

# HUNDERT JAHRE HANOMAG

GESCHICHTE DER HANNOVERSCHEN  
MASCHINENBAU-AKTIEN-GESELLSCHAFT  
VORMALS GEORG EGESTORFF  
IN HANNOVER

1 8 3 5 B I S 1 9 3 5

Verfaßt von

Dr. phil. Dr. jur. Walther Däbritz

und

Baurat Dr.-Ing. E. h. Erich Metzeltin

VERLAG STAHL EISEN M. B. H. D Ü S S E L D O R F

---

1 9 3 5

## VORWORT

Am 6. Juni 1835 erteilte das Königlich Großbritannisch-Hannoversche Ministerium an Georg Egestorff in Linden vor Hannover die Genehmigung zur Anlegung einer Metall-, Gußwaren- und Maschinenfabrik in Verbindung mit einer Eisenschmelzung. 1871, wenige Jahre nach dem Tode seines Begründers, wurde das Privatunternehmen in eine Aktiengesellschaft mit der Firma „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff“ umgewandelt. Die „Hanomag“ — wie späterhin der Name für die Zwecke des überseeischen Telegrammverkehrs abgekürzt wurde, um alsdann gerade in dieser einprägsamen Fassung weltbekannt zu werden — kann somit am 6. Juni 1935 auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Dieses Ereignis gibt den Anlaß zur Abfassung der nachfolgenden Schrift.

Im Wechsel der Zeiten und Generationen geht gerade in dem rasch pulsierenden Leben der Wirtschaft die Tradition leicht verloren. Dieses Buch soll zunächst die Werksangehörigen mit der Geschichte der Hanomag vertraut machen. Sorgsam bewahrte Tradition wird zu einem festen Band, das alle, vom Führer bis zum letzten Mann der Gefolgschaft, miteinander verknüpft und in ihnen lebendig hält, was an wertvollen Kräften aus der Vergangenheit in die Zukunft hineinwirkt.

Die Zahl der industriellen Unternehmungen in Deutschland, die auf eine hundertjährige ununterbrochene Tätigkeit an ein und derselben Stelle zurückschauen, ist nicht sehr groß. Wo es aber der Fall ist, kann eine solche Werks-geschichte wichtige Erkenntnisse allgemeiner Art zutage fördern. Sie vermag insbesondere von höherer Warte rückschauend Zusammenhänge zu beleuchten, die bei einer kurzfristigen Betrachtungsweise, wie sie etwa in den jährlichen Geschäftsberichten üblich ist, in der Regel zurücktreten.

Das letzte Jahrhundert hat für unser deutsches Vaterland einen so tiefgreifenden Wandel aller politischen, wirtschaftlichen und sozialen Lebensformen mit sich gebracht, daß davon auch jedes Einzelschicksal aufs stärkste berührt werden mußte. In dem großen Strom dieser Ereignisse ist Georg Egestorffs Maschinenfabrik mit ihrem zunächst auf Stadt und Land Hannover beschränkten Absatz zu einem Unternehmen von nationalem, ja von Weltruf geworden. Georg Egestorff zählt mit Recht zu den Pionieren des deutschen Maschinenbaus. Er hat

die Lokomotivherstellung zu einer Vollendung gebracht, daß seine Lokomotiven nach zeitgenössischem Urteil „den besten aus R. Stephenson's Fabrik gleichsam ebenbürtig an die Seite zu setzen“ waren, und ist damit zu einem Bahnbrecher des neuzeitlichen Verkehrs geworden. Dem Leben und Schaffen Georg Egestorffs ist in dieser Werks Geschichte auch deshalb ein breiter Raum gegeben, weil er als ein Unternehmer im besten Sinn dieses Wortes gelten kann. Er ist durch eigene Tüchtigkeit aufgestiegen, hat die Aufgaben seiner Zeit begriffen und tatkräftig angepackt und so nicht nur mehr als zweitausend Menschen in Verdienst und Nahrung gesetzt, sondern auch seine Fabrik zu einer „Pflanzstätte der Hannoverschen Industrie“ und weit darüber hinaus entwickelt. Mit Recht trägt sein Bildnis, das diesem Buch beigegeben ist, die Unterschrift von seiner Hand: „Gemeinnütziges industrielles Wirken — mein Leben.“

