-Schild mit dem bekannten Rhombus zu sehen war. Tagtäglich konnte man im Bremer Überseehafen beobachten, wie die Lastwagen und Kisten mit Ersatzteilen

verladen wurden, um in alle Welt zu gehen. Um die Nachfrage in der Dritten Welt entsprechen zu können, wurden 1954 Zweigwerke in Südamerika und Asien gegründet.

Die Borgward Argentina in Buenos Aires lieferte zunächst Motorenteile für den argentinischen Rastrojero, einem Pick-up nach US-Baumuster. 50 Prozent der Anteile an diesem Werk gehörten Borgward. Das Werk in Indonesien montierte Nutzfahrzeuge für den asiatischen Raum, aber auch die Isabella.



Den schwersten Borgward der Nachkriegszeit stellte der B 4500 dar, produziert von 1953 bis 1961. In seiner Allradversion beherrschte dieses Fahrzeug jedes Gelände. Die Bundeswehr verstand Borgward schon mit den B 2000 A für sein Programm zu interessieren, ein Fahrzeug, das ursprünglich den 2,4-Liter-Sechszylinder der Nobellimousine Borgward Hansa 2400 hatte. Ab 1960 kam dann der Motor der 2,3-Liter-Borgward P 100 zum Einbau. Man sah dieses Auto oft als Bundeswehr-Fahrschulwagen auf den Strassen und mit geschlossenem Aufbau fuhr in das Technische Hilfswerk. Büssing baute noch 162 Exemplare des B 2000 A für den Grenzschutz, nachdem Borgward die Tore schliessen musste. Globetrotter aller Fakultäten schätzen diesen Wagen noch heute als Power Train für die Sahara . . .



Dass ein Nutzfahrzeug auch ausgesprochen gut aussehen kann, demonstrierten die Borgward-Werke mit ihrem 1,5-Tonner als Frontlenker, der seine Premiere 1957 auf der Frankfurter Automobilausstellung hatte. Auch als Kleinbus lief dieser Wagen (17 Sitzplätze), als elektrohydraulischer Dreiseiten-

kipper oder als Gefangenentransporter der Polizei. Ab 1959 wurde dieser B 1500 F als B 611 geführt.

Mit zwei weiteren Frontlenkern überraschte Borgward sein Publikum 1959. Das waren der B 622 (2,33 Tonnen) und der B 655 (5,5 Tonnen). Das Fahrerhaus war bei den beiden Modellen identisch, die Aufbauten entstanden im Zweigwerk Osterholz. Elf Grundtypen gab es zum Schluss im Borgward-Nutzfahrzeugprogramm, variabel für jeden Einsatzzweck. Die Bremer boten ein leistungsfähiges und gebrauchstüchtiges Spektrum an, das jedem Vergleich mit der Konkurrenz standhielt.

Seltsamerweise baute Borgward zu keiner Zeit reine Zugmaschinen, keine Traktoren, abgesehen von drei Prototypen, die 1955 entstanden, aber niemals Serienreife erlangten.



## **12. Internationales BORGWARD-Treffen in Andermatt**

### **Programm von Donnerstag den 16. August 2001**

- ab 19:00 Eintreffen der Teilnehmer welche am Freitag an der Drei-Pässefahrt teilnehmen, wir treffen uns in der Barry-Bar des Kronenhotels

### **Programm von Freitag den 17. August 2001**

- 09:00 Abfahrt zur Drei-Pässefahrt, die erste Etappe führt uns über den Oberalp Pass nach Sedrun.
- 10:00 Wir besuchen das Besucherzentrum der AlpTransit in Sedrun sowie die Baustelle der NEAT im Inneren des Berges Tgom
- 11:30 Weiterfahrt nach Disentis und zur Passhöhe des Lukmanierpasses, Mittagessen auf der Passhöhe
- ca. 13:45 Wir fahren weiter in Richtung Süden nach Biasca. In Biasca beginnen wir wieder den Aufstieg zum Gotthard, benutzen hierfür die Kantonsstrasse nach Airolo. In Airolo machen wir nochmals einen kleinen Halt, bevor wir den Aufstieg zum Gotthardpass über die gepflasterte Tremola unter die Räder nehmen. Eine kurze Rast auf der Gotthard Passhöhe und wir begeben uns auf die letzte Etappe des Tages nach Andermatt zu unseren Unterkünften. Wir begrüßen die restlichen Teilnehmer des 12. Internationalen BORGWARD-Treffens an der Barry-Bar des Kronenhotels.
- ab 17:00 Teilnehmer welche am Freitag anreisen, treffen sich zum gemütlichen Benzingespräch an frischer Alpenluft in der Barry-Bar des Kronenhotels
- ca. 19:00 Fakultatives Nachtessen im Kronenhotel

