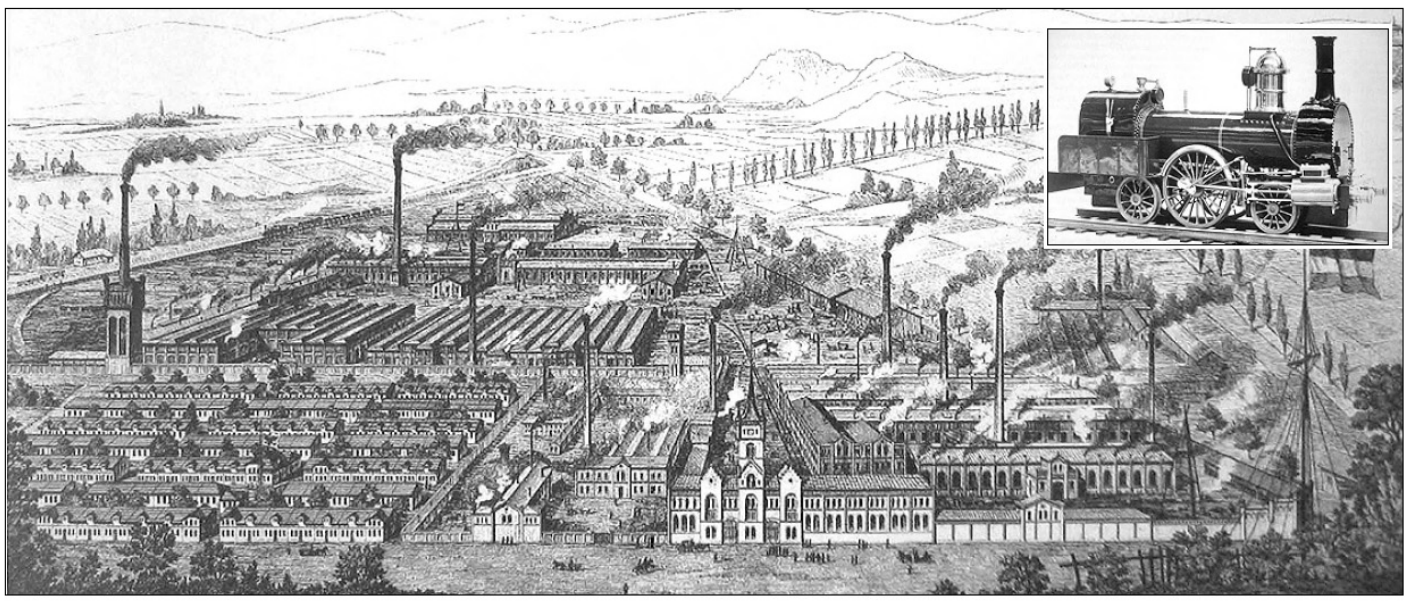


Die „Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft“ im Jahre 1874 (im Vordergrund die Göttinger Straße mit der Werkssiedlung „Klein Rümänien“, li.).Oben: ein Modell von Egestorffs erster Lokomotive „Ernst August“. Alle Fotos: Lindener Geschichtswerkstatt

Auf 175 ereignisreiche Jahre kann die Hanomag zurückblicken. Über die ersten 70 Jahre der Firmengeschichte – von der Gründung 1835 bis ins frühe 20. Jahrhundert – berichtet dieser Teil. Der zweite Teil folgt in der nächsten Ausgabe.

Teil eins: von den Anfängen bis zur Jahrhundertwende

Die Geschichte der HANOMAG

Von Torsten Bachmann

Linden im Jahre 1834. Johann Egestorff, der damals größte Gewerbetreibende in Linden, stirbt nach einem Schlaganfall im Alter von 62 Jahren. Er hinterläßt seinen vier Kindern einen Unternehmenskomplex aus Kalksteinbrüchen, Kalköfen, Ziegeleien, Steinkohlebergwerken, einem Holzgeschäft und einer Zuckerraffinerie. Gestützt auf das Erbe, gründet sein ältester Sohn Georg Egestorff, der schon einige Jahre im Unternehmen seines Vaters gearbeitet hatte, im Juni 1835 die „Eisengießerei und Maschinenfabrik“, aus der später die Hanomag hervorgehen sollte.

