



**Wilhelm Schindel-  
hauer**

an mechanischer Geräuschlosigkeit sämtlichen Motoren dieser Klasse, soweit sie uns bekannt sind, überlegen ist. Diese Laufruhe des Motors geht soweit, dass man gelegentlich das Vorhandensein eines Motors unter der Haube vergessen könnte ... Straßenlage und Fahrkomfort – beides hängt ja doch eng miteinander zusammen – sind wirklich gut. Zusammenfassend kann man sagen, dass der Hansa 1100 auf jenen Fahrer zugeschnitten ist, der im Automobilfahren nicht eine aufregende Sensation, sondern eine wohltuende und nervenberuhigende Form der Fortbewegung zu finden wünscht. Wegen des ruhigen und robusten Motors, der gut durchdachten Kraftübertragung und wegen der vernünftigen Anbringung aller Bedienungsorgane macht es

Freude, diesen Wagen zu fahren, wie es auch Freude macht, in ihm gesehen zu werden.“

Dieser Testbericht stellt den Ritterschlag Borgwards dar. Er war nun endlich da angekommen, wo er von Jugend an immer hingewollte hatte: Bei der Konstruktion und Produktion komfortabler Automobile.

Nicht zuletzt hatte er dies seinem tüchtigen Mitarbeiter Friedrich Kynast zu verdanken. Dass der Hansa 1100 nämlich mit einem im eigenen Werk gebauten Motor lief, war alleine das Verdienst dessen, der schon seit Jahr und Tag auf Unabhängigkeit und Autonomie des Borgwardschen Unternehmens gedungen hatte.

Dem für 2950 RM angebotenen Hansa 1100 folgt alsbald der um 500 RM teurere, gleichfalls

**Borgward LKW L 2000 S und PKW 2000 Sportcabriolet vor der Betriebstankstelle im Werk Sebaldsbrück.**



vorne und hinten mit Schwingachsen versehene 6-Zylinder-Pkw Hansa 1700, der es schon auf eine Geschwindigkeit von über 100 Kilometer pro Stunde schafft.

Erfreuliches tut sich auch in Werk II. Als Hersteller von Lkws bis zu einer Tonne Nutzlast steht es nämlich an erster Stelle auf der Liste der Lastwagen-Hersteller.

### **Bericht eines echten Borgwardianers**

Wie familiär es damals in Hastedt herging, womit man sich im Werk auseinandersetzte, ist dem Bericht von Wilhelm Hauk<sup>87</sup> zu entnehmen, der ab Frühsommer 1935 verantwortlich für den Goliath-Verkauf war.

„Mit meinem Vermittlungsschein vom Arbeitsamt bin ich sofort nach Hastedt gefahren ... Das Verwaltungsgebäude Föhrenstraße Ecke Osterdeich hatte einen Pförtner, der mich erstaunt ansah, weil schon so viele Bewerber da waren. Trotzdem durfte ich in die Buchhaltung gehen. Auch dort war man erstaunt, hat aber meine Bewerbung der Finanzprokuristin Wilhelmine Bick gegeben. Nach kurzer Zeit wurde ich zu ihr vorgelassen. Ich musste ihr meinen bisherigen Werdegang erläutern. Dann kam die Frage: „Haben Sie eine Schwester bei Daniel Schlesinger in der Obernstraße?“ „Ja!“ „Gut, Sie können dann am 16. November (1933) anfangen.“

Sie hat mir dann noch erzählt, dass sie seit Jahren ihre Hüte bei meiner Schwester Luise gekauft hat und sie sehr schätzte. Ich habe meine Zelte im Lager Burko sofort abgebrochen und war am 16. November pünktlich an meinem Arbeitsplatz, für monatlich 90 RM. Ich wurde in der Registratur eingesetzt und musste Einkaufsrechnungen sortieren und ablegen ... Alle zwei Wochen hatte ich Postdienst, d. h. ich musste abends die ausgehende Post zur Hauptpost bringen. Das konnte schon mal 20.00 Uhr werden. Dafür durfte ich dann am nächsten Morgen später kommen.

Allmählich wurde mir diese Arbeit in der Registratur zu eintönig und ich ging zu „Tante Minna“, so wurde Fräulein Bick genannt, und fragte, ob

ich eventuell eine andere Aufgabe bekommen könnte. Sie sagte, sie habe nichts anderes von mir erwartet und sie wolle sich im Hause umhören. Bald wurde ich versetzt.

