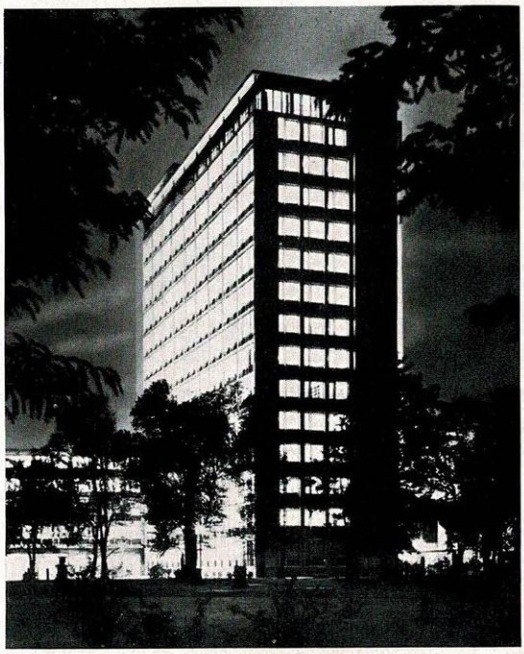
# Deutschlands größtes Gummiwerk

Mit Hartgummi-Kämmen fing es an. In jenen Jahren, als das Königreich Hannover eben zur preußischen Provinz geworden war, stand draußen in Vahrenwald, einem nördlichen Vorort der „Residenzstadt", eine winzige Kammfabrik, die der Witwe Zimmermann gehörte. Als die Fabrik Anno 1871 versteigert wurde, brauchte der Käufer, ein hannoverscher Bankier, dem Liquidator nur 18 500 Thaler hinzulegen, um das ganze Unternehmen zu erwerben.

Jenes Jahr 1871 gilt seither als Gründungsjahr der „Continental Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie Hannover". Vorläufig deutete der stolze Name Continental, der auf ein Werk von europäischer Bedeutung hinwies, nur in die Zukunft. Über zwei Jahre dauerte es allein, bis die neuen Fabrikanlagen überhaupt erst einmal standen. Die Gründer der Aktiengesellschaft, die insgesamt 300 000 Thaler zusammengebracht hatten, besaßen recht weitreichende Pläne; Gummi war damals ein Rohstoff, dessen Möglichkeiten noch längst nicht ausgeschöpft waren. War doch die Vulkanisation, jener entscheidende Prozeß der Gummiverarbeitung, erst vor kaum drei Jahrzehnten entdeckt worden!



Das 60 m hohe Continental-Haus, der höchste Nachkriegsbau der Bundesrepublik. Werkbild Stempka-Continental

Man begann mit technischen Weichgummiwaren, mit Schläuchen und Gummidichtungen, und stellte außerdem Spielbälle her. Später kamen Vollgummireifen für Equipagen hinzu. Da indessen Kautschuk als Rohstoff und als Handelsware noch viel zu neu war, gab es infolge der nicht immer ausreichenden Fachkenntnisse bald Verluste. Ja, es kam schließlich so weit, daß der Hauptaktionär die Hergabe weiterer Betriebsmittel davon abhängig machte, daß ein Vertrauensmann seiner Bank in die kaufmännische Leitung der Continental übersiedelte. Dem mit dieser verantwortungsvollen Aufgabe betrauten jungen Bankkaufmann Siegmund Seligmann gelang es im Verein mit einem neuen Vorstand schon sehr bald, die Continental in die Rentabilitätszone zu führen, so daß 1882 bereits 16 Prozent Dividende ausgeschüttet werden konnten.

Der entscheidende Aufschwung kam aber erst durch die allgemeine Einführung der bereits 1845 von dem Engländer Thomson erfundenenen Luftreifen. In Deutschland war es die Continental, die 1891 die ersten Schlauchreifen für Fahrräder und 1892 die ersten richtiggehenden Wulstreifen fabrizierte. Schon zwei Jahre später konnte der Geschäftsbericht melden, daß sich die Continental-„Pneumatics" bereits über die Grenzen des damaligen Reiches hinaus eine beherrschende Stellung errungen hatten. 1899 stellte die Continental den ersten deutschen Automobil-Luftreifen her, dem 1904 die ersten Autoreifen mit Profil folgten, die überhaupt in der ganzen Welt fabriziert wurden.

Daß sich der äußere Umfang der Continental dieser außerordentlichen Entwicklung anpaßte, wird verständlich erscheinen. Aus den 300 Arbeitern von 1874 waren innerhalb von vierzig Jahren über 12 000 geworden. Auch das Anfangskapital von 0,9 Mill. Goldmark hatte sich vervielfacht und betrug 1914 insgesamt 15 Mill. Mark.