## 12. Internationales BORGWARD-Treffen in Andermatt

### Programm von Samstag den 18. August 2001

- 08:30 Erstellen des Fahrzeugparks beim Zirkuszelt hinter dem Büro des Verkehrsvereins
- 10:00 Wir begeben uns zu Fuss zum Talmuseum mit Führung und anschliessendem Apéro
- 12.30 Lunch bei den Fahrzeugen, je nach Wetter beim oder im Zirkuszelt
- 14.00 Abfahrt zum Rohnegletscher. Wir fahren über den Furkapass und bewältigen ca. 1000 Höhenmeter
- Km: 0,0 Abfahrt Richtung Furka (Hauptstrasse, Transit)
- Km: 2,9 rechts Richtung Furkapass
- Km: 5,2 am Restaurant Zum Dörfli vorbei fahren
- Km: 8,2 Ortschild **Realp**
- Km: 20,0 Furka Passhöhe (2436 m ü M)
- Km: 23,6 Hotel Belvédère beim Rohnegletscher, wir stellen unsere Fahrzeuge auf den freien Parkplätzen auf
- Nach der Besichtigung des Rhonegletscher freie Rückfahrt nach Andermatt auf der gleichen Strecke mit einer Ausnahme:  
Beim Kreisel Gotthard/Hospental den Kreisel „09:00 Uhr“ verlassen und nach wenigen Metern nach links abbiegen und dem Schild Hospental folgen. Ihr fahrt durch das historische Dörfchen und kommt dann wieder auf die Hauptstrasse in Richtung Andermatt.
- Hinweis: Fahrt Eure Geschwindigkeit, vermeidet die Überhitzung und gebt Euren Bremsen acht! Fahrt im selben Gang runter wie Ihr hochgefahren seid!**
- ca. 17.00 zurück von der Ausfahrt, parkieren bei Ihrer Unterkunft
- 19.15 Türöffnung zum Abendanlass im Saal des Kronenhotels, Open-End



## 12. Internationales BORGWARD-Treffen in Andermatt

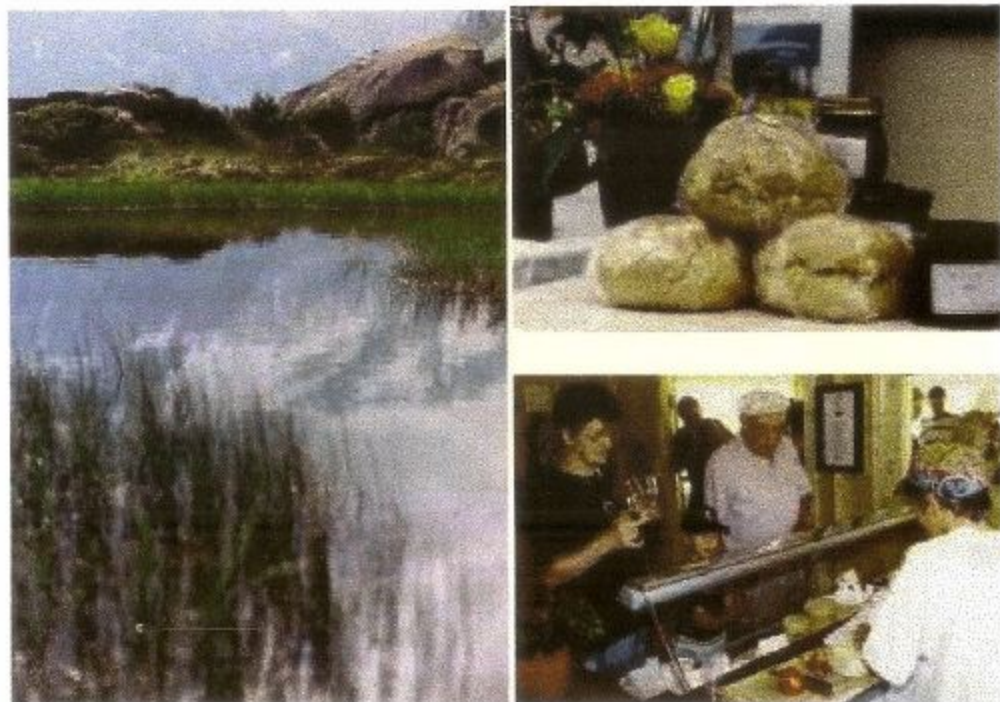
### Programm von Sonntag den 19. August 2001

09.00 Besammlung bei den Fahrzeugen vor dem Kronenhotel, Teilnehmer welche den Heimweg direkt antreten wollen werden herzlich verabschiedet.

