



Borgwardklub van Suid-Afrika, Suidelike Streek Borgward Club of South Africa, Southern Region

September 2023

Borgward Nuus / News

Voorwoord

Ons het pas ons jaarvergadering suksesvol afgehandel en die jaarverslag tesame met 'n opsomming van die jaar se inkomstes en uitgawes verskyn elders in die nuusbrieff. Lede van die bestuur is almal herkies met een verandering naamlik dat Pierre verantwoordelikheid aanvaar het vir ons onderdele stoor na die afsterwe van Johan de Villiers. Johan was geliefd onder sy vriende en familie soos vervat in die huldeblyk wat in hierdie uitgawe ingewerk is. Johan se seun, Jan Daniel, het ook by die vergadering as lid van die klub aangesluit en hy is hartlik verwelkom in ons midde. Die onderdele stoor kan op sy perseel bly en Pierre sal toegang hê.

Ons plaas ook die brief van Professor Hans Heese wat sy argief van Borgward artikels en memorabilia aan ons klub geskenk het vir almal se inligting. Soos tevore besluit sal dit alles bewaar word in ons kabinet in die Klubhuis. Die groter bord sal in die onderdele stoor gebêre word. Inligting uit die argief sal openbaar gemaak word in toekomstige nuusbriewe sodat almal kan deel in die ryk versameling.

Lees gerus ook die resensies oor Borgward wat Kees vir ons hierin opgesom het. Die kwaliteit en destydse gewildheid van Borgward spreek vanself uit die geskrifte.

Dankie Kees vir nog 'n leesgenot.

Louis

Uit die Argiewe

Toe die Nuusbrieff gereed was om "gedruk" te word, met elke berig op sy plek oor 7 bladsye versprei, was hierdie spasie nog oop. Ek het toe deur my argiewe gegaan, en in die Nuusbrieff van Maart 2009 kom ek toe af op hierdie berig oor 'n berig wat Amanda Bruce geplaas het:

In 'n berig van Junie 1989 skryf Mev. Margot Malan (vrou van Gen. Magnus) dat sy die eerste stasiewa – 1956 model – in Suid-Afrika gehad het. Sy het die motor tot begin 1962 gehad en 100, 000 myl daarmee gery. Sy was 'n skakelbeampte vir Braganza tee en Frisco koffie. Nou wonder ek net wie sou hom nou hê. Dalk nog ons eie groen juweeltjie.

Kees Beekman

Bl.

Voorwoord & Uit die argiewe 1

Meelewing 2

Voorsitters verslag &

Finansiële Resultate 3

Sop 4

Padtoets samevatting 5

Dankie Hans 6

In 'n Neutedop & Borgward

en BMW 7

Om oor na te dink 8



MEELEWING

1. Die eerste helfte van Julie was 'n moeilike tyd vir al die lede van die Borgwardklub. Ons is voortdurend op hoogte gehou van Johan de Villiers se gesondheid wat sedert Februarie al nie na wense was nie. Sedert 5 Julie het sy toestand baie versleg, en in die vroeë oggendure van Sondag 9 Julie het dit die Here behaag om Johan tot Hom te neem en hom van sy lyding te verlos. Baie van die klublede het die gedenkdiens op Saterdag 15 Julie in die NG kerk Stellenberg bygewoon. Johan was een van die mees senior lede van die klub en sou op 2 September 86 jaar oud geword het. Johan was vir baie jare 'n baie geliefde en gewaardeerde lid van die klub en ons sal hom regtig baie mis. Ons wil die familie verseker van ons innige meegevoel en bid vir krag en berusting in hierdie moeilike tyd. Mag al die mooi herinneringe ook vertroosting bring. Aangeheg aan die nuusbrief is 'n geredigeerde weergawe van die huldeblyk wat deur Henk Rall by Johan se troosdiens gelewer is.
2. Sedert ons vorige nuusbrief in Junie het Robert Schepel (en natuurlik Mary saam met hom) weer 'n paar keer deur moeilike tye gegaan wat dringende hospitalisasie benodig het – eers in Panorama, en daarna in Cape Gate. Ons is dankbaar dat dit die laaste tyd wel beter gaan, maar hy moet hom nog kalm gedra, wat nie altyd maklik is nie --- vra maar vir Mary.
3. Met Piet Kotze gaan dit ook al beter na sy nekoperasie. Die operasie is aan die voorkant gedoen, en hy het aanvanklik probleme met sluk ondervind.
4. Evert Veenstra se rugoperasie van 6 Junie vir die pyn in die been was geslaagd. Hy was einde Julie weer in die hospitaal. Die diagnose was dat die Rheumatoid Arthritis nou die longe aangetas het. Ons bid dat hy elke dag krag mag kry om die kruis te dra.
5. Pine Pienaar, 'n baie goeie vriend van die Borgward Klub, is na 'n tyd in die intensiewe sorg afdeling met asemhaling-sprobleme, oorlede en die roudiens was op 25 Augustus. Ons opregte meegevoel met sy vrou Hannetjie, en ook vir Hector en Ria, wat 'n lang pad saam met hom geloop het. Mag julle almal krag, berusting en vertroosting ontvang.

