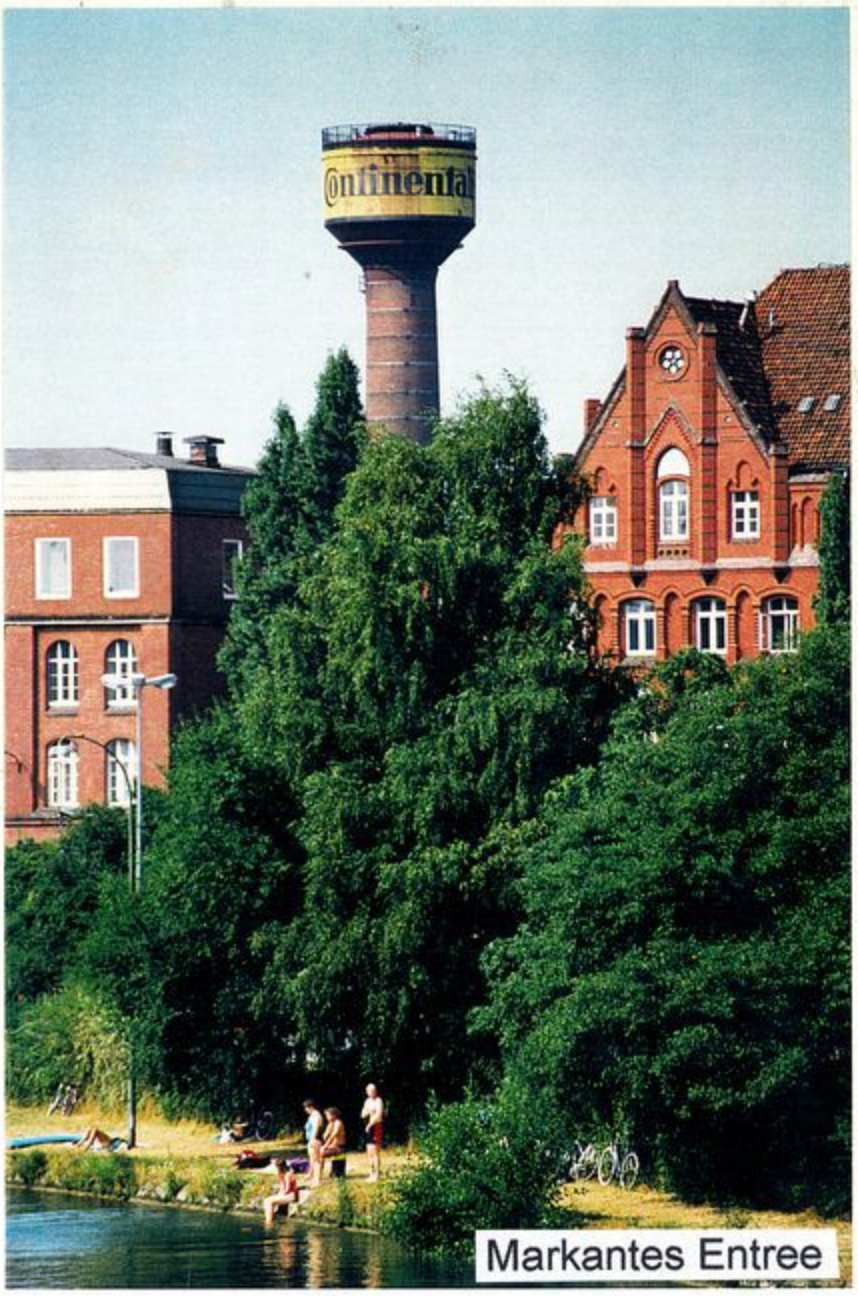
Sid Auffarth

Bauhistorisches Gutachten zu den baulichen Anlagen der ehemaligen Continentalwerke in Hannover-Limmer



Markantes Entree

Sid Auffarth

Bauhistorische Untersuchung über die baulichen Anlagen der ehemaligen Continental-Werke in Hannover Limmer

Vorbemerkung

Die Baugeschichte des ehemaligen Continental-Werks Limmer schreiben, heißt auf archivalische Quellen weitgehend verzichten. Denn außer der Excelsior-Festschrift von 1912, einem Aufsatz von H.Th. Schmidt über „Unser Werk Limmer in Vergangenheit und Gegenwart" für die Continental-Belegschaft 1961, der erweitert in der Zeitschrift *Tradition* erschien, und der Schrift „Limmer wie immer. Das Werk im Wandel" von 1997 gibt es kaum Materialien zum Werk Limmer. Nichts findet sich darüber im Niedersächsischen Hauptstaatsarchiv Hannover, im Historischen Museum liegt ein Zeitungsbericht und die Werks-Festschrift von 1912 vor, in der *hbs* im hannoverschen Stadtarchiv gibt es sechs Fotos von wiederverwendeten Bauplänen des Jahres 1922, nichts im Continental-Werksarchiv. Neuere Grundrisszeichnungen und ein größerer Bestand an Bauplänen nach 1950 liegen im Planarchiv der NILEG, im Archiv des Bereichs Bauordnung der LHH und in der Plan- und Aktensammlung der Architektin Myriam König. Darüber hinaus lagert im Archiv des Bereich Geoinformation der Landeshauptstadt Hannover eine Reihe historischer Stadtkarten. Weitere Akten, Pläne und Berichte scheinen wie in einem galaktischen *Schwarzen Loch* verschwunden zu sein. Eine Erklärung bietet der Hinweis von H.Th. Schmidt, dass bei insgesamt geringen Zerstörungen im Gummiwerk Limmer im Zweiten Weltkrieg ausgerechnet das alte Excelsior-Archiv völlig vernichtet wurde. So bleibt methodisch nur der Weg, in Ergänzung zu den fragmentarisch aufgefundenen Materialien die Bauten selbst als historische Dokumente mit heranzuziehen und darauf die baugeschichtliche Analyse aufzubauen.

Die Gummifabrik und der Stadtteil LIMMER

Der steile Anstieg der Einwohnerzahlen Limmers von 1899 bis 1907 geht einher mit der Zunahme der Beschäftigtenzahlen bei der Hannoverschen Gummi-Kamm-Compagnie, wobei die Beschäftigten der Zulieferbetriebe z.B. die Kesselschmiede Engelke darin nicht aufgeführt sind. Da man um 1900 den Weg zur Arbeit zu Fuß ging, suchten sich viele der Arbeiterinnen und Arbeiter eine Wohnung nahe zum Werk, wo es deswegen ab 1900 verstärkt zum Bau von Arbeitermietshäusern kam. Genauso auffällig sanken parallel mit dem Rückgang der Beschäftigtenzahlen bei der Conti in Limmer die Einwohnerzahlen des Stadtteils in den Jahren 1964 bis 1999 - auch wenn dies angesichts der Mobilität in unserer Gesellschaft weniger bedeutsam erscheint. Dennoch waren beide, das Gummiwerk und der Stadtteil, bis heute immer eng miteinander verbunden. Und obwohl das Betriebsgelände früher nur für Mitarbeiter zugänglich war, lebten viele Limmeraner von und mit der „EX", die sich mit ihrem markanten Gebäudekomplex und dem um 1920 errichteten 90 Meter hohen Fabrikschornstein auch in den Stadtteil nachhaltig einprägte.

Geschichte der HANNOVERSCHEN GUMMI-KAMM, EXCELSIOR und CONTINENTAL AG

Um **1850** richtete Johann Louis Martiny aus Heiligenstadt in der hannoverschen Nordstadt eine Horn-Kammacherei ein, die er um 1857 nach der Erfindung des Hartgummis - auch hornisierter Kautschuk oder Ebonit genannt - auf den neuen Werkstoff einstellte.