Wir unternehmen eine Ausfahrt zur Göscheneralp. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 20 km. Auf der Göscheneralp erwartet uns nochmals eine herrliche Landschaft und ein Gartenrestaurant. In einem kleinen Laden können Sie Käse, Marmelade und andere Köstlichkeiten von der Umgebung kaufen.

12:00 Ende der Veranstaltung und Verabschiedung

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr am 13. Internationalen Treffen, voraussichtlich im Berner Mittelland



## Autos der Lüfte Hubschrauberbau bei Borgward

Am 18. August 1955 zog der Hurrikan „Diana“ über die Nordoststaaten der USA, mit 24 Stunden Regen im Gefolge. Die Flüsse schwollen zu reissenden Strömen an, die Häuser, Fabriken, Brücken, Autos forttrissen. In den Staaten Massachusetts, Connecticut, New York, Pennsylvania wurden 200 Menschen in den Strudel gezogen. Aber über 2000 Menschen wurden allein von Hubschraubern gerettet, von allen, die gerade in diesen Gebieten bei der Luftwaffe, auf Erprobungsplätzen oder gar noch unfertig in ihren Produktionsstätten standen.

Hubschrauber — nützend, helfend, unentbehrlich. Carl F.W. Borgward, war beeindruckt von den Pressemeldungen. Ohnehin hatte er stets ein Faible für die Luftfahrt und pflegte grundsätzlich Kontakte zu den Flugzeugbauern. So besuchte ihn 1953 der Konstrukteur Professor Kurt Tank und besprach im Sebaldsbrücker Werk die Möglichkeit eines zukünftigen deutschen Flugzeugbaus.

Bei einem weiteren Werksempfang, im April 1953, überreichte Carl F. W. Borgward ein Erinnerungsgeschenk an den Iren James Fitzmaurice.



Dieser weilte als Ehrengast des Bremer Senats in der Hansestadt. 1928 hatte Fitzmaurice, zusammen mit seinen deutschen Fliegerkollegen Köhl und von Hühnefeld, den ersten Ost-West-Flug über den Atlantik gewagt und bestanden. Das

Flugzeug stammte aus deutscher Produktion.

Von nachhaltiger Wirkung war sicherlich Borgwards Treffen mit Professor Heinrich Focke, einem Pionier des Helikopterbaus, im Jahre 1955.

Schon 1934 begann Focke in Bremen, zunächst bei seiner Firma Focke-Wulf und dann fortgesetzt im Hubschrauber-Spezialwerk Focke-



Achgelis, mit intensiven Hubschrauber-Versuchen und theoretischen Ermittlungen, die aus heutiger Sicht als Beginn der neuzeitlichen Helikopter-Entwicklung angesehen werden müssen.

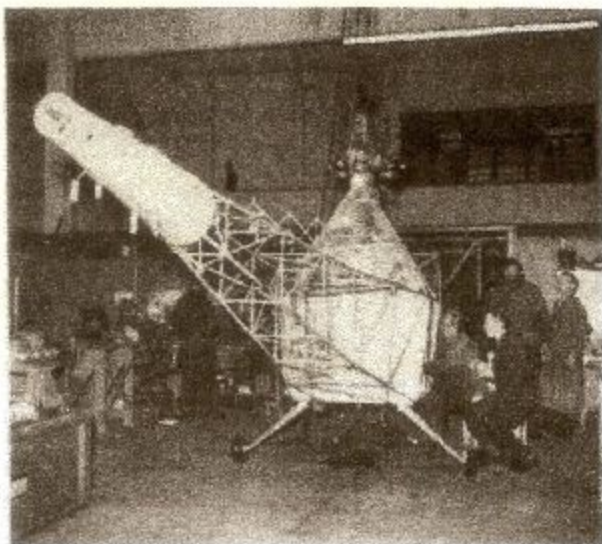
In zäher Forschungsarbeit löste Focke vor allem das Problem, auch bei Motorausfall einen Drehflügelflieger sicher zur Erde zu bringen. Durch automatische Blattwinkelumstellung der Rotoren bei einem Nachlassen oder Versagen des Antriebs vermochten Fockes Hubschrauber erstmals sicher Notzulanden.