Kees Beekman



Klublede by Johan se troosdiens

Voorsitters verslag by die Algemene Jaarvergadering

Welkom by die 62ste Algemene jaarvergadering van die Borgward klub van SA (Suid streek) .Die afgelope jaar het ons goed daarin geslaag om ons motors op die pad en by openbare plekke ten toon te stel. Ons eerste vertoning was met 'n uitstappie na root44 naby Stellenbosch waar ons motors baie aandag getrek het onder die honderde besoekers aan die gewilde kuierplek. Vroeg in die nuwe jaar was ons na Riebeek Kasteel toe vir 'n besondere ete by die 8-feet restaurant. Dan was daar ons 'liefdadigheids' uitstappie na Eseltjesrus waar verwaarloosde en verwerpte donkies versorg word. Die goeie werk wat die oord doen het almal se harte geraak. Intern was ons staande Pizza aand in November soos gewoonlik watertand lekker om nie te praat van die ongelooflike jaarfunksie ete wat ons dames vir ons in Desember voorgesit het nie. Baie dankie aan Dolf en almal wat hom soms gehelp het met al die reëlins. Al hierdie uitstappies is volledig in ons gereelde nuusbriewe oorvertel en aangevul met fotos deur lede wat dit bygewoon het. Die versorging van ons nuusbriewe is puik gehanteer deur Kees en sy assistent waarvoor hulle groot lof en dank verdien. Dag tot dag onderlinge kommunikasie geskied steeds deur middel van Whats-app, wat 'n byna onmisbare sosiale media geword het. Danie Tredoux hou ook steeds ons website aktief en monitor alle facebook besoeke en antwoord op vrae waar nodig. Voorbereiding vir volgende jaar se nasionale saamtrek by Upington is volstroom aan die gang en kennisgewings en besprekingsvorme sal binnekort versprei word. Verskeie lede, landwyd, is voortdurend besig om navorsing te doen en projekte te loots vir die hervervaardiging van skaars onderdele. Dit is belangrik dat ons diegene ondersteun en bestellings plaas om die eenheidskostes af te bring. Al het jy nie die item nou nodig nie, iewers in die toekoms gaan jy dit nodig kry en dan gaan dit dalk nie meer beskikbaar wees nie, in elk geval nie teen vandag se pryse nie! Die jaar het ook hartseer gebring met die onlangse afsterwe van Johan de Villiers. Johan was vir baie jare ons ondervoorsitter totdat hy bedank het as gevolg van sy swak gehoor. Hy het ook ons onderdele stoor by sy huis gevestig en het altyd uit sy pad gegaan om lede te help met wat beskikbaar is in die stoor. Hy was gereeld by elke vergadering en uitstappie. Ons sal hom geweldig mis. Ons finansies is gesond en ons ledetal bly konstant. Ledegelde vir die afgelope paar jaar is onveranderd gelaat. Baie dankie aan alle lede van die bestuur en streeks verteenwoordigers vir julle opofferings en bystand deur die jaar. 'n Spesiale woord van dank aan almal wat gereeld ons vergaderings en uitstappies bywoon. Om by te woon is 'n teken van dank en waardering teenoor die organiseerders wat die moeite doen om altyd die reëlins te tref. Baie dankie ook weereens aan ons dames wat meeleeft met die passie vir ons motors en ons by spesiale byeenkomste bederf met watertand disse.

Louis van Jaarsveld.