Die Anfänge waren sehr bescheiden. In einem Hauptgebäude war die Maschinenfabrik untergebracht, ein Nebengebäude beherbergte die Kesselschmiede. Da es vor Ort keine qualifizierten Maschinenbauer gab, wurden Konstrukteure und Facharbeiter aus England und Frankreich angeworben. Mit 20 Arbeitern begann im Jahr 1835 die Produktion von gußeisernen Toren, Ambossen, Kochtöpfen, Herden, Zahnrädern und weiteren Kleinwaren hauptsächlich für Kunden der näheren Umgebung. Ein Jahr später wagte Egestorff den Schritt in die Herstellung von Dampfmaschinen. Mit einer Leistung von 5 und 12 PS waren sie für kleinere Kunden wie z.B. landwirtschaftliche Nebenbetriebe oder Mühlen gedacht. Durch den zunehmenden Verkaufserfolg konnte das Absatzgebiet zwar schrittweise vergrößert werden, der wirtschaftliche Erfolg aber blieb nach wie vor aus. In den Jahren 1840 und 1841 wurden sogar Verluste geschrieben. Egestorff trug sich mit Verkaufsabsichten.

Der Lokomotivbau brachte für Georg Egestorff die Wende. Schon seit Jahren hatte sich abgezeichnet, dass der Bau von Eisenbahnstrecken in Deutschland vorangetrieben wird. Einzig das Königreich Hannover hatte dem Eisenbahnbau bisher Widerstand entgegengesetzt. König Ernst August brachte zum Ausdruck, was er von dem neuen Transportmittel hielt: „Ich will keine Eisenbahn in meinem Lande. Ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so schnell reisen kann wie ich.“ Schließlich mußte er sich doch dem Druck des mächtigen Nachbarn Preußen beugen, der eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und den Provinzen Rheinland und Westfalen über Hannover durchsetzte. 1842 begann der Bau der Eisenbahnlinie, ein Jahr später fuhren die ersten aus England importierten Bahnen. Nachdem Egestorff der königlichen Eisenbahndirektion Hannover nachweisen konnte, dass er Lokomotiven zum gleichen Preis in ebenbürtiger Qualität liefern konnte, wurde er mit Aufträgen bedacht.

Die bis dahin kleine Maschinenfabrik wuchs um 2 Hallen für den Lokomotivbau. Am 4. Juni 1846 konnte die erste gebaute Lokomotive mit dem Namen „Ernst August“ die Werkshallen verlassen. Sie wurde mit einem von Pferden gezogenen Wagen zum Hauptbahnhof transportiert, denn ein Schienenanschluss zwischen Linden und Hannover existierte noch nicht. Durch wachsende Nachfrage nach Lokomotiven stiegen Produktion und Beschäftigtenzahl in der Egestorffschen Maschinenfabrik, 1856 wurden von 650 Arbeitern bereits 30 Lokomotiven im Jahr hergestellt. Die nachfolgende Wirtschaftskrise ab 1857, unter der auch der Lokomotivbau zu leiden hatte, versuchte Egestorff durch Ausweitung des Dampfmaschinenbaus aufzufangen. Ein neuer Produktionsrekord für Lokomotiven wurde 1867, dem ersten Jahr nach der Wirtschaftskrise, mit 48 ausgelieferten Einheiten aufgestellt.

