

Kolonialismus begegnen.

Dezentrale Perspektiven auf die Berliner Stadtgeschichte.

Online-Portal: www.kolonialismus-begegnen.de

Borsig: Lokomotiven für deutsche Kolonien – Beispiel Kamerun

Die Beiträge des Museums Reinickendorf, die auf der Seite „Kolonialismus begegnen“ präsentiert werden, wurden sorgfältig im Kontext der Sonderausstellung „Koloniale Spuren in der Industriegeschichte Reinickendorfs“ kuratiert. Die Beiträge wurden eingehend geprüft und für die digitale Präsentation überarbeitet. Wir empfehlen, den umfassenden einleitenden Text zur kolonialen Vergangenheit Reinickendorfs ([Link](#)) vorab zu lesen.

Lokomotiven für deutsche Kolonien

Firma: A. Borsig GmbH

Gründung: 1837 in Berlin von August Borsig (1804-1854)

Reinickendorf: ab 1896 in Tegel

Produktion: Lokomotiven, Maschinen

Produktivität: 1918 wird die 10.000te Lokomotive ausgeliefert

Mitarbeiter: 1912 ca. 8.000

Die Firma Borsig gehörte zu den führenden deutschen Lokomotivherstellern, die ihre Produkte in die ganze Welt lieferten. Von 1900 bis 1911 lieferte Borsig Lokomotiven in die deutschen Kolonien Deutsch-Ostafrika (heutiges Tansania, Burundi und Ruanda), Kamerun und Togo sowie in das (formal als „Pachtgebiet“ bezeichnete) Gebiet Kiautschou in China.

Geschichte des Unternehmens

1837 gründete der Maschinenbauer August Borsig in Berlin-Mitte eine Eisengießerei, in der zunächst Reparaturen an englischen Dampflokomotiven durchgeführt wurden, ehe Borsig mit dem Bau eigener Lokomotiven begann. In Moabit errichtete Borsig 1847 ein eigenes Eisenwerk, um das florierende Geschäft weiter ausbauen zu können. Bis 1853 übernahm Borsig im Königreich Preußen die Monopolherstellung im Lokomotivgeschäft. Im selben Jahr lieferte das Unternehmen die ersten Maschinen in das europäische Ausland. 1854 starb der Firmengründer und sein Sohn Albert (1829-1878) übernahm die Geschäfte. Als Albert Borsig 1878 starb, ging die Leitung der Firma bis 1894 auf ein Kuratorium über, da keiner seiner drei Söhne Ernst (1869-1933), Arnold (1867-1897) und Conrad (1873-1945) volljährig war. ⁽¹⁾ Im Jahr 1896 wurde schließlich ein Grundstück in Tegel erworben und das Unternehmen von Moabit hierher verlegt. Bereits 1898 war die erste Fabrikhalle fertiggestellt. Das moderne Werk mit 220.000 m² lag verkehrsgünstig an der Havel und verfügte über einen Gleisanschluss. ⁽²⁾ Borsig wurde zum zweitgrößten Lokomotivhersteller der Welt. In der Zeit der Lieferungen von Borsig-Lokomotiven in die Kolonien (1900 bis 1911), bestimmten die beiden jüngeren Brüder Arnold Borsigs, Ernst (1869-1933) und Conrad (1873-1945), als Inhaber die Geschicke des Familienunternehmens. Zusammen mit seinem Bruder Ernst wurde Conrad Borsig 1909 in den preußischen Adelsstand

ORT

Industriegelände zwischen Berliner Straße und Kremmener Eisenbahnlinie in Tegel

HEUTE

Am Borsigturm, 13507 Berlin-Tegel

(1) Landesarchiv Berlin, A. Borsig

Zentralverwaltung GmbH: Gesellschaftsvertrag der offenen Handelsgesellschaft A.Borsig Berlin vom 25. April 1894 und Abänderungen, A Rep. 226, Nr. 1155.

(2) Helmut Lindener und Jörg Schmalfuß: 150 Jahre Borsig, Berlin-Tegel, Berlin 1987, S. 15.

(3) Rudolf Martin: Jahrbuch des Vermögens und Einkommens der Millionäre in Preußen, Berlin 1912.

(4) Matthias Koch: Borsig – Lokomotiven für die Welt, Freiburg 1985, S. 6.

(5) vgl. Dietrich Kutschik: Lokomotiven von Borsig. „Eine Darstellung der Lokomotivgeschichte der Firma A. Borsig und der Nachfolgefirmlen, Berlin 1985b, S. 267-313.

