

E R S T E R A B S C H N I T T

DIE MASCHINENFABRIK
VON GEORG EGESTORFF
1835 BIS 1865

VOR HUNDERT JAHREN

Jm Jahre 1835, als Georg Egestorff in Hannover seine Maschinenfabrik gründete, gab es in Deutschland noch Menschen, die aus ihrer Jugend sich des Siebenjährigen Krieges erinnern konnten und den Alten Fritz gekannt hatten. Eine andere Generation hatte in den Freiheitskriegen gegen Napoleon gekämpft. Seit zwanzig Jahren herrschte in Europa Frieden.

Deutschland bestand aus 35 souveränen Staaten und vier Reichsstädten. Das Heilige Römische Reich Deutscher Nation war 1806 in Trümmer gegangen. In der Eschenheimer Gasse zu Frankfurt am Main hielt unter Österreichs Vorsitz das wesenlose Gebilde des Deutschen Bundestags seine Sitzungen ab. Das Land Hannover wurde von einem englischen König, Wilhelm dem Vierten, durch ein „Königlich Großbritannisch-Hannoversches Ministerium“ regiert.

Deutschland war noch überwiegend ein Agrarland. Von den 27 Millionen Menschen, die damals das Reichsgebiet bewohnten, lebten mehr als drei Viertel auf dem Lande. Das Gewerbe in den Städten trug noch immer die Züge der mittelalterlichen Zunftordnungen und spielte sich meist in handwerklichen Kleinbetrieben mit örtlich eng begrenztem Absatz ab. Hinzu kamen einzelne Zweige von Hausindustrien, die der ländlichen Bevölkerung einen bescheidenen Nebenwerb in der stilleren Jahreszeit gaben. Den Gütertransport auf größere Entfernungen besorgten die Pferdewagen auf den Landstraßen und die Segel- und Treidelschiffe auf den Flüssen, womit sich von selbst eine Beschränkung auf kleine Umsätze verband. Eine freie Entfaltung über größere Gebiete hin war überdies bisher an dem Widerstand der meisten Regierungen gescheitert. Friedrich List hatte seinerzeit diesen Zustand in berühmt gewordenen Sätzen gekennzeichnet: „38 Zoll- und Mautlinien in Deutschland lähmen den Verkehr im Innern und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe. Trostlos ist dieser Zustand für Männer, welche wirken und handeln möchten.“

Auch das wirtschaftliche Gesicht des Landes Hannover, dem Georg Egestorff entstammte, wich von dem gezeichneten Bild nicht wesentlich ab. Im Jahre 1833 zählte es 1 663 000 Bewohner; das waren 44 Menschen auf den Quadratmeter — mithin eine dünne Besiedelung. Der Freiherr von Reden bezifferte zur gleichen Zeit in seinem Werk „Das Königreich Hannover, statistisch beschrieben“ denjenigen Teil, der durch den Betrieb von „Gewerben“ seinen Unterhalt fand,

auf ein Zehntel der Bevölkerung. Die Stadt Hannover nahm eine gewisse Sonderstellung ein. Sie war die Residenzstadt des Landes, und der Bedarf des Hofes gab manchen Gewerbezweigen reichlichere Nahrung; einer der größten Betriebe war die Gold- und Tressenfabrik des Hofkrämers Hausmann. Auch brachte die Anwesenheit des Königs, der stets ein zahlreiches Gefolge aus England mit sich führte, Geld unter die Leute. Dank der günstigen geographischen Lage der Stadt hatten ferner Handel und Spedition größere Bedeutung erlangt. Sie vermittelten einerseits den Verkehr zur Küste hin, nach den Seestädten Bremen, Hamburg und Lübeck, wozu die Schifffahrt auf der Leine, Aller und Weser zur Verfügung stand, andererseits zum Rhein und nach Süddeutschland. Im übrigen aber galt noch, was 1816 der Commerzrath Patje bemerkt hatte: „Hannover war nie eine Fabrikstadt und konnte es nicht seyn. Zum Betriebe von Fabriken fehlet es an Neigung, Zeit, Geld und Händen.“

Gleichzeitig, seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts, geriet indessen dieser aus der Vergangenheit überlieferte Zustand sichtbar in Bewegung. Andere stärkere Kräfte kommen erstmals zum Durchbruch. Sie sprengen die agrarisch-handwerkliche Struktur der deutschen Wirtschaft und leiten ein neues Zeitalter ein: das industrielle Zeitalter.