Wie die nachfolgenden Generationen Georg Egestorffs Erbe verwaltet haben, mag in den einzelnen Kapiteln dieses Buches selbst nachgelesen werden. Auch weiterhin werden Schritt für Schritt Beziehungen zwischen der besonderen Entwicklung der Hanomag und dem Gesamtgeschehen offenbar — in der Gründerzeit der 1870er Jahre, als der „Eisenbahnkönig“ Dr. Strousberg kurze Zeit auf die Geschicke des Werks Einfluß gewann, sodann im Wellengang der allgemeinen Konjunkturen, in den Fortschritten der Technik und der wirtschaftlichen Organisation, in der Gestaltung von Produktion und Absatz, von Finanzen und Erträgen. Wie die Depressionen der 1870er und 1880er Jahre lange und schwer auf der Gesamtwirtschaft lasteten, so brachten sie auch für die Hanomag Rückschläge und finanzielle Störungen mit sich. Die letzten zwei Jahrzehnte vor dem Ausbruch des Weltkriegs, die für die Gesamtwirtschaft zu einer kaum je ernsthaft gestörten Ära starken Wachstums und Gedeihens wurden, bedeuteten für das Unternehmen eine Zeit größter Erfolge. Jahr für Jahr gingen 200 Lokomotiven und mehr, dazu zahlreiche andere Qualitätserzeugnisse wie Dampfmaschinen und Dampfkessel sowie Spezialkonstruktionen verschiedenster Art aus den Werkstätten der Hanomag hervor. Ihr Feld war die Welt. Mit Dividenden von 20% und mehr zählte sie zu den bestrentierenden deutschen Unternehmungen.

Um so härter waren die Schicksalsschläge, die die Hanomag nach dem verlorenen Kriege getroffen haben. Sie verwandelten das ehemals blühende Werk zeitweise fast in ein Trümmerfeld und zwangen zur Aufgabe derjenigen Produktionszweige, mit denen sich zuvor der Name der Firma am engsten verbunden hatte. Sie zerrütteten ihre Finanzen bis an den Rand einer Katastrophe. Und doch erwies sich ihr Kern als gesund. Inzwischen waren neue Gebiete einer erfolgreichen Betätigung erschlossen worden. Wie Georg Egestorff acht Jahrzehnte zuvor an der Ausgestaltung der damals aufkommenden Eisenbahnen wesentlichen Anteil genommen hatte, so gewann die Hanomag jetzt Anschluß

an das neueste Verkehrsmittel der Zeit, den Kraftwagen; die erste Leistung, mit der sie dabei herauskam und die ihr wiederum Weltruf erwarb, war ein für die Massen der Käufer bestimmter Typ, der „Kleine Hanomag“. An ihn haben sich seither zahlreiche weitere und vervollkommnete Wagentypen für Personen- und Lastentransport angeschlossen. Der Autobau und der schon in den letzten Jahren der Vorkriegszeit aufgenommene Schlepperbau sind damit in der Gegenwart die wichtigsten Produktionszweige des Unternehmens geworden.

Auch die finanziellen Nöte haben ein Ende gefunden, nachdem die Hanomag in enge Verbindung mit einem der ältesten und bedeutendsten Stahlwerke des Ruhrbezirks, dem Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation, getreten ist. Der Weg führt wieder aufwärts, hier wie allerwärts, seit die Geschicke des deutschen Volkes in der starken Hand seines Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler ruhen. Zuversichtlich überschreitet die Hanomag die Schwelle des zweiten Jahrhunderts ihres Bestehens. Wie im ersten wird das Wort Georg Egestorffs auch weiterhin ihre Devise sein:

„Gemeinnütziges industrielles Wirken — unser Leben.“

Am Tage der nationalen Arbeit 1935.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Egestorff". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial letter.

# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

## ERSTER ABSCHNITT

### DIE MASCHINENFABRIK VON GEORG EGESTORFF 1835 BIS 1868

Vor hundert Jahren . . . . .	3
Die industriellen Unternehmungen von Johann Egestorff . . . . .	6
Die Gründung der „Eisen-Gießerey und Maschinen-Fabrik von Georg Egestorff zu Linden vor Hannover“ im Jahre 1835 und ihre erste Entwicklung bis zum Jahre 1845 . . . . .	9
Eisenguß. Der Bau von Dampfmaschinen.	
Die Aufnahme des Lokomotivbaus im Jahre 1846 . . . . .	21
Die ersten Lokomotivbauten in Deutschland. Die Anfänge der Hannoverschen Staatsbahn. Egestorffs erste Lokomotive „Ernst August“.	
Die weitere Entwicklung der Firma Georg Egestorff bis zum Tode ihres Begründers 1868 . . . . .	28
Der Lokomotivbau. Die Radsatzfabrik. Die Eisengießerei. Der Dampfmaschinen- und Kesselbau. Der Werkzeugmaschinenbau. Die Mitarbeiter Georg Egestorffs.	
Die sonstigen Unternehmungen Georg Egestorffs . . . . .	44
Georg Egestorffs Persönlichkeit . . . . .	46

## ZWEITER ABSCHNITT

### DIE ARA STROUSBERG 1868 BIS 1871

Vor fünfundsechzig Jahren . . . . .	55
Dr. Strousberg, Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei, vormals Georg Egestorff.	
Allgemeine Eisenbahn-Bau-Gesellschaft . . . . .	57

### DRITTER ABSCHNITT

#### DIE HANNOVERSCHE MASCHINENBAU-AKTIENGESELLSCHAFT VORM. GEORG EGESTORFF IN LINDEN VOR HANNOVER VON IHRER GRÜNDUNG 1871 BIS IN DIE MITTE DER 1890ER JAHRE

Die Gründung der Aktiengesellschaft . . . . .	65
Der Zustand des Werks im Jahre 1874 . . . . .	68
Hochkonjunktur und Krise . . . . .	71
Die Depression der 1870er Jahre . . . . .	73
Der Lokomotivbau. Der Dampfmaschinen- und Kesselbau. Sonstige Erzeugnisse. Die Sanierung von 1880.	
Die Entwicklung bis in die Mitte der 1890er Jahre . . . . .	80
Der Lokomotivbau. Die übrigen Werksabteilungen. Gesamtentwicklung. Finanzielle Verhältnisse.	
Personalien 1871 bis 1895 . . . . .	86

### VIERTER ABSCHNITT

#### DIE HANNOVERSCHE MASCHINENBAU-A.-G. IM AUFSTIEG VON DER MITTE DER 1890ER JAHRE BIS ZUM AUSBRUCH DES WELTKRIEGS

Einleitung . . . . .	91
Bautätigkeit . . . . .	92
Umfassende Erneuerung der Anlagen 1898 bis 1907. Weiterer Ausbau bis 1913/14. Anlagekonten.	
Die Leistungen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. bis zum Weltkrieg . . . . .	96
Der Lokomotivbau. Dampfmaschinen und Dampfkessel. Sonstige Erzeugnisse.	
Umsätze, Bilanzen und Erträge . . . . .	110
Arbeiter- und soziale Fragen . . . . .	115
Personalien . . . . .	116
Beschreibung der Fabrikanlagen um 1914 . . . . .	117

### FÜNFTER ABSCHNITT

#### DER WELTKRIEG

Ausbruch und Verlauf des Krieges und seine Rückwirkungen auf den Geschäftsgang . . . . .	125
------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Produktionsleistungen . . . . .	126
Fortsetzung der Friedenserzeugung. Kriegsmaterial.	
Die Werksanlagen . . . . .	129
Bilanzen und Ertrag . . . . .	132
Die Kriegsfürsorge . . . . .	133
Die Toten des Weltkriegs . . . . .	134

## SECHSTER ABSCHNITT

### INFLATION

Die Geldentwertung . . . . .	137
Die Einzelbetriebe . . . . .	143
Der Lokomotivbau. Dampfmaschinen-, Kessel- und Schlepperbau. Werkstatteinrichtungen.	
Personalien . . . . .	147

