BORGWAARDIGHEDEN

Het blad voor de Borgward liefhebber

Borgward Club Nederland

Winter 2026 Nr. 81

BORGWARD ♦ **HANSA** ♦ **GOLIATH** ♦ **LLOYD**

BORGWARD

Borgward Onderdelen
Nieuw - Gebruikt Reproductie

R.A.F. Steen
Aalsburg 20-15
6602VK Wijchen
Tel: 024 - 64 17 030
Fax : 024 - 64 56 291
Mob : 06 – 305 617 52
robsteen@online.nl

autodus.de

De specialist voor de Borgward Groep
Handel in oldtimeronderdelen voor
Borgward, Hansa, Goliath en Lloyd
Sedan, Coupé, Combi, Cabrio, Vrachtwagens

Wij zijn voortdurend op zoek naar originele Borgward onderdelen.
Als u in het bezit bent van deze „oude liefhebberstukken" en u wilt ze wel kwijt, neem dan contact met ons op.
Wij willen ze graag kopen of ruilen.
Bied ons in elk geval „alles" aan.

AutoDus GmbH
Oldtimer Ersatzteile und Handel
Niederrheinstr. 327, 40489 Düsseldorf
Tel: +49-211-69568373

www.AutoDus.de
Email: info@autodus.de

Colofon

Borgwaardigheden is het officiële clubblad van de Borgward Club Nederland.

De doelstelling van de Borgward Club Nederland is het in goede staat houden van auto's van het voormalige Borgwardconcern (Borgward, Lloyd, Hansa en Goliath), het bevorderen van informatie uitwisseling, het regelen van ontmoetingen en evenementen en het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de verenigingsleden.
De redactie van de Borgward Club Nederland (BCN) heeft de inhoud van het clubblad Borgwaardigheden met grote zorg samengesteld. Desondanks kunnen er onbedoeld fouten voorkomen. De informatie is ook van derden afkomstig die zelf verantwoordelijk zijn voor de juistheid en de volledigheid van deze informatie. De BCN draagt voor de inhoud van ingezonden artikelen en advertenties geen verantwoordelijkheid en sluit hierbij iedere aansprakelijkheid uit.

Contactgegevens

Correspondentie adres: Graaf Willemlaan 58, 2114 DD Vogelenzang
Email: info@borgwardclub.nl
Website: www.borgwardclub.nl
Facebook: Borgwardclub Nederland
IBAN bankrekening:
NL27 RABO 0393 1913 97 (BIC: RABONL.2U)
KvK nummer: 02086449

Bestuur

Voorzitter/redactie:	Pim van de Werd	06 53417502	wtjvdwerd@planet.nl
Penningmeester:	Erik Born	06 43263586	info@ferrodesign.nl
Secretaris/redactie:	Frans Smelt	06 12080104	fsmelt@quicknet.nl
Website/redactie:	Paul ter Steege	06 46071082	te40395@concepts.nl
Bestuurslid:	Frank Kuster	06 15074497	femkuster@gmail.com
Ere voorzitter	Bert Haan	06 40306972	bertenriahaan@gmail.com

Inhoudsopgave

In dit nummer: Pagina

Omslag 1
Advertenties 2
Colofon en inhoudsopgave Borgwaardigheden 81 3
Voorwoord van de voorzitter. Ledenmutaties 4
Een Lloyd LP 600 in Eelde. A I, een plaag of een zegen? 5
De spatlappensmartlap ..... 6 en 7
Het startschot van 2026; Garderen ..... 8 t/m 10
Terug in de tijd 11
Een unieke Borgward Hansa Sportcoupé uit 1954 ..... 12 en 13
Een donkere tijd ..... 14 t/m 23
Achterzijde: advertentie Knac 24

Voorwoord van de Voorzitter

Beste leden van de Borgwardclub Nederland

Het jaar 2025 ligt inmiddels achter ons en ook de Nieuwjaarsbijeenkomst hebben we op 18 januari 2026 als vanouds bij de Gasterij Zondag in Garderen weer gehad. Er waren 22 leden (met daarnaast aardig wat partners) die allen een aardig presentje in de vorm van een notitieboekje met pen met Borgward Club Nederland bedrukt kregen.
Het was gezellig en we konden over de Borgwards, de regionale ritten en bijeenkomsten en over de leden uitgebreid napraten. Onder andere over het licht gedaalde ledenaantal. Dat aantal is nu 58, na de opzeggingen van ***Etienne van Bladel*** en ***Aad Rensens*** per 1 januari 2026.

We stelden vast dat de daling ook bij andere merken-clubs waarneembaar is. Klassieke auto's zijn helaas niet meer zo positief aansprekend in het huidige "klimaat overgevoelige" sentiment. We worden, zo we dat al niet waren, een redelijk exclusief clubje. Klein maar fijn kunnen we stellen, maar het organiseren van activiteiten wordt wel lastiger. Vorig jaar lukte het al niet om een "meerdaagse" te organiseren. Eendaagse evenementen lijken beter door de leden gewaardeerd te worden. Misschien heeft de vergrijzing daar ook mee te maken.
Het bestuur heeft dan ook moeten besluiten de voorjaarsmeeting tot een dag terug te brengen, mede omdat hotelfaciliteiten in de maand mei te duur blijken. We streven ernaar om op **zondag 3 mei** een korte rit naar een interessante tentoonstelling of collectie te organiseren. En dan de meerdaagse (met de jaarvergadering) naar het najaar te verplaatsen. Waarschijnlijk wordt dat **het laatste weekend van september 2026**.

Maar we rekenen er natuurlijk ook op dat u de Borgwards straks weer van stal haalt en fijne ritjes gaat maken en zo ons rollend culturele erfgoed uitdraagt. Doe mee met die regionale ritten, festivals en beurzen en promoot zo ons merk en de klassieke auto's. Laat zien hoe mooi en duurzaam onze hobby toch is en meldt dit dan, liefst met foto's, aan ons zodat we dit ook in Borgwaardigheden kunnen opnemen. Publiciteit, ook in de klassiekerbladen en buurtbladen, is altijd welkom en effectiever dan een protestbrief of zoiets.
En we zouden het ook leuk vinden om berichten van u over bijvoorbeeld restauratie/reparatie of onderdelen etc. te kunnen opnemen in ons clubblad.
We hopen dat er zich een of meer leden zullen melden die de voorjaarsmeeting willen organiseren. ***DUS WIE ORGANISEERT EEN VOORJAARSRIT IN ZIJN OF HAAR OMGEVING***? We horen het graag.
Maar het belangrijkste is dat we zo allemaal in gezondheid kunnen genieten van onze Borgwards.
Veel plezier en hou ze rollend. Prettig vervolg van de Winter!
Pim van de Werd

Met dank aan Harm Bil voor deze foto.

Een Lloyd LP600 in Eelde

Tekst en foto's: Pim van de Werd

Tijdens de Eelde Classics, die op 29 en30 november 2025 gehouden werd, stond er ditmaal geen Borgward, zo constateerden Tinus Vet en Pim van de Werd ter plaatse. Wel stond er een (Duitse) Lloyd LP600 uit 1958. Helaas in een deplorabele staat. Nu is Eelde Classics in het Flowerdome wel hoofdzakelijk een amateur- en liefhebbersbeurs, met weinig of geen kostbare auto's. Dus misschien dat deze Lloyd 1958 voor de vraagprijs van slechts€ 1500,- toch het restauratiebloed van iemand opgewekt heeft. We hopen het want er zijn nog maar weinig Lloyds in Nederland.

A I, een plaag of zegen?