Ein erster bedeutungsvoller Schritt war soeben getan. In der denkwürdigen Neujahrsnacht von 1834 waren die Schranken der Binnenzölle in 18 deutschen Staaten mit 23 Millionen Einwohnern gefallen. Der Deutsche Zollverein war ins Leben getreten. Hannover freilich war ihm zunächst ferngeblieben und hatte mit Braunschweig, Oldenburg, Mecklenburg-Strelitz und Schaumburg-Lippe einen eigenen Verband, den „Steuerverein“, gebildet. Erst 1854 hat es den Anschluß an den Zollverein gefunden.

Im ganzen gesehen war mit dieser Entwicklung die Möglichkeit gegeben, die bisherigen lokalen und regionalen Absatzkreise zu dem großen, einheitlichen Markt der Volkswirtschaft zu erweitern. Daß aber diese neue volkswirtschaftliche Arbeitsteilung in der Folgezeit in raschem Schrittmaß Gestalt annahm, war einem zweiten bedeutsamen Ereignis zu danken, dessen Anfänge in die gleiche Zeit fallen: der Anlage von Eisenbahnen. Der Engländer George Stephenson hatte 1814 seine erste Lokomotive gebaut. 1825 war die erste größere Eisenbahnlinie zwischen Liverpool und Manchester in Betrieb gekommen. Im Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet, 1839 die erste größere deutsche Bahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden dem Verkehr übergeben. In allen Teilen Deutschlands bildeten sich unterdessen Eisenbahn-Komitees, so auch seit 1834 in Hannover. Allerdings verfloß noch fast ein Jahrzehnt, ehe die erste von Hannover ausgehende Bahnlinie gebaut wurde. Wie anderwärts begegneten viele Kreise dem neuen Verkehrsmittel mit

Mißtrauen. Selbst ein solch kluger Kopf wie der Freiherr von Reden erblickte in ihm zunächst nur eine „unangenehme Notwendigkeit“, und von anderer Seite wurde der Antrag gestellt, von Eisenbahnen in Hannover abzusehen, da andernfalls zuviel Spitzbuben ins Land kämen.

Wie die Dampfbahn den Landverkehr revolutionierte und von nun an die Beförderung von Massengütern auf weite Entfernungen ermöglichte, so gestaltete das Dampfschiff den Wasserverkehr um. Kein anderer als Friedrich Har- kort war es, der im Februar 1836 den ersten Dampfer weseraufwärts bis Minden steuerte. Er hatte ihn in Duisburg erbauen lassen, und als ein Symbol der neuen Zeit mag es gelten, daß er, als im Hannoverschen ein Fährpächter das störende Fährseil nicht herunterlassen wollte, weil er hierzu nur bei Segelschiffen, nicht aber bei diesem neumodischen Dampfboot verpflichtet war, sein Schiff kräftig anlaufen ließ und das Seil ramnte.

Eisenbahn und Dampfschiff wurden die Transportmittel eines neuen Massengüterverkehrs. In gleicher Weise wurden die stehenden Dampfmaschinen die Kraftquellen der neuen Massengütererzeugung, die von Handwerk und Hausindustrie zur Fabrik und damit zur Großindustrie hinüberleitete. Zu den Kraftmaschinen traten ferner die Arbeitsmaschinen, die die Handarbeit durch die mechanische Arbeit ersetzten und damit ebenfalls halfen, die Produktionsleistungen über alle bisherigen Vorstellungen hinaus zu steigern. Am frühesten nahm die Textilindustrie mit der Erfindung des mechanischen Spinn- und Web- stuhls diese Umstellung vor. Bergbau und Hüttenbetrieb, die Zuckerindustrie, die Papierindustrie, der Buchdruck folgten, und weiterhin schlossen sich alle anderen führenden Industriezweige und in engeren Grenzen selbst die Land- wirtschaft an. Das neue industrielle Zeitalter wurde zugleich das Zeitalter der Maschine.