## SIEBENTER ABSCHNITT

### DIE HANOMAG 1924 BIS 1935

Die Aufstellung der Goldbilanz 1924 . . . . .	151
Wechselnde Schicksale, Krise und Sanierung . . . . .	152
Aktienmehrheiten und Personalien . . . . .	160
Gesamtentwicklung der Beschäftigung . . . . .	166
Die erste Rationalisierung 1928 . . . . .	167
Dampfmaschinenbau. Dampfkesselbau.	
Der Lokomotivbau . . . . .	171
Der Autobau . . . . .	176
Der Schlepperbau . . . . .	186
Ausblick . . . . .	192

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Nr. 1 Johann Egestorff (1772 bis 1834) . . . . .	7
Nr. 2 Ältester Lageplan von 1835 . . . . .	10
Nr. 3 Genehmigungsurkunde vom 6. Juni 1835 . . . . .	11
Nr. 4 6PS-Dampfmaschine, gebaut 1841 . . . . .	15
Nr. 5 Ältestes Werbeblatt aus dem Jahre 1835 . . . . .	18/19
Nr. 6 Lageplan um 1840 . . . . .	21
Nr. 7 G. Egestorffs erste Lokomotive „Ernst August“ vom Jahre 1846	27

Nr. 8	Herstellung von Lokomotivrädern seit 1849 . . . . .	32
Nr. 9	Grabkreuze aus Egestorffs Eisengießerei . . . . .	34
Nr. 10	Bockdampfmaschine, gebaut 1864 . . . . .	35
Nr. 11	8/10 PS-Lokomobile von 1863 . . . . .	38
Nr. 12	Feuerspritze von 1864 . . . . .	39
Nr. 13	Egestorffs Maschinenfabrik und Eisengießerei im Jahre 1856	40
Nr. 14	Conrad Krauß . . . . .	41
Nr. 15	Lokomotive Bauart Behne-Kool . . . . .	42
Nr. 16	200ste Lokomotive „Horst“, gebaut 1862 . . . . .	43
Nr. 17	Georg Egestorff (1802 bis 1868) . . . . .	49
Nr. 18	Dr. Strousberg . . . . .	59
Nr. 19	B 1-Normallokomotive aus Strousbergs Zeit . . . . .	60
Nr. 20	Erste Schmalspurlokomotive, gebaut 1870 . . . . .	61
Nr. 21	Ansicht des Werks nach vollendetem Ausbau 1874 . . . . .	69
Nr. 22	Verwaltungsgebäude 1860 . . . . .	71
Nr. 23	1000ste Lokomotive „Bismarck“ vom Jahre 1873 . . . . .	72
Nr. 24	D-Lokomotive, geliefert 1871 . . . . .	75
Nr. 25	Dampfmaschine mit Freifall-Ventilsteuerung, gebaut 1873 . .	84
Nr. 26	Lokomotivbauhalle im Jahre 1869 . . . . .	92
Nr. 27	Lokomotivbauhalle im Jahre 1907 . . . . .	93
Nr. 28	Erste Vierzylinder-Verbund-Lokomotive Bauart von Borries aus dem Jahre 1900 . . . . .	100
Hanomag-Lokomotiven 1908 bis 1929		
Nr. 29	Preußische Staatsbahn 1908 . . . . .	102
Nr. 30	Bulgarische Staatsbahn 1913 . . . . .	102
Nr. 31	Preußische Staatsbahn 1915 . . . . .	102
Nr. 32	Deutsche Reichsbahn 1929 . . . . .	102
Nr. 33	Spanische Nordbahn 1925 . . . . .	103
Nr. 34	Eastern Bengal Ry. 1924 . . . . .	103
Nr. 35	Staatsbahn auf Java 1912 . . . . .	103
Nr. 36	Bulgarische Staatsbahn 1922, Fabr.-Nr. 10 000 . . .	103
Nr. 37	40 PS-Baulokomotive für 600 mm Spur . . . . .	104
Nr. 38	Großkesselanlage der Ilseder Hütte vom Jahre 1900 . . . . .	105
Nr. 39	Erster Steilrohrkessel der Hanomag vom Jahre 1909 . . . . .	109
Nr. 40	Hanomag-Lastwagen von 1905 mit Stoltzschem Rohrplatten- kessel . . . . .	110
Nr. 41	Grundriß der Anlagen um 1914/15 . . . . .	118
Nr. 42	1 E-Einheitsgüterzug-Lokomotive Nr. 9000 von 1919 . . . .	127
Nr. 43	Motorenwerkstatt am Deisterplatz . . . . .	129
Nr. 44	Hanomag-Kraftwerk . . . . .	131
Nr. 45	Garratt-Lokomotive für die Südafrikanischen Staatsbahnen, gebaut 1927 . . . . .	144



