



Die Geschichte des Automobilbaus in Bremen



Peter Kurze

Autor/Verleger

Inhaltsverzeichnis

- 2 Die Geschichte des Automobilbaus in Bremen
- 7 Clubboutique der Borgward IG Schweiz

Die Geschichte des Automobilbaus in Bremen

„Wir brauchen Industrie, um konkurrenzfähig zu bleiben!“ schimpfte vor mehr als 100 Jahren der Direktor der weltbekannten Bremer Grossreederei „Norddeutscher Lloyd“ Heinrich Wiegand. So gründet er die „Norddeutsche Waggonfabrik“ (später „Hansa Waggon“ bzw. „Bremer Waggonbau“) und am 17. Mai 1906 die „Norddeutsche Automobil- und Motorenwerke Aktiengesellschaft“ (NAMAG). Er machte damit Bremen unabhängiger von Schiffbau und Schifffahrt. Als geeigneter Industriestandort für seine Firmen erwies sich Hastedt, das eine ideale Infrastruktur bot: Arbeitskräfte, Kraftwerk, Binnenschiffhafen und Werksanschlussgleise an das Eisenbahnnetz.

Die NAMAG stellte unter dem Markennamen „Lloyd“ einfache Personenfahrzeuge, Luxuswagen, LKW, Zugmaschinen und Feldküchenwagen her, die mit Elektro- oder Ottomotoren angetrieben wurden. 1914 fusionierte die NAMAG mit den Vareler Hansa-Werken und firmierte fortan als „Hansa-Lloyd Werke Aktiengesellschaft. Die Abteilung für Dynamo- und Elektromotorenbau war von der Fusion ausgenommen, wurde als selbstständige Aktiengesellschaft ausgegliedert und existiert noch heute unter dem Namen „Lloyd Dynamowerke“ (LDW) am Hastedter Osterdeich. Die Fertigungsprogramme und die Erfahrungen beider Fahrzeugunternehmen ergänzten sich vorzüglich. Neben Elektrokarren und Nutzfahrzeugen baute man nun Personenwagen mit Hubräumen bis zu 5,2 Liter, die dank ihrer modernen technischen Lösungen und der sorgfältigen Verarbeitung einen ausgezeichneten Ruf hatten.

1919 stieg der 28jährige Hamburger Konstrukteur Carl Friedrich Wilhelm Borgward in einen kleinen Bremer Handwerksbetrieb ein. Borgward reduzierte das bunte Programm auf die Herstellung von Autoteilen. Mit Hansa-Lloyd machte er glänzende Geschäfte und konstruierte 1924 ein dreirädriges Wägelchen für den Materialtransport. Dieser billige Mini-LKW war mit seiner Tragfähigkeit von 250 kg und seiner Motorleistung von nur 2 PS ein grosser wirtschaftlicher Erfolg.

Der Kleine schluckt den Grossen

1928 zog Borgwards Betrieb nach Hastedt in die Föhrenstrasse vis-à-vis der Hansa-Lloyd AG. Die setzte nicht wie Borgward auf Kleinwagen, sondern fabrizierte neben den Lastwagen noch fast unverkäufliche Nobellimousinen

mit 6- und sogar 8-Zylinder-Motoren. Ein Jahr später kaufte Borgward die Aktien der Hansa-Lloyd-Werke und übernahm den maroden Nachbarn 1931 komplett. Borgward stellte den Bau der Luxuskarossen ein. Mit der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer 1933 wurde die Volksmotorisierung vorangetrieben. An ihr nahm Borgward mit den technisch und optisch gelungenen Personenwagen Hansa 1100 bzw. Hansa 1700 teil.

Rüstungsproduktion

In den Jahren 1936/37 baute Borgward auf der grünen Wiese im Bremer Vorort Sebaldsbrück eine Autofabrik, die den produktionstechnischen Anforderungen besser entsprach, als das alte begrenzte und verwinkelte Werk in Hastedt. Schon seit 1935 wurde der Bremer Autobauer "in ständig zunehmendem Masse für die Ausführung von Wehrmächtsaufträgen herangezogen". Lastwagen (über 47.000 St von 1939 bis 1944), Halbkettenfahrzeuge und Miniaturpanzer (25.000 St) sowie Torpedos (ca. 19.000 St) wurden während des Krieges mit Hilfe von Zwangsarbeitern gebaut. Erst die Bombenangriffe im Oktober 1944 zerstörten beide Werke und stoppten so die Produktion. Übrig blieb eine Trümmerlandschaft.

Am 25. April 1945 marschierten englische Truppen in Bremen ein und übergaben die Stadt ihren amerikanischen Verbündeten. Im Werk Hastedt baute man mit den dort lagernden Panzerrädern Handwagen, die dringend von der notleidenden Bevölkerung gebraucht wurden. Die amerikanischen Besatzer erteilten im Herbst einen Auftrag an das Sebaldsbrücker Werk zur Herstellung von 5 bis 8 Lastwagen täglich. So arbeiteten Ende Oktober 1945 schon fast wieder 2.000 Personen in den beiden Fabriken.