Zum Markstein der Entwicklung wurde der erfolgreiche Flug „des ersten voll steuerbaren, gebrauchsfähigen Hubschraubers der Welt“ am 26. Juni 1936. Am Steuerknüppel sass Testpilot Ewald Rohlf's. Ein Jahr später stellte der Diplom-Ingenieur mit demselben Hubschrauber FW 61 neue Weltrekorde über Flugdauer, Entfernung, Geschwindigkeit und Höhe (2439 m) auf. Richtig in Szene setzte aber die Fliegerin Hanna Reitsch den Focke-Wulf-Hubschrauber. Aus Anlass einer Kolonialausstellung unternahm sie 1938 in der geschlossenen Berliner Deutschland-Halle einen sensationellen Demonstrationsflug. Pressebilder von dieser Veranstaltung gingen rund um den Globus und stellten die Leistungsfähigkeit der deutschen Flugzeugbauer deutlich unter Beweis.

Nach Kriegsende suchten viele Flugkonstrukteure Zuflucht im Ausland. Professor Focke gelangte über Frankreich und die Niederlande nach Südamerika. In Sao Paulo entwickelte er im Auftrag des brasilianischen Luftfahrtministeriums einen leichten, zweisitzigen Hubschrauber mit der Typenbezeichnung „Bejaflor“ - zu deutsch: Kolibri. Diese Konstruktion ging schliesslich auch in Serie.

1954 kehrte Focke zurück. An der Technischen Hochschule in Stuttgart hielt er in den Wintersemestern 1954/55 und 1955/56 Vorlesungen über Flugzeugbau.

Inzwischen hatten die Alliierten das Verbot des Flugzeugbaus aufgehoben.



ben, und auch die Deutsche Lufthansa versah wieder einen planmässigen Streckendienst im internationalen Luftverkehr. In der Verkehrsfliegerschule auf dem Bremer Flughafengelände wurde seit Kriegsende Pilotennachwuchs ausgebildet.

Es war Borgwards technischer Direktor Wilhelm Gieschen, der den Flugzeugkonstrukteur mit dem Automobilindustriellen zusammenbrachte. Gieschen hatte Professor Focke auf einem Heimflug von Brasilien nach Europa kennen gelernt und berichtete dem Boss über die interessante Begegnung. Dieser bat um ein Gespräch. Nicht ohne Skepsis traf Focke einundzwanzig Jahre nach dem triumphalen Weltrekordflug seiner FW 61 in Bremen ein; denn wie sollte man bloss einen Isabella-Fabrikanten überzeugen, sich fortan auch dem Drehflügler anzunehmen?!

Fockes Anreise erfolgte — natürlich— per Hubschrauber. Nach einer Ehrenrunde über das Werksgelände setzte die amerikanische Maschine direkt neben dem Direktions— und Verwaltungsgebäude auf. Die präzise Landung verfehlte nicht die Wirkung auf den Hausherrn. Zu-



sammen mit Wilhelm Gieschen und dem Rennfahrer Hans Hugo Hartmann empfing Carl F.W. Borgward den Gast, der von Jugend an vom Ikarus-Traum besessen war und schon als Achtzehnjähriger erste Gleitversuche am Osterdeich in Bremen unternahm.

Georg Schmidt, langjähriger Fotograf bei Borgward, hat das Treffen als eine ungezwungene Diskussionsrunde in Erinnerung, bei der im Hin und Her des Gesprächs plötzlich die Idee gebo-

ren wurde, die Nützlichkeit eines Helikopters praktisch zu erproben — in Form einer Wettfahrt: PKW gegen Hubschrauber. Es ging um eine Flasche Sekt.



Als Ziel einigten sich Professor Focke und Carl F.W. Borgward auf das Nobel Hotel „Vier Jahreszeiten“, an Hamburgs Binnenalster gelegen. Während Rennfahrer Hartmann sogleich mit Bleifuss auf dem Gaspedal seiner Isabella TS über die Autobahn brauste und Direktor Gieschen hinter dem Lenkrad seines luxuriösen Hansa 2400 Kurs auf die Elbestadt nahm, stieg Borgward bei Professor Focke in die Maschine. Schon nach zwanzig Minuten kreisten sie über den Mietskasernen und Fabrikhöfen Altonas, wo Carl Borgward 1890 als Sohn eines Kohlenhändlers zur Welt gekommen war und seine Jugendzeit verbracht hatte. Als Focke schliesslich auf einer Rasenfläche der Hamburger Gartenausstellung „Planten und Bloomen“ landete, stand bei seinem Mitreisenden der Entschluss fest: „Sie haben mich überzeugt, Herr Professor! Jawohl — wir werden den Hubschrauber bauen!“ In Borgwards Vorstellung waren es Autos der Lüfte.

