



DEUTSCHE ASPHALT AKTIEN-GESELLSCHAFT

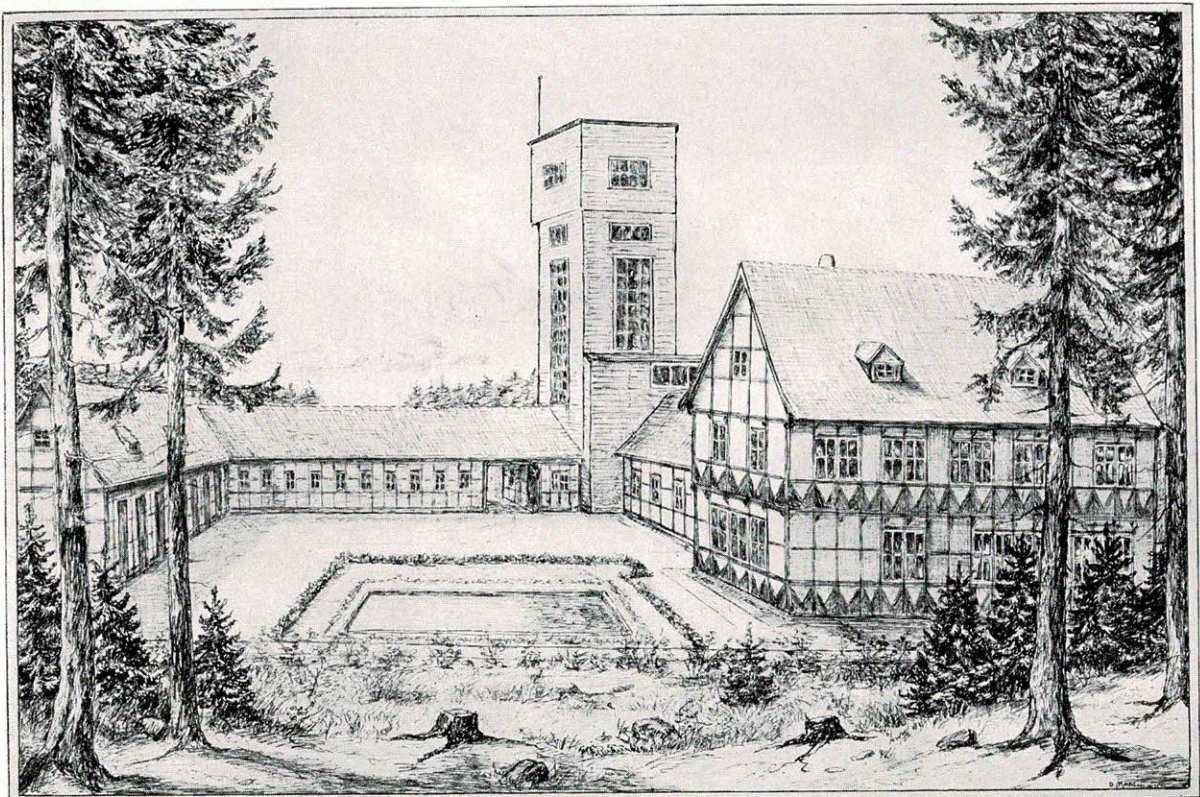
HANNOVER

Im Jahre 1873 gründeten weitblickende Männer der deutschen Wirtschaft, die die hervorragende Verwertung der Entdeckung des deutschen Asphalts für die Zukunft voraussahen, die Untersuchung des Stoffes ergab: Bitumen, die