(6) Landesarchiv Berlin, A Rep. 226, Nr. 364.

(7) Hannes Schneider: Die Eisenbahnen in den ehemaligen deutschen Schutzgebieten in Afrika, Museum deutsche Eisenbahnen – Balingen, S. 22.

(8) Jan Antosch: Die deutsche Kolonie Kamerun, URL: <https://www.dhm.de/lemo/kapitel/kaisereich/aussenpolitik/die-deutsche-kolonie-kamerun.html>, (letzter Zugriff: 2023-07-11).

(9) Sebastian Conrad: Deutsche Kolonialgeschichte. C.H.Beck Wissen, Band 2448, 4., durchgesehene Auflage, Originalausgabe, München 2019, S. 35f.

erhoben. Beide Borsig-Brüder gehörten zu diesem Zeitpunkt zu den reichsten Männern Preußens. ⁽³⁾ Im Zuge der Weltwirtschaftskrise brach das Lokomotivgeschäft 1931 zusammen und wurde von der AEG übernommen. Die Familie zog sich aus dem Unternehmen zurück. ⁽⁴⁾

Lieferung von Lokomotiven in deutsche Kolonien

Als führender deutscher Lokomotivhersteller lieferte die Firma Borsig ihre Produkte in die ganze Welt – auch in verschiedene deutsche Kolonien. Insgesamt wurden 27 Personen- und Güterzuglokomotiven dorthin geschickt. Die ersten vier dieser 27 Lokomotiven gingen 1900 an die „Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft“ (China), an der Arnold Borsig selbst Anteile hielt. Arnolds Bruder Conrad war zudem an der Ostafrikanischen Bergwerks- und Plantagen-AG beteiligt. Zweck dieser Gesellschaft war die Errichtung und der Betrieb von Bergwerken, Plantagen und Handelsunternehmungen in Afrika sowie die Beteiligung an anderen kolonialen Unternehmungen. ⁽⁵⁾ Die umfangreichsten Lokomotivlieferungen gingen in die afrikanischen Kolonien. Die „Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft“ (DKEBBG) schloss mit dem Deutschen Reich, vertreten durch die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, Verträge über den Bau von Eisenbahnstrecken ab. 1909 wurde dann an die DKEBBG eine Lokomotive von Borsig für den Einsatz in der Kolonie Togo geliefert. Ebenfalls 1909 und 1910 gingen neun Lokomotiven nach Deutsch-Ostafrika an die „Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft“ Berlin. Sie wurden bei der Ostafrikanischen Zentralbahn eingesetzt, die mit 1250 Kilometern zugleich die längste von Deutschen in den Kolonien gebaute Eisenbahnstrecke war. ⁽⁶⁾

Zwölf Lokomotiven, darunter die hier abgebildete, lieferte Borsig 1911 nach Kamerun in Westafrika für die Kameruner Mittellandbahn, deren Bau 1908 begonnen hatte. Auftraggeber war ebenfalls die DKEBBG. ⁽⁷⁾

Die Kolonie Kamerun

Zeitraum deutsche Kolonie: 1884-1916

Fläche: 790.000 km² (Bundesrepublik Deutschland: 357.000 km²); heute v.a. Kamerun und Teile Nigerias

Bevölkerung: 1913 ca. 3,8 Millionen, ca. 1.000 Deutsche

Wirtschaft: Handels- und Plantagenwirtschaft, Kakao, Kautschuk, Elfenbein; Import v.a. von Eisenbahnanlagen, Maschinen

Militär: Um 1914 ca. 60 deutsche Offiziere, knapp 100 Unteroffiziere und über 1.500 afrikanische Soldaten (Askari)