Plötzlich hatte der Bremer Autoindustrielle es nicht mehr eilig und schmiedete mit Focke erste Pläne. Dass Hartmann und Gieschen sich im Hotel schon mit gut gekühltem Schampus zuprosteten, konnte Carl F.W. Borgward in diesem Moment nur noch zufriedener stellen. Hartmann hatte ja die Wette gewonnen.

„Die Schnelligkeit meiner Autos spricht für sich“, meinte der Achtundsechzigjährige Borgward schmunzelnd, als er in einer Mercedes-Taxe beim „Vier Jahreszeiten“ verspätet vorfuhr (Hartmann hatte nur 55 Minuten vom Sebaldsbrücker Werk bis zur Hamburger Hotel-Rezeption benötigt!)

Professor Focke nahm seine Arbeit in Bremen am 1. August 1956 auf. Ihm zur Seite stand ein kleines Expertenteam, zu dem auch Flugkapitän und Testpilot E. Rohlf's gehörte.

Innerhalb von zwei Jahren stellten die 25 Hubschrauber-Spezialisten ein flugfähiges Modell auf die Beine, das sich in der fliegerischen Musterprüfung und Erprobung bewährte. Der „Kolibri I“ war ein einmotoriger Hubschrauber mit einem dreiblättrigen Rotor, dessen Drehmoment durch zwei unter 90 Grad stehende Hilfsrotoren (ebenfalls dreiblättrig) am Rumpfe ausgeglichen wurde. Diese dienten gleichzeitig für die Seiten- und Höhensteuerung. Der Borgward-Hubschrauber war ein 3-Sitzer; neben dem Sitz des Piloten sass eine zweite und dahinter gestaffelt eine dritte Person. Der Rumpf bestand aus einem Stahlrohrgerüst, das vorn die Plexiglaskanzel, in der Mitte die Triebswerkanlage — blechverkleidet — und hinten Stoffbespannung aufwies. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 160 km/h, als Reisegeschwindigkeit waren 140 km/h vorgesehen.





Im Sommer 1959 absolvierte der „Kolibri I“ nahezu täglich Testflüge auf dem werkseigenen Hubschrauberplatz in Bremen. Dieser Kolibri I war der erste deutsche Nachkriegs-Hubschrauber, der zum Abheben gekommen war. Sämtliche Investitionen leistete Unternehmer Borgward aus eigener Tasche — ohne jeden Zuschuss von Bund und Ländern.

Erfahrungsgemäss gehen die technischen Anforderungen, die der Bau eines Hubschraubers in Bezug auf Berechnung, Fertigung, Materialgüte und Bearbeitungsgenauigkeit stellt, über die Anforderungen hinaus, die ein Automobil (aber auch ein Sportflugzeug) benötigt. Demzufolge traten bei Borgward eine Reihe Schwierigkeiten und Probleme auf. Wie die gesamte deutsche Luftfahrtindustrie der fünfziger Jahre hatten auch die deutschen Hubschrauber-Hersteller, sofern sie sich nicht ausschliesslich auf ausländische Norm- oder Bauteile stützten, in Zusammenarbeit mit der deutschen Werkstoff- und Zubehörindustrie neue Grundlagen schaffen müssen. Diese Bemühungen wurden dadurch erschwert, dass sich infolge anfänglich geringen Mengenbedarfs an Fliegwerkstoffen und Halbzeugen hier eine Produktionsausweitung in der erforderlichen Grössenordnung finanziell nicht vertreten liess.

Die ausländischen Helikopter-Produzenten, die sich alle auf die erste deutsche Entwicklung stützten, hatten seinerzeit für ihre weiteren Arbeiten viele Anlaufjahre sowie Millionensummen an Dollars, ebenso wie Konstruktions- und Flugstunden aufwenden müssen, um ihren ho-



hen Stand an Leistung und Betriebssicherheit zu erzielen. Gemessen an diesen Aufwendungen hinsichtlich Arbeit Zeit und Geld stellte es eine erstaunliche Leistung dar, wenn das verhältnismässig kleine, aber voll aktionsfähig gebliebene Focke-Team in den Borgward-Werken innerhalb von zwei Jahren mit einem Bruchteil der dafür international als erforderlich angesehenen Finanzmittel einen Hubschrauber vom Reissbrett zum Fliegen gebracht hatte. 4,3 Millionen Mark kostete die Bremer Automobilfabrik der Einstieg ins Helikoptergeschäft — bei einem Umsatz von 622 Millionen Mark gut zu verkraften für das Privatunternehmen. Immerhin lag der Borgward-Konzern in seiner Bilanz unmittelbar hinter Volkswagen, Daimler-Benz und Opel in der Spitzengruppe des deutschen Fahrzeugbaus.