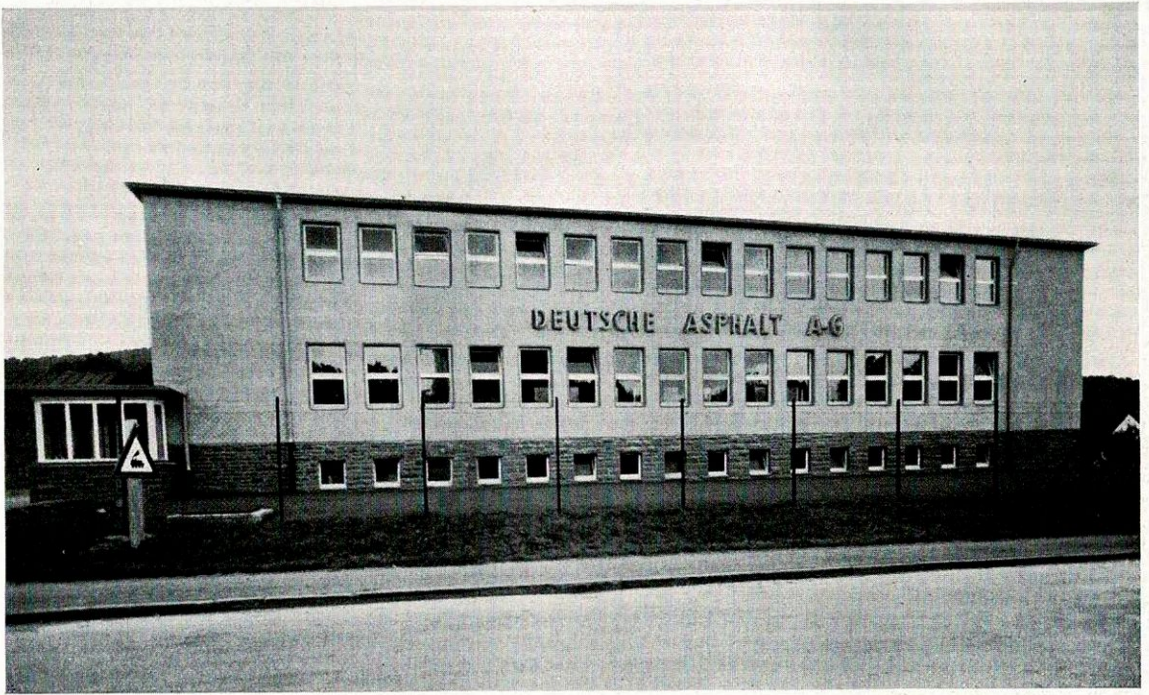
Deutsche Asphalt Aktien-Gesellschaft der Limmer-Vorwohler Grubenfelder, Hannover.

Kaufmann Louis Solling und Architekt Gottlieb Wassmann, beide gebürtige Hannoveraner, brachten die beiden größten Asphaltvorkommen in die Gesellschaft ein: ein Gelände in der Nähe Hannovers, in der Gemeinde Ahlem bei Limmer, die reichhaltigen Naturasphaltlager der Orte Bärenbrink und Waltersberg mitten im Hils zwischen Grünenplan und Holzen und zum Bau einer Fabrik: ein 5 Morgen großes Grundstück mit einigen Gebäuden in Eschershausen bei Holzminden.

Die Lagerstätten des bitumenreichen Gesteins bei Limmer waren schon im Jahre 1730 entdeckt. Mit Fug und Recht steht die Wiege der hannoverschen Naturasphalt-Industrie im hannoverschen Raum. Hier, in der Nähe des Limmer-Brunnens, deren bekannte Schwefelquellen zum größten Teil im Asphaltvorkommen entspringen, wurde das Gestein zunächst im Tagebau, später im Bergbau gebrochen. Diese Grubenfelder waren in vollem Betrieb, bis 1914 nach Kriegsausbruch die Stilllegung gefordert wurde. Es war klar, daß nach dieser Stilllegung die Stollen bei stehenden Pumpen bis an das Mundloch voll Wasser liefen, so daß das Bergwerk nach 1918 nicht mehr in Betrieb genommen werden konnte. Die hohen Kosten für den Neuaufschluß standen in keinem Verhältnis zur Rentabilität des Unternehmens.



