

Ein echter Borsig für Zuhause: Haushaltsgerätefertigung im Kaiserreich und in der Weimarer Republik

„Selbst der schwächsten Frau Arbeit zu leisten, die sonst die Kraft eines Mannes erfordert hatte,“ das ermöglichte der „Saugling“, einer der ersten transportablen Staubsauger überhaupt. Nur 3,8 Kilogramm schwer, war er eine Weiterentwicklung der weit größeren Borsig-Entstaubungsanlagen.



Von 1922 bis 1930 verkaufte Borsig auch handliche Staubsauger für den Hausgebrauch.

Erste Entstaubungsanlagen wurden ab den 1860er-Jahren in den USA angeboten. Um 1900 arbeiteten die am Markt angebotenen Anlagen mit Vakuum (Saugluft) oder Pressluft (Druckluft). Als Hersteller von Pumpen und Kompressoren musste Borsig seine Grundkompetenzen nur auf ein neues Anwendungsfeld übertragen, um selbst ab 1906 mittels einer eigens dafür geschaffenen Abteilung komplette Entstaubungsanlagen anbieten zu können.

Betrieben wurden die Borsig-Anlagen mit Dampfkraft, Elektromotoren, Benzin- oder Gasmotoren. Dabei war der Antrieb entweder im Keller der Gebäude fest installiert oder auf einem Rollwagen platziert. Bei den fest installierten Systemen – wie im Berliner Reichstag, für den Borsig zwei Entstaubungsanlagen lieferte – stand der Antrieb im Keller, im Gebäude war ein Rohrsystem verbaut. An dieses konnten bei Bedarf Saugrohre angeschlossen werden, die in den Räumen den Schmutz ansaugten und in das Rohrsystem leiteten. Neben den Saugluftanlagen bot Borsig auch Pressluftsysteme an, die bei der Säuberung von Automobilen genauso hilfreich waren wie bei der Reinigung von Zugwaggons. Dabei stand das Unternehmen seinen Kunden mit praktischen Empfehlungen zur Seite. So erfolgte laut Produktbroschüre „die Säuberung der Eisenbahnwagen III. und IV. Klasse (...) am gründlichsten und schnellsten, wenn auf beiden Seiten die Türen geöffnet und von der Windseite aus mit einem Sparbläser die Wagen ausgeblasen werden.“



Bis 1924 konnte Borsig über 2100 Entstaubungsanlagen absetzen. Der Verkauf der großen, hochpreisigen und aufwendig zu installierenden Anlagen war aber insbesondere für Privathäuser rückläufig. Der transportable „Saugling“, bei dem Motor, Turbine und Staubsack in einem Gehäuse verbaut waren, stellte seit 1922 die passende Alternative dar. Aber ebenso wie die großen Anlagen blieb auch der „Saugling“ ein Luxusprodukt, das sich nur Wohlhabende leisten konnten. Hätte doch beispielsweise ein durchschnittlicher Borsig-Arbeiter für den 140



Noch wie ein richtiger Schrank sah der Borsig-Kühlschrank Typ CD mit einem nutzbaren Rauminhalt von 1,42 Kubikmeter aus, ca. 1924.

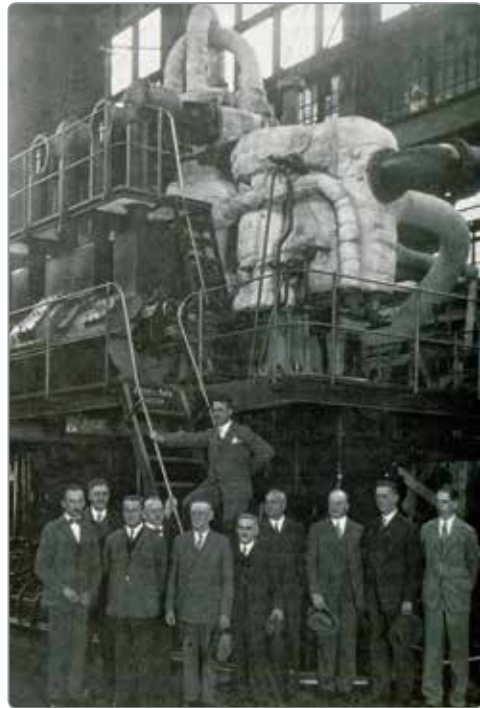
Mark teuren „Saugling“ einen ganzen Monatslohn hergeben müssen. Einer massenhaften Verbreitung stand zudem entgegen, dass bis 1925 nur etwa 25 Prozent der Berliner Haushalte mit Strom versorgt waren.