Die fertigen Hartgummiplatten musste er anfangs aus England importieren, um sie dann weiter zu bearbeiten. Aber schon wenige Jahre später er war er mit seinem Betrieb in der Lage, aus dem Rohstoff Kautschuk das Hartgummi selbst herzustellen. **1862** baute Martiny die bestehenden Anlagen an der Striehlstraße weiter aus und nannte sie HANNOVERSCHE GUMMI-KAMM-Compagnie. Die 80 Arbeiter produzierten unterstützt durch eine Dampfmaschine mit 6 PS ausschließlich Gummikämme. **1864** stieß als zweiter Teilhaber der Kaufmann Otto Stockhardt dazu, der zusätzlich Kapital einbrachte, mit dem eine 40 PS starke Dampfmaschine, zwei Waschwalzwerke für Rohgummi sowie zwei Mischwalzwerke gekauft wurden, was die Kapazität des Werks erheblich steigerte. Um die Produktion auf wissenschaftlicher Grundlage weiter zu entwickeln, wurden **1865** der Ingenieur Wilhelm Breul (bis 1901) und 1866 der Chemiker Max Heeren (bis 1898) eingestellt. Hinzu kamen die Bankierbrüder Moritz G. Meyer (bis 1880) und Ferdinand Meyer, während der Gründer Martiny aus der Firma ausschied. **1868-70** wurde die Produktion von Modeschmuck und Raucherartikeln aufgenommen, von denen vorzugsweise die Pfeifenmundstücke aus Hartgummi in der französischen Bruyère-Pfeifenfabrikation beliebt waren. **1870** war die Zahl der Beschäftigten bereits auf 300 und die Dampfmaschinenleistung auf 160 PS gestiegen. **1871** wurde die Continental-Caoutchuc & Guttapercha-Compagnie gegründet, mit der es im Herbst zu einer Produktionsabsprache kam, wonach die neue Fabrik nur Weichgummiwaren herstellen sollte, die Hannoversche Gummi-Kamm dagegen nur Waren aus Hartgummi. Diese Aufgabenteilung geschah einvernehmlich, da im Aufsichtsrat der Continental vier Teilhaber der Hann. Gummi-Kamm vertreten waren. **1876** erhielten Breul und Hermann Hecht Prokura, **1880** schied Meyer aus, der seinen Anteil Hecht überliess. **1883** wurde die OHG in eine Aktiengesellschaft mit 1 Mio. Stammkapital umgewandelt. Die Werksleitung wurde dem kaufmännischen Direktor Breul und den Herren Heeren und Hecht anvertraut, während die beiden Vorbesitzer Stockhardt und Meyer mit den Bankiers Moritz Magnus, Bernhard Caspar und S.A. Hecht in den Aufsichtsrat gingen. Der Betrieb wurde vergrößert und nahm erstmalig auch die Fabrikation von Weichgummiwaren für den medizinisch-chirurgischen Bedarf auf sowie Isoliermaterial aus Guttapercha für das Telefonwesen. Bald folgte die Spielzeugproduktion, insbesondere von Gummipuppen und Reliefbällen, und schließlich die Herstellung von Vollgummireifen für Fahrräder. Die Zahl der Arbeiter stieg auf 550, die Kraftanlage verfügte über 380 PS. **1888** wurde die Fertigung von Kissenreifen aufgenommen und **1890** der erste Schlauchreifen hergestellt. Der Betrieb zählte nun 700 Beschäftigte und setzte auf 500 PS Maschinenleistung. Als eine der ersten Fabriken in Deutschland nahm **1892** die Hann. Gummi-Kamm-Co. die Fabrikation von Pressluftreifen mit Luftschlauch für die Fahrradbereifung auf: den *Excelsior-Pneumatic*. Dazu wurde die Leistung der Kraftanlage weiter auf 900 PS und die Zahl der Arbeiter auf 850 erhöht. **1897** schied Hecht aus der Direktion aus, für ihn kam der langjährige Reisende Georg Heise, der 1872 als Lehrling angefangen und seit 1884 als Prokurist die Firma vertreten hatte. Zu dem Zeitpunkt war die Entscheidung für einen großzügigen Fabrikneubau in Limmer längst gefallen, denn in der *Hannover*-Karte der Königlichen Preussischen Landes-Aufnahme von 1896 sind die geplanten Bauten bereits eingezeichnet.

Anfang des Jahres **1899** bezog die Hann. Gummi-Kamm Co. AG mit nun 1.100 Beschäftigten das neue Werk auf dem 60.000 qm großen Grundstück. Installiert waren Dampfmaschinen mit einer Leistung von 2.000 PS. **1901** wurden der Oberingenieur Gustav Bartl (1873 eingestellt, 1897 mit Prokura) und Wilhelm Siercke (begann 1886 als Lehrling, seit 1894 Prokurist) in die Direktion berufen. Generaldirektor wurde Heise. **1906** wurde ein größerer Erweiterungsbau für die Fahrradreifen und die neu einzurichtende Autoreifenfabrikation aufgeführt (Geb.23), und erstmalig stoppte nach einem frü-

heren, wenige Tage dauernden Streik ein achtwöchiger Streik die Produktion.

> 1882 waren in der Fertigung von Gummiwaren deutschlandweit 26,1 % Frauen beschäftigt. 1907 war ihr Anteil auf 31,3 % gestiegen, was zuallererst auf die niedrigeren Tageslöhne zurückzuführen war: Frauen verdienten durchnittlich 11,54 RM gegenüber 22,08 RM Tageslohn der Männer. Die Arbeitszeit betrug für Frauen höchstens neun Stunden (1907 galt dies für 89 % der Arbeiterinnen).

1909 wurden die Baulichkeiten für die Hartgummifabrikation und die Mischräume vergrößert und **1911** erfolgte die Grundsteinlegung eines großen Neubaus für die Automobilreifenfabrikation: Die Arbeitsfläche betrug nun insgesamt mehr als 60.000 qm.

Im Jahre **1912** feierten die Hannoverschen Gummiwerke das 50jährige Jubiläum mit großem Aufwand und nannten die Fabrik nach ihrem erfolgreichen Fahrradreifen in EXCELSIOR. Als Warenzeichen diente dem Unternehmen schon seit langem das Kleeblatt, das Wahrzeichen der Stadt Hannover. 3.200 Beschäftigte zählte das Werk und das neue Kesselhaus leistete 5.000 PS. Während des Ersten Weltkrieges **1914-18** fiel der Export weg, dafür lief aber die kriegsbezogene Produktion von Reifen und medizinischen Artikeln so erfolgreich an, dass es trotz der anfangs noch reich gefüllten Naturkautschuklager zu Materialengpässen kam, und Ersatzstoffe verarbeitet werden mussten. Als nach dem Krieg die ausländischen Märkte wieder beliefert werden konnten, und zudem die Inflation die Lohnkosten niedrig hielt, gab die Excelsior **1919** Pläne für neue Fabrikbauten in Auftrag. Am Rande des 1917 gefluteten Lindener Hafenkanals entstanden nach Plänen des Architekten Franz-Otto Lutz die einpägsamen Gebäude **44** (1920) und 51 (1922), der 90 m hohe Schornstein wurde aufgemauert und das Direktionsgebäude aufgestockt. **1922** erreichte die Excelsior mit knapp 6.000 Beschäftigten ihren Personalhöchststand.

Nach der Inflation **1923** wurde das Kapital der *Excelsior* von 300 Millionen Papiermark auf 6 Millionen Reichsmark umgestellt, was aber offensichtlich nicht ausreichte. Denn das Jahr 1926 schloss trotz einer durchgreifenden Rationalisierung von Betrieb und Verwaltung mit einem erheblichen Verlust. **1927** erfolgte eine Kapitalzusammenlegung auf 3 Millionen Reichsmark, die mit einer Neuaufstockung wiederum auf 6 Millionen verbunden wurde. Doch hatte sich die Inflationskonjunktur nach dem Kriege eher als „ein Aufblähen ohne reales Fundament"[1] erwiesen, dem trotz Rationalisierung und Massenentlassungen nicht gänzlich beizukommen war. Trotz leichter Gewinne wurde im Dezember **1928** für das folgende Jahr eine Fusion mit dem lokalen Konkurrenten, den CONTINENTAL GUMMI-WERKEN, vereinbart, zumal diese ein größeres Paket *Excelsior*-Aktien besaßen: „Verhülle Dein Haupt mit schwarzem Flor, fang' an zu weinen, zu klagen: Die alte, liebe Excelsior wird heute zu Grabe getragen," dichtete ein trauernder Mitarbeiter.[2] Ab **1930** wurde die Reifenproduktion ins Werk Vahrenwald und schließlich ins hessische Korbach verlegt. Nach der Weltwirtschaftskrise **1932** blieben nach Entlassungen und Rationalisierung nur noch knapp 2.000 Beschäftigte in Limmer.

1934 erwarb die *Continental* die Landspitze zwischen den beiden Kanälen, das sogenannte Deutsche Eck, und erhöhte **1938** die Beschäftigtenzahl mit der anlaufenden Rüstungsproduktion auf 4.100. Im Zweiten Weltkrieg **1939-45** wurden vor allem kriegswichtige Gasmasken, Batteriekästen, Flugzeugtanks, Enteiser ua. hergestellt. Weiterere Flächen wurden **1940** östlich des Fabrikgeländes und nördlich der Wunstorfer Straße angekauft, so dass sich das Werk auf nunmehr insgesamt 180.000 qm vergrößern konnte. **1943** begann mit Fremdarbeitern die Gasmaskenproduktion, die ab Juni 1944

[1] H.Th. Schmidt, Die Excelsior AG, 1963, S.42
[2] Meldau 1928, in: Limmer wie immer, 1997, S.72

mit Hilfe von 500 weiblichen KZ-Häftlingen weitergeführt wurde. Dazu wurde im September 1944 ein KZ- Barackenlager auf dem östlichen Werksgelände angelegt. Da die Alliierten das Werk in Limmer für eine Spielzeugfabrik hielten, erfolgten keine gezielten Bombenangriffe, so dass **1945** die Produktion in der kaum zerstörten Fabrik wieder aufgenommen werden konnte. Wegen der erheblichen Kriegszerstörungen am Standort Vahrenwald wurde die Hauptverwaltung der Continental von **1945-53** ins Werk Limmer verlegt. Nach einem Deichbruch des Leineabstiegkanals am 10. Februar **1946** wurde das gesamte Werksgelände um mehr als einen Meter überflutet. Nach der Währungsreform **1948** wurde das Produktionsprogramm der 30er Jahre wieder aufgenommen: medizinische Artikel, Haushalts- und Spielwaren, Batteriekästen und Kämme - letztere wurden bis in die 50er Jahre hergestellt. Die hannoverschen Continental-Werke beschäftigten etwa 20 % Frauen (bei insgesamt 6.824 Beschäftigten), 1958 betrug der Anteil 23 % (bei 12.855 Beschäftigten), wobei der Frauenanteil in Limmer produktbedingt höher lag. Um **1950** wurde die Produktion von Kunststoffen aufgenommen, ab **1953** stellte die Continental im Werk Limmer Boden- und Wandbeläge her (Floorbestplatten, anfangs auf Asbestbasis, bald darauf als Floorflexplatten auf PVC-Basis). Als Ersatz für den Umzug der Verwaltung in das neue Continental-Hochhaus am Königsworther Platz kam **1952** die zentrale Maschinen- und Formenfabrik mit ihrem Konstruktionsbüro von Vahrenwald nach Limmer. **1958** wurde das Verwaltungsgebäude Nr.2 mit einem Speise- und Festsaal aufgestockt, in dem ua. Hans-Joachim Kuhlenkampf, Peter Alexander, Peter Frankenfeld und Heinz Erhardt auftraten.