De afkorting A I zal iedereen inmiddels wel bekend zijn. De letters betekenen 'Artificial Intelligence', in het Nederlands 'Kunstmatige intelligentie'. Dat is een verzamelnaam voor systemen die computers laten doen wat mensen ook kunnen. Zoals dingen leren, onthouden, herkennen en maken én conclusies trekken. Vooral dat 'maken' is erg populair inmiddels, omdat daarmee foto's en bewegende beelden op basis van werkelijke bronnen verzonnen kunnen worden. Het zgn. fakenieuws met beeldmateriaal is naar mijn mening een plaag, en zelfs een gevaarlijke plaag als je de werkelijkheid daarmee zonder het te zeggen doelbewust verdraait. Onschuldig is echter het onderstaande beeldmateriaal.

Maarten (nog even geen achternaam) heeft via A I een coupé versie van de P100 ontworpen en de Isabella wat slanker gemaakt. Met name de Isabella bevalt mij in dit ontwerp goed. Wel bijzonder: als je je verdiept in de software kan er in ieder van ons een Pininfarina, Bertone, Giugiaro, Opron, Exner, Earl, Issigonis of Bracq schuilen.

Frans Smelt

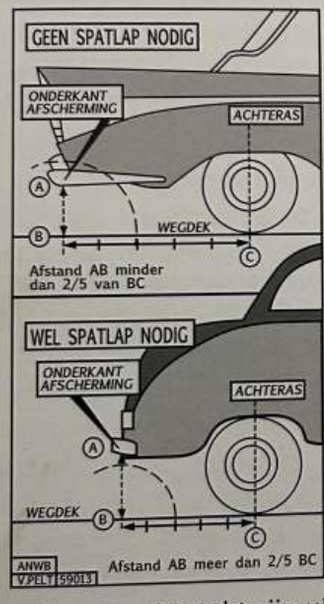
In het Conam Bulletin van het najaar van 2025 verscheen het hier afgebeelde artikel over de invoering van de spatlap in Nederland in 1960. Het is van de hand van Henk Schuuring en met zijn toestemming en die van de Conam mogen wij het in Borgwaardigheden overnemen. Leuk dat als illustratie een Borgward spatlap is afgebeeld.

De spatlappensmartlap

door Henk Schuuring

Op 1 januari 1960 werd het gebruik van spatlappen bij personenauto's verplicht. Net als het eerder besproken verbod op een buddyseat was ook deze wet, hoewel goed bedoeld, niet praktisch en doordacht, waardoor ruimte ontstond voor onduidelijkheid. Met een reken- en meetmethode, namelijk het meten op een horizontaal vlak met lege kofferruimte (op gereedschap en reservewiel na), werd bepaald welke auto's wel of niet onder de verplichting vielen.

Dat maakte het in de praktijk eigenlijk ondoenlijk om de verplichting te handhaven. Om dat toch mogelijk te maken, werd een lijstje uitgegeven van automerken en/of typen die onder de 'spatlapwet' vielen. In de praktijk waren dat feitelijk alle auto's met een korte achterkant, mits de vering niet iets was doorgezakt, want dat had invloed op de berekening.



Hoewel spatlappen niet echt zijn uitgevonden, maar meer het gevolg waren van ontwikkeling, zag Volvo in de jaren vijftig dat spatborden in het kader van veiligheid extra hulp konden krijgen van rubberen spatlapjes. Die waren vooral gericht tegen opspattende steentjes die bij een slecht wegdek het achterop rijdende voertuig, toen bijna altijd met een voorruit van gehard glas, konden raken. Gehard glas had de eigenschap in duizenden stukjes uiteen te springen en kon daardoor het zicht door de voorruit volledig ontnemen of, erger nog, bij de inzittenden oogletsel en/of verwondingen veroorzaken. Dit in tegenstelling tot gelaagd glas, waarbij slechts een pitje zou ontstaan.

Bij het rijden door oneffenheden en kuilen zou ook opspattend (modder)water gereduceerd kunnen worden. Hoewel de KNAC en de ANWB betwijfelden of deze bijkomstigheid in het kader van kosten/baten voordeel bracht op de Nederlandse wegen, werd de spatlappenwet aangenomen. Boze tongen beweerden dat er dusdanig sterk en overtuigend was gelobbyd door de betrokkenen, dat de automobilist nu minimaal 20 gulden kwijt zou zijn en dat zij juist geld gingen verdienen, dankzij de miljoenenopbrengst van de spatlappenindustrie. Dit was overigens zonder gevolgen, want volgens de toen nog heersende oude VOC-mentaliteit mocht je ethiek en moraliteit best een paar stapjes lager leggen als het ging om handel en geld verdienen. Pas in 1995 werd handel met voorkennis strafbaar.

Toen de verplichting eenmaal van kracht was, bleek het een tegenvaller voor dealers die een behoorlijke voorraad spatlappen hadden opgebouwd. Want de uit voorraad leverbare 'automerk-spatlappen' bleken bij veel automobilisten ongewenst, omdat ze neutrale spatlappen wilden hebben. In tegenstelling tot de situatie anno 2025, nu wil een bepaalde groep eigenaren van klassiekers graag sierspatlappen op hun auto hebben, het liefst met een merkembleem of naam erop.

Tegenwoordig zijn 'automerk-spatlappen' wel in trek.

Op 13 januari 1960 kwamen het *Algemeen Handelsblad* en kort daarna *De Telegraaf* al met een artikel over automobilisten die proefondervindelijk hebben ondervonden dat spatlappen niet helpen tegen opspattend water. Sterker nog: het grootste deel van de opgeworpen druppels slaat tegen de spatlap aan en bij het terugkaatsen ontstaat een sterke verneveling.

Deze advertentie uit Engeleland toont het vertrouwen dat men daar nog had in de spatlap.

Daarna verschenen nog regelmatig artikelen en ingezonden reacties in de media over de nutteloosheid van spatlappen. Toch bleef de maatregel van kracht, ook al nam de uitvoering daarvan in de praktijk langzaam af. Op 1 januari 1964 meldde het nieuws dat de Belgische minister van Verkeer niet zal overgaan tot de verplichting van spatlappen en ook bij een bespreking op Europees niveau werd het nut in twijfel getrokken. Uiteindelijk gaf de minister van Verkeer op de RAI van 1968 aan, de wet spatlappen te willen gaan schrappen en gebruikt, om het gezicht te redden, de constatering dat de modernere constructie van auto's spatlappen overbodig maken.

Wel opmerkelijk, want op het moment dat vrijwel geheel Europa tot inkeer komt, ziet men in Engeland ineens het nut van spatlappen in, al is het tot eventuele verplichting niet gekomen.

Op 15 juni 1968 (dus bijna acht-en-half jaar later) werd de verplichting officieel geschrapt, met als reden dat spatlappen bij personenwagens niet het resultaat opleverden dat er aanvankelijk van werd verwacht. De term 'spatlapjesbesluit' voor slecht doordachte en niet te handhaven wetgeving is op dat moment als uitdrukking in de Nederlandse taal geïntroduceerd, maar raakte langzaam in de vergetelheid. Doch niet getreurd, hoewel niet auto-gerelateerd maar wel spetterend en spattend, er is een waardige opvolger met meer dan genoeg stof tot discussie voor de komende jaren tussen voor- en tegenstanders over de rechtmatigheid van het besluit tot de (tijdelijke) verplichting van mondl apjes.

Naschrift

Bij aanvullend onderzoek zag ik dat bij vrachtwagens anti-nevel spatlappen verplicht zijn. Anti-nevel (of anti-spray) spatlappen beschikken doorgaans over een gepatenteerde haarstructuur, vergelijkbaar met een schuurspons of lapje van kunststof. In de structuur wordt opspattend water gedempt en opgevangen, dan wel geabsorbeerd. Hierdoor wordt ruim 70% van het water afgevoerd en andere weggebruikers ervaren nauwelijks nog last van waternevel rond de vrachtwagen.