Dass der „Saugling“ aber dennoch seine Abnehmer fand, wie der Borsig-Geschäftsbericht aus dem Jahr 1923 lobend erwähnt, lag auch an seiner innovativen Vermarktung. Ein fünfminütiger Werbefilm war hierfür nur ein Beispiel. Der Saugling-Film „Hausfriedensbruch, eine saubere Geschichte“ erzählt davon, wie der Saugling als Comicfigur einen Haushalt vor dem Untergang im Dreck bewahrt und eine putzende Hausfrau von ihren Lasten befreit.

Auf dem Gebiet der Haushaltsgeräte bot Borsig neben den Staubsaugern in den 1920er Jahren noch eine weitere Produktgruppe an: Kühlschränke. Mit einer Abmessung von 2,5 Metern Höhe, 3,5 Metern Breite und einem Fassungsvermögen von 360 Litern in seiner kleinsten Ausführung war der Borsig-Kühlschrank ein „Seitenarm“ des Bereichs Kältetechnik und ebenfalls ein Nischenprodukt, das nur für den hochherrschaftlichen Haushalt oder die Groß-Gastronomie infrage kam. Auch sein Stromverbrauch war immens.

Die Aufnahme der neuen Produktgruppen in das Unternehmensportfolio kann als eine Reaktion auf den ab 1923 dramatisch einbrechenden Lokomotiven-Markt verstanden werden. Setzte Borsig 1922 noch 336 Loks ab, so waren es 1926 nur noch 64 Stück. Ausgleichen konnten die Nischenprodukte „Saugling“ und Kühlschrank diese Einbrüche aber nicht. Von Vorteil war daher, dass Borsig über ein breites Portfolio verfügte.

Von der Mammutpumpe bis zur Schiffsdampfmaschine: Großanlagen aus dem Hause Borsig

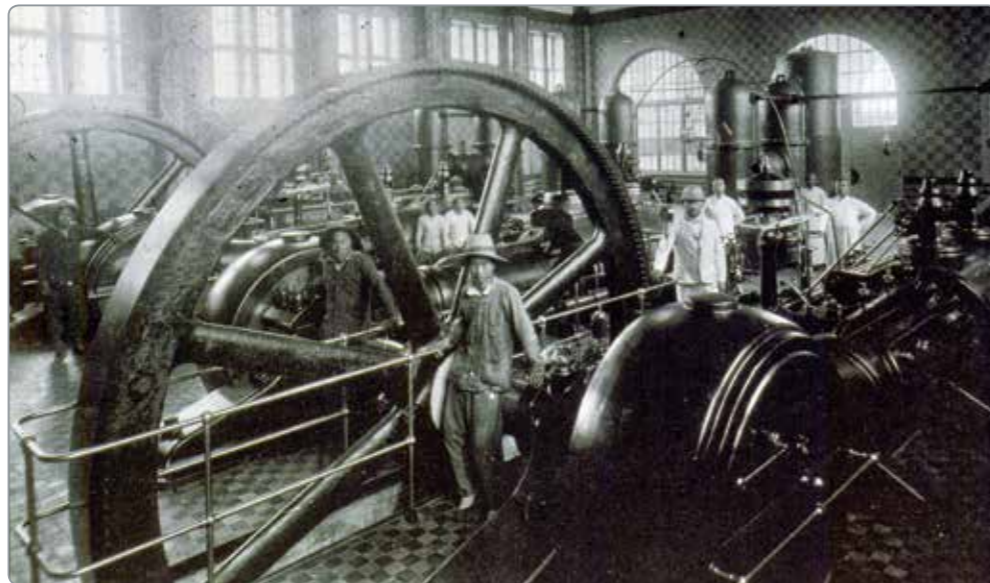


Eine der zwei für den Dampfer „Ohio“ ausgelieferten Schiffsdampfmaschinen mit einer Leistung von 6000 PS auf dem Prüfstand, 1929.