Der erste Weltkrieg brachte schwere Verluste. Alle ausländischen Zweigfabriken gingen verloren, und die inländische Fabrikation mußte wegen des immer bedrohlicher werdenden Gummimangels auf ein Minimum gedrosselt werden. Trotzdem konnte die Continental schon 1921 wieder mit einem großen technischen Fortschritt hervortreten: Als erstes deutsches Werk brachte sie Reifen mit elastischem Cordgewebe heraus. Dieses neue, noch heute vorherrschende Gewebe ermöglichte erst durch seine Existenz alle weiteren Verbesserungen: den Riesenluft-

reifen für Lastwagen (1921 durch die Continental in Deutschland eingeführt) und vor allem den Niederdruck-Ballonreifen (1924 von der Continental erstmals herausgebracht). Man kann also diese Epoche als Beginn eines neuen, vom Reifen her kommenden Fahrkomforts ansehen. Das ausgehende dritte Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts sah die Continental im Zeichen einer durchgreifenden Geschäftserweiterung: Nachdem ein seit 1920 in Händen der amerikanischen Goodrich-Gummiwerke befindliches Aktienpaket von 8 Mill. RM Nominalwert (Gesamtkapital 32 Mill. RM) wieder von einem deutschen Konsortium übernommen worden war, fusionierte sich die Continental mit den „Hannoverschen Gummiwerken Excelsior AG", der „Peters Union AG" in Frankfurt, den „Gummiwerken Titan B. Pollack AG" in Waltershausen und den „Liga Gummiwerken AG" in Frankfurt.

Nach der Wirtschaftskrise von 1930 bis 1932 ging es erneut aufwärts. Im Ausland bestanden nunmehr Tochtergesellschaften in Holland, Dänemark, Schweden und der Schweiz. In Spanien wurde die maßgebliche Beteiligung an einer neugegründeten Autoreifenfabrik erworben. 1938 begann man außerdem mit dem Bau eines neuen, großzügig geplanten Werkes in Hannover-Stöcken. Die Belegschaft war inzwischen auf 16 000 gestiegen (1938), während das Aktienkapital 1941 auf 88,4 Mill. RM neu festgesetzt wurde.

Während des nun folgenden zweiten Weltkrieges war die deutsche Kautschukindustrie mehr und mehr auf synthetischen Kautschuk angewiesen. 1944 wurde zu 97 % Buna verarbeitet! Dadurch konnte im Gegensatz zum ersten Weltkrieg die Gummiwarenerzeugung fast überall in vollem Umfang aufrecht erhalten werden und lag 1944 nur um 15 % unter dem bisherigen Rekordjahr 1939.

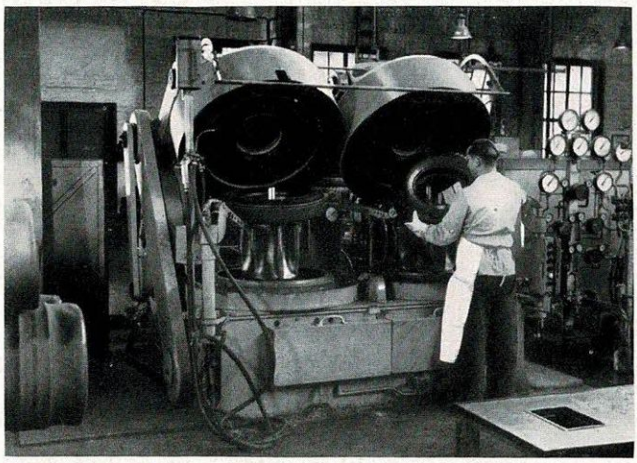
Erst zwei Wochen vor dem Einmarsch der Amerikaner fiel das größte Werk der Continental an der Vahrenwalder Straße nach vorhergehenden kleineren Kriegsschäden durch einen schweren Tagesbombenangriff völlig aus, während die drei anderen Werke (Limmer, Stöcken und Korbach/Waldeck) nahezu intakt geblieben waren. Doch auch hier standen bald darauf für längere Zeit die Räder still, da die Rohstoffversorgung und der Kohlennachschub abrissen. Die Bunaherstellung wurde Deutschland verboten. Im Jahre 1946 konnten lediglich 28 % der Produktionsmengen von 1936 erreicht werden.

Erst die Währungsreform ermöglichte in vollem Umfange die Wiederherstellung der zerstörten Werksanlagen. Mindestens ebenso wichtig aber war die lange Jahre erfordernde Erneuerung des überbeanspruchten Maschinenparks in allen Werken. Ein technisches Beratungs- und Austauschabkommen mit der General Tire and Rubber Co. in Akron (USA) vermittelte hier die neuesten überseeischen Erfahrungen. Heute verfügt die Continental über Anlagen, die auch nach internationalen Maßstäben gemessen, hochmodern sind, und deren Umfang durch die Zahl der vorhandenen Maschinen (11 000) sowie durch die Gesamtleistung der installierten Elektromotoren in Höhe von annähernd 140 000 PS hinreichend illustriert wird.

Die Produktion hat bereits im Jahre 1950 die des Jahres 1936 übertroffen und ist seither weiter gestiegen. Im Geschäftsjahr 1952 wurde ein Umsatz von 439 Mill. DM erzielt; ein erheblicher Teil der Produktion ging an ausländische Kunden in 101 verschiedenen Ländern.

Die Belegschaft beträgt heute fast 16 000 Personen, davon ein Viertel Frauen.

Die Krönung der Wiederaufbauarbeit wurde das im August 1953 eingeweihte neue Continental-Haus am Königsworther Platz, das als bisher höchster Nachkriegsbau der Bundesrepublik die 1200 Angestellten der Hauptverwaltung beherbergt. Hannovers größter Industriebetrieb hat damit ein neues, weit über die Dächer der Landeshauptstadt ragendes Wahrzeichen gefunden.



Moderne, vollautomatische Bag-o-matic-Heizpressen verwandeln den Reifenrohling (ganz links) in etwa einer halben Stunde zum fertigen Continental-Reifen. Werkbild Berger-Continental