Ik vraag me af: als deze ontwikkeling ooit toepassing had gevonden bij spatlappen voor personenauto's, had dit verhaal niet bestaan. Tegenwoordig hebben we zeer open asfaltbeton (zoab), brede, door krachtige elektromotoren aangestuurde en goed werkende ruitenwissers, gelaagd glas, bandprofielen die invloed hebben op de 'spray' en daarnaast ook nog matrixborden. Dit laatste als indirect middel voor meer zicht bij extreme weersomstandigheden – het simpelweg terugnemen van het gas, oftewel snelheid verminderen, blijft de beste oplossing voor veiligheid.

Het startschot van 2026

Foto's: Frans Smelt en Harm Bil

Traditiegetrouw opende de Borgward-club Nederland midden januari het nieuwe seizoen weer met de nieuwjaars-bijeenkomst in de Gasterij Zondag in Garderen. Om 11.30 uur waren de vijf bestuursleden al aanwezig om de tijd te hebben voor een bestuurs-vergadering. Daarover meer in het voorwoord van onze voorzitter op bladzijde 4 van deze editie van Borgwaardigheden.

We waren zeer tevreden over de opkomst, ongeveer hetzelfde aantal personen als een jaar geleden en ook bijna dezelfde personen. Berichten van verhindering kregen we van Toon van Eijck, Laurens Kruit en Peter Blokland. De laatst-genoemde vanwege een tijdens het skiën opgelopen gebroken arm. Sterkte en beterschap, Peter.

Het was mooi om te zien dat Tom Hellemans uit België er was, voor hem niet naast de deur, en dat Gerard van Winden, een van onze nieuwe leden, met zijn echtgenote er was. En ook nog eens per Borgward!

Het was zonder meer een geanimeerde middag, wat wel bleek uit het feit dat men lang bleef. Een prima startschot dus van dit seizoen. Bij deze een fotoselectie.

Rechts:
Gerard van Winden en zijn echtgenote bij hun 59'er Borgward Isabella.

Terug in de tijd

Fotoselectie: Frans Smelt

Rotterdam, jaren 50. Een keurige, tweekleurige combi!

Toch wel lekker ruim, die kofferbak van de Isabella coupé

Geen zee te hoog voor Borgward

Treurig gezicht; de overproductie eind jaren 50

Gasthof Seehof, uitnodigend gelegen in een idyllisch zomers landschap, met de Isabella als kers op de taart

Uniek! De Borgward Hansa 1500 Sportcoupé uit 1954

Tekst: Frans Smelt en de website van Swiss Cargold **Foto's: copyright Swiss Cargold**

Het Duitse klassieke autobedrijf "Cargold" is gerenommeerd en bijna uniek in Europa. Met vestigingen in Beieren, Hamburg en Zwitserland mikt men uitsluitend op klassiekers in topstaat. Hoofdmoot van de collectie vormen Mercedes en Porsche, maar er zitten nog veel andere illustere Europese merken bij. Eigenaar Stefan Luftschitz (presentatie) en zijn zoon (camera) hebben een grote reeks video's gemaakt waarin zij met de auto's in het fraaie Beierse landschap rondtoeren en Stefan intussen honderduit vertelt over de betrokken klassiekers (soms ontwapenend klunzig). Niet zolang geleden bood Cargold een zilvergrijze geheel gerestaureerde Borgward Isabella Combi aan voor een heftige € 59.000,-, aanvankelijk zelfs voor € 79.000,- (zie ook Borgwaardigheden nr. 75). De auto staat niet meer op de site, ook niet als 'verkocht'. Het is dus de vraag of de auto wel verkocht is of teruggetrokken is. Maar nu wordt er geadverteerd met een heel bijzondere Borgward, die veel beter past in de exclusieve collectie van Cargold: de Borgward Hansa 1500 Sportcoupé.

De Borgward Hansa 1500 Sportcoupé uit 1954 is een prototype, een ontwerpstudie, waarvan slechts 2 exemplaren gebouwd zijn.
De auto werd voor het eerst gepresenteerd in 1954 op de Autosalon van Genève en is een wegversie van de zogenaamde "Le Mans Racing Coupé."
De auto heeft centrale vergrendelingsvelgen en een hydraulisch remsysteem met grote remtrommels van lichtmetaal.
De Borgward Hansa 1500 Sportcoupé (wegversie) uit 1954 was uitgerust met de eerste racemotor ontwikkeld door Borgward. Daarvoor had Borgward

terrein gewonnen in de autosport met de drie zogenaamde "Le Mans Racing Coupés" in de 24 uur van LeMans. De nieuwprijs van ongeveer 18.000 DM was hoger dan die van de Porsche 356. De viercilinder in lijn was een geheel nieuwe ontwikkeling met halfronde verbrandingskamers, twee Solex-carburateurs en een zij-nokkenas. Bijzonder was de stalen carrosserie, met de portieren, de motorkap en het dashboard van aluminium.
Het vermogen was voor die tijd opmerkelijke: 80 pk. Destijds had de krachtigste Porsche 356 slechts 70 pk met dezelfde cilinderinhoud en was

hij 10 km/u langzamer. De Borgward was echter ook bijna 4.000 DM duurder, wat de verkoopmogelijkheden sterk beperkte. Het project werd daarom niet voortgezet. De motor werd echter wel de basis van veel latere raceauto's van Borgward, die deelnamen aan nationale en internationale races. In 1959 bijvoorbeeld behaalde Stirling Moss vier overwinningen in een Cooper T51 met de Borgward-motor.
Na de presentatie van deze auto op de Autosalon van Genève ging de auto naar André Stauffer, de algemeen vertegenwoordiger van Borgward in het Zwitserse kanton Vaud. Zijn logo siert nog steeds het achterraam en het dashboard. In augustus 1956 reed Stauffer ermee in de heuvelklim "Grand Prix Suisse de la Montagne".

De Borgward Hansa Sportcoupé is al meer dan 25 jaar in bezit van de huidige eigenaar in Duitsland. Hij heeft de auto zorgvuldig gerestaureerd zonder de prachtige originele staat aan te tasten. Het interieur is nog geheel origineel. De Duitse eigenaar heeft deelgenomen aan talloze rally's en klassieke autofestivals, maar zijn gevorderde leeftijd speelt hem parten. Hij kan de auto niet meer de juiste zorg geven en wil hem daarom verkopen.

Het feit dat Cargold Zwitserland de auto met "prijs op aanvraag" aanbiedt geeft al aan hoe exclusief deze schitterende auto is. Via de website van Swiss Cargold is een mooie video van ca. 15 minuten te bekijken, waarin de coupé door een prachtig Alpenlandschap rijdt. Een aanrader om te bekijken.

Een donkere tijd

Tekst en fotokeuze: Frans Smelt

In 2015 verscheen in het kader van 70 jaar bevrijding van Nederland onder de vlag van het NIOD een boek, geschreven door Wichert ten Have, met de titel "1940, Verwarring en Aanpassing". Ik heb dat boek toen gekocht en geboeid gelezen. Het gaat over het eerste bezettingsjaar in Nederland. De titel van het boek verwijst naar de houding van veel Nederlanders in 1940. Ze twijfelden over de vraag of je maar niet beter je gedeisd kon houden en zoveel mogelijk door moest gaan met je dagelijkse bezigheden, je werk, je opleiding, je zorg voor je gezin. Voorlopig maar eens zien hoe het zou gaan met de ogenschijnlijk soepele benadering van de Duitsers jegens hun "broedervolk". Het jaar 1940 werd een periode van aanpassing. Daarna werd het toch wel anders.