Dass Borsig die besten Lokomotiven baut, wusste Anfang des 20. Jahrhunderts jedes Kind. Ob Schnellläufer oder Tenderlokomotive – allein der Name bürgte für Spitzenqualität. Aber nicht nur auf der Schiene setzte Borsig Standards. Neben dem Lokomotivbau – dem Aushängeschild des Unternehmens – hatte Borsig sich vor allem mit Großanlagen wie Dampfmaschinen und Mammutpumpen sowie Produkten für die chemische Industrie bis zur Mitte der 1920er-Jahre einen Namen gemacht.

Der Bau von Kesseln und Dampfmaschinen war seit den Anfängen des Unternehmens ein zentrales Geschäftsfeld gewesen und blieb es bis in die 1920er-Jahre. Das spiegelte auch die Größe der Produktionsflächen von 25 000 Quadratmetern im Tegeler Werk wider, die ausschließlich für den Bau dieser Aggregate zur Verfügung standen. Die immensen Kapazitäten waren nötig angesichts der gewaltigen Ausmaße, die die Maschinen erreichen konnten. Besonders imposant waren die riesigen Schiffsdampfmaschinen, die Borsig ab Anfang der 1920er-Jahre herstellte. Diese konnten, wie beispielsweise die stehende Dreikurbelmaschine für den Ozeandampfer „Ohio“, leicht die Höhe eines kleineren Wohnhauses erreichen. Auf der „Ohio“ arbeiteten sogar zwei der Kolosse, die zusammen 12 000 PS für den Antrieb des Ozeanriesen lieferten.

Ebenso imposant waren die von Borsig produzierten Mammutpumpen, die beispielsweise beim Ausbau der Berliner U-Bahn zwischen Spittelmarkt und Alexanderplatz zum Einsatz kamen. Bei diesem Bauvorhaben sorgten Borsig-Pumpen dafür, dass der Grundwasserspiegel dauerhaft etwa 14 Meter unterhalb des Spreespiegels blieb. Dampfmaschinen aus dem Hause Borsig trieben die Mammutpumpen an. Binnen kürzester Zeit wurden diese Pumpen weltbekannt. Auch die Stadtverwaltung im fernen Peking hörte davon. Dort errichteten Borsig-Techniker 1910 Dampfmaschinen für das erste Wasserwerk der chinesischen Metropole.