1964 wurden Nebenabteilungen wie Schmiede, Schweisserei, Gießerei, Metallstanzerei und Presserei zusammen mit dem zentralen Ingenieurbüro eingerichtet. Es arbeiteten knapp 5.000 MitarbeiterInnen im Werk Limmer. **1965** kam es im Werk Limmer erstmals zu einem Großfeuer.

Ab **1980** erfolgten im Werk Limmer Umstrukturierungsmaßnahmen, **1984** wurde die Produktion von Batteriekästen eingestellt und die Zahl der MitarbeiterInnen sank auf 2.250. **1986** wurden insgesamt 7 Mio. DM unter anderem für ein neues Hochregallager investiert. **1987** entstand an der Wunstorfer Straße noch ein Neubaut für die Marketing-Abteilungen *Technische Produkte* und das betriebliche Bildungswesen des Konzerns. **1989** waren im Werk Limmer 2.150 MitarbeiterInnen beschäftigt, davon 400 Ausländer, zwei Jahre später waren es nur noch 1.600 MitarbeiterInnen. **1992** brach im Dachstuhl des Gebäudes Nr.51 am Hafenkanal Feuer aus, im Jahr darauf auch im Vorwärmlager für Kautschuk. Am 9. Mai **1995** wurde den 1.500 Beschäftigten die Werksschließung mitgeteilt und die Produktions- und Verwaltungsbereiche zogen **1999** ins Werk Stöcken. Die Flächen und Gebäude in Limmer wurden aufgegeben und standen für eine Neunutzung zur Verfügung.

PRODUKTIONSVERLAUF der KAUTSCHUKVERARBEITUNG im Jahre 1912
(nach einer Darstellung in der *Excelsior-Festschrift*, ergänzt durch weitere Fachbeiträge)

Der in Südamerika gewonnene Rohkautschuk gelangte nach Prüfung vom Rohgummilager zur WÄSCHEREI, wo er in großen eisernen Behältern durch Brühen mit Wasser aufgeweicht wurde. Danach durchlief er die Waschwalzwerke, von denen jedes aus zwei starken eisernen, mit verschiedenen Umdrehungsgeschwindigkeiten laufenden und gegeneinander verstellbaren Walzen bestand. Der Gummi wurde zuerst durch ein weitgestelltes Walzwerk gequetscht und dann unter steter Wasserberieselung durch immer engere Walzen hindurch gelassen. Dadurch wurde er von Verunreinigungen wie

Sand, Holzsplitter, Borke befreit und ging in die Form dünner und breiter, rauher Bänder, sogenannte Felle, über. Diese wurden auf dem TROCKENBODEN auf Stangen aufgehängt und mittels sorgfältig temperierter warmer Luft getrocknet, um dann in Packen von gleichem Gewicht zusammengelegt und im TROCKENGUMMILAGER aufgestapelt zu werden.

Der Rohgummi war damit fertig zum Einmischen und wurde je nach Tagesbedarf in die MISCHKAMMER gebracht. Sie war die Rezepteküche des Werks, wo die hohe Kunst der Zubereitung ausgeübt wurde. Hier wurde der zur Vulkanisation erforderliche Schwefel mit anderen Zusatzstoffen abgewogen, um bestimmte Eigenschaften im vulkanisierten Kautschuk zu erzielen. Bei der Kostbarkeit des Kautschuks und seiner Empfindlichkeit gegen falsche Behandlung war der Mischereibetrieb naturgemäß von größter Wichtigkeit für das Ansehen der Firma. Im MISCHSAAL dann standen lange Reihen von Walzwerken, auf denen der Kautschuk geknetet und mit Zusatzstoffen versetzt wurde. Die Walzen waren durchbohrt und konnten nach Bedarf mit Dampf beheizt oder mit Wasser gekühlt werden. Sobald die Mischung homogen war, wurde sie auf einem Kalander, der aus einem System von zwei bis sechs Walzen, die im Gegensatz zu den Wasch- und Mischwalzwerken mit gleicher Umdrehungszahl liefen, zu Platten glatt und blasenfrei ausgewalzt, meist zwischen Baumwollgewebe (Zwischenleinen) aufgerollt und an die einzelnen ARBEITSSÄLE ausgeliefert. Die so vorbereitete Gummimischung bildete eine zähe, aber plastische Masse, die sich kleben und formen ließ. Seine Festigkeit und Elastizität hatte der Kautschuk dabei fast ganz eingebüßt und war bildsam wie feuchter Ton geworden.

Durch die nun folgende VULKANISATION aber wurde die weiche Mischung wieder fest. Der geformte Gegenstand bekam durch die Vulkanisation seine bleibende Gestalt und erhielt höhere Festigkeits- und Elastizitätseigenschaften als der rohe Gummi sie je besaß. Der Vulkanisationsprozess wurde durch eine genau geregelte Erhitzung auf 140 bis 160 Grad Celsius vollzogen und meist in Kesseln mittels gespannten Wasserdampfes oder unter mit Dampf geheizten hydraulischen Pressen vorgenommen. Durch erhöhten Zusatz von Schwefel und ausgiebigere Vulkanisation wurde Hartgummi erzeugt, ein Produkt, dem man seine Verwandtschaft mit Rohgummi nicht mehr ansah. Zunächst kamen Hartgummiprodukte in der Gestalt des Gummikammes auf den Markt, des ursprünglich einzigen Fabrikationsgegenstandes der Hann. Gummi-Kamm Comp.

PRODUKTE der *Excelsior* im Jahre 1912

Hartgummiplatten, Hartgummistäbe und -rohre, Hartgummimassenartikel, *Gloria*-Isolit und Eisengummi, Weichgummifabrikation, Pneumatics, Fahrradreifen, Automobilreifen, *Excelsior*-Massivreifen, Kinderwagenreifen, Gummikämme, Gummipuppen, Gummispielbälle, chirurgische und sanitäre Artikel, *Gloria*-Gummischwämme, Gummiabsätze *Excelsior*, Fahrradbrems- und Pedalgummi und andere Weichgummi-Pressartikel

Zur PERIODISIERUNG der baulichen Entwicklung

Die bauliche Entwicklung des Werks in Limmer ist unmittelbar abhängig von der jeweiligen wirtschaftlichen Situation des Unternehmens, so dass für eine Unterscheidung der Bauphasen die Analyse der Geschäftsberichte und Beschäftigtenzahlen eine verlässliche Grundlage bildet. Für die Gummiwerke in Limmer zeichnen sich dabei deutlich

sechs Phasen ab: *Vorbereitung - Großer Sprung - Schwächung - Neuaufbau - Konsolidierung und Niedergang.*

Vorbereitung 1862-1899: Die Werksgründung der Hannoverschen Gummi-Kamm Cie. im Jahre 1862 in der Nordstadt an der (heutigen) Gustav-Adolf- und Sauerweinstraße bildete bis zum Umzug nach Limmer den Auftakt für eine Periode stetigen Wachstums. Es war eine Phase der VORBEREITUNG, in der die Zahl der Beschäftigten von 40 auf 850 und die Leistung der Dampfmaschinen von 6 auf 900 PS stieg.

Der große Sprung 1899-1923: Der erfolgreiche Absatz von Pressluftreifen mit Schlauch für die Fahrradbereifung, der *Excelsior*-Pneumatic, wurde nach 1892 die Basis des wirtschaftlichen Erfolgs, für dessen weiteren Progression aber das angestammte Grundstück keinen Platz mehr bot. Von 1895-98 enstanden deshalb in der Landgemeinde Limmer „fünf große Fabrikgebäude (je 4 Geschoß hoch), die untereinander durch Brücken verbunden waren, dazu separate Expeditionsgebäude, eigene Schmiedewerkstätten, Schlosserei, Tischlerei usw. mit insgesamt 36.000 Quadratmeter Arbeitsflächen."[3] Mit einer Belegschaft von 1.100 Personen und der neuen Kraftzentrale mit 2.000 PS begann eine expansive Phase, die treffend als DER GROSSE SPRUNG bezeichnet werden kann, und die erst nach dem Ersten Weltkrieg und anschließender Inflation 1923 zu Ende ging. Das Gummiwerk, das seit 1912 unter dem Namen *Excelsior* firmierte, beschäftigte zuletzt knapp 6.000 Personen.

Schwächung 1923-1934: Nachfolgend begann eine Phase der SCHWÄCHUNG, die zuallererst eine Kapitalschwäche war, und die schließlich 1929 zur Fusion mit den *Continental* Gummi-Werken führte. Rationalisierung und Weltwirtschaftskrise führten zu Massenentlassungen, so dass die Belegschaft 1932 nur noch 2.000 Menschen zählte.

Neuaufbau 1934-1961: Mit der Rüstungsproduktion begann eine Phase des NEUAUFBAUS, die in Kriegszeiten mit Fremdarbeitern und ab Juni 1944 mit weiblichen KZ-Häftlingen bestritten wurde. Da das Werk Limmer von den Alliierten für eine Stätte der Spielzeugproduktion gehalten wurde, blieb es von Bombenangriffen weitgehend verschont, so dass die Hauptverwaltung 1945-53 ihren Sitz vom zerstörten Vahrenwalder Werk nach Limmer verlegte. Das Hochwasser von 1946 brachte nur eine Unterbrechung in der Wiederaufnahme einer breitgefächerten Produktionspalette, in die um 1950 auch Kunststoffe einbezogen wurden. Für die Hauptverwaltung kam 1952 die zentrale Formen- und Maschinenfabrik FMF nach Limmer.