Wirtschaftswunder und k.o.

Als Parteigenosse, Wehrwirtschaftsführer und Nutzniesser im 3. Reich kam Carl F.W. Borgward kurz nach Kriegsende in Haft. Nach neun Monaten wurde er entlassen, durfte sein Sebaldsbrücker Werk aber nicht betreten und musste eine einfache Arbeit annehmen. Tagsüber leitete er vom Hastedter Werk aus den Wiederaufbau, nachts arbeitete er zwangsweise als Wächter in einer Dachpappenfabrik. Durch seine Entnazifizierung (kurz nach Einführung der Deutschen Mark am 21. Juni 1948) wurden die Sühnemassnahmen aufgehoben. Mit neuem Schwung ging der 58jährige an die Neukonstruktion eines Personenwagens. Im März 1949 war sein hoch moderner Hansa 1500 die Sensation auf dem Genfer Automobilsalon.

Borgward hatte die Räder des Wagens in die Karosserie integriert. Erst drei bzw. vier Jahre später konnten Borgwards Konkurrenten Opel, Ford und Mercedes mit dieser sogenannten Ponton-Form nachziehen.

Carl F.W. Borgward, der einen unheimlichen Sinn für Marktlücken hatte, erfüllte mit seinen mittlerweile drei Autofabriken (Carl F.W. Borgward GmbH in Sebaldsbrück - Goliath-Werk GmbH in Hastedt - Lloyd Motoren Werke GmbH in der Neustadt) fast jeden Wunsch des Autofahrers. Im Kleinwagenbereich gab es den 300er Lloyd mit 10 PS. Der Kleinwagenmarkt wurde von Goliath mit dem GP 700 bedient, die Mittelklasse war mit dem Borgward Hansa 1500 besetzt und für die repräsentative Klasse gab es den 6-Zylinder-Wagen Hansa 2400.



Ständig verbesserte und erneuerte man das Programm: Aus dem kleinen 300er Lloyd wurde der 400er, später der 600er mit 4-Takt-Motor. Goliath erhöhte den Hubraum seiner Modelle von 700 auf 900 cm³ und spendete 1957 dem Wagen einen fortschrittlichen, wassergekühlten 4-Zylinder-Boxermotor. Borgwards Hansa 1500 mutierte über den 1800er zur bildschönen Isabella, die es auch als elegantes Coupé gab.

Im Jahre 1960 waren die Hauptpfeiler seiner PKW-Palette das schicke Lloyd-Modell Arabella (38/45 PS, 900 cm³), die bewährte Isabella (60/75 PS, 1,5 l)

und der neue "Grosse Borgward", versehen mit einem 6-Zylindermotor (100 PS, 2,3 l) und einer technischen Novität, der Luftfederung.

Der Absatz der Arabella erreichte nicht annähernd die geplanten Stückzahlen, weil der Wagen einen schlechten Ruf besass. Dieser war entstanden, weil Carl Borgward die Arabella in extrem kurzer Zeit auf den Markt brachte, um der Konkurrenz ein Schnippchen zu schlagen. Der Käufer fungierte als Ersatz-Versuchsabteilung und ärgerte sich über Wassereintritte im Fahrerhaus und laute Getriebe. Zu dem daraus entstandenen Verlust verschlimmerte ein erheblicher Exportrückgang die Situation.

Die Finanzdecke der Borgward-Gruppe war zu kurz. Carl Borgward ging mehrmals den Bremer Senat um Geld an und erhielt Kredite. Allerdings zahlte man die letzte Rate über 10 Mio. DM im Januar 1961 nicht aus. Gleichzeitig liess der Wirtschaftssenator Karl Eggers auf einer Pressekonferenz verlauten, dass Borgward zahlungsunfähig sei. Damit richtete er enormen Schaden an, weil die Lieferanten auf Barzahlung bzw. auf sofortigen Ausgleich der offenen Rechnungen beharrten. Auch der potentielle Autokäufer war vorsichtig und verzichtete auf den Erwerb eines neuen Borgward-Wagens. Carl Borgward überschrieb im Februar 1961 seine Werke komplett dem Bremer Staat. Die anschliessenden Verkaufs- bzw. Sanierungsbemühungen endeten mit dem Konkurs. Fast 20.000 Mitarbeiter verloren ihren Arbeitsplatz, eine kreative Fahrzeugindustrie war vernichtet.

Nur noch Lastwagen

In die Hallen der Lloyd Motoren Werke zog Siemens, die Goliath-Gebäude übernahm zum grossen Teil das Lloyd Dynamowerk und in die Sebaldsbrücker Hallen zogen die Friedrich Krupp Atlas Elektronik und der Lastwagenbauer Rheinstahl-Hanomag (ab 1969 Hanomag-Henschel) ein. Hanomag fertigte dort zwischen 1963 und 1973 über 200.000 Nutzfahrzeuge.