Die deutsche Kolonie Kamerun lag im westlichen Zentralafrika und umfasste das Gebiet des heutigen Kamerun sowie den östlichen Teil Nigerias. Die Einwohner Kameruns gehörten unterschiedlichen Ethnien an, am bedeutendsten waren das Königreich Bafut und das Königreich Bali. ⁽⁸⁾ 1884 schloss Gustav Nachtigal als Reichskommissar für die Westküste Afrikas mit zwei Führern der Duala einen „Schutzvertrag“ und stellte das Land unter deutsches Protektorat. Auf der „Kongokonferenz“ von 1885 wurden die Grenzen der Kolonie festgelegt. ⁽⁹⁾ Ökonomisch war Kamerun Deutschlands wichtigste Kolonie. Kautschuk für die Elektro- und Automobilindustrie, Palmöl und Kakao gehörten zu den Produkten, die aus dem Hinterland an die Küste transportiert wurden. ⁽¹⁰⁾ Dazu baute die DKEBBG ab 1908 von Duala nach Éséka und die Kameruner Eisenbahngesellschaft 1906 für die Nordbahn eine Eisenbahnstrecke von Duala nach Nkongsamba. ⁽¹¹⁾ Die Eisenbahn sollte den Transport von Gütern aus dem Landesinneren an die Küste schneller und billiger machen, aber auch deutsche Produkte schnell ins Landesinnere bringen. ⁽¹²⁾ Die Einrichtung der Plantagen beruhte häufig auf Zwangsarbeit und einer rücksichtslosen Landpolitik, die angeblich „herrenloses“ Land konfiszierte und an große

(10) Sebastian Conrad: Deutsche Kolonialgeschichte. C.H.Beck Wissen, Band 2448, 4., durchgesehene Auflage, Originalausgabe, München 2019, S. 36.

(11) Heinrich Schnee (Hrsg.): Deutsches Kolonial-Lexikon, II. Band H-O, Leipzig 1920., Bd. III, Stichwort Victoria-Pflanzungsbahn, S. 620.

(12) Francesca Schinzinger: Die Bedeutung der Eisenbahnen in den deutschen Kolonien für die deutsche Wirtschaft: Wirtschaft. Festschrift für Hans Pohl zum 60. Geburtstag, S. 360–376.

(13) Winfried Speitkamp: Deutsche Kolonialgeschichte. Reclam Sachbuch, Aktualisierte und erweiterte Ausgabe, Ditzingen 2021, S.71f.

(14) Winfried Speitkamp: Deutsche Kolonialgeschichte. Reclam Sachbuch, Aktualisierte und erweiterte Ausgabe, Ditzingen 2021, S.73f.

(15) Bundesarchiv Berlin: Neu-Tegel, Höhenkulturstation. Austausch eines Teils des botanischen Gartens in Victoria gegen ein Grundstück der Westafrikanischen Pflanzungsgesellschaft „Victoria“ in Moliko für Versuchspflanzungen, R 175-I/480; „Errichtung einer Höhenkulturstation in Neu-Tegel als Zweigstelle der Versuchsanstalt für Landeskultur“. In Bundesarchiv Berlin: Landwirtschaft und allgemeine landwirtschaftliche und botanische Versuche in den Bezirken > Buea, Bd. 3, R 175-I/783.

Kapitalgesellschaften verkaufte.⁽⁹⁾ Die Plantagenarbeiter litten unter schlechten Arbeitsbedingungen und einem kolonialen Rechtssystem, das unter anderem die Prügelstrafe vorsah. Für Kamerun ist ein Anstieg von Prügel- und Rutenstrafen zwischen 1900 und 1913 von 315 auf 4800 dokumentiert. Die deutschen Kolonialbeamten und Juristen sahen die Prügelstrafe als unumstrittenes Instrument der Kriminalpolitik, Disziplinierung und Erziehung im Rahmen der deutschen Kolonialherrschaft.⁽¹³⁾ Während der deutschen Kolonialzeit kam es zu mehreren militärischen Auseinandersetzungen. Deutschland hatte eine „Schutztruppe“ aufgestellt, die auch zur Ausdehnung des deutschen Einflussgebietes eingesetzt wurde und deren militärische Hauptlast von einheimischen Soldaten, so genannten „Askari“, getragen wurde.⁽¹⁴⁾

Neu-Tegel

Im Westen der Kolonie gab es nahe der Stadt Buea einen Ort namens „Neu-Tegel“. Er befand sich auf dem Gelände der Westafrikanischen Pflanzungs-Gesellschaft „Victoria“. Der Name geht auf Margarethe Leuschner, Tochter des Tegeler Apothekers Adalbert Lehmann, zurück. Sie hatte 1896 den Stationsleiter von Buea, Franz Leuschner (1865-1933) geheiratet und war mit ihm nach Kamerun gegangen.⁽¹⁵⁾