Konsolidierung 1961- 1980: Es folgte eine Phase der KONSOLIDIERUNG, in der knapp 5.000 Menschen im Werk Limmer arbeiteten, und die mit Umstrukturierungsmaßnahmen um 1980 endete.

Niedergang 1980-1999: Als 1984 die Produktion von Batteriekästen eingestellt wurde, setzte für das Werk Limmer eine Phase des NIEDERGANGS ein, in der noch einige Investitionen erfolgten, bis im Jahre 1995 den 1.500 Beschäftigten die Werksschließung für 1999 mitgeteilt wurde.

Zur BAUGESCHICHTE

1862-1899. Aus der Kammacherei an der Hainhölzer Straße mit kleiner Werkstatt entwickelte sich nach und nach und „in größtmölichster Sparsamkeit" ein Konglomerat aus unterschiedlichen Backsteingebäuden. Das allererste hatte nur zwei Geschosse bei immerhin 19 Fensterachsen Länge. Rund um die Dampfmaschinen und in Abhängig-

[3] *Excelsior*. Zum 50jährigen Jubelfeste der Fabrik, in: Hannoverscher Anzeiger vom 20.4.1912, 5. Beilage

keit von deren starrem Transmissionssystem mit Wellen, Scheiben und Riemen entstanden in zunehmender baulichen Verdichtung niedrige Sheddachhallen und zuletzt dreigeschossige, nur durch Pfeilervorlagen gegliederte Ziegelbauten, die werkgerecht gemauerte Rundbogenöffnungen aufweisen. Zwei Bauten sind erhalten geblieben. Sie werden heute von der Firma für Bürobedarf Trenzinger genutzt.

1899-1912. Kurz vor der Jahrhundertwende erfolgte die groß angelegte Neuplanung am Westrand der Vorortgemeinde Limmer. Nach außen hin zur Wunstorfer Straße setzte sich das Unternehmen mit repräsentativer Architektur in Szene, während das Werksgelände von industriellen Zweckbauten beherrscht wurde. Das als Rohziegelbau aufgeführte Direktionsgebäude (Geb.Nr.1) erinnert mit den Übereckfialen der Seitengiebel an das Alte Rathaus in Hannover, das 1878-82 von Conrad Wilhelm Hase restauriert und später durch Neubauten an der (heutigen) Karmarschstraße ergänzt wurde. Diese Architektur war vielen Hase-Schülern Vorbild für eine anspruchsvolle, akademisch begründete Backsteinarchitektur - die sogenannte Hannoversche Schule. Schon der Bauhistoriker Wilhelm Mithoff schwärmte 1849 angesichts der hannoverschen Staffelgiebel von deren „leicht und kühn emporstrebenden Verhältnissen" und ihrer konstruktiven Logik.[4] Auch das Alte Lindener Rathaus an der Ecke Deister- und Ricklinger Straße, das nach einem Entwurf von Christoph Hehl errichtet und im Oktober 1884 eingeweiht wurde, schmückte sich mit einem Fialengiebel. Das architektonisch reich gegliederte Direktorengebäude zeigt an seinen Quergiebeln Übereckfialen, Dreiecksverdachungen, Kaffgesimse und Akzentuierungen durch braun und grün glasierte Ziegel. Die 1917 beim Bau der Kanalbrücke hochgelegte Wunstorfer Straße reduziert heute die ehemals bildmächtige Wirkung des Backsteinbaus, der am flachen Rand der Leineaue ein städtebaulich markantes Zeichen setzte. Im Ortsbild der noch landwirtschaftlich geprägten Landgemeinde Limmer musste der auffällige Bau gleichsam wie ein Rathaus wirken. Während der Frontbau an der Wunstorfer Straße durch eine repräsentative Neugotik beeindruckte, fiel das zurückliegende Expeditions- oder Versandgebäude (Geb.Nr.3) in seinem Äußeren wesentlich einfacher aus. Nur der Giebelaufsatz des mittleren Treppenhauses zeigte mit Uhr und Staffelgiebel sakrale Elemente: Als ob die industrielle Zeitorganisation quasi gottgegeben legitimiert werden sollte. Hinter den Fassaden der „höheren Baukunst" begann dann aber das Reich industrieller Zweckmäßigkeit. Die einst dreigeschossigen, parallel aufgeführten Produktionsgebäude wurden 1895-97 entsprechend ihrer zukünftigen Verwendung einfach und schmucklos aufgeführt. Nur die Abmessungen des konstruktiven Rasters zeigen sich nach außen im dichten Rhythmus der kräftigen Pfeilervorlagen. Dazwischen spannen sich ebene Wandfelder aus rotem Backstein, die wiederum durch große Fensteröffnungen unterbrochen sind. Im Detail bindet das Fugennetz des Ziegelmauerwerks, das sich in der Sprossenteilung der Fenster fortsetzt, und die Abfolge von Segmentbögen und schrägen Sohlbänken das Äußere zu einer Einheit zusammen.

Wenige Jahre früher waren mit ähnlichen blockhaften Baukörpern die Geschäftsbücherfabrik *König & Ebhardt* an der Schloßwender Straße (1874-76 und der bis heute erhaltene Komplex 1891-93) und die Wachstuchfabrik *Benecke* in Vinnhorst (1887-93) errichtet worden, deren Straßenfassaden jedoch lebendiger durch unterschiedliche Fenstergrößen, Zickzack- und Zinnenfries sowie Attikabrüstung gegliedert wurden. Beide Anlagen entstanden ebenso wie die Städtische Lagerbierbrauerei an der Hildesheimer Straße (1872-78) nach Plänen des Architekten Ludwig Frühling (1833-1906), der 1886 auch die repräsentative Villa des Fabrikbesitzers Carl Schwarz in der Wilhelm-Busch-Straße 24 mit zwei Staffelgiebeln und Übereckfialen entworfen hatte. Sie alle lagen in

[4] zitiert nach G. Kokkelink und M. Lemke-Kokkelink, Baukunst in Norddeutschland, Hannover 1998, S.122

räumlicher Nähe zur Hannoverschen Gummi-Kamm-Fabrik an der Arndtstraße und ähneln in ihrer Formensprache den Fabrikbauten in Limmer. Hofrat Frühling war zur Planungszeit des neuen Werks in Limmer 64 Jahre alt und noch bis 1906 in leitender Tätigkeit bei der staatlichen Bauverwaltung. Leider haben sich bislang keinerlei Belege für seine Entwurfstätigkeit für die Hannoversche Gummi-Kamm finden lassen, aber ein stilistischer Vergleich der Bau- und Architekturformen der oben genannten Fabriken sprechen dafür, ebenso die Erfahrungen Frühlings mit dem Industriebau - insbesondere da es sich um eine so umfangreiche Gebäudeanlage handelte. Selbst die Form der gusseisernen Säulen und ihrer Kapitelle in den Innenräumen von *König & Ebhardt* und des Gummiwerks in Limmer ist dieselbe, was allerdings nicht zwingend auf einen Entwerfer hinweist, da diese Gussform vielfach verwendet wurde.

Nachforschungen über einen Architektennachlass bei Nachkommen der Familie Frühling führten noch bis in die Zeit des Zweiten Weltkriegs. 1910 nennt das hannoversche Adressbuch im Hause Hermannstr.31 (seit 1924 Bürgermeister-Fink-Straße) die Ehefrau Marie Frühling und für die Lutherstr.3 seine Tochter Elisabeth Kersjes, geb. Frühling. 1932 sind auch die Enkel M. und L. Kersjes aufgeführt, aber 1942 enden die Spuren. Meine telefonische Nachfrage bei hannoverschen Personen dieses Namens führte zu keinem konkreten Ergebnis.

Exkurs INDUSTRIEARCHITEKTUR

Fabrikbauten waren zwar eine technologische Herausforderung, die bei ungewöhnlichen Konstruktionen von Hallen, Viadukten und Türmen auch allseits anerkannt wurden, jedoch bei Architekten als wenig bedeutsam galten. Denn wie Ludwig Debo, Lehrer für Baukonstruktion an der Polytechnischen Schule Hannover, 1860 forderte, musste sich die Errichtung der Fabriken nach dem Zweck richten, bei der „größtmögliche Sparsamkeit und größtmögliche Zweckmäßigkeit Erforderniß" sei. Noch 1912 sprach der konservative Reformer Paul Schultze-Naumburg vom Zuchthausgesicht der Fabriken und Arbeiterkolonien. Doch erkannte Fritz Schumacher erkannte schon früher das innovative Potential, das in der „Zweckmäßigkeit" steckte: „*Praktisch* und *Ästhetisch* braucht nichts Getrenntes zu sein. Die Epochen historischer Stilnachahmung ...brachten es mit sich, das Gebäude als einen praktischen Bedürfniskern aufzufassen, zu dem nun die Architekturformen, Umrahmungen, Portale, Giebelaufbauten und Erker eines bestimmten Stiles hinzukamen, um aus dem Bedürfnisbau einen Schönheitsbau zu machen."[5] *Wahrheit in der Kunst* hieß auch schon bei Conrad Wilhelm Hase, statt historischer Formen eine materialgerechte und konstruktive Ehrlichkeit zu suchen, die jedoch - wie die Bauten der Hannoverschen Gummi-Kamm in Limmer belegen - unterschiedlich angewandt wurde. Im öffentlichen, bürgerlich geprägten Raum wurde die „Sensation des Gewöhnlichen", der Fabrikbau, allgemein nicht akzeptiert. Er blieb auf die innerbetrieblichen Flächen verbannt, während nach außen eine gediegene Gestaltung „Erforderniß" war.