Oudezijds Voorburgwal, Amsterdam 15 mei 1940

Een half jaar geleden haalde ik het bovengenoemde boek weer eens uit de boekenkast en wat mij in 2015 niet was opgevallen, zag ik nu direct. Op de omslagfoto staan vier Borgward "Halbkettenfahrzeuge". Drie rijden er langs de Oudezijds Voorburgwal in Amsterdam en een bevindt zich nog op de brug. Het is, hoe onaangenaam de gebeurtenis ook is, een indrukwekkende foto. Voor de Amsterdammers die toekeken moet het een zeer verontrustend tafereel geweest zijn, deze militaire voertuigen in hun stad.

Berlagebrug, Amsterdam 15 mei 1940

Op 15 mei 1940 waren de Duitsers vanuit het oosten via de Berlagebrug over de Amstel naar het centrum van Amsterdam gereden. Vanaf de Dam ging een klein deel van de kolonne via de Damstraat naar de Oudezijds Voorburgwal waar zich toen het stadhuis van Amsterdam bevond. De heren gingen bij wijze van spreken de sleutels van de stad ophalen. Het is overigens bijna ironisch dat vijf jaar later de Canadezen over diezelfde Berlagebrug Amsterdam als bevrijders in reden.

Het zien van de foto van de Duitsers op de Oudezijds Voorburgwal zette mij wel aan het denken. Net als de meeste leden van onze Borgwardclub heb ik wel een aardig rijtje boeken over Borgward en de zustermerken, maar het is opvallend dat de periode van het Derde Rijk en de nasleep ervan nogal eens wat karig besproken wordt. Foto's en wat informatie over de personenauto's die tot 1940 geproduceerd werden, ja, en idem over de militaire voertuigen. Beelden van de verwoesting van fabrieken door geallieerde bombardementen zien we ook wel, maar meestal gaat men snel naar het jaar 1948 waarin Carl Borgward zelf weer de leiding van zijn bedrijf mocht overnemen.

Ik ken maar één boek dat dieper op deze periode van Borgward ingaat en dat is ***"Carl F. W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur" van Birgid Hanke.*** Zij besteedt ruim 50 pagina's aan de periode 1933 tot 1948. Dat verhaal heb ik geprobeerd in de hierna volgende pagina's samen te vatten.

Overigens is het hele boek een absolute aanrader!

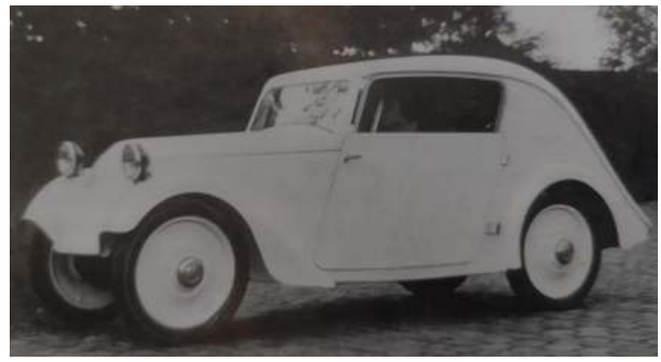
Van driewieler naar vierwieler

Het jaar 1932 was wereldwijd dramatisch. De beurskrach van 1929 had de wereldeconomie in een diepe crisis geworpen en dat gold des te meer voor de Duitse economie, die in de tweede helft van de jaren 20 juist opgebloeid was. Na 1930 legden de elkaar opvolgende verkiezingscampagnes en daarmee gepaard gaande bloedige straatgevechten tussen de nazi's en de communisten het land lam. In 1932 waren er ruim 6 miljoen werklozen in Duitsland, de economie kromp, de deviezenvoorraad kromp en de auto-industrie kreeg zware klappen. Door de weigering van de communisten om samen te werken met de socialisten en de centrumpartijen ontstond de impasse waardoor rijkspresident Von Hindenburg niet anders kon dan met tegenzin Adolf Hitler per 30 januari 1933 te benoemen tot rijkskanselier.

Carl Borgward was intussen onvermoeibaar bezig, met zijn compagnon Wilhelm Tecklenborg, de "Hansa-Lloyd und Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg oHG" vorm te geven en uit te bouwen. Carl's dochter Monica zei later over haar vader dat hij een door en door a-politiek mens was. Nergens zijn er aanwijzingen te vinden dat Borgward toenadering tot politici en de politiek zocht. Hij bezocht geen politieke bijeenkomsten en deed geen uitspraken over de politiek. Hij hield zich bezig met de ontwikkeling van de Blitzkarre en de doorontwikkeling naar de Goliath driewieler.

De Goliath Driewieler

In 1929 hadden Borgward en Tecklenborg een meerderheidsbelang verkregen in Hansa-Lloyd, producent van vrachtauto's voor civiel en militair gebruik. Die overname bood het tweetal de mogelijkheid een reuzensprong te maken in de productie van auto's en vrachtauto's. Borgward's eerste vierwielige auto werd nog geen succes. Carl Borgward probeerde in 1933 het concept van de driewieler Goliath Pionier over te brengen op de vierwieler Hansa 400, maar die kleine auto was relatief te zwaar en dus heel tam.



De Hansa 400

De verkoop was net zo tam en dus werd de productie van de 400 na een jaar alweer gestaakt.

Intussen werd de Duitse samenleving sinds 30 januari 1933 geleidelijk aan genazificeerd. De staat trok alle macht naar zich toe en alles moest in dienst komen te staan van de staat. De automobielindustrie plukte overigens wel de vruchten van het belang dat de nazi's, met Hitler voorop, zagen in de mobilisering van de samenleving. Op 11 februari 1933 opende Hitler in Berlijn de "Internationale Automobiel- und Motorradausstellung", op een moment dat het nog uitgesproken slecht ging met de autoindustrie. Het aantal fabrikanten was sterk gekrompen en de verkoop van personenauto's was gedaald van 100.000 in 1926 naar 40.000 in 1933.

Hitler kondigde echter een nieuw motoriserings-programma af en in september 1933 stak hij de eerste spade in de grond bij de start van het "Reichsautobahn" project, waarmee talloze werklozen aan werk geholpen werden. De lobby vanuit de industrie wist gedaan te krijgen dat de belasting op nieuwe auto's in april 1933 afgeschaft werd.

De Hansa 1100 en de Hansa 1700

Al eerder, in maart 1933 hadden, de nazi's een forse overwinning behaald bij de laatste verkiezingen waar nog meerdere partijen aan deelnamen. En door de stemmen voor de communistische KPD ongeldig te laten verklaren verkregen de nazi's de absolute meerderheid in de Rijksdag. Hitler kreeg vervolgens een volmacht van de Rijksdag waarmee het Duitse rijk zonder parlement geregeerd kon worden.

De automobielindustrie maakte intussen grote sprongen. Het bedrijf van Borgward en Tecklenborg zag een verdubbeling van de productie in het eerste kwartaal van 1934 t.o.v. het jaar daarvoor. Het grootste deel van de productie betrof vrachtauto's, maar er werd ook succes geboekt met de twee personenauto's die in 1934 op de markt kwamen, de 4-cilinder Hansa 1100 en de 6-cilinder Hansa 1700. Ze waren als limousine en als cabriolet verkrijgbaar. Sierlijk vormgegeven auto's

De Hansa 1700 cabriolet

die goed ontvangen werden door de vakpers en het publiek en goed verkocht werden.
Carl Borgward was op 8 juni 1935 gescheiden van zijn eerste vrouw en al op 5 december 1935 trouwde hij met Elisabeth Rühl, met wie hij drie kinderen kreeg. Na het stormachtige huwelijk met zijn eerste vrouw kwam er privé rust en dat gaf Borgward de ruimte om met energie de ontwikkeling van zijn bedrijf op te pakken. Een belangrijke stap was de samenvoeging van de diverse Hansa-Lloyd en Hansa vestigingen, waardoor een uniform en efficiënt verkoopapparaat ontstond.