Finansiële resultate vir die jaar:

Ontvangstes vir die jaar tot 31/07/2023	R11 299,10
Min: Uitgawes vir die jaar tot 31/07/2023	<u>R5 712,26</u>
Bedrag oorgedra na Reserwes	<u>R 5586,84</u>

Sop

Nee, ons was nie in die sop nie, en nee, ons het nie met 'n vurk sop geëet nie, en nee, ons het ook nie iemand in sy eie sop laat gaarkook nie. As jy nie hierdie idiomatiese uitdrukkinge ken nie, het jy 'n bietjie huiswerk om te doen. Die woordeboek beskryf sop as 'n dik vloeibare gereg van opgekookte groente en/of vleis. En ja, hoewel dit dik was, was dit nie te dik vir 'n daalder nie, want op Saterdagmiddag, 22 Julie het 16 van ons lede die winterkou verdryf met ons jaarlikse sopaan by Louis en Rina se restaurant-huis (of is dit nou die huislike restaurant!) Die sit-en-eetkamer was gesellig omskep in 'n restaurant met tafeltjies en stoele en kerse. Daar was drie soorte sop – hoender, lensie en botter-skorsie. Net om dit te sien het die mond al laat water! Wat die brood betref, die volgende: Die dames het mooi broodjies gebak (letterlik, nie figuurlik nie) en hulle het die brood op die water gewerp. (figuurlik, nie letterlik nie!) Die brood was ook aan albei kante geboter (figuurlik, nie letterlik nie) omdat dit die heel aand ons beurt was om krag te hê! Toe ons gereed was om te begin, het Louis almal verwelkom, en toe gevra vir 'n oomblik van stilte vir Johan de Villiers wat 'n paar weke van tevore oorlede is. Johan was altyd baie meelewend en hy sou definitief by die sopaan gewees het. Na die tafelgebed het almal die sop en die brood met kaas en konfyt eer aangedoen. Ook 'n bordjie met patat is nie misgekyk nie. Die heerlike aand is afgerond met lekker malva poeding en roomys, en 'n stomende koppie boeretroos. Baie dankie aan Louis en Rina vir hul huis en al die moeite, en ook aan almal vir hul aandeel aan die geslaagde aand.

N.S. Verskoning vir die idiomatiese deel van die berig – sien dit as 'n gratis taalles.

Kees Beekman



Ons smul aan die sop en brood

Padtoets samevatting

Elke padtoets het, gewoonlik aan die einde daarvan, 'n kort opsomming deur die persoon wat die motor getoets het, waarin hy sy hoofindrukke weergee van die kar wat hy getoets het. In die interessante boek wat ek van Hector Horne op bruikleen het (A Brooklands road test limited edition) oor die Borgward Isabella, is daar benewens 13 artikels, ook 20 padtoetse oor die Borgward Isabella. Hier volg nou 'n aantal van daardie samevattinge oor ons geliefde Isabellas.

- The Borgward 1500 is another example of a well-made Continental car which is very comfortable and has a good performance.
- Summed-up, the Borgward is a sensible, sturdy, and completely adequate family sedan ---
- offered at a reasonable price. However, we are still waiting for the production of a 1 ½ litre sports model.
- My overall impressions? I was delighted with the car. It is large enough, looks just lovely and handles like a cloud with torsion bars. I find it plenty fast for everyday use and that economy can't be denied. If I was in the market for a new car right now, I'd think seriously about buying one myself. And if you are out shopping, you'd do well to have a look. It's a honey.
- Two things strike you immediately you start off: the taut, lively and flexible feeling of the car which responds with headsnapping eagerness on the first three gears; and the featherweight accuracy of the steering, endowed with just the right amount of self-centering action.
- It is at once evident that a great deal of thought and care have gone into the Isabella's detail work and into the problems of maintenance, accessibility and replacement. These attributes, coupled with high-quality finish, are just as important as performance in endearing the car to its owner. For instance, the complete engine, transmission and front-end assembly can be removed in one unit in less than 30 minutes. Split bumpers make it possible to renew either half in case of damage; the fenders also are made up in two sections so that a bucked panel can quickly be replaced.
- The Borgward Hansa Isabella TS is a truly deceptive car. Outwardly it is a large, very spacious 5/6 seater (or seven-seater in an emergency) saloon of unquestionably handsome appearance. Enter it, and you find it very fully equipped, only radio of the normal amenities being an extra, and finished in that high-quality for which German cars are famous. Drive it and you would imagine that a 2 or 2 ½- litre engine is propelling you.
- The Borgward Isabella is now available in a high-performance version, known as the "TS" or Touring Sport model. In Europe, as in America, there is a "horsepower race," and whereas the Borgward which we tested last year (July, 1955) was rated at 60 bhp by the German D.I.N. method, the new TS model is rated at 75 bhp. By American standards this is easily 82 bhp, and the TS is consequently a very lively performer with a remarkable top speed for a 1.5 litre sedan. Some of our readers may remember the 1932 Terraplane 6, a truly remarkable car in its day and one which quickly established a reputation for its acceleration and hill-climbing ability. It weighed almost exactly the same as the Borgward, and developed 70 bhp. The new TS Borgward will easily outperform the Terraplane in every department, yet it has an engine less than half the size and carries a much roomier body. Quite a few years have intervened, and this is progress, but the comparison helps to put the TS in its proper perspective.
- Priced right, and offering the many worthwhile advantages we have enumerated, the TS Borgward is already making a notable contribution to sensible, economical motoring in the U.S.A.
- The Borgward TS unquestionably is outstanding as a combination family and competition car. Its excellence in one category does not detract in the slightest from the advantages it possesses in the other. In addition, it has a handsome appearance and plenty of quality. In its price class it runs up against rough competition. But we will be hearing much of this car if shipping space can keep up with sales.
- The four-wheel independent suspension complements the engine performance to a very large extent. There is a comfortable ride at all speeds and, when the Isabella was taken over a piece of unmade road, with extensive potholes, at about 35 m.p.h., little discomfort was experienced by the occupants. Cornering at normal speeds reveals very little difference compared with that of cars having a more orthodox type of present-day suspension, and the complete absence of tyre squeal at all speeds is most noticeable. It is only when using the higher performance of the car on bends that the driver is reminded that the rear axle is not of the rigid pattern. The Isabella is a car in which full use should be made of the gear box, and therefore the synchromesh on all four speeds is appreciated. The column-mounted lever has some lost movement, and because of the baulk ring type of synchromesh it is not possible to move the lever very quickly; a definite pause has to be made before each gear can be engaged.