Grube Herzog Wilhelm · Gewinnung im Tagebau



Gefolgschaftshaus Werk Eschershausen

Der Schwerpunkt der Gewinnung lag schon lange in den großen Vorwohler Grubenfeldern. Hier in der herrlichen niedersächsischen Landschaft, inmitten der Wälder des Hils, umgeben von dunklen Tannen und hellerem Laubwald, liegen, umschlossen von Bergzügen, die gewaltigen Tagebautrichter der Gruben Greitberg, Augusta Viktoria, Waltersberg und andere mehr. Der Förderturm der „Grube Herzog Wilhelm“ ragt, auf einer Höhe des Hils, weit in das Land. Eine 4 km lange Schwebebahn führt hier zum Abtransport des gebrochenen Gesteins nach der Fabrik in Eschershausen.

Aus der reichhaltigen Geschichte des Unternehmens seien nur die wichtigsten Ereignisse herausgestellt, die einen kleinen Einblick in die wirtschaftliche Bedeutung dieses wertvollen niedersächsischen Industriezweiges gestatten.

Am 15. Oktober 1873 läuft die Fabrik in Eschershausen an. Die Tagesleistung liegt bei 1000 Zentnern. Transportanlagen fehlen und unter mühseliger Arbeit mußte das Gestein mit Pferdewagen 7 km weit herangebracht werden.

Deutscher Naturasphalt, der Baustoff des Fortschritts, findet seinen Weg nicht nur in deutsche Großstädte, sondern auch nach Petersburg, Riga Warschau und nach England. In der Stadt Hannover sind schon damals 13 000 qm Asphalt gelegt worden.

Eine entscheidende Entwicklung der Asphalt-Erzeugnisse erfährt das Unternehmen im Jahre 1875 durch den Eintritt des Chemikers Heusser. An Hand systematisch durchgeführter Analysen läßt er den Bitumengehalt des gebrochenen Gesteins laufend überwachen und stimmt die Zusammensetzung der verschiedenen Erzeugnisse feiner als bisher auf den Gebrauchszweck ab.

Inzwischen ist im Jahre 1880 die 150 Fuß tiefe Schachanlage Limmer fertiggestellt und im Jahre 1886 wird die erste Stampfasphalt-Straße in Hannover gebaut.

Im Jahre 1898 kann das Unternehmen sein 25jähriges Bestehen begehen. Es gelingt nach langen Kämpfen die Gründung einer Gesellschaft zum Bau der Vorwohler-Emmerthaler Eisenbahn, die im Jahre 1900 die Strecke in vollen Betrieb nehmen kann und die Werke endlich mit direktem Gleisanschluß versieht. 1903 werden erstmalig Hochdruck-Stampfasphalt-Platten hergestellt.

Der erste Weltkrieg bringt Einschränkungen und Beschlagnahmen. Der Export ruht. Den zum Heeresdienst Eingezogenen wird der Lohn und das Gehalt weitergezahlt, ein besonderer Arbeiter-Unterstützungsfonds wirkt sorgend und helfend.