Die Musterprüfung eines ersten Nachkriegshubschraubers stellte nicht nur für Borgward, sondern auch für die zulassende Bundesstelle in Braunschweig ein Novum dar, als die alten Prüfbestimmungen für Hubschrauber zugunsten der weiterentwickelten amerikanischen Vorschriften nicht verwendet werden konnten und damit viele Erfahrungen, die im Werk oder bei der Bundesbehörde vorhanden waren, neu erarbeitet werden mussten. Die Anforderungen an das Fluggerät waren extrem hoch. Am 15. März 1958, beim von der staatlichen Prüfstelle verlangten „Lauf an der Fessel“, wurde dem „Kolibri I“ das Äusserste abverlangt: Hundert Stunden musste das 260 PS Lycoming-Triebwerk mit Vollgas auf der Stelle in Betrieb sein. Die Rotorblätter, deren Holm ein hochvergütetes Chrom-Molybdän-Stahlrohr war, waren aufgebaut mit einer Rippen-Sperrholz-Konstruktion und entsprechenden Vorderkanten-, Rand- und Hinterkanten-Leisten. Ein besonderes Lackverfahren machte sie vollkommen wettersicher.

8,8 Meter mass der Borgward-Hubschrauber an Länge, das Rüstgewicht lag bei 780 Kilogramm. Für Carl F.W. Borgward war der Hubschrauberbau nicht nur eine technische Spielerei; vielmehr sah er gute Absatzchancen für sein „Auto der Lüfte“ als Schulgerät, für Polizei-, Zoll- und Grenzeinsätze, für Rettungs- und Katastrophendienste sowie für Verbindungszwecke in unwegsamen Gebieten.

Der „Kolibri I“ zeichnete sich durch ausgesprochen einfache Bedienung, betriebliche Einfachheit und Wirtschaftlichkeit aus. Die Konstruktion war nahezu ausgereift, als Ende Januar 1961 der Borgward-Konzern in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Schon 370 Flugstunden hatten die beiden Test-Libellen absolviert, und Test-Pilot Ewald Rohlf's bezeichnete sie als „flugtechnisch fast ausgereift“. Der Beginn der Serienproduktion lag in naher Zukunft, und Professor Focke hatte schon

Pläne für noch grössere Maschinen in der Schublade. Die Rede war von Modellen mit einer Passagierkapazität von 35 Personen, gedacht als Zubringer für internationale Verkehrsflughäfen. Indes: Schon der siebensitzige Kolibri V 2 (Versuchsmaschine 2) hob niemals vom Boden ab. Am 7. März 1961 startete Flug-Ingenieur Rohlfis zu seinem letzten Testflug — dann fehlte für weitere Experimente das Geld. Selbst die 38000 Mark für die technische Endabnahme des Kolibri I durch die staatliche Prüfstelle Braunschweig konnten nicht mehr entrichtet werden — die Prüfung bleibt aus, eine Millionen-Investition war in den Sand gesetzt.

Professor Focke stellte seinen Posten als beratender Ingenieur zur Verfügung (fünf Monate vor Ablauf seines Vertrages); sein Team musste nach einem neuen Arbeitsplatz Ausschau halten, nachdem auch die „Weserflug“ in Lemwerder von einer Fortsetzung des Kolibri-Projekts Abstand nahm. Selbst ein Verkauf beider Hubschrauber zu Versuchszwecken an die Prüfstelle in Braunschweig scheiterte.

Während die technischen Unterlagen an die Weserflug gingen, landeten die Prototypen auf dem Schrott: zersägt, demontiert, ihrer Instrumentierung beraubt. Nicht einmal ein Museumsplatz war ihnen vergönnt. Einzig Rotorköpfe und Getriebe landeten im Hubschrauber-Museum in Bückeburg.





## 1. Frühsommerausfahrt der BORGWARD IG Schweiz

An der Vorstandssitzung vom 10. April 2001 wurde einstimmig beschlossen, diese Ausfahrt zusätzlich und versuchsweise in das Jahresprogramm aufzunehmen. Der neue Präsident führte die Erkundungstour durch, so dass am 9. Mai 2001 der Versand der Einladungen, an alle Clubmitglieder, erfolgen konnte. Nun war gespanntes Warten angesagt!