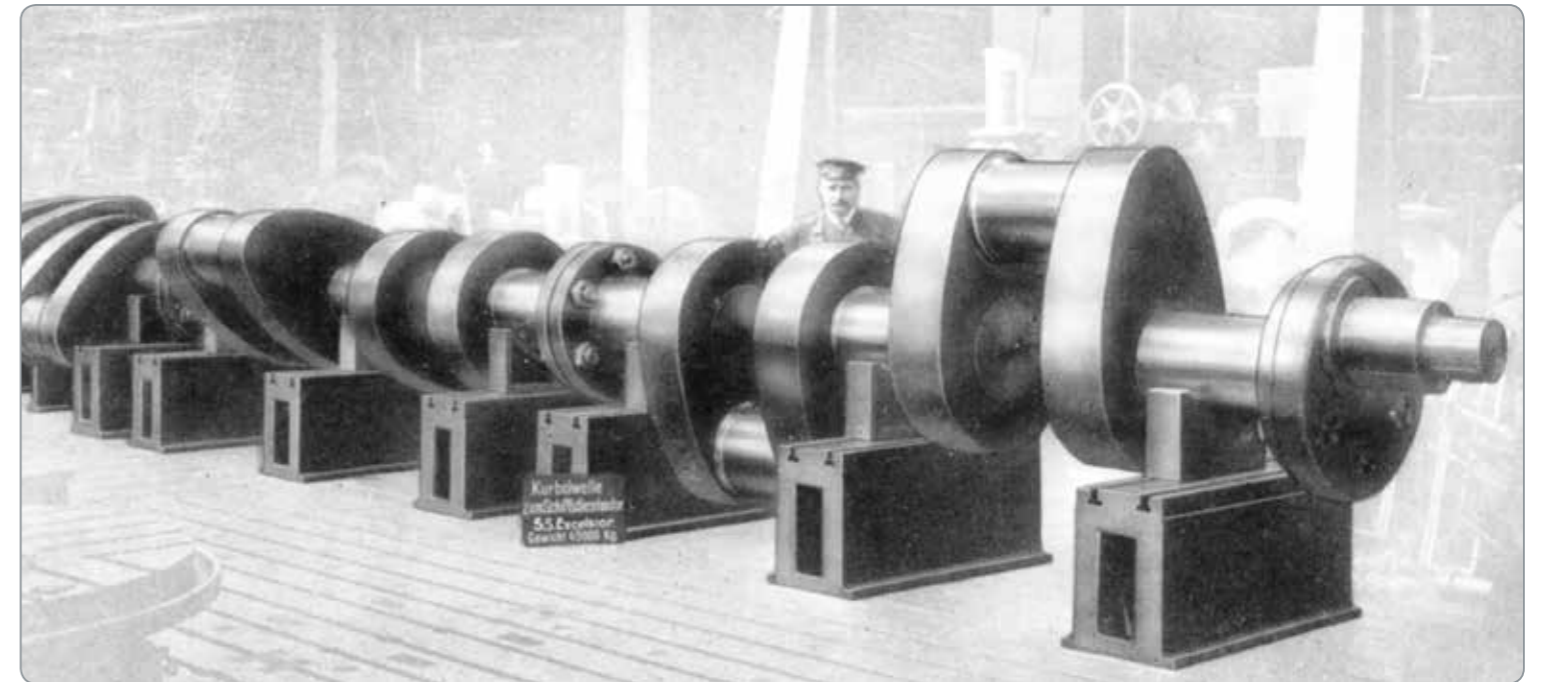
Dampfmaschinen für ein Wasserwerk wurden bereits 1910 nach Peking geliefert.

In puncto Volumen standen auch zahlreiche Produkte für die chemische Industrie, für die Borsig 1912 eine eigene Abteilung eingerichtet hatte, anderen Großanlagen in nichts nach. Für die Kunden bauten die Borsianer Apparate, die hohen Drücken standhalten konnten und zudem feuer- und säurebeständig waren. Dazu zählten unter anderem Rührwerke sowie Imprägnier- und Vulkanisierkessel. Diese fanden Einsatz bei der Ammoniakherstellung, der Öl- und Fettgewinnung oder der Holzimprägnierung, der Veredelung von Mineralölprodukten und der Holzverzuckerung, bei der aus Holz Traubenzucker gewonnen wird.

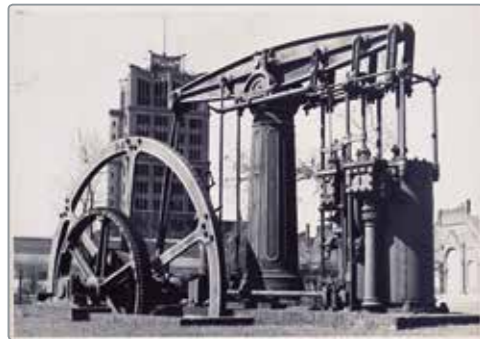
Zur Verdeutlichung der gigantischen Ausmaße der Industrieanlagen seien folgende Beispiele angeführt: Bei der Ammoniakherstellung kamen Rührwerke zur Anwendung, deren Behälter bis zu 30 000 Liter fassen konnten. Ein einzelner Holzimprägnierkessel konnte Ausmaße von 23 Metern Länge und 2 Metern Durchmesser annehmen. Von seinem guten Ruf profitierend, versorgte Borsig die chemische Industrie nicht nur in Deutschland. Borsig-Kunden fanden sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in vielen europäischen Ländern, aber auch in den USA oder in Japan.

