

4. Der junge Borsig trat in die Egellsche Fabrik zunächst als Zeichner ein. Neben der Eisengießerei betrieb man in der Fabrik auch den Maschinenbau, und um alle seine Zweige von Grund auf kennen zu lernen, wurde er ein schlichter Eisenarbeiter. So „von der Pike auf“ dienend, machte er alle Stufen dieses Werkes durch, bis er sich nach einigen Jahren zum Geschäftsführer emporgearbeitet hatte. Unter seiner Leitung nahm die Egellsche Fabrik einen großen Aufschwung, so daß der Besitzer ihn zum Mitdirektor ernannte. Der Bau von Dampfmaschinen, der bisher nur von einigen Berliner Eisenschmiedherren in kleinem Maßstabe versucht worden war, wurde in der Egellschen Fabrik nun fast ausschließlich und in großem Umfange betrieben. Die Gründung eines eigenen Hausstandes ließ jedoch in unsers Freundes Seele den Plan reifen, selbständig zu werden. Er erwarb in der Nachbarschaft, Chausseestraße Nr. 1, ein geeignetes Grundstück, und nach elsjähriger Tätigkeit schied er am Weihnachtsabend 1836 aus der Egellschen Fabrik, um mit dem neuen Jahre die Arbeit seiner eigenen Maschinenbauanstalt zu beginnen.

5. Mit einem selbsterarbeiteten Kapital von 15000 Mark und einer Anleihe von 30000 Mark fing Borsig sein Unternehmen in einem Bretterstall an, der groß genug für fünfzig Arbeiter und ein Kofzwerk war, das einstweilen die Dampfmaschine ersetzte. Schon nach einem Jahre mußte die Anstalt erweitert werden. Die ungleichmäßig und mühsam arbeitenden Pferde wichen einer in der Fabrik selbstgefertigten Dampfmaschine, und die Zahl der Arbeiter wurde größer und größer.

Es war Anfang Oktober 1838, als die erste preussische Eisenbahnstrecke, die zwischen Berlin und Potsdam, feierlich eröffnet wurde. Dieses Ereignis erregte das höchste Interesse der Berliner Bevölkerung. Die Anlage der Bahn war englische Arbeit, die Lokomotiven englisches Fabrikat, der Betrieb wurde durch englische Ingenieure geleitet.

Borsig hatte sich bereits viel mit der großartigen Erfindung des Engländers Stephenson beschäftigt. Die Eröffnung der neuen Eisenbahn in Preußen spornte ihn an, darauf zu sinnen, wie dies Vorrecht der Engländer zu brechen und der Bau von Lokomotiven auf deutschen Boden zu verpflanzen sei. Er beschloß, dies Unternehmen in seiner neuen Werkstatte zu versuchen.

Daß die Ausführung dieses Planes nicht leicht sei, verhehlte er sich keineswegs. Die Engländer hüteten das Geheimnis ihrer Erfindung, namentlich das der Dampfsteuerung in der Lokomotive, auf das strengste. Dem begabten Berliner Maschinenbauer aber gelang es, das Geheimnis zu ergründen und eine Lokomotive nachzubauen.

Das Modell, das er seinen Ingenieuren und Werkführern vorführte, setzte diese in Staunen. Unverzüglich wurde zu seiner Ausführung in Erz und Eisen geschritten.