Die ersten Rückmeldungen waren leider Absagen, dies infolge Terminkollisionen, so nach dem Motto, man hat ja sonst nichts zu tun! Die Idee dieser Ausschreibung wurde jedoch durchwegs positiv entgegen genommen und stimmte uns zuversichtlich.

Das Datum wurde auf Sonntag, den 10. Juni 2001, fixiert. Der Deal mit Petrus hat diesmal leider nicht funktioniert, denn der Wetterbericht versprach ausser Regen nicht sehr viel Erfreuliches, jedoch die Hoffnung blieb .....

Um so grösser war die Freude, als sich in der Wirtschaft Hfli in

Aarburg 18 Personen trafen. Ja sogar 5 Borgwards mussten den misslichen Witterungsbedingungen stand halten. Bei Kaffee und Gipfeli be-

grösste uns der Organisator Rolf Bischof ganz herzlich. Ja sogar ein für mich neues Gesicht, konnte ausfindig gemacht werden, dies in der Person von Werner Herzig aus Lotzwil. Im Anschluss wurde das weitere Programm bekannt gegeben. Frisch gestärkt und mit gu-



tem Kartenmaterial ausgerüstet, mussten wir uns von Hermann Hauri in Aarburg verabschieden. An dieser Stelle ein Dankeschön an Hermann, für die ganz spontane Einladung zum Apéro, welcher wir leider nicht Folge leisten konnten. Denn der weitere Ablauf liess keinen Spielraum offen, wir wurden zum Mittagessen erwartet. Na wer weiss, vielleicht ergibt sich ein andermal die Möglichkeit?



Die vorgegebene 31 Kilometer lange Fahrroute führte uns im Konvoi auf wunderschönen Landstrassen, via Boningen, Fulenbach, Wolfwil, Schwarzhäusern, Aarwangen, Bannwil, Berken, Graben und Oberönz, an das Ziel, dem Restaurant Seeblick am Burgäschisee. Erfreulicherweise konnte hier Hélène Wahba-Bühlmann auch zu uns stossen.

Dank der Reservation fanden alle Borgwardianer einen Sitzplatz im heimeligen Stübli, mit Seesicht. Die Schönheiten liessen sich allerdings nur erahnen, denn der Regen war wirklich unser ständiger Begleiter. Daher ein Geheimtipp für sonnigere Zeiten. Der wild romantische Burgäschisee, mit den kleinen Fischerbooten, ist jederzeit eine Reise wert! Bei einem wunderbaren und genussvollen Mittagessen (mit Peter's Lieblingstartarsauce!) verging die Zeit wie im Flug. Natürlich fehlten auch die gemütlichen und traditionellen Benzingespräche nicht. Da Ei-



nige an diesem Ort bereits einen Teil des Nachhausewegs absolviert hatten, hiess es Abschied nehmen.

Die restlichen Borgwardianer nahmen den 2. Teil dieser Ausfahrt in Angriff. Von Aeschi aus über Etziken, Subingen, Deitingen, Wangen a.A., Wiedlisbach, Ober- & Niederbipp, Oensingen, Äussere Klus, Balsthal, Holderbank, Langenbruck, Bärenwil, Hägendorf, Wangen b.O., Olten, zurück an unseren Ausgangspunkt nach Aarburg. Dieser Streckenabschnitt brachte 51 Kilometer auf den Zähler. Auch diese Streckenwahl zeigte uns wunderschöne, verträumte und noch fast unberührte Landschaften, so richtig ideal für unsere Oldies.

In der Wirtschaft Höfli waren dann warme Getränke angesagt, denn das feucht nasse Klima ging unter die Haut. Einmal mehr wurde gefachsimpelt, mit Ersatzteilen gehandelt und der Geselligkeit gefrönt. Es war ein sehr kollegialer und kameradschaftlicher Borgward Anlass, dem nächstes Jahr eine Wiederholung folgen sollte. Denn der Vorstand stellt sich auf den Standpunkt, wenn sich trotz dieses Wetters 19 Borgward Liebhaber treffen, dann zählt die Geselligkeit und Freundschaft mehr. Und diesem Wunsch muss eine Plattform gegeben werden. Daher bereits heute die Anfrage, wer hätte Lust im Frühjahr 2002 eine solche „ungezwungene“ eintägige Ausfahrt, zwingend zentral in



der Schweiz, zu organisieren? Wer kennt noch so schöne Plätzchen, abgelegene Strassen etc. Selbstverständlich steht der Vorstand gerne helfend zur Seite. Wer Ideen hat, wendet sich bitte an den Präsidenten.