Productie voor de Wehrmacht

Aan het succes van de Goliath driewieler zou wel langzaamaan een eind komen. De productie liep nog wel door tot in 1938, maar werd ingehaald door de productie van vrachtauto's, niet in de laatste plaats door de opdrachten vanuit de Wehrmacht. De plannen die de nazi's vooralsnog heimelijk met Europa hadden waren natuurlijk gunstig voor de Duitse vrachtautoproductie. En daarmee komen we uiteraard op het vlak van de samenwerking van de autoindustrie met het regime.
De vraag waar het om draait is: was het opportunisme of dwang, die samenwerking? Vanaf het midden van de jaren 30 was er voor de Bremense auto onderneming sprake van een verheugende ontwikkeling. Om die te kunnen continueren was men bereid om de nazi's ook wel tegemoet te komen. Of werd men daartoe gedwongen, zoals Carl Borgward later volhield? Feit is dat in mei 1937 Carl Borgward en de voltallige directie lid werden van de NSDAP. Dat gold ook voor Wilhelm Tecklenborg, die volgens zijn dochter fundamenteel tegen de nazi's was, maar toch lid werd *"omdat wij, als we dat niet doen, niet meer in Berlijn mogen komen."*
Carl Borgward gaf in 1946 toe dat hij zich wel moest voegen naar de nationaalsocialistische machthebbers en dat hij niet onder het partijlidmaatschap uit kon. Al in 1934 waren hij en Tecklenborg toegetreden tot de NSKK (Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps), maar op de duur voldeed deze verbintenis niet meer uitsluitend.

De breuk met Wilhelm Tecklenborg

Sinds 1925 had het team Borgward-Tecklenborg uitstekend gefunctioneerd. Hoe verschillend de twee ook waren qua karakter, ze vertrouwden elkaar en vulden elkaar goed aan. De eerste barstjes in de onderlinge verstandhouding werden zichtbaar toen Carl Borgward kenbaar maakte dat hij bij Sebaldsbrück een groot stuk grond wilde kopen om daar een compleet nieuwe fabriek te bouwen. De productiehallen van Hansa-Lloyd in de Föhrenstrasse waren midden jaren 30 volgens hem te klein voor de geplande productie van personen- en vrachtauto's. Tecklenborg vond, dat als de ruimte niet toereikend was ze niet alle opdrachten moesten aannemen. Hij vreesde dat de investeringen voor de nieuwbouw een loden last zouden worden. Waarop Borgward reageerde: *"het zijn juist die opdrachten die de bouwkosten zullen opbrengen. We bouwen niet voor het heden, maar voor de toekomst en daarvoor hebben we meer ruimte nodig."*
Maar, er moest eerst geïnvesteerd worden, terwijl de banken huiverig waren om de kredieten daarvoor te geven. Borgward kreeg het advies zijn bedrijf om te vormen tot een naamloze vennootschap, waarin hij,

Tecklenborg en een aantal zakenlieden uit Bremen met ingebracht kapitaal deelnamen. Aldus geschiedde. Maar Borgward was niet blij met deze nieuwe structuur. Hij voelde zich beperkt in zijn handelingsvrijheid doordat zijn mede-aandeelhouders zijn besluiten konden tegenhouden. Dat ging volledig in tegen zijn principe: “ik ben degene die beslist!” Eigenlijk wilde hij de vennootschap zo snel mogelijk weer beëindigen, in tegenstelling tot Tecklenborg.
Sinds 1933 produceerde het bedrijf al voor de Wehrmacht en het budget voor het leger steeg in 1936 tot 9 miljard rijksmark. Van die grote taart wilde Borgward ook een stuk. Tecklenborg mopperde intussen: *“we draaiden juist zo goed, moet hij nu ook nog eens tanks gaan maken?”*
De breuk tussen de twee zat er aan te komen en in september 1937 werd de scheiding voor de rechter bevestigd. Tecklenborg kreeg 4,4 miljoen rijksmark mee. De aandeelhoudersvergadering besloot een week later tot opheffing van de vennootschap. Het kapitaal werd overgedragen aan de nieuwe onderneming “Hansa-Lloyd-Goliath Werke Carl F. W. Borgward”, waarmee de naamdrager de beslisser werd. Het zal wel altijd gissen blijven of met deze nieuwe structuur niet de kiem gelegd is voor de problemen 24 jaar later.

In de greep van de nazi’s

Voor het ontwerp van de nieuwbouw in Sebaldsbrück werd de jonge architect Rudolf Lodders benaderd. Carl Borgward was gecharmeerd van de strakke, zakelijke ontwerpen van Lodders en gaf hem de opdracht een fabriekshal te ontwerpen waarin de productie van auto’s ononderbroken in één ruimte kon plaats vinden, dus zonder scheidingswanden en alles gelijkvloers. Materialen konden tot in de hallen aangevoerd worden per bedrijfsspoor.
Terwijl de nazi’s al eind 1934 het land gelijkgeschakeld en volledig in hun greep hadden, was er nauwelijks sprake van tegenstand. Het grootste deel van de bevolking stond achter het regime, onder de indruk als men was van de economische bloei en de daarmee

De nieuwe, moderne productiehallen

gepaard gaande sterke daling van de werkloosheid en de stijging van de lonen.
De machthebbers stonden zeer welwillend tegenover de autoindustrie en stimuleerden de wegenbouw. Zelfs de autosport werd door de staat gesteund, wat leidde tot de befaamde tweestrijd tussen Mercedes en Auto Union (de Silberpfeile) in de grand prix racerij.
Borgward werd in februari 1938 benoemd tot “Wehrwirtschaftsführer”, leidinggevende bij de productie van militair materieel. Hij was dat te samen met 400 andere industriëlen. In zijn verdediging in 1946 zei Borgward dat hij nu eenmaal een succesvol autoproducent was in Bremen en dat hij bepaalde ere-ambten niet kon ontlopen, zoals het ambt van Wehrwirtschaftsführer. Hij zei: “ik heb niet om die functie gevraagd en was niet betrokken bij het toezicht op de productie van militair materieel.”

De officiële opening van de nieuwbouw in 1938

In september 1938 werd de nieuwe fabriek in Sebaldsbrück officieel in gebruik genomen, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het regime, van de NSDAP, van de Wehrmacht en van de industriële top. Foto’s tonen de drukte hierbij (meer dan 10.000 mensen) en de banieren en vlaggen met nazisymbolen. De Gauleiter van Weser-Ems, waar Bremen onder viel hield een toespraak. Carl Borgward werd deze dag voortdurend vergezeld door de burgemeester, SA-Führer Böhmker. Of dat Borgward wel of niet beviel is niet bekend.

B-3000's gereed voor aflevering aan de Wehrmacht

De Reichs-Kristallnacht in 1938

In november 1938, nog maar twee maanden na de feestelijke opening van de nieuwe fabriek, vond de beruchte "Kristallnacht" plaats in heel Duitsland. De gruwelen van deze gebeurtenis kennen we: het in brand steken van synagogen, de plundering en verwoesting van 7500 winkelbedrijven, de bijna 100 vermoorde joden en het wegvoeren van 30.000 mannelijke joden naar concentratiekampen. De hierboven genoemde SA burgemeester van Bremen, Böhmker, had voorafgaand aan de orgie van geweld gedetailleerd beschreven voor de SA hoe de knokploegen op zijn bevel in de stad tekeer moesten gaan.