Daimler-Benz kam über die Beteiligung an Hanomag in den Besitz des Sebaldsbrücker Werkes und führte nach 1973 nahtlos die Transporter Produktion fort.

Limousinen, Kombis und Sportwagen

Die Entscheidung, das Bremer Nutzfahrzeugwerk zur Produktionsstätte für Personenwagen zu machen, fiel dem Stuttgarter Unternehmensvorstand

schwer. Konnte man den Ruf der "schwäbischen Wertarbeit" auf ein norddeutsches Werk übertragen? Mit dem völlig neuen Mercedes T-Modell (Kombi) probierte man das ab 1978 aus - und war zufrieden.

Als die Daimler-Benz AG ein neues Werk für die 190er "Baby Benz" - Produktion plante, lockte der Bremer Bürgermeister Koschnik die Stuttgarter mit billigen Grundstücken, einer Anbindung an die Autobahn (Hemelinger Tunnel) und Zuschüssen in die Hansestadt. Im September 1984 stellte Mercedes dieses neue Sebaldsbrücker Werk vor: Fläche 750.000 m² - Investition 1,1 Milliarden DM - 10.000 Arbeitsplätze. Hier lief nun neben dem T-Modell auch der 190er vom Band. Im gleichen Jahr verlegte man die Transporter Fertigung nach Düsseldorf, so dass Bremen eine reine PKW-Fabrik wurde.

Seitdem boomt die Bremer Kraftfahrzeugindustrie erneut. 1989 kam der Sportwagen SL dazu und man beschäftigte 15.000 Mitarbeiter. Vier Jahre später wurde der 190er von der erfolgreichen C-Klasse abgelöst. 1996 war Serienanlauf für den Roadster SLK. Dieser schicke Sportwagen kam sehr gut beim Publikum an, so dass trotz Sonderschichten der Besteller zwei Jahre auf seinen Zweisitzer warten musste. Mit dem Modell SL und dem neuen SLK (seit 2004) werden die sportlichsten Autos des Konzerns in der Hansestadt hergestellt. Auch die C-Klasse kommt aus Bremen.

Peter Kurze

Verlag Peter Kurze
Depkenstrasse 21
D-28213 Bremen
+49 421 223 88 18

Kontakt:

E-Mail

Homepage

www.peterkurze.de

Online Buchladen:

www.peterkurze.de/shop

Clubboutique	CHF
Die Boutique-Artikel können durch die BORGWARD IG Schweiz direkt bezogen werden.	
Schildmütze Damen (nur Schild mit Band) in Rot oder Schwarz limitierte Jubiläumsausgabe	10.00
Erinnerungsmedaille Sommertreffen 2015	35.00
Sportliche Dunkelblaue Regenjacke für Damen und Herren mit Kapuze im Kragen eingerollt mit Borgward Schriftzug in Silber gedruckt in den Grössen S – M - L - XL	22.00
Poloshirt für Damen kurzarm 100% Baumwolle in Weissgrau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt in den Grössen M – L -XL	30.00
Poloshirt für Herren kurzarm 100% Baumwolle in Weissgrau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt, mit aufgesetzter Brusttasche, in den Grössen L – XL	30.00
Sweatshirt langarm 100% Baumwolle in Weissgrau, Schwarz mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt nur noch in der Grösse S	10.00
Hemd für Herren kurzarm 100% Baumwolle in Weiss mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M – L	25.00
Hemd für Herren langarm 100% Baumwolle in Bordeaux mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M – L – XL – XXL	25.00
Bluse für Damen ¾ Armlänge in Weiss mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen XL – XXL	35.00
Bluse für Damen ¾ Armlänge in Schwarz mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M - XL – XXL	35.00
Fleece Gilet für Damen in Grau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt Grössen M – L – XL	30.00
Fleece Gilet für Herren in Grau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt Grössen L – XL	30.00
Elegante Schwarze Wind- & Regenjacke für Damen und Herren, mit Kapuze im Kragen eingerollt, zwei Innentaschen, mit gesticktem Borgward Schriftzug in den Grössen M und L	35.00
Clubboutique Abverkauf:	
www.borgward-ig.ch Kleber	1.00
Abziehbilder blau & rund	2.00
Postkarten	2.00
Erinnerungsmedaille Sommertreffen der Jahre 1994–2015 (Jahre 96, 99, 2011, 2014 & 2016 ausverkauft)	15.00
Alle Preise verstehen sich exklusive Versandkosten.	
Abverkaufsartikel nur solange Vorrat!	
Bestellmöglichkeiten:	
Online-Shop: Ist zur Zeit eingestellt (Boutique)	
Per E-Mail bei: we2758@borgward-ig.ch	