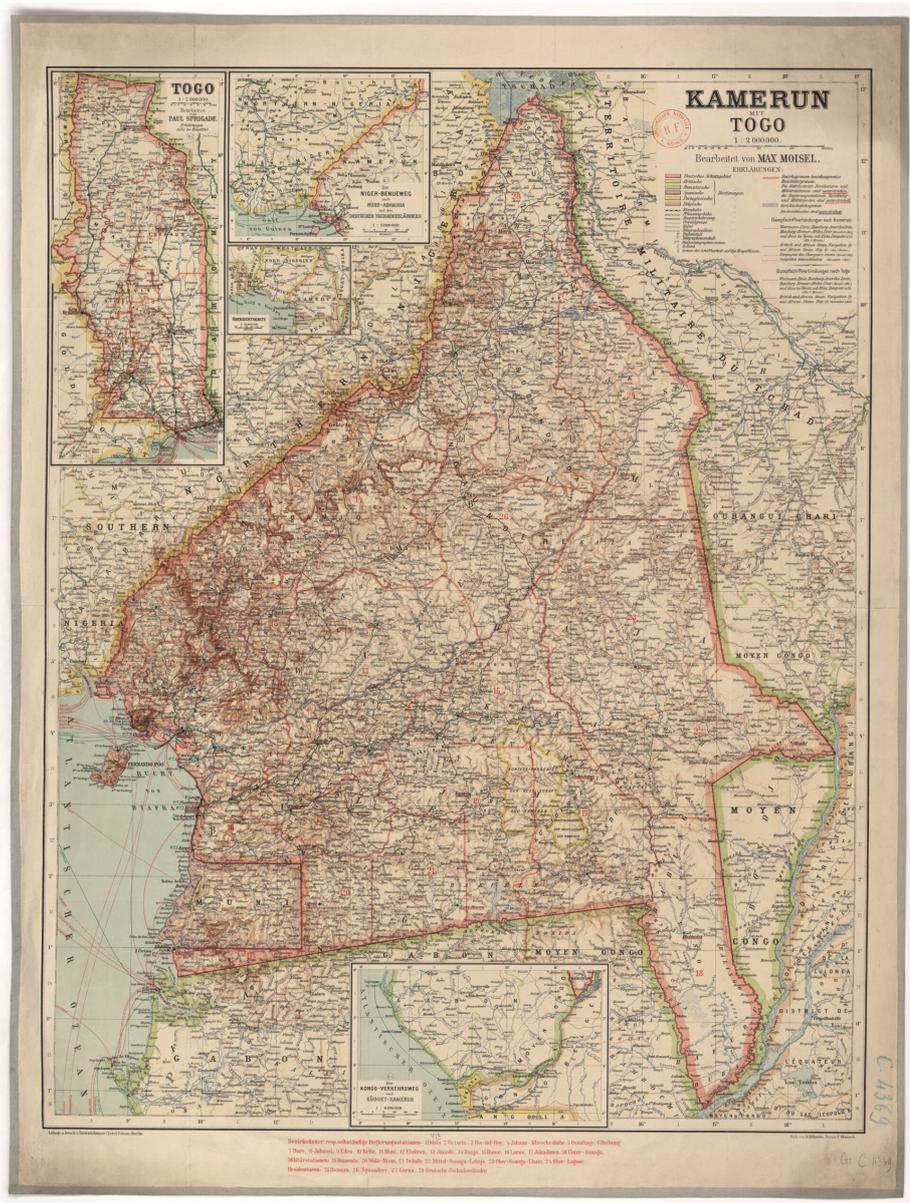


Fotografie von August Borsig, undatiert. Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, VI.1



Güterzug Dampflokomotive für die Kameruner Mittellandbahn, Nr. 107, Borsig, Fabriknummer 7687,

ausgeliefert 29.04.1911, Spurweite 1000 mm, Borsig Lokomotivbau, Werkfotografie/Negativ Glasplatte, 1911.
Quelle: Bildarchiv Verkehrsmuseum Dresden



Karte der ehemaligen deutschen Kolonie "Kamerun mit Togo", Max Moisel, im Auftrag des Reichskolonialamts herausgegeben, 1913. Quelle: Bibliothèque nationale de France, GE C-4369



Borsigtor mit Verwaltungsgebäude von Südost, Stand 2023. Quelle: Fotograf Burkhard Schulz © Museum Reinickendorf