Ob auf dem Gebiet der Schiffsantriebe oder im Bereich der chemischen Industrie – Borsig gelang es bis in die 1920er-Jahre immer wieder, neue Produktfelder zu etablieren, passende Anwendungen für aufkommende Verfahren zu entwickeln und damit neue Kunden zu gewinnen. Dennoch reichten diese Wettbewerbsvorteile nicht aus, um schwarze Zahlen zu schreiben.

Borsig lieferte in den 1920er-Jahren bereits riesige Komponenten, wie hier im Bild eine Kurbelwelle für Schiffsdieselmotoren mit einem Gewicht von 45 Tonnen.



Überlebenskampf ohne Happy End: Der Weg in die Zahlungsunfähigkeit ab 1923



Balancier-Dampfmaschine von Borsig aus dem Jahr 1859, von Borsig 1913 zurückgekauft und auf dem Firmengelände aufgestellt.

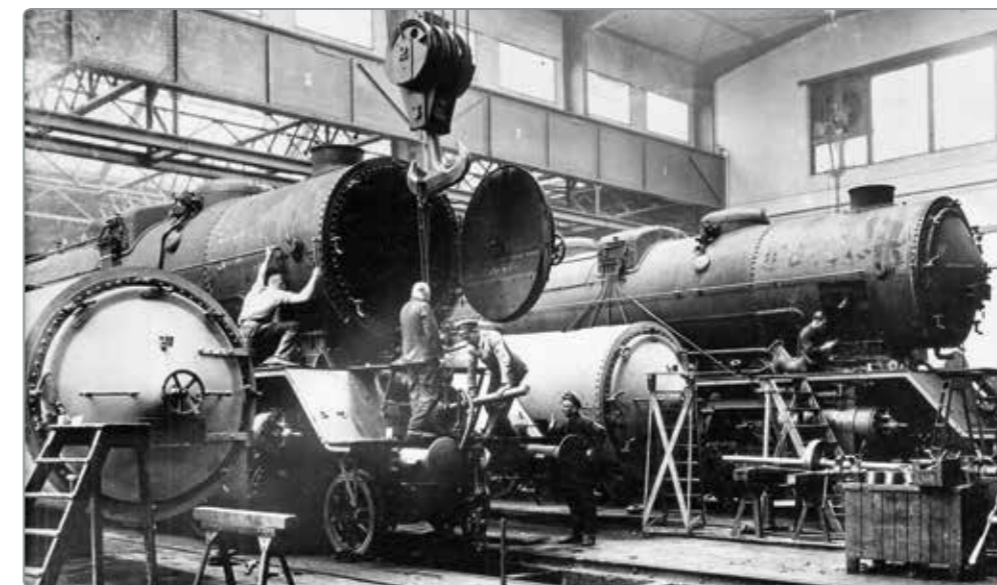
Als Ernst und Conrad von Borsig Ende 1921 beschlossen, der räumlichen Enge auf dem Werksge-
lände durch den Borsigturm Abhilfe zu schaffen, sahen sie in dem Neubau eine Maßnahme im
Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten. Als der Borsigturm 1924 fertiggestellt war, hielt er
nach außen hin noch die Fassade der Prosperität des Unternehmens aufrecht, im Inneren von
Borsig begann es allerdings bereits zu bröckeln. Hauptursache war ein massiver Einbruch des Lo-
komotivgeschäfts, da Ende 1923 der Bedarf der Reichsbahn vorerst gedeckt war. Zudem war die
Kaufkraft der öffentlichen Hand nach der Hyperinflation sehr schwach. Eine Stabilisierung der
Währung und der Märkte trat nach Einführung der Rentenmark im Herbst 1923 nur langsam ein.
1923 stellte Borsig nur noch 150 Lokomotiven her, 1924 sank die Produktion auf 121 Loks.