Dankie Hans!!

Ons is baie opgewonde oor die onderstaande brief wat ons ontvang het van Dr. Hans Heese oor die beloofde skenking aan die klub.

Beste Falko en Kees

Uiteindelik het ek toe deur al my dokumente gegaan; dit is slegs twee lêers vol!

Die belangrikste dokument is die oorspronklike brief van Borgward aan Apie le Roux waarin hy hom bedank vir 'n kopie van VanrouxNuus.

Dan is daar ook my korrespondensie met Bremen en Meksiko en my storietjie oor my beskeie bydrae tot die herontwerp van die Isabella 150 - wat nooit verder as 'n prototipe gevorder het nie!

Ek skenk ook 'n geheuestokkie waarvan die inhoud seker 'n hele paar lêers sou vul as dit in uitdrukformaat is. Sommige is slegs uitknipsels maar daar is ook heelwat elektroniese padverslae van Borgwards. Onder andere is daar 'n artikel wat ek destyds vir CAR geskryf het maar wat hulle nie gedruk het nie.

Sou julle belangstel in my "Borgwardbord" wat in my garage hang? Mnr of Mev Scheepel (Schepel?) het so drie dekades tevore die splinternuwe klein Borgward Diamant wapen geskenk. Ek wou dit by hulle koop maar hulle het aangedring om dit gratis aan my te gee!

My versameling van gedrukte boeke sal julle by my vrou kan kom haal as ek nie meer daar is nie; druk dus maar die brief uit as bewys van my onderneming aan julle!

My vrou en dogter het jare gelede vir my 'n groterige skaal Borgward koepee in Duitsland gekoop en ek self 'n klein-skaal stasiewa - dit kan julle ook kry!

Met van die artikels wat ek geskryf het sien ek toe nou-die-dag dat ek gemeld het dat Menzler se "Special" 'n brandstofinspuiting gehad het; of dit 'n gewone 1493cc of 1498cc enjin gehad het, kan ek nie as 'n feit stel nie. Behalwe dat die enjin later in 'n sedan oorgebou is nie.

Sal dit moontlik wees dat ek dit volgende week in Bellville by iemand kan aflewer of is daar 'n lid van die klub wat naby my woon in Somerset-Wes?

Met vriendelike groete

Hans

Dr Hans Heese

Navorsingsgenoot: Departement Geskiedenis
Universiteit van Stellenbosch

In 'n Neutedop

Die onderstaande berig is 'n paragraaf van 'n artikel uit die interessante boek van onse Hector Horne oor die Borgward Isabella padtoetse. Onthou as jy die berig lees, dat die artikel in 1956 geskryf is.