Die Standortwahl Limmer überrascht bei einem „der größten Fabriketablissements Hannover-Lindens"[6], denn es gab hier weder Eisenbahn- noch Kanalanschluss. Erst 1905-09 wurde der erste Bauabschnitt der Güterumgehungsbahn von Wunstorf nach

[5] Fritz Schumacher, Architektonische Aufgaben der Städte, in: R. Wuttke (Hg.), Die deutschen Städte, Bd.1, Leipzig 1904, S.52

[6] *Excelsior*. Zum 50jährigen Jubelfeste der Fabrik, in: Hannoverscher Anzeiger vom 20.4.1912, 5. Beilage

Linden-Fischerhof ausgebaut, ohne dass jedoch ein Gleis zur Gummifabrik an der Wunstorfer Straße abgezweigt wurde. Und der gesetzliche Beschluss zum Bau des Mittellandkanals von Minden nach Hannover kam erst 1905 zustande. Im Jahr darauf begannen die Arbeiten am Kanal und waren mit der Einweihung des Lindener Hafens im Jahre 1917 abgeschlossen, so dass zumindest Kohle für das Kesselhaus der *Excelsior* auf dem Wasserweg herangeführt werden konnte. Ein Hinweis auf mögliche Anlieferungs- und Versandwege findet sich in der Grundkarte von 1929, wo an der Straßenbahnschleife *Brunnenstraße* öffentliche Güterladegleise eingezeichnet sind, die vermutlich Anfang des Jahrhunderts gelegt wurden - etwa in zeitlichem Zusammenhang mit dem 1904 eingerichteten Ladegleis Fössestraße. Eine direkte Straßenbahnanbindung gab es jedoch nicht, auch wenn uns die Werksansicht von 1912 dieses einzureden versucht. Die Straßenbahnlinie nach Limmer führte seit 1893 durch die Harenberger Straße und - vor dem Kanalbau - weiter bis zum Limmerbrunnen. Tatsächlich wurde der Rohkautschuk mit Pferdefuhrwerken und später mit Lastkraftwagen über die Wunstorfer Straße angeliefert - wie dies ein Foto eines abfahrenden Auto-Lastzuges - „montiert mit *Excelsior*-Massivreifen" - aus dem Jahr 1912 belegt.[7]

Wenn die Transportfrage nicht den Ausschlag für den Umzug nach Limmer gab, können eigentlich nur die räumliche Enge des Grundstücks an der Arndtstraße und die anstehende notwendige Umstellung des Transmissionssystems auf den elektrischen Einzelantrieb von Maschinen den Anlass gegeben haben. Denn seit Mitte der 90er Jahre erwies sich die Elektrifizierung der Großbetriebe als notwendig, wobei sie damit zugleich eine grundlegende Neuorganisation der Fabrikationsstätten und Arbeitsabläufe erzwang.

Sechs Jahre nach Einweihung des neuen Werks an der Wunstorfer Straße wurde westlich des Direktionsgebäudes der schon von Anfang an mitgeplante dreigeschossige Verwaltungsbau (Geb.2) in einfacheren Formen ausgeführt. Der langgestreckte Bau ordnet sich den hohen Ziergiebeln des Nachbargebäudes unter. Mit seinem ursprünglich flach gebogenen Dach, das schon die Gebäude Nr.9 und 10 überdeckte, ähnelte er eher einem verschiebbaren Eisenbahnwagen. Nur die schwach ausgebildeten Risalite an den Seiten und in der Mitte verliehen dem Bau Festigkeit, die in der Attikazone durch Flachbogen und Balustrade mit Rundpfeilern verstärkt wurde.

So gelangte die zweckbestimmte und materialgerechte Fabrikbauweise bis an die Wunstorfer Straße, wurde dort aber durch eine sparsame Differenzierung und Akzentuierung der Fassadenelemente Pfeiler, Lisenen und Gesimse aufgewertet. „1906 mußte bereits ein größerer Erweiterungsbau für die Fahrradreifen und die neu einzurichtende Autoreifenfabrikation aufgeführt werden (Geb.23, d.Verf.). Weiter wurden im Jahre 1909 die Baulichkeiten für die Hartgummifabrikation und die Mischräume vergrößert (verlängertes Geb.6, d.Verf.). Im Jahre 1911 wurden die Fundamente für ein weiteres großes Gebäude festgelegt, da die sich stark ausdehnende Automobilreifenfabrikation neue Räume beansprucht (Geb.24, d.Verf.). Die gesamten Gebäude weisen jetzt eine Arbeitsfläche von über 60.000 qm auf."[8] Bei der 1909 ausgeführten Verlängerung von Gebäude 6 findet sich dieselbe Fassadengestaltung wieder, nur dass die Risalitausbildung entfiel, genauso behielt das 1906-07 errichtete Gebäude 23 mit vorgelagertem neuen Kesselhaus II und Schornstein über alle drei Geschosse die etwas freiere Pfeilergestaltung bei, während die Fassade des 1911-12 über einem Hochkeller dreigeschossig aufgeführten Gebäudes 24 für die Automobilreifenproduktion wieder in reiner Pfeilerarchitektur entstand. Dabei nimmt die Reihe der äußeren Pfeiler die Maße der in-

[7] Jubiläums-Festschrift der Hannov. Gummiwerke Excelsior Hannover-linden 1912, S.24
[8] ebd. S.4

neren Stützenabstände auf, deren Zwischenfelder von schmalen Wandstücken mit großen Segmentbogenfenstern ausgefüllt sind, womit eine Vorstufe der Skelettbauweise erreicht war.

Da die Kautschukverarbeitung sich immer weiter ausdifferenzierte, wurden die sich fingerartig hinter dem Expeditionsgebäude 3 ausstreckenden Fabrikationsbauten außer durch Brücken auf der Erdgeschossebene auch quer miteinander verbunden, indem die Fabrikwege zwischen den Gebäuden 6-7-8-9 und 23-24 überglast und die Außenwände geöffnet wurden. Ein Foto aus dem Jahr 1912 zeigt beispielsweise die Prüfung von Rohgummi in einem dieser etwa 6 Meter hohen gläsernen Gänge.

1920-1923. Als nach dem Krieg die internationalen Märkte wieder zugänglich waren und zugleich die Inflation die Herstellungskosten niedrig hielt, zog die Produktion wieder an und setzte eine rege Bautätigkeit in Gang. Die Baupläne des Architekten Franz-Otto Lutz von 1916, die anlässlich des Kanalbaues entstanden waren, wurden wieder hervorgeholt und zunächst mit einem Bau am Kanalufer realisiert (Geb.44). 1920 entstand das erste von zwei fünfgeschossigen Fabrikationsgebäuden, deren monumentale Pfeilerfront am Wasser zum unverwechselbaren Erkennungszeichen der *Excelsior* wurde. Rotblaue Klinkerpfeiler von 1,05 m Breite ragen bis zum Gebälk über vier Geschosse 17 Meter auf, wo sie in einem Kapitell mit Deckplatte auf Zahnschnitt enden. Diese reduzierte klassizistische Architekturform (Tropfenplatte der dorischen Ordnung) sowie das Thema Stütze und Balken in monumentalisierter Form hatte wenige Jahre zuvor der Architekt Peter Behrens an der Vahrenwalder Straße beim Verwaltungsgebäude der *Continental* eingesetzt, das 1912-14 begonnen und nach dem Kriege 1919-20 fertiggestellt wurde. Die imperiale Gestik, die sogar am Portikus in den Kopfplastiken von Repräsentanten der fünf Erdteile ihren Ausdruck findet, hatte Behrens schon 1911 bei der Kleinmotorenfabrik der AEG in Berlin und der Deutschen Botschaft in St. Petersburg verwendet. Und eben dieser Wille zur Repräsentation äußert sich auch in der imposanten Pfeilerfront am Kanal. Leider ist der Name des Architekten nirgendwo sonst zu finden, weder in den hannoverschen Adressbüchern (obwohl er Hannover in der Zeichnungsunterschrift nennt), noch in den Architektenverzeichnissen jener Zeit, so dass es auch hier keine Gewissheiten über Ausbildung oder Vorbilder gibt. 1922 folgte der zweite, identisch ausgeführte Bau am Hafenkanal und im Jahr darauf der dreigeschossige Bau Nr.19 am ehemaligen Schleusenweg: beide mit mächtigen Pfeilerfronten in Klinker. 1922 wurde auch das Direktionsgebäude nach Plänen von Lutz aufgestockt, während für den neuen 90 m hohen Schornstein von Kesselhaus II wohl ein Ingenieur verantwortlich gewesen sein dürfte; seinen markanten Wasserbehälter bekam er aber erst 1935. Zwischen den hohen Bauten am Kanal und dem alten Fabrikbau Nr.10 wurde 1923 die niedrigere Vulkanisierhalle Nr.11 in Stahlkonstruktion aufgestellt. Oberlichtbänder sorgten für gleichmäßiges Tageslicht.

1924-1934. Entlassungen, durchgreifende Rationalisierung und schließlich die Fusion mit der *Continental* begleiteten eine Schwächephase des Limmer Werks, während der neue Gebäude nicht benötigt wurden, so dass es auf dem Werksareal weder Bauten der *Neuen Sachlichkeit* noch Klinkerbauten der *Roten Moderne* gibt.