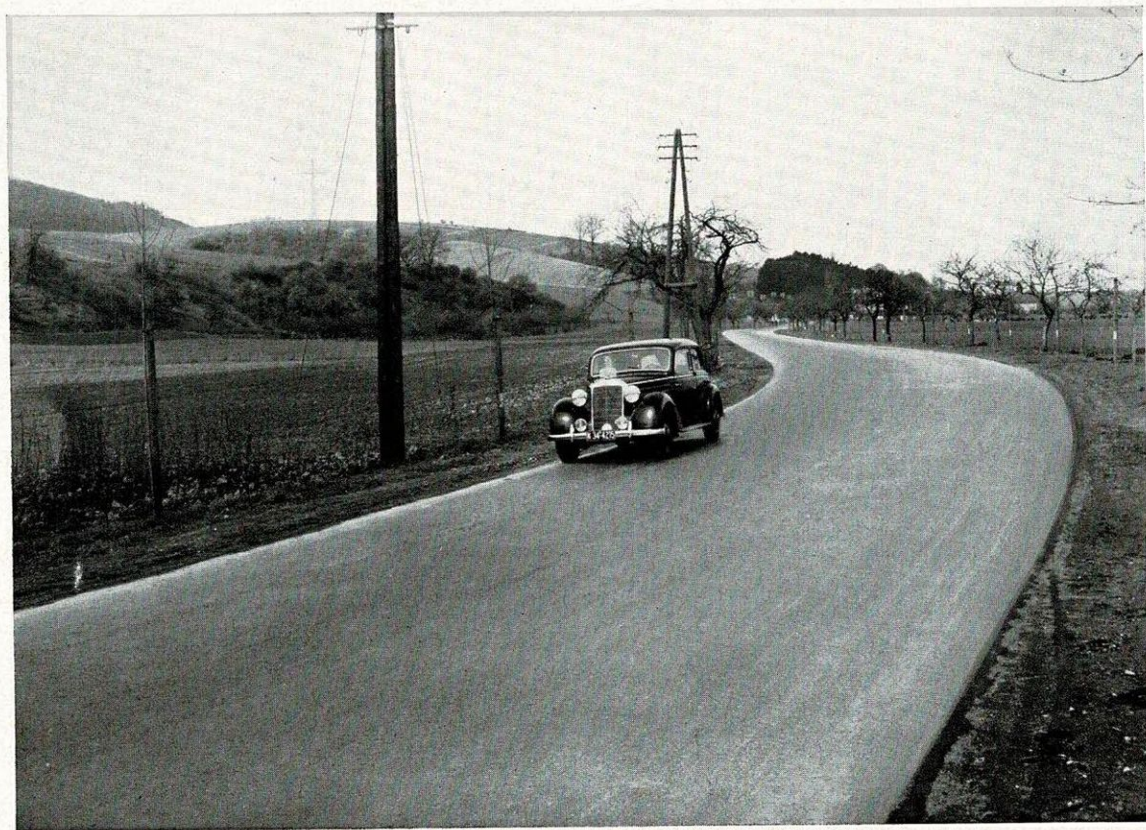
Da das Werk Limmer stillgelegt werden mußte, war Ersatz hierfür zu beschaffen. 1922 geht die Aktienmajorität der Continental Asphalt A.G. Hannover in die Hände der „Dasag“ über. Die bestehenden Asphaltwerke werden zusammengeschlossen und die „Dasag“ erhält das Recht auf Ausbeutung der Asphaltvorkommen im Hils. Ein Jahr später kann das Unternehmen auf eine 50jährige erfolgreiche Entwicklung zurückblicken.

Die Wirtschaftlichkeit verlangt, die weniger ergiebigen Grubenfelder still zu legen, dafür aber die „Grube Herzog Wilhelm“ zu modernisieren. Diese Rationalisierung gelingt und das Unternehmen arbeitet von 1928 bis 1933 gut.

1935 ist ein Fachmann von internationalem Ruf, mit seinem Wissen und planendem Geist im Vorstand vertreten. Prof. Dr. ing. Heinrich Bösenberg gelingt es mit seiner Energie, den raschen Wiederaufstieg nach Jahren schwerster Krisen herbeizuführen. Leider verstarb dieser hervorragende Wirtschaftler im Jahre 1940, viel zu früh, tief bedauert von seinen Mitarbeitern.

Das Ende des 2. Weltkrieges bescheert, wie so vielen Wirtschaftsunternehmen, völligen Stillstand. Die umfangreichen Werksanlagen sind verschont geblieben, die Arbeit kann weitergehen. Die kommissarische Leitung der „Dasag“ liegt jetzt in den Händen von Minister Kubel, der seine reichen Erfahrungen in den Dienst der Sache stellt. Zuerst betrug die monatliche Produktion der „Dasag“ nur 700 bis 1000 t aber 1948, im Jahre des fünfundsiebenzigsten Bestehens der „Dasag“, hatte sie schon wieder 5000 t erreicht und weist eine steigende Kurve auf bis 1953.

Durch den Krieg sind tausende von Straßen in Deutschland und anderen europäischen Ländern vernachlässigt und bedürfen der Ausbesserung. Überall, wo es darum geht, geräuschlose, fugenlose, staubfreie Straßen zu bauen, deren Decke auch bei stärkstem Frost nicht aufbricht, wird deutscher Naturasphalt der Baustoff der Wahl sein.



Vorwohlith-Decke Bundesstraße 3 bei Dehnsen