Anyone who may not thus far have heard of the Borgward will be interested to know that designer Carl F. Borgward has been an outstanding German automotive engineer since 1919. That year, he acquired a partnership in Bremer Reifenindustrie and began manufacturing radiators and fenders for Hansa-Lloyd cars in Bremen. A decade and several commercial vehicles later, when the Hansa firm got into difficulties, Carl Borgward took over and in 1931 merged with Goliath-Werke to produce an impressive number of trucks up to 1 ½ tons. In 1938, the turning point of his career, this born technician and businessman built his first passenger car, still known as the Hansa. It was available in three models --- the "1100", "1700" and "2000" --- which proved an immediate success, reaching a world-wide export market. The firm grew rapidly and Borgward became sole owner, but by 1944 bombs had reduced to rubble four-fifths of the factory at Sebaldsbrück near Bremen. Nothing daunted. Borgward rebuilt his plant and added another 320,000 sq. ft. of floor space. By 1949 he was turning out a new line of Hansa automobiles which represented the first radically new post-war design in a German passenger car. Heading the range was the "1500", direct forbear of today's Isabella models, which in 1950 scored many competition successes. The "1800" and "2400" appeared in 1952, and the latest version of the "1500" --- the Isabella --- two years later. Concurrently, the firm resumed manufacture of trucks, including 2½ and 4½ ton diesel jobs widely used in Germany.

Post-war production figures of the Borgward group, which now includes the Goliath-Werke and Lloyd Motoren-Werke as well as the Borgward factory, are revealing. Nearly 10,000 units were built in 1949, the year of rebirth: 26,000 in 1950: 38,000 during 1952; 43,000 for 1953 and 60,451 vehicles in 1954. Last year's total soared to 110,000 units and this year's will be considerably higher.

Kees Beekman

Borgward en BMW

'n Ware Borgward-entoesias is die ou wat weier om in 'n BMW te klim!! Hoekom? Hier is die rede:

Die kleurvolle, vindingryke Borgward was egter nie 'n goeie sakeman nie. Uiteindelik het die terugroep van sy Arabella-modelle, vir noodsaaklike aanpassings om die motors waterdig te maak, en 'n ambisieuse projek om Duitsland se eerste helikopter, die Colibri, te bou sy kapitaal uitgeput. Skuldeisers het op hom toegesak en die Bremense senaat moes tot sy redding kom. Besit van sy maatskappy is oorgedra aan 'n algemene handelsmaatskappy met die Bremense senaat as hoofaandeelhouer.

Toe dinge steeds nie wou vlot nie, is 'n man van BMW aangestel om die geregtelike bestuur oor te neem. Dié het aanbeveel dat Borgward bankrot verklaar word – ten spyte daarvan dat dit uiteindelik geblyk het daar genoeg geld was om elke krediteur se skuld ten volle te vereffen.

Daarom dat jy vandag nog die ware Borgward-entoesias kan identifiseer as die ou wat weier om in 'n BMW te klim!

(Baie Duitsers, daarenteen, sê BMW staan vir "Borgward Macht Weiter" – Borgward gaan voort – omdat so baie van Bremen se ingenieurs uiteindelik by BMW 'n heenkome gevind het.)

Na die ineenstorting van die Borgward-groep in 1961 het Apie le Roux en Gerald Wolman vergeefs gepoog om die bankrot maatskappy in Suid-Afrika te hervestig.

Uiteindelik is die fabriek uitmekaargehaal en in Mexiko heroperig, waar enkele Borgward 230 GL-modelle 'n paar jaar lank vervaardig en na Duitsland uitgevoer is.

Kees Beekman

NS. Hierdie berig is 'n uittreksel uit 'n artikel deur Hans Heese, wat al baie lank in my besit is.

Om oor na te dink:

1. Kla bou mure, begrip sloop mure.
2. Jy kan liewer struikel op “de smalle weg” as om te wandel op “ de breede weg.”
3. Liefde is soos die wind – jy sien dit nie, maar jy voel hom wel.
4. Vroeër het ek gedink dat my beperkings my grense was.
5. Moet nooit jou dag met die skerwe van gister begin nie.
6. As jy iets wil hê wat jy nog nooit gehad het nie, moet jy iets doen wat jy nog nooit gedoen het nie.
7. Dinge is nooit wat hulle is nie, hulle is wat jy daarvan maak.
8. Niemand is so arm dat hy nie ‘n glimlag kan gee nie. Niemand is so ryk dat hy nie een nodig het nie.
9. Die oorsaak van jaloesie is dat jy ander mense se seëninge tel in plaas van jou eie.
10. Volg jou hart, maar vat jou verstand saam.



Kees Beekman



Nuusbrief Redaksie:

Kees Beekman (082 579 0527)

John McEwan (082 882 0599)

Louis v Jaarsveld (083 687 8486)

– beekman@cosmoprop.co.za

– jnmcewa@gmail.com

– Lvjaarsveld@mweb.co.za