Georg Egestorff

Bethel Henry Strousberg

Nach Georg Egestorffs Tod im Sommer 1868 verkauften seine Erben die Maschinenfabrik an einen Mann, dem sein Ruf als „Eisenbahnkönig“ vorausging: Henry Bethel Strousberg. 1861 in das Eisenbahngeschäft eingestiegen, errichtete er innerhalb von acht Jahren über 1000 Kilometer Bahnlinien in Preußen und erhielt aus Rußland, Ungarn und Rumänien Aufträge zum Aufbau von Eisenbahnstrecken. Als Generalunternehmer war er nicht nur für Finanzierung und Schienenbau zuständig, sondern auch für die Ausstattung der Bahnlinien mit Lokomotiven und Waggons. Ohne eigene Lokomotivfabrik war Strousberg bisher vom Loklieferanten Borsig abhängig, der ihn durch restriktive Zahlungsbedingungen verärgert hatte. Dies änderte sich nun. Unter Strousberg wurden die Produktionsabläufe im Lindener Werk rationalisiert und eine Umstellung von Einzelfertigung auf Massenproduktion erreicht. Ein Jahr nach der Übernahme war die Produktionskapazität auf 200 Lokomotiven im Jahr vervierfacht worden – und die Maschinenfabrik in Linden zum größten Lokomotivwerk in Deutschland aufgestiegen. An der Göttinger Straße ließ Strousberg eine Werkssiedlung mit Häusern in nächster Nähe zur Fabrik errichten, um die aus ganz Deutschland angeworbenen Arbeiter unterbringen zu können. „Klein-Rumänien“ wurde die Arbeitersiedlung im Volksmund genannt, denn die von Strousberg enorm gesteigerte Lokomotivproduktion ging größtenteils nach Rumänien.

Die Werkssiedlung „Klein-Rumänien“ – zwischen 1869 und 1870 errichtet – war zeitweilig die größte ihrer Art in Deutschland. 144 Häuser sollten bis zu 2000 Bewohnern Platz bieten.

Das anfangs erfolgsversprechende Rumäniengeschäft entwickelte sich für Strousberg durch verschiedene Probleme (u.a. schwierige Transportverhältnisse der Baumaterialien und Materialmangel) mehr und mehr zu einem Desaster und führte schließlich zum finanziellen Zusammenbruch seines Firmenimperiums. Kurz davor – im März 1871 – hatte er seine Lokomotivfabrik in Linden an ein Bankenkonsortium verkauft, es entstand die „Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft“. Für Telegramme, deren Preis von der Wortlänge abhing, war der Firmenname zu lang (und damit zu teuer). 1904 wurde deshalb als Telegramm-Kürzel die Bezeichnung „Hanomag“ eingeführt, die sich ab 1912 auch auf den offiziellen Briefbögen fand.

Die Erfindungen von Elektrizität und Verbrennungsmotor führten zu Beginn des 20. Jahrhunderts Stück für Stück zur Ablösung der Dampfmaschinen. Wie sich die Hanomag auf diese Entwicklung einstellte, lesen Sie im zweiten Teil. tb

© Torsten Bachmann, Hannover
Sämtliche Auszüge/ Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Autors Torsten Bachmann.

„Ein Kilo Blech, ein Döschen Lack, fertig ist der Hanomag" – drei weltberühmte Produkte aus den Produktionsstätten der HANOMAG: der Hanomag 2/10 („Kommißbrot"), der LKW L28 und ... Fotos: Hist. Museum

Nachdem wir in der jüngsten Ausgabe über die Anfänge der 175-jährigen Geschichte der Hanomag bis hinein in das frühe 20. Jahrhundert berichtet haben, folgt in diesem Monat Teil zwei: von der Jahrhundertwende bis in die Gegenwart.