Auch wenn die Lokomotivexporte solide liefen und sich die Auftragslage in den übrigen Berei-
chen – bei Pumpen, Kältemaschinen und Entstaubungsanlagen – erholte, konnte dies den feh-
lenden Absatz an Lokomotiven auf dem Heimatmarkt nicht ausgleichen. Entlassungen im Loko-
motivbau waren die Folge. Im Lauf des Jahres 1925 sank die Zahl der Beschäftigten in Tegel von
6 500 auf 4 000. In diesem ohnehin schwierigen Marktumfeld waren Borsig zudem innerdeutsche
Konkurrenten erwachsen. Die AEG, Krupp und Rheinmetall hatten in den vorangegangenen Jah-
ren den Bau von Lokomotiven aufgenommen. Am Ende des Jahres 1925 beliefen sich die Verluste
bei Borsig auf 2 824 585 Reichsmark, auch 1926 und 1927 schrieb das Unternehmen rote Zahlen
– Borsig steckte in einer massiven Krise. Für die wirtschaftliche Schieflage machte Conrad von
Borsig den gesamten Zustand der Weltwirtschaft verantwortlich, der nach seiner Ansicht im We-
sentlichen durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages begründet sei. In der Borsig-Zeitung
von 1924 erklärte er:

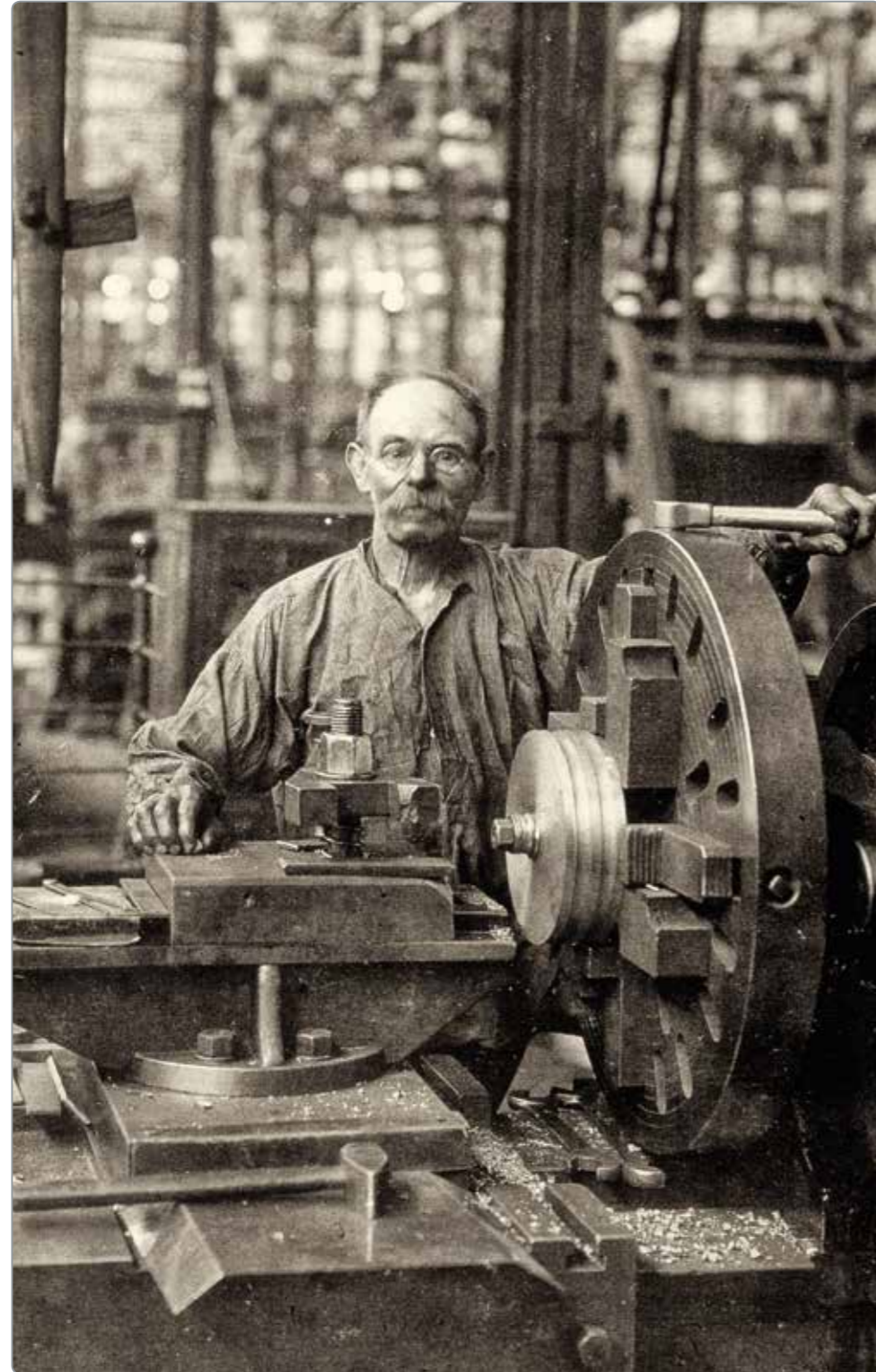
*„Zehn Jahre sind seit Beginn des Weltkrieges vergangen, und kein Anzeichen spricht dafür, dass eine
Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Europa in absehbarer Zeit eintreten wird. Mit kleinen
Unterschieden ist die Lage in allen europäischen und zum großen Teil überseeischen Ländern dieselbe.
Alles klagt über die ungünstigen Verhältnisse, überall machen sich diesselben Schwierigkeiten geltend,
kein Absatz, keine Unternehmenslust, kein Geld, sondern in weiten Schichten der Bevölkerung Arbeits-
losigkeit, Not und Elend, Zusammenbrüche und allgemeine Unzufriedenheit.“*

