

HANOMAG - Vergangenheit und Gegenwart

Seit dem Wiener Kongreß waren zwanzig Jahre vergangen; es hatte ein Wartburgfest gegeben und, fünfzehn Jahre später, ein Hambacher Fest. Man erinnerte sich gut. In der Neujahrsnacht 1834 hoben sich in den meisten deutschen Ländern die Schlagbäume, und die Frachtwagen, die in langer Reihe warteten, setzten ihre Fahrt fort — ohne Zoll entrichten zu müssen. Der deutsche Zollverein, Hannover gehörte noch nicht dazu, war Wirklichkeit geworden. Im Jahre darauf wurde die erste deutsche Eisenbahnlinie, von Nürnberg nach Fürth, feierlich eröffnet.

Das war das Jahr, in dem im Dorfe Linden bei Hannover Georg Egestorff seine Metall-, Gußwaren- und Maschinenfabrik gründete. Zwanzig Arbeiter waren dort tätig. Im Jahre 1836, man baute jetzt *Dampfmaschinen*, stieg die Zahl auf 54 und wuchs bis 1844 auf 114 an. Am 15. Juni 1846, ein bedeutendes Datum in der HANOMAG-Geschichte, wurde der Eisenbahnverwaltung die erste *Lokomotive* übergeben. Ihr Name war „Ernst-August“. — Als Georg Egestorff im Jahre 1868 starb, waren etwa 1000 Arbeiter und Angestellte in der Maschinenfabrik beschäftigt. 323 Lokomotiven waren in 23 Jahren gefertigt worden, und bedeutend war die Produktion an Maschinen, Pumpen und Kesseln. Ein reiches, aber zugleich mühevolleres Leben war ehrenvoll beendet und ein Grundsatz „Gemeinnütziges industrielles Wirken — mein Leben“ treu erfüllt. Für 7000 Taler ging die Fabrik in neue Hände über, und im Jahre 1871 erhielt das Unternehmen die Rechtsform einer Aktiengesellschaft.

Der Lokomotivbau der HANOMAG errang Weltruf. Insgesamt sind in den Hallen des Werkes — im Zeitraum 1846 bis 1931 — 11 000 Lokomotiven hergestellt worden und zeugten in Deutschland und in fast 40 anderen Ländern von hervorragendem industriellem Können.

Wer den Namen HANOMAG hört, denkt gewiß an den Kleinwagen, der unter dem Namen „Kommißbrot“ eine Volkstümlichkeit erlangte wie kaum ein anderes Fahrzeug. 1924 wurde er der Öffentlichkeit zum ersten Male vorgeführt. Auch die Typen, die später auf den Markt kamen — erinnert sei an den 23 PS-„Kurier“, den 32 PS-„Rekord“, den 50 PS-„Sturm“ — errangen ein Vertrauen, das noch heute lebendig ist. Die Automobilausstellung des Jahres 1937 zeigte den Personenwagen mit *Dieselmotor*; Leistungen in harten Geländeprüfungen und Rennen von internationaler Bedeutung ließen die Fachwelt aufhorchen; mit einem Dieselwagen stellte HANOMAG vier Weltrekorde auf — allen Autofreunden sind diese Tatsachen noch in guter Erinnerung.

Weit geht der Ruf des HANOMAG-Schlepperbaues und der Erfolge auf dem Gebiet der Landtechnik. Ein Produktionsprogramm, das heute vom 12 PS-Radschlepper bis zum 90 PS-Kettenschlepper reicht, beruht auf Erfahrungen, die auf die Jahre vor dem ersten Weltkrieg zurückgehen. 1928 begann der Bau von Dieselmotoren für Traktoren. HANOMAG stieg auf in die erste Reihe der Schlepper-Weltfirmen, und heute spannt sich ein weites Netz der Handels- und Kundendienstorganisation über fast 70 Länder.

Von nicht geringerer Bedeutung ist die Produktion der Lastwagen. Auch auf diesem Gebiet verfügt die HANOMAG über jahrzehntealte Erfahrungen. Der 1950 herausgebrachte 1,5 t-Diesel-Schnelllastwagen — sein Motor leistet 50 PS bei einer Drehzahl von 2800 U/min — und der 1952 erschienene 2 t-Lastwagen sind in der Wirtschaft längst zu einem Begriff der hohen Leistung und Sparsamkeit geworden.

Luftbild: Aero-Charter