In den Verkauf, zunächst in die Organisation und dann zum Lkw-Verkauf. Verkaufsprokurist war Wilhelm Schindelhauer.“

Somit hatte es der ehemalige Betriebsrat der Hansa, der bei ihrem Verkauf deren Warenbestand mit knallhartem Kalkül geschätzt hatte, mittlerweile bis zum Prokuristen geschafft. Ein Zeichen, dass Borgward Loyalität zu schätzen wusste und auch entsprechend belohnte.

„Mein direkter Chef war Jonny Klee“, fährt Wilhelm Hauk in seinen Erinnerungen fort. „Wieder ein Glücksfall für mich, denn Jonny Klee war perfekt im Lkw-Verkauf. Er wurde mein Lehrmeister. Auch außerhalb der Geschäftszeit hat er sich mit mir zusammengesetzt ... Schon bald übertrug er mir die Bearbeitung des 1-Tonner-Lkws. Er ließ mich völlig frei arbeiten. Nur am Wochenende setzten wir uns zusammen, um das Ergebnis der Woche zu besprechen.

Es gab drei Verkaufsabteilungen:

- Hansa Lloyd Lastwagen - Jonny Klee
- Hansa Personenwagen - Otto Oetken
- Goliath Lieferwagen - Albert Doeding

Albert Doeding<sup>88</sup> wurde eines Tages von Borgward nach Darmstadt geschickt. Der Händler Gisbert Wacker war in Schwierigkeiten geraten und musste saniert werden. Doeding kam zu mir und sagte: „Ab morgen müssen Sie den Goliath-Verkauf übernehmen. Herr Klee wusste aber von nichts, also wurde erst einmal gestritten. Und jetzt machte sich der Charakter von Jonny Klee bemerkbar. Um mich zu fördern, gab er mich frei. Ich hatte die Chance, Abteilungsleiter zu werden. Jonny Klee war einer der besten Menschen, die ich in meinem Berufsleben kennengelernt habe.“

Im Frühsommer 1935 übernahm Wilhelm Hauk dann in alleiniger Verantwortung den Goliath-Verkauf. Als bald sah sich der frisch

<sup>88</sup> Albert Doeding war ein entfernter Neffe Borgwards, nämlich der Sohn einer Cousine seiner ersten Frau



**Wilhelm Hauk**



**Jonny Klee**

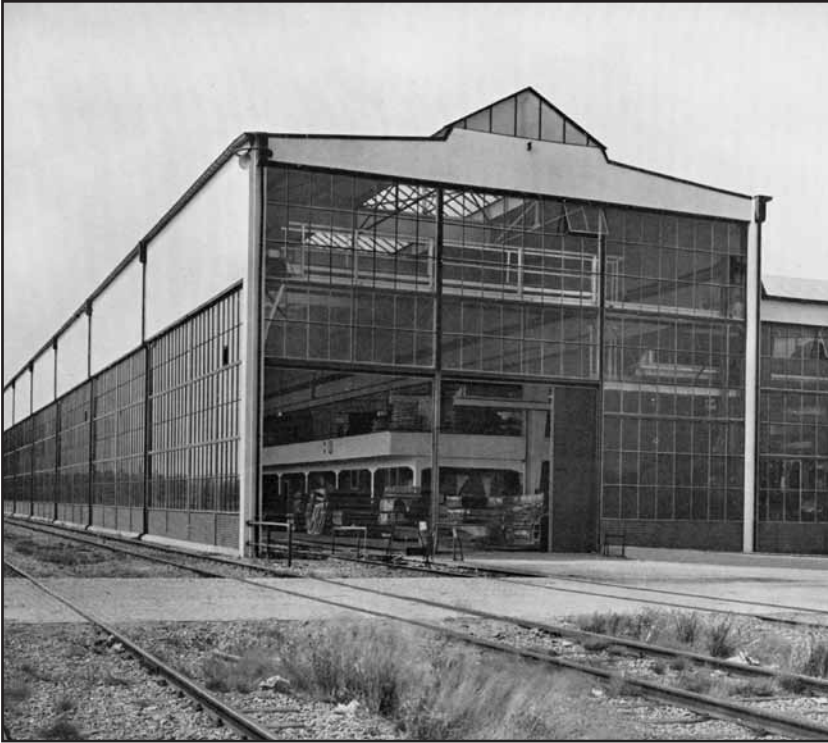


**Otto Oetken**

**Albert Doeding**



<sup>87</sup> Interview mit Peter Kurze am 7. Oktober 1996



**Die Werkseisenbahn mit Anschluss zum Reichsbahnnetz fuhr direkt in die Fertigungshallen hinein und konnten dort entladen werden, ohne dass man dem Wetter ausgesetzt war.**



de auch geplant. Glatte Glasfassaden für helle Fabrikationshallen bedeutete in jenen Jahren Sensation und revolutionäre Neuerung. Genau dem gegenüber bezeugte sich Rudolf Lidders als überaus aufgeschlossen.