Fabriknummer	Bauart	Gattung	Auslieferungsdatum	Spurweite	Empfänger/Verbleib	Ausmusterung
7673	2 ^c h2	P	26.04.11	1435	KPEV P 8/Mz 2415/DRG 38 1204	01.04.1933
7674	Nicht im Auslieferungsbuch verzeichnet					
7675	Nicht im Auslieferungsbuch verzeichnet					
7676	Nicht im Auslieferungsbuch verzeichnet					
7677	Nicht im Auslieferungsbuch verzeichnet					
7678	C n2t		01.07.10	600	Klessen & Boettcher, Wachow/Havelland	
7679	C n2t		25.07.10	600	Decauville Aine, Paris, für Italien	
7680	B n2t		04.08.10	1435	Decauville Aine, Paris, für SPCS Quentin	
7681	D n2	G	29.03.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/101	
7682	D n2	G	30.03.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/102	
7683	D n2	G	31.03.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/103	
7684	D n2	G	01.04.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/104	
7685	D n2	G	29.04.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/105	
7686	D n2	G	29.04.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/106	
7687	D n2	G	29.04.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/107	
7688	D n2	G	29.04.11	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/108	
7689	D n2	G	14.10.12	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/109	
7690	D n2	G	14.10.12	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/110	
7691	D n2	G	15.10.12	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/111	
7692	D n2	G	15.10.12	1000	1) für Kameruner Mittellandbahn/112	
7693	C n2	G	30.08.10	750	La Forestal, Buenos Aires (Argentinien)	
7694	C n2t		03.10.10	600	Decauville Aine, Paris (Frankreich)	
7695	C n2t		17.10.10	600	Decauville Aine, Paris (Frankreich)	
7696	C n2t		13.04.11	600	Decauville Aine, Paris (Frankreich)	
7697	C n2t		07.11.11	600	Königliche Regierung, Potsdam	
7698	C n2t		23.01.12	600	Decauville Aine, Paris, für Minere & Metallurgique de l'Orb, Paris	
7699	C n2t		19.06.11	600	Mahler & Protzen, Hamburg	
7700	C n2t		07.11.11	600	Königliche Regierung, Potsdam	
7701	C n2t		10.09.12	600	Stc. Anon. d. Ateliers de Construction de Hal, Baysingen, für Casablanca	
7702	B	VL	(31.10.11)	1435	Dieselsversuchslokomotive mit Druckluft-Kraftübertragung	
7703	1 ^c C n2t		06.09.10	1435	Ferrovie Torino-Cirie-Lanzo, Turin/12	
7704	1 ^c C n2t		11.10.10	1435	Ferrovie Torino-Cirie-Lanzo, Turin/13	
7705	C n2t		10.11.10	1435	Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Perleberg/DRANSE 9	
7706	B n2t		29.10.10	900	Polenzky & Zöllner, Driesen	
7707	B n2t		10.11.10	900	Polenzky & Zöllner, Driesen/n. 1945 Zwirownia Buków (VRP)	1971
7708	B n2t		22.10.10	900	Max Strauß, Karlsruhe	
7709	B n2t		22.11.10	900	Philipp Holzmann & Co., Frankfurt/Main	
7710	B n2t		12.12.10	900	Philipp Holzmann & Co., Frankfurt/Main	
7711	B n2t		13.12.10	900	Philipp Holzmann & Co., Frankfurt/Main	
7712	B n2t		14.03.11	900	Carl Schüssler, Breslau	
7713	B n2t		15.03.11	900	AG für Hoch- und Tiefbau, Frankfurt/Main	
7714	B n2t		15.03.11	900	AG für Hoch- und Tiefbau, Frankfurt/Main	
7715	B n2t		18.03.11	900	AG für Hoch- und Tiefbau, Frankfurt/Main	
7716	C h2t		21.08.11	1435	Ringkjøbing-Nørre-Omme Banen	
7717	C h2t		21.08.11	1435	Ringkjøbing-Nørre-Omme Banen	
7718	C h2t		28.08.11	1435	Ringkjøbing-Nørre-Omme Banen	

Produktions- und Lieferliste der Firma Borsig. Hervorgehoben sind Lieferungen von Lokomotiven, die vor 1914 nach Deutsch-Kamerun gingen. Quelle: Kutschig, Dietrich: Lokomotiven von Borsig, 1985, S. 313.

Zitierangaben:

Facts & Files : Borsig: Lokomotiven für deutsche Kolonien – Beispiel Kamerun. In: Kolonialismus begegnen. Dezentrale Perspektiven auf die Berliner Stadtgeschichte. URL: [https://kolonialismus-begegnen.de/geschichten/lokomotiven-fuer-deutsche-kolonien-beispiel-kamerun/\(05.II.2024\)](https://kolonialismus-begegnen.de/geschichten/lokomotiven-fuer-deutsche-kolonien-beispiel-kamerun/(05.II.2024))