Teil zwei: von der Jahrhundertwende bis in die Gegenwart

Aus HANOMAG wird Komatsu

Von Torsten Bachmann

Anfang des 20. Jahrhunderts war die in Linden beheimatete Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (das Namenskürzel „Hanomag" wurde ab 1912 offizieller Firmenname) einer der größten deutschen Hersteller von Dampflokomotiven. Die zuverlässigen Hanomag-Produkte verrichteten ihren Dienst bei Bahngesellschaften im In- und Ausland, so u.a. in Preußen, Rußland, Bulgarien oder Rumänien. Im Jahr 1901 trat Erich Metzeltin als Oberingenieur in das Lindener Unternehmen ein. Er schaffte es, erstmals auch Kunden in Übersee zu gewinnen. Dabei kamen ihm seine Englischkenntnisse und das große Wissen im Lokomotivbau zugute. Bis 1914 baute Metzeltin, inzwischen Direktor und Vorstandsmitglied der Hanomag, ein weltweites Vertreternetz auf. Fast die Hälfte der Gesamtproduktion ging jetzt in den Export. Hanomag belieferte nahezu alle Länder der Welt – nur Australien und einige Staaten auf dem amerikanischen Kontinent fehlten in der Kundenliste. Auch sein Talent zum Schreiben nutzte Metzeltin: So leitete er die ab 1913 erscheinende Werkszeitung „Hanomag-Nachrichten", verfaßte im Jahr 1922 anläßlich der Auslieferung der 10.000. Dampflokomotive das humoristische Werk „Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur" und brachte zusammen mit Walter Däbritz die Festschrift „Hundert Jahre Hanomag" heraus.

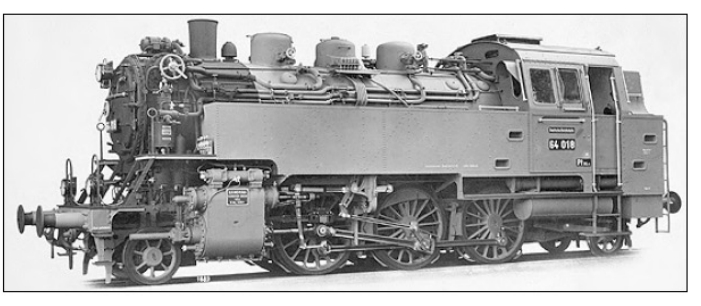
Durch den Bau von mit Benzinmotor betriebenen Tragpflügen, die den Bauern das Umpflügen des Ackerbodens deutlich erleichterten, begann der allmähliche Wandel der Produktpalette: Die Abkehr von der Dampfmaschine hin zum Verbrennungsmotor. Während der Dampfmaschinenbau 1928 und der Lokomotivbau 1931 mangels Nachfrage eingestellt wurden, eröffneten die neuen Bereiche Lkw- und Automobilbau gute Entwicklungsperspektiven. Dazu kamen die im ersten Weltkrieg entwickelten Raupenschlepper, die nun in Friedenszeiten für Land-, Forst- und Bauwirtschaft gut eingesetzt werden konnten und die Basis für die spätere Hanomag-Baumaschinenproduktion legten.

Auf der Automobilausstellung 1924 in Berlin erregte ein besonderes Ausstellungsstück die Aufmerksamkeit des Publikums: der Hanomag 2/10. Ein Kleinwagen mit ungewöhnlicher Form und niedrigem Verkaufspreis. Es war gerade die Zeit, in der immer mehr Menschen Kutsche oder Fuhrwerk durch ein Automobil ersetzen wollten. Zu einem Preis von rund 2000 Reichsmark war der Zwei-Sitzer mit 10 PS Leistung zumindest für die Mittelschicht durchaus erschwinglich – ein Volkswagen eben, der erste seiner Art in Deutschland. Weitere Vorteile wie die äußerst günstige Steuerklasse und der niedrige Benzinverbrauch von gerade 3 Litern sorgten schon nach kurzer Zeit für deutliche Nachfrage. Seine außergewöhnliche Form brachte ihm Namen wie „Kommißbrot" oder „Chausseewanze" ein. Auch in Bezug auf den simplen Aufbau hatte der Volksmund einen Spruch parat: „Ein Kilo Blech, ein Döschen Lack, fertig ist der Hanomag". Trotz der einfachen Konstruktion erwies sich der neue Hanomag-Kleinwagen als sehr robust und stellte seine Leistungsfähigkeit mehrfach in Motorsportveranstaltungen unter Beweis. Bis 1928 wurde der „erste Volkswagen Deutschlands" produziert, ab 1929 folgten neue Modelle. Der Höhepunkt im Automobilbau wurde 1934 erreicht, mit der Vorstellung des zeitlos eleganten „Sturm": Ein repräsentatives Fahrzeug mit 6-Zylinder Motor und 50 PS Motorleistung.