Mit der Planung des neuen Autowerkes in Sebaldsbrück erhält Lidders nun Gelegenheit, die Prinzipien der modernen Industriearchitektur konsequent umzusetzen.

Für Borgward als Automobilfabrikanten standen bei Errichtung des neuen Werkes eindeutig die Optimierung von Produktionstechnik und Produktionsabläufen im Vordergrund, um so die Effektivität seines Unternehmens zu steigern. Konsequenterweise aus den Erfahrungen im alten Werk schließend, wollte er die dort vertikal orientierten Produktionsgänge fortan horizontal gliedern und so auch lange Verkehrswege und Umwege für die Heranschaffung des Rohmaterials vermeiden. War das nicht damals schon Gedanke von Opa Klie gewesen, als er sich im Jahre 1924 lautstark über die langen Wege über das damalige Betriebsgelände in der Steinstraße beschwerte und so bei seinem Chef den Zündfunken für den praktischen Blitzkarren auslöste? So könnte man den vorbildlichen Bau des neuen Werks in Sebaldsbrück als folgerichtige Fortschreibung Borgwardschen Erfindungsreichtums interpretieren. Seine Ideen beschränkten sich nicht nur auf die Entwicklung von Automobilen, sondern bezog den gesamten Fabrikationsprozess mit ein. Und Rudolf Lidders gelingt es, genau diese Gedanken in seine eigenen Entwurfsphantasien mit einzubeziehen. All das kostete natürlich und das nicht wenig.

Borgward war nach Abfindung von Tecklenborg und Auflösung der AG endlich unumschränkter Alleinherrscher im Haus. Taub wie eh und je stellte er sich gegen die Ermahnungen und Vorhaltungen der getreuen Finanzchefin Wilhelmine Bick. Als sein „schlechtes Gewissen“ bezeichnet Borgward sie im Gespräch mit Lidders, um sich dennoch leichthin über deren buchhalterische Bedenken hinwegzusetzen. So musste „Tante Minna“, wie die Kollegin im Unternehmen ge-

nannt wird, auch einmal fast unvertretbar tief in die Kasse greifen<sup>108</sup>, um die Fertigstellung des neuen Werkes voranzutreiben.

### **Sommerhaus in Winkeldorf**

Die Jagdhütte in Winkeldorf hatte Carl Friedrich Wilhelm Borgward bereits 1934 erworben. Heinz Schnakenburg, der Sohn des damaligen Bürgermeisters, erinnert sich, dass der Unternehmer zwanzig Morgen von seinem Vater erwarb. Zwischen den Familien Borgward und Schnakenburg entwickelte sich eine private Freundschaft. Wenn er in Winkeldorf war, statete Borgward den Schnakenburgs stets einen Besuch ab und ließ es sich nicht nehmen, an Weihnachten kleine Geschenke mitzubringen. „Das erste Geschenk kam Weihnachten 1933“, erinnert sich der alte Herr. „Ich meine, es war eine Märklin-Eisenbahn, und für die Eltern gab es einen Boxbeutel.“ Die Erinnerung an die eigenwillige Form der Weinflasche hat sich ihm in das Gedächtnis eingepägt.

„Er war immer freundlich, aber bestimmend. Wenn er sagte, das ist so, dann ist es so“, beschreibt er Carl Borgward. „Und wenn die Hunde nicht wollten, wurden sie angepöfien.“

Höchst peinlich war es Borgward, als einer seiner Hunde auf dem Hofe der Schnakenburgs „drei Hühner tot machte“. Einfach so, aus purer Jagdfreude. Die Geschädigten nahmen es längst nicht so tragisch. „Wir hatten doch jede Menge Hühner!“ Der Missetäter wurde schwer bestraft, die Hühner selbstverständlich ersetzt.

Großen Eindruck erweckte bei den Winkeldorfern der Umbau und die Erweiterung der hölzernen Jagdhütte zum steinernen Sommerhaus durch Borgwards Architekten Rudolf Ladders und die Anlage eines Schwimmbassins mit einer Länge von 36 Metern. „Später während des Kriegs sind wir Jugendlichen im Sommer nachts heimlich über den Zaun geklettert, um darin zu schwimmen“, erzählt der alte Herr Schnakenburg.



**Carl Borgward besaß südlich Zevens eine Jagdhütte, die Ladders in den Jahren 1937/38 zu einem Sommerhaus erweiterte.**

**Freisitz mit Blick auf das Schwimmbad und die Heidelandschaft.**



108 Klaus Ebel, Folge 11, S. 19