Nr. 46	1450 PS-Dreifach-Verbund-Schiffsmaschine, gebaut 1922 . . .	145
Nr. 47	Mitglieder des Aufsichtsrats der Hanomag . . . . .	154
Nr. 48	Mitglieder des Aufsichtsrats der Hanomag . . . . .	155
Nr. 49	Mitglieder des Vorstands der Hanomag . . . . .	162
Nr. 50	Mitglieder des Vorstands der Hanomag . . . . .	163
Nr. 51	Aufsichtsrat und Vorstand 1935 . . . . .	165
Nr. 52	Einzylinder - Hochdruck - Gegendruck - Dampfmaschine von 1800 PS, gebaut 1927 . . . . .	168
Nr. 53	Hanomag-Steilrohrkessel von 600 m <sup>2</sup> Heizfläche für Dampf- spannung von 28 kg/cm <sup>2</sup> , geliefert 1926 . . . . .	170
Nr. 54	Die beiden Konstrukteure des ersten Hanomag - Wagens: Böhler und Pollich . . . . .	177
Nr. 55	Die erste Tageserzeugung des „Kleinen Hanomag“ verläßt das Werk . . . . .	178
Nr. 56	Der „Kleine Hanomag“ als Limousine . . . . .	179
Nr. 57	Kleiner Hanomag-Lieferwagen . . . . .	180
Nr. 58	Der Kleine Hanomag im Dienst der Feuerwehr . . . . .	180
Nr. 59	Herstellung des Kleinen Hanomag am laufenden Band . . . .	181
Nr. 60	Herstellung der Limousinen-Aufsätze am laufenden Band . .	182
Nr. 61	16 PS Hanomag Baujahr 1928 . . . . .	183
Nr. 62	Die ersten viersitzigen Hanomag-Limousinen mit 20 PS Motor	183
Nr. 63	23 PS-Hanomag-Typ (Kurier) . . . . .	184
Nr. 64	32 PS-Hanomag-Typ (Rekord) . . . . .	184
Nr. 65	50 PS-Hanomag-Typ (Sturm) . . . . .	184
Nr. 66	50 PS-Hanomag-Sportwagen . . . . .	185
Nr. 67	80 PS-Hanomag-Motorpflug, Bauart Wendeler-Dohrn . . .	187
Nr. 68	28 PS-Hanomag-Raupenschlepper als Zugmaschine beim Um- bruch von Ödland . . . . .	188
Nr. 69	28 PS-Hanomag-Radschlepper für landwirtschaftlichen Betrieb	189
Nr. 70	28 PS-Hanomag-Straßenzugmaschine . . . . .	189
Nr. 71	Hanomag-Diesel-Straßenzugmaschine . . . . .	190
Nr. 72	Hanomag-Diesel-Raupenschlepper bei nächtlicher Arbeit . . .	190
Nr. 73	Hanomag-Diesel-Schnelltransporter verlassen den Werkhof	191
Nr. 74	Die letzte Überprüfung der fertigen Zugmaschinen . . . . .	191

## VERZEICHNIS DER SCHAUBILDER

Nr. 1	Von Georg Egestorff gelieferte Lokomotiven 1848 bis 1868 . .	31
Nr. 2	Lokomotivlieferungen der Hanomag 1872 bis 1931 . . . .	106/107
Nr. 3	Aktienkapital, Umsätze und Zahl der Gefolgschaft 1872 bis 1935 . . . . .	140/141