Von solchem säkularen Blickpunkt aus muß man das zweite Drittel des 19. Jahrhunderts wenigstens auf dem Festland und zum mindesten in Deutsch- land sehen — England war bereits um ein bis zwei Menschenalter vorausgeeilt. Für die Lösung der damit bezeichneten Aufgaben wurde aber entscheidend, daß dieser neuartige Bedarf an Arbeits- und Kraftmaschinen, an Lokomotiven und Schiffsmaschinen in konzentrierter Stärke als Massenbedarf auftrat. Kein Hand- werksbetrieb hätte ihn je befriedigen können. Er drängte von vornherein zu der Form des Großbetriebs. Aus vereinzeltten Ansätzen und angeregt durch die Er- folge Englands entsteht so während dieses zweiten Drittels des 19. Jahrhun- derts auch in Deutschland der fabrikmäßige Maschinen-, Dampfmaschinen- und Lokomotivbau.

Zu jenen älteren Ansätzen rechneten in Berlin die aus den 1820er Jahren stammenden Maschinenfabriken von Georg Christian Freund und F. A. Egells. Nun kamen in der Hauptstadt Preußens 1837 diejenige von August Borsig, 1842

die von Johann Wöhlert und 1844 die von Ernst K. Th. Hoppe hinzu. In Chemnitz eröffnete Richard Hartmann seine Maschinenfabrik im Jahre 1837, in Nürnberg errichtete Johann Friedrich Klett eine solche 1838, die nach seinem Tode 1847 auf seinen Schwiegersohn Cramer-Klett übergang und sich unter dessen Leitung zur Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg entwickelte.

In diese neue Bewegung fügt sich auch die Gründung der Maschinenfabrik von Georg Egestorff in Hannover im Jahre 1835, der Beginn des Dampfmaschinen- und Kesselbaus 1836 und die Aufnahme des Lokomotivbaus 1846 ein.

DIE INDUSTRIELLEN UNTERNEHMUNGEN VON JOHANN EGESTORFF

Eine Darstellung des Lebens und Wirkens von Georg Egestorff, wie sie im folgenden gegeben wird, wäre unvollständig, wenn sie nicht auch seines Vaters Johann Egestorff gedächte. Denn dieser ist es gewesen, der der Familie die entscheidende Wendung zu industrieller Betätigung gegeben und durch seine Erfolge überdies dem Sohn den wirtschaftlichen Anlauf weitgehend erleichtert hat.

Johann Egestorff war im Jahre 1772 in dem Dorf Lohnde an der Leine als Kind armer Fischersleute geboren. Er ist in dürftigen Verhältnissen, fast ohne jede Schulbildung aufgewachsen. In der benachbarten Stadt Hannover hatte er die Böttcherei erlernt, aber keine Meisterprüfung abgelegt, weshalb das Böttchereamt ihn nur als „Landmeister“, also mit geringeren Rechten wie die zünftigen Meister anerkannte. Neben rastlosem Fleiß besaß er indessen einen klaren praktischen Blick und einen ungewöhnlichen Geschäftssinn. Diese Eigenschaften führten ihn weiterhin über die engen Grenzen seines Handwerks hinaus zu unternehmender Betätigung.