Im Namen des gesamten Vorstandes der Borgward IG Schweiz bedanke ich mich ganz herzlich für Eure aktive Teilnahme an dieser 1. Frühsommerausfahrt. Eure Präsenz hat mich sehr gefreut und es hat Spass gemacht. Dank der Anwesenheit von: Arlette & Peter, Hanni & Peter, Trudy & Herby, Hélène, Werner & Chauffeur Steiner, Paul, Helmut, Hermann, Raymond, Horst, Michel und den Vorstandsmitgliedern, mit insgesamt 5 Borgwards, war dieser Anlass ein Erfolg. Merci vilmal!

Gaby Bischof

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Ihnen mitzuteilen, dass unser Aktivmitglied Hans Keller im Februar dieses Jahres verstorben ist. Er war sehr früh in unsere Borgward Interessengemeinschaft eingetreten und betätigte sich, während mehrerer Jahre, aktiv im Vorstand. Für die geleisteten Dienste danken wir ganz herzlich und werden Ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Den Hinterbliebenen sprechen wir unser tief empfundenes Beileid aus.

## Mutationen

### Ausschluss Aktivmitglied

Weirich Hans-Jürgen, Wetzlarerstrasse 10, D-35635 Hüttenberg

### Verstorbenes Aktivmitglied

Keller Hans, Stettbachstrasse 5, 8702 Zollikon

### Austritte Aktivmitglieder per Ende 2001

Bächle Gabriele & Martin, Baslerstrasse 54, D-79540 Lörrach

### Statusänderung ex Passiv- neu Aktivmitglied

Emonet Nicole, Rennweg 12 C, 8484 Theilingen



## Preisliste Clubboutique

|                       |             |              |
|-----------------------|-------------|--------------|
| <b>Wimpel</b>         | <b>CHF:</b> | <b>10.00</b> |
| <b>Hemd Kurzarm</b>   | <b>CHF:</b> | <b>49.50</b> |
| <b>Polo-Shirt XL</b>  | <b>CHF:</b> | <b>24.50</b> |
| <b>Schirm</b>         | <b>CHF:</b> | <b>39.50</b> |
| <b>Postkarte</b>      | <b>CHF:</b> | <b>2.00</b>  |
| <b>Fzg-Info-Tafel</b> | <b>CHF:</b> | <b>5.00</b>  |
| <b>Medaillen</b>      | <b>CHF:</b> | <b>25.00</b> |
| <b>ISABELLA-Stuhl</b> | <b>CHF:</b> | <b>30.00</b> |
| <b>ISABELLA-Buch</b>  | <b>CHF:</b> | <b>47.50</b> |

Bestellungen per Telefon +41 (0)52 384 22 81

E-Mail: [sekretariat.borgward-ig@uudial.ch](mailto:sekretariat.borgward-ig@uudial.ch)

oder direkt am 12.Internationalen  
Treffen in Andermatt

Alle Preise zzgl. Versandkosten

# BANK CIAL (SCHWEIZ)

**Anlageberatung**

**Geschäftskredite**

**Vermögensverwaltung**

**Dokumentargeschäfte**

**Hypotheken**

**Börsen-/Devisenhandel**

Die individuelle und persönliche Beratung unserer schweizerischen und internationalen Kundschaft in allen Anlagefragen, ist eine langjährige Kernkompetenz unserer Bank. Punkte Kontinuität in der Betreuung und Individualität in der Beratung messen wir uns mit den höchsten Standards der Branche.

**BANK CIAL (SCHWEIZ)**

Und übrigens für alle Bankgeschäfte –  
und dies seit 90 Jahren in der Schweiz.

**Basel** Marktplatz 11-13  
4001 Basel  
Telefon 061 264 12 00  
Fax 061 264 12 01

**Genf** Av. de Champel 29  
1211 Genf 12  
Telefon 022 839 35 00  
Fax 022 839 35 35

**Lausanne** Bd de Grancy 39  
1001 Lausanne  
Telefon 021 614 03 60  
Fax 021 614 03 65

**Locarno** Via Stazione 9  
6600 Locarno-Muralto  
Telefon 091 744 66 77  
Fax 091 744 66 78

**Lugano** Via Ferruccio Pelli 15  
6901 Lugano  
Telefon 091 911 63 63  
Fax 091 911 21 23

**Zürich** Löwenstrasse 62  
8023 Zürich  
Telefon 01 225 22 11  
Fax 01 225 22 21