1934-1961. Erst mit Anlaufen der Rüstungsproduktion nach dem Vierjahresplan von 1936 wurden 1938 und 1939 zwei etwa 8 m hohe Produktions- bzw. Lagerhallen (Geb.66 und 67) gebaut, die angesichts schwerer Kranbahnen aus eingespannten Betonrahmen mit Mauerwerkausfachung konstruiert waren. Die Bauflächen gehörten zum 1934 als Erweiterungsfläche angekauften *Deutschen Eck*, 1940 wurden dann östlich des Schleusenwegs weitere Grundstücke erworben, womit das Werk seine Fläche auf 180.000 qm verdreifachte.

1943 wurde im östlichen Drittel des Gebäudes Nr.66 ein Luftschutzkeller für 410 Personen ausgebaut, als Architekt unterschrieb Alfred Weber. Und 1944 wurde parallel zum Stockhardtweg ein Luftschutz-Tiefbunker (Geb.82) mit 2,10 m dicker Betondecke geschüttet.

Der Arbeitskräftemangel während des Zweiten Weltkriegs nach dem Fronteinsatz vieler Conti-Arbeiter nötigte die Werksleitung, Fremdarbeiter einzustellen. Im Mai 1944 beantragte die Bauabteilung der Continental-Werke für das kriegszerstörte Barackenlager *Wesselsgarten*, Wunstorfer Str.130, den Neubau von neun Unterkunftsbaracken sowie sieben Wasch- und Abortbaracken für eine Gesamtbelegschaft von 1.220 Männern und Frauen, die als ausländische Zivilarbeiter freiwillig oder auch zwangsweise im Conti-Werk Limmer arbeiteten.

Nur vier Monate später, am 10.9.1944, folgte ein Bauantrag für ein provisorisches K.Z.-Lager für 250 weibliche Häftlinge im Wohnlager *Steinfeld*, das anfangs aus einer im Juni 1944 ersatzweise wieder aufgebauten „hölzernen B.f.H.-Baracke, Typ 601 (RLM) nebst der dazugehörigen massiven Wasch- und Abort-Baracke" bestand. „Das Ganze wurde mit einem elektrisch geladenen und einem Tarnmatten-Zaun von 265 m bzw. 318 m Länge umgeben."[9] Für weitere 250 weibliche Häftlinge sollten in einem zweiten Bauabschnitt eine Massivbaracke „Bauweise „Oswalt", Typ RLM", eine massive Wasch- und Abort-Baracke sowie eine „Wirtschafts-Baracke vom Typ VII/50KH" mit Küche, Krankenräumen, Warenausgabe und Handwerkerstuben errichtet werden. Die insgesamt 500 Plätze waren ab Januar 1945 bis zum Todesmarsch der Häftlinge zum KZ Bergen-Belsen am 8. April 1945 mit 1.011 Gefangenen belegt. Nur marschunfähige Häftlinge blieben in Limmer zurück.

Die Nachkriegsproduktion begann zunächst in den vorhandenen Gebäuden und verlangte erst nach der Währungsreformnach Neubauten. 1949 entstand mit dem Gebäude 68 der erste Hallenbau, dessen Konstruktion dem Betonrahmenbau der Hallenbauten von 1938 folgt. Im Geschäftsbericht der *Continental* Gummi-Werke von 1961 wurden drei Bauten bedeutungsvoll herausgestellt. Unter „bauliche Veränderungen" heißt es: „Seit 1948 wurden, abgesehen von verschiedenen Gebäudeaufstockungen und Umbauten, ein Kesselhaus (Geb.75) und ein Schalthaus (Geb.77) sowie eine stattliche Anzahl von Fabrikations- und Lagergebäuden errichtet. Aus ihrer Fülle seien nur die neue Container-Fabrik (Geb.78), das Lager- und Versandhaus (Geb.74) und die Altgummi-Lagerhalle (Geb.76) erwähnt." In der Aufzählung fehlt nur die riesige Kalanderhalle (Geb.73) mit dem seitlich angefügten Lagerregal- und Bürotrakt, die noch heute durch Dimension und Funktionalität beeindrucken. Alle aufgeführten Industriegebäude sind „sauber gedacht, gut gearbeitet" und zeigen Gestaltungsmerkmale, wie sie Ludwig Mies van der Rohe in seinen Campusbauten des IIT in Chicago zu höchster Perfektion entwickelt hatte. Die mehrheitlich als Hallen ausgeführten Bauten der Conti Limmer geben sich als einfache, meist kistenförmige Baukörper, die ihre Konstruktionen offen zeigen - meist Betonskelett, das mit Ziegelmauerwerk verkleidet bzw. ausgefacht wurde. Eine weitere Gliederung des Äußeren erfolgte nach den jeweiligen Funktionen durch vertikale Treppentürme, verglaste Pförtnerlogen, horizontal lagernde Abfertigungsrampen und unterschiedliche Fensterausbildungen - manchmal als hohe, durch Betonlamellen schmal unterteilte Fensterwände. Für das Stadtbild ist das Lager- und Versandgebäude aufgrund seiner Abmessungen und klaren konstruktiven Gliederung von Bedeutung - und ist auch so gedacht gewesen. Mit dem hellen konstruktiven Raster, das mit hoher, rotbrauner Ziegelbrüstung und schmalem Fensterband ausgefüllt ist, bildet es die weit sichtbare, sachlich-moderne Version des älteren Expeditionsgebäudes (Geb.3) von

[9] Bauantrag der Continental Gummiwerke A.-G. Hannover vom 10.9.1944

1898.

1961- 1980. Nach 1961 verlagerte sich die baulichen Aktivitäten mehr in den östlichen FMF-Bereich, im Westen wurde nur die Fahrzeughalle der Werksfeuerwehr (Geb.86) von den Architekten Walter und Sigrid Kleine geplant und ausgeführt, während von den 31 Achsen der Moosgummifabrik (Geb.87) nur noch zehn zur Ausführung kamen.

1980-1999. Nach dem Produktionsstopp der Batteriekästen 1984 wurden noch einmal 39 Mio. DM in den Bau einer 6.000 qm großen Halle für Formartikel (Geb.98) gesteckt, entstand noch 1988 das Gebäude 4 als Ausbildungszentrum und Marketing und wurde die Beschickungsanlage durch eine mit Doppelfalzblechen verkleidete Stahlkonstruktion ergänzt, doch tauchten 1986 erste Pläne zum Rückbau der Flächen auf. Das östliche Werksgelände sollte verkauft werden.

BAUTEN, AN DENEN GESCHICHTE ANSCHAULICH WIRD

Wenn der Denkmalwert einer baulichen Anlage sich nach ihrer historischen, künstlerischen, wissenschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung bestimmt, ist damit zugleich die Frage verbunden, inwieweit dies im „öffentlichen Interesse" auch anschaulich wird: „Es gilt - wie Gottfried Kiesow schreibt - der Öffentlichkeit die Denkmäler nahezubringen."[10] Über einzelne repräsentative Randgebäude des stadtteilprägenden Continental-Werks Limmer hinaus sollte auch die Komplexität einer Fabrik mit bis zu 6.000 Beschäftigten in ihrem funktionellen und baulichen Gesamtzusammenhang sichtbar bleiben. Nicht nur Bauten der „höheren Baukunst", wie sie zur Wunstorfer Straße hin anschaulich wird, sondern auch die sogenannte niedere Baukunst der dahinter liegenden Fabrikbauten gehört dazu.

Durch mehrfache Produktumstellungen und Aufbereitungs- bzw. Herstellungstechniken bis in die 1980er Jahre ist eine funktionelle Zuordnung der von vornherein nutzungsneutral angelegten Gebäude nicht eindeutig. Die Bereichsgliederung, wie sie für 1986 dokumentiert ist, unterscheidet fünf Hauptfunktionen: Materialvorbereitung, Profile, Formartikel, Schuhbedarf und die Formen- und Maschinenfabrik FMF. Die *Materialvorbereitung* im sogenannten Mischsaal fand bis zuletzt in den ältesten Gebäuden (Geb.6-7-8-9, 12-13 und in 73) statt. *Formartikel* wurden im westlichen Teil des Werksgeländes hergestellt (Geb.10-11, 16, 44, 68 72, und 98), *Profile* im Westen und Norden des Geländes (Geb. 5 und 5b, 6, 7a, 24 und 23a), *Schuhbedarf* im westlichen Teil (Nr.5a,19 und teilweise in 73) und *FMF* in Gebäuden der Geländespitze des „Deutschen Ecks" (Geb.66-69, 79 und 89).

Fotos aus der Produktion von 1912 zeigen die Anlieferung und Prüfung des Rohgummis in einem der überglasten Fabrikwege zwischen den parallelen Produktionsgebäuden, während das Waschen in den Hallen stattfand, wo auch die Mischwalzwerke und Kalandrier-Maschinen aufgestellt waren. Danach wurden die Walzfelle in die einzelnen Produktabteilungen ausgeliefert.