So hatte er durch die Lieferung von Kalktonnen Einblick in die Kalkbrennerei erhalten, und als ein Kalkwerk am Lindener Berg nahe bei Hannover infolge schlechter Bewirtschaftung zum Erliegen kam, pachtete er es im Jahre 1802, um es erneut in Betrieb zu bringen. Sein Wagemut ward belohnt; bald darauf konnte er es käuflich erstehen. Zum Kalkbrennen brauchte er Kohlen. So nahm er die mißglückten Versuche seines Vorgängers auf und machte sich daran, Steinkohlenlager auf dem Deister zu erschließen. Der Deister ist eine 20 km südwestlich von Hannover gelegene walddreiche Bergkette; er birgt in seinem Innern begrenzte, aber wertvolle Kohlenvorkommen. Im Jahre 1807 erwarb Johann Egestorff vom Grafen Platen-Hallermund das Recht, einige dieser Kohlenfelder auszubeuten und legte zwei Gruben bei Wennigsen „auf dem Bröm“ und bei

Barsinghausen an. Nach kurzer Zeit konnte er durch eigene Förderung nicht nur den Kohlenbedarf seiner Kalkbrennerei decken, sondern darüber hinaus Kohlen zum Verkauf bringen. Ein weiterer Schritt war der Erwerb von Tonlagern im Leinetal und der Bau einer Ziegelei, für deren Erzeugnisse sich gleichfalls der Absatz bald einstellte. Die Führung all dieser Geschäfte ging indessen mit der Zeit über die Kraft Johann Egestorffs hinaus; darum nahm er 1819 seinen Sohn in die Firma auf.

Georg Gottlieb Heinrich Egestorff war am 3. Februar 1802 in Hannover geboren. Er besuchte daselbst die Schule, mußte sie aber wegen eines Augenleidens frühzeitig verlassen.

Darauf war er in der Nähe von Hildesheim als Böttcherlehrling tätig. Von hier rief ihn sein Vater zu sich. Bisher hatte dieser, da er kaum seinen eigenen Namen notdürftig schreiben konnte, alle seine Geschäfte lediglich auf Treu und Glauben abgeschlossen und im übrigen den ganzen weitverzweigten Betrieb im Kopfe behalten. Nun ward der siebzehnjährige Sohn sein Schreiber und Buchhalter und baute, ohne zunächst von diesen Dingen viel zu verstehen und darum genötigt, sich alle Kenntnisse erst selber mühevoll anzueignen, den kaufmännischen Teil des väterlichen Geschäfts mehr und mehr aus.

Weiterhin wuchs die Firma in einträchtiger Zusammenarbeit von Vater und Sohn zu einem immer vielgestaltigeren und umfangreicheren Unternehmen an. Die Kalkbrüche und Kalkbrennereien mit ihren Öfen, die Ziegeleien und die Kohlenzechen wurden erweitert und ihre Produktion nahm zu. Zu der Gewinnung von Bausteinen, Kalk und Ziegeln kam ein ansehnlicher Handel mit Bauholz und anderen Hölzern. Das Absatzgebiet dieser Baumaterialien ward



Nr. 1. Johann Egestorff

1772 bis 1834

ausgedehnt. So erfolgte der Versand von Kalk auf dem Wasserweg teilweise mit eigenen Fahrzeugen bis Bremen hin; dort bestand eine Niederlassung des Lindener Stammhauses, die ein Bruder des alten Johann Egestorff leitete. Eine Zuckersiederei wurde gegründet, die ebenfalls florierte. Dazu kam ein von Georg Egestorff noch zu Lebzeiten seines Vaters selbständig begonnenes Unternehmen, die Saline Egestorffhall in Badenstedt, die nach anfänglichen Schwierigkeiten einen großen Aufschwung nahm.

Im Jahre 1834 starb Johann Egestorff. Wegen seiner Biederkeit und Redlichkeit war er von allen geschätzt, die ihn kannten. Was er erreicht hatte, war ganz und gar seiner eigenen Tatkraft entsprungen. Als Maß des Erreichten kann dienen, daß zuletzt in allen seinen Betrieben etwa 500 Menschen Beschäftigung fanden.