Leitende Angestellte von Borsig sahen die Ursache für die anhaltende Krise im Bau des Borsig-
turms, der ein „Denkmal katastrophaler Kapital-Fehlleitung“ sei. Denn Kapital, das unter anderem
für dieses Bauprojekt verwendet worden war, fehlte dem Unternehmen nun als Rücklage. Die
Banken begannen, dem Unternehmen das Vertrauen zu entziehen: Bereits im September 1925
traten Ernst und Conrad von Borsig an die Deutsche Bank heran, um einen Kredit zu erwirken. Die
wichtigste Hausbank des Unternehmens gewährte diesen auch – allerdings nur unter der Bedin-
gung, dass die beiden Brüder den Kredit mit ihrem Privatvermögen absicherten. Ernst und Con-
rad willigten ein.

Doch diese Finanzspritze erbrachte nicht den gewünschten Erfolg. Denn im April 1928 verkün-
dete die Deutsche Reichsbahn einen völligen Auftragsstopp für Lokomotiven für die kommen-
den zwei bis drei Jahre. Für die Zeit danach stellte sie ein jährliches Auftragsvolumen von 600
bis 900 Lokomotiven in Aussicht, das jährliche Produktionsvolumen der deutschen Eisenbahnin-
dustrie aber lag bei 4 000 bis 5 000 Lokomotiven. Damit war die ohnehin schon schwelende Krise
des deutschen Lokomotivbaus offiziell. Angebot und Nachfrage passten nicht mehr zusammen.
Zudem verlangte der Staatsvertrag der Reichsbahn eine gleichmäßige Berücksichtigung der Lo-
komotivhersteller in Deutschland bei der Auftragsvergabe. Solange der Kuchen groß genug war,
hatte diese Bestimmung keine praktische Relevanz. Mit zunehmendem Konkurrenzdruck – es gab
in Deutschland neben Borsig inzwischen allein sieben Großhersteller – war sie ein Problem. Es
begann ein Verdrängungswettbewerb. Um sich hier durchzusetzen, verstieß das Unternehmen
Borsig auch gegen die Wettbewerbsregeln und unterbot den festgelegten Mindestpreis für Ex-
portlokomotiven. Auf diesen Richtpreis hatten sich die führenden Lokomotivproduzenten der Wei-
marer Republik im Lokomotiv-Ausfuhr-Verband (LVA) verständigt, um das Exportgeschäft unter-
einander gerecht aufzuteilen. Diese Regelung ignorierte Borsig allerdings, um einen Großauftrag
von über 100 Lokomotiven der serbischen Staatsbahn zu erhalten. Aber auch Preisdumping rettete
die Lokomotivproduktion bei Borsig nicht. Zwar konnte im Rahmen eines Konsortiums noch ein
weiterer Großauftrag der rumänischen Staatsbahn akquiriert werden, aber Ende 1929 verkaufte
Borsig die Lokomotivproduktion an die AEG, die die Fertigung in unter dem Namen Borsig Lo-
komotiv-Werke GmbH in Hennigsdorf konzentrierte. Die Produktion von Loks wurde im Tegeler
Werk nach dem Verkauf schrittweise heruntergefahren. Ab 1930 wurden im Borsigwerk in Tegel
nur noch Ersatzteile für Lokomotiven produziert.