Die fortschreitende technologische Entwicklung zwang zu ständiger Veränderung des Produktionsprozesses und damit auch der Gebäude, so dass die ursprünglich typologisch differenzierte Anlage durch eine Vielzahl von An-, Ein- und Umbauten sich zu ineinander übergehenden Raumbereichen veränderte. Sie bildeten letztlich einen „anonymen Skelettbau" mit möglichst weitgespannten Stützensystem aus, das möglichst viele innerbetriebliche Funktionsanforderungen zuließ. Einige Produktionsbereiche zeigen sich in einem bunten Neben- und Übereinander von Bauweisen und Materialien, während andere stabile, wenig veränderte Baustrukturen aufweisen. Die Misch-

[10] Gottfried Kiesow, Einführung in die DenkmalpflegeDarmstadt 1982, S.37

säle mit den einst separaten Gebäuden 6 bis 9 sind in den beiden unteren Geschossen mit Hilfe von Durchbrüchen und dem Einbau von Glasdächern zu einem einzigen Produktionsbereich zusammengewachsen, und auch die Kesselhäuser rund um die alte Kraftzentrale mit dem Schornstein wurden mehrfach den veränderten technologischen Bedingungen angepasst und schließlich anderweitig genutzt, während die Bauten am Rande des Werkgeländes vor den ab 1934 getätigten Flächenerweiterungen wenig verändert erhalten geblieben sind. Das gilt für die Vorzeigebauten an der Wunstorfer Straße (Geb.1 und 2) und am Hafenkanal (Geb.44 und 51) sowie für die östlichen Gebäude 5 und 19 am ehemaligen Schleusenweg und für die Gebäude 5 und 6 am dazwischen liegenden breiteren Fabrikweg. Und das gilt auch für den aus dem Gebäude 10 gebildeten ehemalige Westrand des Gummiwerks und die Außenmauern rechts und links des breiter trassierten Fabrikweges zwischen den Bauten 9 und 10 sowie für die nördlich gelegene Doppelanlage der Gebäude 23 und 24. In ihnen dokumentiert sich weitgehend original die früheste Phase des Gummiwerks in Limmer. Der im wesentlichen originale Erhaltungszustand kann mit ihrer Lage unmittelbar an der frühen Grundstücksgrenze und an den werksinternen Haupterschließungswegen erklärt werden, die sich rechts und links vom Expeditionsgebäude 3 nach Norden erstrecken. Beim späteren Flächenankauf zu beiden Seiten des Werks blieben diese Wege als Nahtstellen erhalten, und damit blieben die genannten Gebäude separat stehen und wurden im Einzelfall aufgestockt bzw. durch einen Neubau ersetzt.

Um eine (auch teilweise) Erhaltung der frühen Conti-Bauten langfristig zu sichern, ist die strukturelle Beibehaltung der beiden breiten Fabrikwege rechts und links des Versandgebäudes 3 und des Schleusenweges notwendige Voraussetzung. Bei der städtebaulichen Entwicklung des Geländes sollten sie in das Erschließungskonzept integriert werden, denn „Wege sind die Bewegungslinien, längs derer viele Leute die Beobachtungen sammeln, aus denen sie ihr Bild von der Stadt zusammensetzen: die häufiger oder lieber benutzten Wege ergeben trotz individueller Vorrangunterschiede das Gemeisame des Gruppenbildes von der Stadt."[11]

LITERATUR (nach Erscheinungsjahr)

Stichwort *Kautschuk*, in: Meyers Großes Konversations-Lexikon, Bd.10, Leipzig/Wien 1908 (6.Aufl.), S.786-791

Jubiläumsfestschrift zum fünfzigjährigen Bestehen der Hannov. Gummiwerke „Excelsior" AG Hannover-Linden 1912

„Excelsior". Zum 50jährigen Jubelfeste der Fabrik, in: 5. Beilage des Hannoverschen Anzeigers vom 20. April 1912

Continental. - gestern und heute, hrsg. von der Continental Gummi-Werke Aktiengesellschaft, Hannover 1958

Unser Werk Limmer in Vergangenheit und Gegenwart..., in: Continental Gummi-Werke AG Hannover, Bericht an unsere Belegschaft über das Geschäftsjahr 1961, S.12-37

H.Th. Schmidt, Die Excelsior AG. Hannovers älteste Gummiwarenfabrik, in: *Tradition*, Zeitschrift für Firmengeschichte, Jg.8.1963, S.29-43

Stichwort *Kautschukverarbeitung*, in: Lueger Lexikon der Technik, Bd.8: Lexikon der Fertigungstechnik und Arbeitsmaschinen, hrsg. von Gerhard Matthée, Stuttgart 1967, S.495

[11] sinngemäß zitiert nach Kevin Lynch, Das Bild der Stadt (1965) in: Jürgen Hotzan, dtv-Atlas zur Stadt, München 1994, S.201

und anderswo

800 Jahre Limmer 1189-1989, hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft Limmerscher Vereine, Redaktion: Ulrich Schweingel und Werner Müller, Hannover 1989

Horst Kruse, Limmer Hof- und Hausbesitzer 1550-1979, Hannover 1998 (Materialien zur Ortsgeschichte hannoverscher Stadtteile Bd.17)

Günther Kokkelink und Monika Lemke-Kokkelink, Baukunst in Norddeutschland, Hannover 1998

Siegfried Schille mit Christian Klingebiel (Redaktion) und Oliver Stock (Text), Limmer wie immer. Das Werk im Wandel, Hannover 1999

Patrick Gersmeyer, Die Conti in Limmer. Baugeschichtliche Analyse und Gebäudebestandsaufnahme einer bedeutenden hannoverschen Industrieanlage, Diplomarbeit am FB Architektur der Universität Hannover 2001

QUELLEN

Hannoversche Bau-Sammlung (hbs) des Instituts für Bau- und Kunstgeschichte im Stadtarchiv Hannover, Materialien aus der Sammlung Walter Buschmann

ANHANG: BAUTEN UND IHRE NUTZUNG

GEBÄUDE 1: Direktionsgebäude (Baujahr 1898, Aufstockung und Eingangsvorbau 1922 nach Plänen des Architekten Franz-Otto Lutz, in den 50er Jahren Ausbau des Dachgeschosses von Werksarchitekt Alfred Weber): im östlichen Kopfbau befand sich von Anfang an die Wohnung des Technischen Direktors G. Bartl, während die Buchhaltung im großräumigen Mittelbau untergebracht war, der später in kleinere Büroräume unterteilt wurde. (Als Baudenkmal ausgewiesen)

Beschreibung: Roter Backsteinbau an der Wunstorfer Straße im Stil der Neugotik, heute IV 1/2 Geschosse über Souterrain, knapp vorspringende Seitenrisalite mit steilaufsteigenden Quergiebeln, die durch - heute gekappte - Übereckfialen in fünf vertikale Achsen gegliedert sind. Darin gekuppelte, heute teilweise geöffnete Blendfenster, ein spitzbogiges Mittelfenster mit verputztem Bogenfeld, darüber in der Giebelspitze ein Radfenster. Insgesamt 4+8+4 Fensterachsen mit Segmentbogenfenstern. Polychrome Ziegelverwendung: Giebelschräge, Kaffgesimse und Stabarchivolten in dunkelbraun glasierten Ziegeln, Brüstungsfelder mit dunkelgrün glasiertem Vierpassfolge gegliedert. Die repräsentative Fassadengliederung setzt das Direktionsgebäude deutlich von den anderen Fabrikbauten ab, darüber hinaus nehmen die Fialengiebel bewusst ein Motiv der hannoverschen Rathausarchitektur auf, das Ende des 19. Jahrhunderts u.a. in der Wohnhausarchitektur eingesetzt wurde, z.B. bei der Villa Schwarz in der Wilhelm-Busch-Str.24 (1886, Architekt Ludwig Frühling). Der schmale Vorgarten ist mit dem originalen Zaun aus Mauerpfeilern und Eisengittern gesichert, der nach Osten als geschlossene Gartenmauer fortgesetzt ist. Der östliche Verandenvorbau über dem Eingang zur Direktorenwohnung bildet eine weitere Schauseite des Gebäudes, die durch den ummauerten Privatgarten noch aufgewertet wird. Die werkseitige Fassade ist deutlich flächiger gehalten, zeigen Segmentbogenfenster, nur die Quergiebel sind mit First- und Fußstaffel bestückt.

GEBÄUDE 2: Verwaltungsbau, zuletzt für Formteile-Büros genutzt (1905 III-geschossig über hochliegendem Keller, mit flachem Bogendach gedeckt, 1957-58 Aufstockung für Werkskantine, Küche und Speisesaal, der auch als Mehrzwecksaal diente). (Als Baudenkmal ausgewiesen)
Beschreibung: Roter Backsteinbau, reiner Wandpfeilerbau, der durch eine knappe Betonung von Ecken und Mitte risalitartig gegliedert wird. Das konstruktive Raster der inneren Stützenreihe bildet die Abstände der nach außen vorgelagerten Wandpfeiler. Deren aufstrebende Richtung wird durch den flächigen und knapp vorspringenden Dachgeschosskörper horizontal gefasst. Die sich nach oben verjüngenden Wandpfeiler bilden mit ihren versetzt angeordneten, dunkel lasierten Abdeckungen einen beinahe tänzerischen Rhythmus oberhalb des kräftigen, dunklen Kaffgesims, das den Erdgeschoss-Sockel abschließt.