Die Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 verschaffte der Schwerindustrie, so auch der Hanomag, neue Betätigungsfelder. Hitler wollte aufrüsten und förderte den Aufbau der Militärproduktion. In der NS-Zeit ab 1935 wurden Feldhaubitzen, Flakgeschütze und Granaten für die Wehrmacht geliefert. Im dritten Kriegsjahr, 1942, stellte die Hanomag die Zivilproduktion vollkommen ein und produzierte nun ausschließlich für das Militär. Nach der Kapitulation Deutschlands richtete man den Blick nach vorne: Gebäude und Werkstätten wurden soweit hergerichtet, dass sieben Wochen nach Kriegsende die Fertigungsmaschinen in einigen Werkshallen wieder anliefen. Zugmaschinen und Anhänger bildeten den Anfang der Produktion. Keine Fortsetzung hingegen fand der in den 20er und 30er Jahren erfolgreiche Automobilbau der Hanomag. Der geplante Neubeginn mit dem 1951 vorgestellten Prototypen „Partner" scheiterte an Lizenzschwierigkeiten und den erforderlichen hohen Investitionen. Ab 1951 blieben somit die drei Bereiche Ackerschlepper, Klein-Lastwagen und Baumaschinen übrig.

Im Jahr 1952, die Hanomag hatte nun fast 6300 Mitarbeiter, suchte man zwecks Weiterentwicklung einen finanzkräftigen Partner, den man in der Rheinstahl-Union fand. Diese Partnerschaft sollte bis 1970 anhalten. Die kommenden 13 Jahre wurden für die Hanomag durch mehrere Besitzerwechsel ziemlich turbulent. Mit Übernahme sämtlicher Aktienanteile wurde 1970 die Daimler-Benz AG Eigentümer der Hanomag, verkaufte sie aber bereits 1974 an Massey-Ferguson weiter, einem Landmaschinen- und Motorenhersteller. Der nächste Besitzerwechsel kam 1979 mit dem von Horst-Dieter Esch gegründeten Baumaschinenkonzern IBH, der 1983 Konkurs anmelden mußte. Dies bedeutete auch für die Hanomag das Aus: Im März 1984 wurden die Werkstore geschlossen. Nach fieberhafter Suche konnte das Management mit dem langjährigen Hanomag-Kunden Günther Papenburg und weiteren Unternehmern Geldgeber gewinnen. Noch im gleichen Jahr wurde die Produktion wieder aufgenommen. Das Management schaffte mit der folgenden Umstrukturierung zwar die Wende, es fehlten aber weitere Geldmittel für neue Fertigungstechnologie.

So übernahm 1989 die japanische Komatsu das Steuer. Bis heute hält die Ehe, da sich beide Unternehmen gut ergänzen. Als Produktionsstätte von Radladern und als Vertriebspartner für alle Komatsu-Baumaschinen ist die Hanomag fester Bestandteil des weltweit agierenden Komatsu-Konzerns. tb



... eine der vielen von HANOMAG produzierten Dampflokomotiven.

© Torsten Bachmann, Hannover
Sämtliche Auszüge/ Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Autors Torsten Bachmann.