Ende 1929 begann Borsig nach und nach, die Lokomotivproduktion an die AEG zu verkaufen.



Immer weniger Arbeiter fanden um 1930 Beschäftigung bei Borsig.



Feier anlässlich der 14000. Borsig-Lokomotive im Jahr 1931. Zu diesem Zeitpunkt hatte Borsig das Geschäftsfeld bereits an die AEG verkauft.

Die Auftragslage in anderen Geschäftsbereichen wie dem Maschinenbau konnte die Finanzlöcher bei Borsig nicht stopfen. Die Firmenleitung arbeitete fieberhaft an der Rettung. Am 4. Mai 1931 legte Borsig-Direktor von Benningsen-Foerder beim Reichswehrminister eine Bitte auf staatliche Unterstützung vor. Als Begründung stellte er die große Bedeutung von Borsig, das im Ersten Weltkrieg verschiedene Rüstungsgüter produziert hatte, für die Landesverteidigung heraus. Das überzeugte das Ministerium. Es gewährte ein Darlehen über drei Millionen Reichsmark.

Aber die wirtschaftliche Lage besserte sich nicht. Auch das Vertrauen der leitenden Angestellten in das Unternehmen schwand dahin. Sie machten Arnold, Ernst von Borsigs Sohn, für die missliche Lage des Unternehmens mitverantwortlich. Er habe aus Unkenntnis waghalsige Projekte durchgeführt sowie eine „Camarilla von Freunden“ im Familienunternehmen beschäftigt. Am 11. Dezember 1931 sah sich Ernst von Borsig gezwungen, ein weiteres, sofortiges Darlehen in Höhe von 600 000 RM zu beantragen. Dieses Mal beim Reichswirtschaftsministerium. Bei Nicht-Gewährung des Darlehens müsse Borsig die Zahlungen bereits in der kommenden Woche einstellen, so der Enkel des Firmengründers. Aber es half nichts. Das Ministerium glaubte nicht mehr an die Rettung von Borsig und lehnte die Auszahlung ab. Mit bitterer Folge: Am 18. Dezember 1931 musste Borsig alle Zahlungen einstellen und beantragte ein Vergleichsverfahren. Die Liste der Gläubiger war lang: Deutsche Bank, Dresdner Bank, Reichs-Kredit-Gesellschaft, Brandenburgische Giro, Reichsfinanzministerium und Stadtbank. Die Deutsche Treuhand A.-G. für Warenverkehr wurde als Treuhänder für das Unternehmen bestimmt, das auf einen Versteigerungswert von vier Millionen geschätzt wurde. 1932 konnten Ernst und Conrad von Borsig noch durchsetzen, dass 49 Prozent der Aktienanteile an der Oberschlesischen Borsigwerk AG in Familienbesitz blieben. Ein Jahr später, im März 1933, verloren sie jedoch bei einer Einigung mit der Treuhand und den Gläubigern jeglichen Anspruch an den Berliner Werksanlagen. Zum 28. April 1934 wurde das Berliner Unternehmen vollkommen dem Düsseldorfer Konzern Rheinmetall übereignet und war damit Teil einer AG, die in den 1920er-Jahren selbst massiv mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, wie ein Blick in die Firmengeschichte zeigt.