Wat heeft Carl Borgward meegekregen van deze misdaad? En hoe stond hij er tegenover. Het is niet bekend, maar aangezien zijn woning aan de Osterdeich niet ver verwijderd was van de binnenstad van Bremen, moet hij toch wel het nodige gehoord en gezien hebben. Er is een bron die wel een indruk geeft van hoe Borgward dacht over het regime. Eind 1945 verklaarde de verpleegster Henriette Triehmer, die inwonend was bij het gezin Borgward, dat van nationaalsocialistische invloeden in het huishouden van Borgward geen sprake was. Geen portretten, geen nazitekens, geen bezoek van partijleiders, geen Hitlergroet. Zij stelde dat Borgward in persoonlijke gesprekken het nationaalsocialisme en de rassenpolitiek afwees en dat hij de gebeurtenissen van november 1938 een cultuurschande vond. Maar ja,

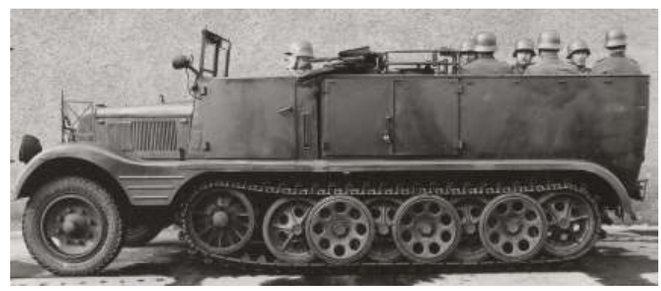
hoe zeker weten wij dat zij geloofwaardig was. We zullen nooit weten of zij haar verklaring misschien met zachte druk heeft afgelegd. Na de oorlog, toen Borgward geïnterneerd werd en zijn verleden onderzocht werd had ook hij, zoals zo vele Duitsers "Persilscheine" nodig (waarmee je gedrag schoon gewassen kon worden).

Productiebeperkingen vanaf 1939

Het optimisme van Borgward in 1938 over zijn toekomstige productie kreeg een flinke knauw in 1939 toen het regime aankondigde dat voor iedere autoproducent nauwkeurige voorschriften gingen gelden voor wat men mocht produceren. Borgward mocht vanaf 1940 uitsluitend nog de Borgward 2300 als personenauto bouwen, naast drie verschillende vrachtautotypen (1, 1½ en 3 ton). De Goliath productie moest gestaakt worden. De droom van Carl Borgward om een snelle rensportwagen te bouwen, spatte ook uiteen.

Vanaf 1940 alleen nog de Hansa 2300 in productie

Maar ondanks de productiebeperkingen in de breedte was het productievolume groot, waarbij de opdrachten van de Wehrmacht en van andere legeronderdelen steeds belangrijker werden en zelfs tot overbelasting van de productiecapaciteit leidden.



Halfkettingvoertuigen voor de Wehrmacht

Naast de vrachtauto's kwamen de halfketting voertuigen die artillerie moesten trekken, torpedos, onderdelen voor het afwerpen van bommen en op afstand bestuurde kleine pantservoertuigen. Het is wel bekend dat Carl Borgward niet gelukkig was met deze gedwongen productie. Hij was geen heerser meer in

zijn eigen bedrijf en trok zich meer en meer terug in zijn ontwerpafdeling. In oktober 1946 verklaarde Rudolf Lodders dat Borgward niet alleen een overtuigd tegenstander van oorlog was geweest, maar zich ook niet kon voorstellen dat er oorlog zou komen. Dat een oorlog het land zoveel zou schaden dat er nooit iets mee gewonnen kon worden. Was dit wensdenken of verdringing van Lodders? Feit is wel dat Borgward in 1939 optimistisch was over zijn zakelijke ontwikkeling en zelfs speelde met de gedachte verkoopvestigingen in verscheiden grote Duitse steden te openen. Nog in de zomer van 1939 wilde de overgrote meerderheid van de Duitsers geen oorlog en was er nauwelijks bereidheid om deel te nemen aan een aanval op de buurlanden. Desondanks viel de Wehrmacht begin september 1939 onder valse voorwendselen Polen binnen.

September 1939, de inval in Polen

Hoe reageerde Carl Borgward privé daarop? Er leven geen mensen meer die daar iets over zouden kunnen zeggen, noch gezinsleden , noch naaste medewerkers. Borgward's dochter Monica antwoordde op de vraag of Borgward later binnen het gezin ooit iets verteld had over zijn gevoelens over het uitbreken van de 2e Wereldoorlog: "Keine Kenntnis".

1940, optimisme in Duitsland

Direct na de inval in Polen worden op alle terreinen in de Duitse samenleving de teugels strak aangehaald en worden de maatregelen tegen de joden nog strenger dan voorheen. Vanaf 3 september mocht 85% van de personenauto's niet meer de weg op. De rest mocht slechts gebruikt worden voor ritten van levensbelang of ter ondersteuning van de oorlog. Polen werd onder de voet gelopen en Warschau werd systematisch door bombardementen van de Luftwaffe verwoest.

Het snelle succes van de Wehrmacht verdreef binnenslands de gedrukte stemming. Er ontstond zelfs euforie en men geloofde door het succes in een snel einde van de oorlog. Het is triest om te moeten zeggen, maar Borgward profiteerde in het eerste oorlogsjaar glansrijk van de opdrachten van de Wehrmacht. De omzet daarvan bedroeg 89 miljoen rijksmark! Het betekende wel dat autobedrijf veranderd was in een bewapeningsbedrijf. Carl Borgward sloot zijn ogen daarvoor en beweerde later dat nog tot in 1942 er slechts sprake was van een geringe productie in zijn bedrijf voor de Wehrmacht.

Intussen waren veel werknemers van Borgward opgeroepen voor het leger terwijl de oorlogsproductie opgevoerd moest worden. Het personeelstekort werd opgevangen door buitenlanders, die verplicht te werk gesteld werden. Ze verbleven veelal in kampen, waarbij de behandeling van met name Poolse en Russische gevangenen aanmerkelijk slechter was dan die van West-Europese gevangenen. Hoe de buitenlandse arbeidskrachten, met name de Russische, binnen het bedrijf behandeld werden en hoe Carl Borgward zich tot hen verhield, werd in de jaren 1946 to1948 een belangrijk onderdeel van het onderzoek in het kader van de denazificatie van Borgward.

Bombardementen en het zilveren jubileum

Bremen was, net als andere Duitse steden, al in mei 1940 doelwit van de Britse luchtmacht, waarbij het de Britten vooralsnog ging om de demoralisering van de bevolking. In hoog tempo werden schuilbunkers tegen de bombardementen gebouwd en werden bijvoorbeeld kunstschatten uit de musea in veiligheid gebracht. Net als de haven en de industriegebieden was het bedrijf van Borgward tussen 1940 en 1944 doelwit van talloze bombardementen. Erg trefzeker waren de Britten niet, terwijl het verlies aan mensenlevens onder de burgerbevolking enorm was. Vanaf 1943 greep de US Air Force in. Met de vliegende forten, ondersteund door jachtvliegtuigen voerden de Amerikanen bij daglicht aanvallen uit op de industriecomplexen.

Desondanks liep de productie in de Borgwardfabrieken nog door en vond men bizar genoeg nog tijd om het zilveren jubileum van het bedrijf in 1944 te vieren met een speciale uitgave van het bedrijfstijdschrift "Unser Werk". Hierin stonden bijdragen waarin de nazi retoriek niet geschuwd wordt, terwijl er toch tussen de regels door een verlangen naar vrede voelbaar is. Een sterke wil om te zegevieren ontbrak en opmerkelijk genoeg eindigden de bijdragen niet met de obligate Hitlergroet.