GEBÄUDE 3: Rohgummiwäsche, Walzwerke, im 1.OG Vulkanisation, Qualitätsprüfabteilung mit Prüfmaschinenraum, Labors (1898 dreigeschossig, 3.OG in Stahlbetonkonstruktion später aufgesetzt. Laderampe 1962), Registratur- und Versandgebäude bis 1960, zuletzt: CCV Forschung und Entwicklung

Gebäude 4: BKK Betriebskrankenkasse (1988 zweigeschossig, 1991 aufgestockt), ursprünglich CT-Marketing (Verkäufer) und Ausbildungszentrum

Gebäude 5: (1897) Klempnerei und Schlosserei, nach 1945: Weichgummiproduktion, seit 1968: Zelluloid verarbeitet, zuletzt: Schuhbedarf

Gebäude 5a: (1911), zuletzt: Schuhbedarf

Gebäude 5b: (1911), zuletzt: ungenutzt

Gebäude 6: (1897, Nordteil 1905, südliche Kellerräume 1940 zu Luftschutzräumen ausgebaut), zuletzt: CCV Rohstofflager: Mischsaal

Gebäude 6a: (1912), zuletzt: CCV Rohstofflager: Mischsaal (1980 Errichtung einer Mischzeile

Gebäude 6b: (1812), zuletzt: CCV Mischer IMI 10: Mischsaal

Gebäude 7: Rohgummiwäscherei (1897), 90er Jahre: Materialvorbereitung, zuletzt: CCV Rohstofflager

Gebäude 7a: Anfangs Zinn- und Bleigießerei und -walzerei (1938), 60er und 80er Jahre: Modelltischlerei, zuletzt: ungenutzt

Gebäude 7b: (1912), zuletzt: CCV Rohstofflager

Gebäude 8: Rohgummiwäscherei und Gummimischung (1897), 1946-70 Mischsaal und -lager, 90er Jahre Walzwerke, zuletzt: CCV IMI 4 (1984 mit Beschickungsanlage über Dach ausgestattet; darin: „alle Unterzüge mit zwei T 380 mit Vouten (vorh.)." Innenmaß Außenwand bis Stützenmitte 7,14 Meter, deren Stützabstand voneinander: 3,0 Meter)

Gebäude 8a: (1912), zuletzt: CCV IMI7 und IMI 8

Gebäude 9: (1897, III-geschossig, ebenerdig), zuletzt: CCV Walzwerk 2,3,6,8,9,
2 Verbindungsbrücken zwischen Geb.9 und 10 (1937)

Gebäude 10: Weichgummi-Presserei, im KG: Mischungslager (1897, III-geschossig, hochliegender Keller, auf gusseisernen Stützen Decken in der Form „preußischer Kappen" in Beton ausgeführt, sh. dazu Geb.8; stützenloses DG mit flachem Bogendach), zuletzt Etagenpressestränge. Neuer Aufzugschacht und Verbindungsbrücke zum Geb.3 (1929)

Gebäude 11 und 11a: (1923 als Vulkanisierhalle errichtet): 40er und 70er Jahre Hohlkörperproduktion = Ballabteilung, seit Anfang der 80er Jahre: Formartikel, seit 1984 Entfettungsanlage (Tetrachlorethen), zuletzt: Formteile Produktion

Gebäude 12: ehem. Maschinenhaus I (1952 als Vulkanisierhalle neu errichtet und 1954 aufgestockt), zuletzt: CCV Lager

Gebäude 13: ehem. Maschinenhaus I (1955 als Vulkanisierhalle neu errichtet), zuletzt: Mischungslager

Gebäude 16: altes Kesselhaus II (1907, 1912 erweitert), zuletzt: Formteile

Gebäude 16a: (1912), Maschinenhaus, zuletzt: Energieversorgung

Gebäude 17: (1912), zuletzt: Energieversorgung

Gebäude 19: Sohlenplattenproduktion (1923), zuletzt: Schuhbedarf Produktion

Gebäude 23: (1907, Decken im 1. und 2.OG als gemauerte „Preußische Kappen", 1954 aufgestockt), ehem. Profilabteilung = Moltopren-Lager, zuletzt: CCV Recyclingwerk = Regeneratfabrik (ebenso Geb.21, 21a, 22, 23, 23a, 24 (Floorbest-Abt.), 42 und 46 (beide Vorbereitung)

Gebäude 23a: Verbindungsbau (1912), zuletzt: ungenutzt

Gebäude 24: (1912): 50er und 60er Jahre Floorbest- und Floorflexfertigung, dann Regeneratfabrik und -lager (Regenerat = Altreifen zerkleinert u.a. für Tartanbahnen und als Zuschlagstoff in der Reifenherstellung), seit 1974 Salzbadvulkanisation, zuletzt: ZW Energie (ZW = ZentralWerkstatt)

Gebäude 35: einst 90 Meter hoher Schornstein (1920) mit Wasserhochbehälter (der auf einem Foto von 1927 noch nicht vorhanden ist, er wurde 1935 ergänzt), heute etwa 54 Meter hoch (Zeichnungskopie nach Original von 1935. Als Baudenkmal ausgewiesen)

Gebäude 42: (1925, 1984 Ausbau), Instandhaltung: Tischlerei

Gebäude 43: (1921), zuletzt: Instandhaltung: Mechanikerwerkstatt (seit 1924 als Überpumpstation genutzt)

Gebäude 44: Produktionsgebäude (1920, Arch. Franz-Otto Lutz), zuletzt: Formteile Produktion. (Als Baudenkmal ausgewiesen)

Gebäude 45: Verbindungsbau zwischen Nr.2 und Nr.44 (1920), zuletzt: Formteile Produktion

Gebäude 46: (1938), zuletzt: Instandhaltung: Zentralwerkstatt

Gebäude 51: (1922, Arch. Franz-Otto Lutz), zuletzt: Formteile Lager. (Als Baudenkmal ausgewiesen)

Gebäude 51a: (1922), zuletzt: Formteile Öllager

Gebäude 56: Schalthaus (1922 und 1951-52)

Gebäude 57: (abgerissen), Lagerhalle (1972), Lehrwerkstatt, zuletzt: CCV

Gebäude 66: (1938, 1944 mit Luftschutzräumen für 410 Personen unterkellert, später: Lagerraum), zuletzt: FMF Werkzeugbau: Schwingmetall Press- und Stanzteile

Gebäude 67: Lagerhaus (1939), später: Mechanikerwerkstatt und Maschinenbau, zuletzt: Formteile Lager

Gebäude 68: Werkstättenhalle (1949), zuletzt: FMF Werkzeugbau

Gebäude 69: (1952-58, 2004 abgerissen), Schweißerei, zuletzt: FMF Werkzeugbau (Formenbau)

Gebäude 70: Lehrwerkstatt (1988)

Gebäude 72: Floorbest-Lagerhalle (1957), zuletzt: Formteile Produktion und Einspritzpressen; Konstruktionsraster 7,5 m x 5,28 m

Gebäude 73: Kalanderhalle (1955-58), Arch. Kientzler

Gebäude 74: Versand- und Lagergebäude (1955-58), Arch. Kientzler, Konstruktionsraster 6.25 m x 6,0 m; Raumhöhen von 4,5 m (Keller) - 3,78 m (EG, Nutzlast 1.500 kg/qm) - 3,71 m (1.OG, Nutzlast 1.000 kg/qm) - 2,91 m (2.OG: Nutzlast 750 kg/qm und 3.OG: Nutzlast 500 kg/qm) und 3,48 m (DG, Nutzlast 500 kg/qm)

Gebäude 75: Kesselhaus (1958-59, 2004, abgerissen), Arch. Kientzler

Gebäude 76: Rohgummilager (1959), zuletzt: ungenutzt
Gebäude 77: Schalthaus (1960), Arch. Kientzler
Gebäude 78: Produktion von Batteriekästen aus schwarzem Hartgummi (1960)
Gebäude 79: (1961), zuletzt: FMF Formenbau (Reifenformenbau und Leitung FMF)
Gebäude 79a: (1964), zuletzt: FMF Reifenprüfstand
Gebäude 79b: (abgerissen), zuletzt: FMF Formenbau
Gebäude 80: Reifenschneidestation (1960), Arch. Kientzler, zuletzt: ungenutzt
Gebäude 81: Lagergebäude (1962), Arch. Kientzler, zuletzt: Instandhaltung Flurförderzug (innerbetriebliche Fahrzeugwartung)
Gebäude 82: Luftschutzbunker (1944), der 1963 als Lager für Holzmodelle genutzt wurde, 1963 mit Ladestation überbaut, zuletzt: Fremdfirmen
Gebäude 83: Lagerhalle (1963), Arch. Kientzler, zuletzt: FMF Lager
Gebäude 84: Kantinengebäude (1964), Arch. Kientzler, großer Saal, oben: Garderoben
Gebäude 85: Waage: Doppelwiegeanlage für Ein- und Ausfahrt mit Pförtnerhaus (1962)
Gebäude 86: Fahrzeughalle der Werksfeuerwehr und Büros (1964), Arch. Walter und Sigrid Kleine
Gebäude 87: Moosgummifabrik (1964-66 nur zehn Achsen von 31 gebaut), zuletzt: ungenutzt
Gebäude 89: Werkstatthalle (1964), Arch. Kientzler, zuletzt: FMF Werkzeugbau: Entwicklungs- bzw. Versuchswerkstatt
Gebäude 91: Formenreinigungswerkstatt (1970-71), zuletzt: Formteile Ablieferung
Gebäude 92: Mischungslagerhalle (1971), zuletzt: Formteile Hochlager, Vordach (1985)
Gebäude 93: HD-Regel- und Messstation (1971)
Gebäude 94: Ölstation mit Tank (Nr.100), Kohleförderband und Gasstation (1971)
Gebäude 95: Verbindungsbau zwischen Nr.66 und Nr.67 (1977, 1986 Nutzungsänderung), zuletzt: FMF
Gebäude 97: ( ), zuletzt: Formteile Reinigung
Gebäude 98: Formartikelfertigung (1984) mit 8.000 qm Fläche die größte Fabrikhalle der Conti Limmer mit Formenwerkstatt, -reinigung, Bereitstellung und Lackiererei
Gebäude 99: ( ), zuletzt: CCV Rohstofflager: zerstört bis auf den Sockel und die westliche Außenwand
Gebäude 100: (abgerissen) Öltank mit einem Durchmesser von 16 m, neben der Ölstation (Nr.94)
Gebäude 102: Kohlebansen mit Förderkran (2002 abgerissen)