Er kon allang niet meer ongestoord gewerkt worden in de fabrieken. Dag en nacht werden de Duitse steden bestookt door geallieerde eskaders van bommenwerpers. Carl Borgward geloofde niet meer in wonderwapens en de eindoverwinning. Hij werkte in zijn ontwerpbureau voor de tijd na de oorlog, voor de

vrede. Dat mocht officieel niet, maar hij nam bewust het risico.

12 oktober 1944, het begin van het einde

En toen werd het 12 oktober 1944. Zo'n 250 bommenwerpers wierpen enorme hoeveelheden bommen en brandbommen uit boven Hastedt en Sebaldsbrück, waardoor de Borgwardfabrieken grotendeels vernietigd werden. De aanval kwam rond 11.45 uur, dus overdag, en Carl Borgward was met zijn secretaresse aan het werk in zijn bureau. Als door een wonder overleefden zij het bombardement, maar Carl Borgward was die dag enige tijd zoek. Pas 's avonds wist hij het buitenhuis van de familie in Rethem te bereiken. Daar verbleef Elisabeth Borgward al enige tijd met de kinderen. Het is niet bekend hoe Borgward erin slaagde te ontkomen uit het inferno en vervolgens Rethem te bereiken.

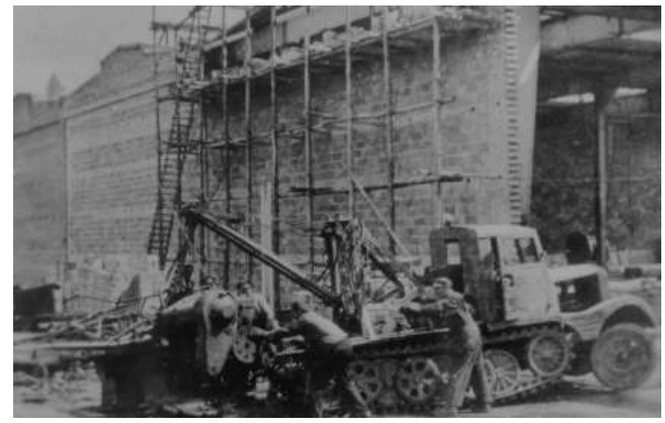
Zwaar beschadigde Borgwardfabrieken in Hastedt

April, mei 1945, de geallieerden bereiken Bremen

In november 1944 werd Carl Borgward ziek en ging hij voor drie maanden het ziekenhuis in. Begin 1945 was hij weer terug in Rethem, maar naar zijn zwaar beschadigde fabrieken terug keren was niet mogelijk. In april 1945 onderging Bremen nog eens acht zware bombardementen, waarna de stroomvoorziening van Bremen volledig stopte.

Op 25 april 1945 werd Bremen bezet door de geallieerden, maar al op 10 april bereikten de eerste Britse militairen het buitenhuis van Borgward. Op de pagina's 100 en 101 van haar boek over Carl Borgward vertelt Birgid Hanke op sobere, maar toch indringende wijze over de plunderingen in Borgwards huis in Rethem en elders in het plaatsje. Ook schrijft zij over de mishandelingen van Carl Borgward door Britten en Poolse geïnterneerden en over verkrachtingen door o.a. Britten in Rethem en andere dorpen in de buurt.

Op 25 april waren de Britten Bremen ingetrokken, maar al een week later droegen ze de stad over aan de Amerikanen die de haven nodig hadden voor al hun



Halfkettingvoertuig ingezet bij herstel van de schade

transporten van overzee. In de grotendeels verwoeste fabriek in Hastedt werd in opdracht van de Amerikanen begonnen met puinruimen. Onder leiding van de langjarige medewerker van Borgward Wilhelm Schindelhauer, sociaal-democraat van oudsher, die daarom het vertrouwen van de Amerikanen kreeg om voorlopig in de fabriek de leiding te nemen. Schindelhauer slaagde erin 60 medewerkers weer bijeen te krijgen in de fabriek.

Carl Borgward lukt het begin mei naar Bremen te gaan, waar hij Schindelhauer ontmoet. Die vertelde hem dat de Britten in Sebaldsbrück (wat minder beschadigd dan Hastedt) een grote onderhoudsgarage hadden ingericht en dat de familiewoning aan de Osterdeich ook door hen bezet was. De familie Borgward mocht twee kamers in deze woning behouden.

"Trümmerfrauen" verplicht aan het puin ruimen

Arrestatie en internering voor Carl Borgward

Vrijwel direct begonnen de geallieerden met de arrestatie van nationaalsocialisten. Een niet onderbouwde beschuldiging was vaak al voldoende. Carl Borgward was als "Wehrwirtschaftsführer" sowieso al verdacht. Maar vooralsnog kon hij zich volledig werpen op zijn werk. Begin juni hadden de Britten Sebaldsbrück alweer ontruimd en Borgward probeerde ten behoeve van de wederopbouw van zijn bedrijf bij de banken middelen te verkrijgen, deels nog zijn eigen

middelen. Met architect Rudolf Lodders maakte hij al nieuwe bouwplannen en hij hoopte aan bouwmaterialen te komen door het schroot van de verwoeste fabriek daarvoor te ruilen.
Daar kwam het niet van. Midden september 1945 werd Borgward gearresteerd en opgesloten in een tot interneringskamp omgebouwde school. Dat heeft overigens niet lang geduurd. De ondervragingen leidden tot een arbeidsverbod en Borgward werd naar een groot Amerikaans interneringskamp verplaatst bij Ludwigsburg, omgeving Stuttgart. De grond zonk onder de voeten van Carl Borgward weg.

De Kaiser van 1946. Inspiratie voor Carl Borgward?

Borgwardliefhebbers mogen overigens graag het verhaal vertellen dat Borgward tijdens deze internering via een vriendelijke GI Amerikaanse tijdschriften te lezen kreeg en dat hij daarin foto's zag van de eerste naoorlogse Kaiser-Frazers die hem inspireerden tot het ontwerpen van de eerste ponton auto's van na de oorlog. Een mooie anekdote, maar nooit bewezen.

Nog een lange weg te gaan voor Borgward

Tot eind 1945 hadden de Amerikanen 120.000 Duitsers gearresteerd. Maar de denazificatie raakte in het slop en daarom droegen de Amerikanen de verantwoordelijkheid voor de politieke zuiveringen over aan de Duitsers. We kunnen hier niet in detail ingaan op de wijze waarop de Duitse justitie omging burgers die op enigerlei wijze betrokken waren geweest bij het naziregime. De beschrijving hiervan door Birgid Hanke in haar boek op de pagina's 104 t/m 115 is boeiend, maar moeilijk samen te vatten. Daarom hier slechts wat hoofdlijnen betreffende Carl Borgward. Hij werd op 10 maart 1946 vrijgelaten uit het interneringskamp, maar moest zich wel meteen melden voor het puinruimen in de stad. Dat heeft hij niet lang gedaan vanwege ziekte en bedlegerigheid. Intussen begon het gerechtelijke onderzoek tegen hem en was het hem verboden zijn bedrijf te betreden. Hij behoorde tot de circa 3,7 miljoen Duitsers in de Amerikaanse zone van wie onderzocht moest worden of ze hoofdschuldig, medeschuldig, minderschuldig, meeloper of onschuldig waren geweest. De aanklager stelde vast dat Carl Borgward op grond van zijn lidmaatschap van de NSDAP en op grond van een zevental hiermee verbonden functies tot de categorie medeschuldig gerekend moest worden.
Het schriftelijke verweer hiertegen van Carl Borgward begint met de zin: "Ik ben altijd een a-politiek mens geweest". Hij schetst zichzelf als kleinburgerlijk van afkomst en als iemand die tot 1933, toen de politieke partijen afgeschaft werden, altijd op democratische partijen gestemd had. Hij zette zichzelf overtuigend neer als niet-nationaalsocialist.
Maar waarom is hij dan in 1938 lid van de NSDAP geworden, luidde de wedervraag van de aanklager. "Omdat de partij dat op grond van mijn beroep en het belang van mijn bedrijf in Bremen uitdrukkelijk eiste", was zijn antwoord. Ook zijn lidmaatschap van het NSKK (Nationalsozialistisch Kraftfahrkorps), waar hij vanaf 1934 Obersturmführer was, was afgedwongen omdat dit een beroepsorganisatie was voor alle autoproducenten. Hij was in die functie volledig passief geweest. De hoogste nazi in Bremen, Kreisleiter Blanke, verklaarde dat hij geen druk had uitgeoefend op Borgward om lid te worden van de NSDAP, maar dat hij tegelijkertijd nooit bespeurd had dat Borgward een actief voorvechter van Nationaalsocialisme was geweest.

Links Tecklenborg en rechts Borgward, Berlijn 1936

21 "Persilscheine" ter verdediging

Op alle verdenkingen reageerde Borgward dat hij, als het maar even kon, zich neutraal opstelde en dat hij alleen wanneer het niet anders kon, zich regime-vriendelijk uitte. Ter ondersteuning van zijn verdediging leverde Borgward 21 "verklaringen van goed gedrag" in, waaronder die van zijn secretaresse Rita Elfenbein, zijn architect Rudolf Lodders en zijn importeur in Zwitserland Paul Glättli.

Links Paul Glättly, rechts Carl Borgward

De commissie die moest oordelen over Borgward was niet geïmponeerd door de 21 verklaringen. De vraag werd gesteld: "welke feiten duiden op verzet van Borgward tegen de NSDAP?" Antwoord: "geen!"

Men concludeerde op grond van beschikbare documenten dat Borgward meer was dan slechts in naam nationaalsocialist, dat hij toch gesympathiseerd had met het nazisme.

Maar hiermee was het onderzoek niet gesloten. Dat sleepte zich nog twee jaar voort, jaren waarin Carl Borgward gedwongen was tot niets doen, althans zakelijk. Wel bleef hij zoeken naar eerherstel en daartoe verklaringen afleggen waaruit moest blijken dat hij niet schuldig was aan het heulen en samenwerken met de nazi's. Daarbij kwamen er weer nieuw getuigen-verklaringen die Borgward moesten vrijpleiten. Onder andere ook van Wilhelm Schindelhauer die zo goed en zo kwaad als kan leiding gaf aan het bedrijf dat probeerde op te krabbelen uit het puin. Dat gebeurde onder andere door met onderdelen die uit het puin gered waren de eerste nieuwe vrachtauto's te maken die nodig waren voor de wederopbouw.

De onderzoekscommissie trok zich na drie dagen terug om in besloten vergadering tot een besluit te komen. Carl Borgward werd uit de groep "schuldig" overgeplaatst naar "minderschuldig", kreeg een proeftijd van 3 maanden en moest 50.000 rijksmark

Een van de eerste vrachtwagens voor de wederopbouw

aan een Wiedergutmachungsfonds betalen. De vreugde bij Borgward was van korte duur toen die proeftijd aangevochten werd door een van de senatoren van Bremen, die stelde dat het volgens de wet 2 jaar moest zijn. Opnieuw dreigde een langdurige ballingschap. Begin juni 1948 stuurde Wilhelm Schindelhauer een brandbrief naar de burgemeester en de senaats-voorzitter van Bremen, waarin bepleit werd dat het absoluut noodzakelijk was dat Carl Borgward terug kon keren in en leiding kon geven aan zijn bedrijf. Dit werd ook ondersteund door een brief van ruim 100 handelaren (dealers) van Borgward. Zij verzochten met klem om Borgward te rehabiliteren. De nieuwe onderzoekscommissie schrapte de proeftijd voor Borgward en verlaagde de boete tot DM 5.000,- (de rijksmark was inmiddels vervangen).

Op 13 juli 1948 betrad Carl Borgward weer als algemeen directeur zijn bedrijf om leiding te geven aan de wederopbouw en de toekomst daarvan, nog onwetend van het feit dat hem daarvoor maar 13 jaren gegeven zouden worden. Waarom dat zo was is weer een heel ander verhaal.

De ruïnes in Hastedt, 1945

Tot slot: het Wirtschaftswunder

Eigenlijk kwam Carl Borgward precies op het goede moment terug in zijn bedrijf. De eerste naoorlogse jaren waren voor een groot deel van de bevolking verschrikkelijk. Enorme schaarste beheerste het dagelijkse leven.

De rijksmark werd niet als een betrouwbare munteenheid gezien, ruilhandel in natura van goederen en diensten beheersten de economische praktijk. Totdat besloten werd een nieuwe start te maken met

een nieuwe munteenheid. Vanaf het moment dat de rijksmark in 1948 uit het betalingsverkeer verdween en men de beschikking kreeg over een startbedrag in D-marken ging de economie op volle toeren draaien en lagen de etalages vol met consumptie-goederen.

Er ontstond een grote vraag naar vrachtauto's, groot en klein, die hard nodig waren voor de wederopbouw van de gebombardeerde steden en voor de bevoorrading. Maar er kwam ook vraag naar motorfietsen en bovenal naar betaalbare auto's. Voor veel Duitsers was de dwerg auto voorlopig in de jaren 50 het hoogst haalbare, al kwam het aanbod van middenklasse auto's, tweetakt en viertakt ook al snel op gang.

Goliath kwam tot genoegen van de kleine aannemers en vooral de middenstand al in 1949 terug op de markt met z'n driewieler, de Goliath GD 750, die tot 1955 geproduceerd werd.

De Goliath GD 750 (1949-1955)

Borgward verraste de autowereld met de introductie van de Borgward Hansa 1500, eveneens in 1949. De eerste Europese ponton auto, waarvoor Carl Borgward volgens het nooit bewezen verhaal de inspiratie op deed door het zien van foto's van de Kaiser Manhattan uit 1946.

Boven de Hansa 1500 en onder de Lloyd LP 300 (1950)

Tenslotte keren we nog even terug naar de periode die onderwerp was van dit verhaal, de Borgward B 3000, het werkpaard van de Wehrmacht, herrees met de fabrieken uit de as en werd nog tot 1950 geproduceerd. Het decennium van de jaren 50 werd gedomineerd door het grote succes van de Borgward Isabella. Eind 1961 was het voorbij met het Borgwardconcern. Carl Borgward overleed verbitterd in 1963.

Belangrijkste bron voor dit verhaal:
"Carl F. W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur", Birgid Hanke, 2010.
Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-7688-3145-1

Grenzeloos autoplezier met de KNAC

Instappen, starten en gaan... Autorijden is vrijheid en dat grenzeloze autoplezier vindt u bij de KNAC. Al ruim 125 jaar staan wij automobilisten bij, in welke auto u ook rijdt.

Met snelle pechhulp, betrouwbare autoverzekeringen én de beste reisverzekering blijft u veilig en zorgeloos onderweg. Word lid vanaf € 57,50 per jaar en ontvang 7x per jaar het magazine 'De Auto' vol inspiratie en verhalen.

Ga naar www.knac.nl en ontdek welk lidmaatschap bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl

ANNO 1898

Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR AUTOLIEFHEBBERS | BELANGENBEHARTIGING | EVENEMENTEN | VERZEKEREN & PECHHULP

BORGWARD CLUB NEDERLAND