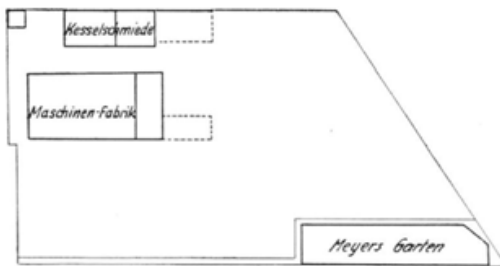
DIE GRÜNDUNG DER
„EISEN-GIESSEREY UND MASCHINEN-FABRIK
VON GEORG EGESTORFF ZU LINDEN VOR HANNOVER“
IM JAHRE 1835 UND IHRE ERSTE ENTWICKLUNG
BIS ZUM JAHRE 1845

Sämtliche Egestorffschen Betriebe wurden nach dem Tode des alten Johann in eine offene Handelsgesellschaft „Johann Egestorff Erben“ umgewandelt, und Georg Egestorff übernahm ihre Leitung. Damit gelangte dieser, im 32sten Jahre seines Lebens stehend, in den Besitz beträchtlicher finanzieller Mittel, die ihm die Verwirklichung von Plänen erlaubten, von denen anzunehmen ist, daß sie ihn schon seit längerer Zeit beschäftigt hatten.

Die „Mitteilungen“ des 1833 gegründeten Gewerbevereins für das Königreich Hannover, eine wichtige Quelle für unsere Kenntnis von den damaligen industriellen Zuständen des Landes, brachten in ihrer 6. Lieferung vom September 1835 folgende redaktionelle Notiz: „Herr Georg Egestorff, der in seinen bedeutenden Fabrikanlagen (Kalk-, Ziegelbrennerei, Zuckersiederei, Saline, Steinkohlenbau) schon eine sehr große Zahl von Menschen beschäftigt und unter den Gewerbetreibenden des Königreichs Hannover mit Ehren eine wohlverdiente Stelle einnimmt, hat soeben den Umkreis seines Geschäftsbetriebs durch ein neues, großartiges Unternehmen noch erweitert. In einem eigenen, nahe vor Hannover, bei dem Dorfe Linden erbauten Lokale hat nämlich Herr Egestorff eine Eisengießerei, verbunden mit einer Maschinenfabrik, errichtet. In erster Linie werden alle nur denkbaren Eisengußwaren auf Bestellung oder Vorrat erzeugt. Die Maschinenfabrik wird alle im Gewerbe- und Fabrikfach vorkommenden Maschinen, besonders Dampfmaschinen, hydraulische Pressen usw. liefern. Obwohl unser Land mehrere ausgezeichnete mechanische Werkstätten schon besitzt, so kann es doch nur erfreulich sein, diese neue großartig angelegte und mit der bekannten Tätigkeit des Gründers ins Leben gerufene Anstalt entstehen zu sehen.“

Da nähere Unterlagen fehlen, läßt sich nur vermuten, auf welche Weise Georg Egestorff zum Maschinenbau hingeführt wurde. Sicherlich war es bei ihm nicht so wie bei der Mehrzahl der erwähnten anderen Pioniere des technischen Fortschritts, bei Freund, Egells, Borsig, Wöhlert, Hoppe, Hartmann, die aus einer angeborenen technischen Begabung, aus Freude am Konstruieren und auf Grund einer Ausbildung als Schlosser, Schmied oder Mechaniker den Maschinenbau aufnahmen. Zwar hatte auch Georg Egestorff als Handwerker begonnen; seinem weiteren Werdegang und seiner derzeitigen Tätigkeit nach war er indessen als

Kaufmann zu bezeichnen. In seinen verschiedenen Betrieben hatte er bisher schon manches Stück Eisenguß oder Schmiedeeisen benötigt und von den erwähnten mechanischen Werkstätten bezogen, unter denen diejenige von C. A. Klindworth in Hannover Erwähnung verdient. Aus dieser letzteren war auch bereits im Jahre 1832 das erste, allerdings recht bescheidene Exemplar einer Dampfmaschine hervorgegangen; sie besaß eine einzige Pferdekraft, und Georg Egestorff hatte Gelegenheit gehabt, sie im Städtischen Krankenhaus zu Linden zu studieren, wo sie zum Wasserpumpen diente. Diese Tatsachen werden den Anstoß gegeben haben, und mit kaufmännischem Blick wird Georg Egestorff die wirtschaftlichen Möglichkeiten erkannt haben, die sich mit der allgemeiner werdenden Verwendung von Maschinen, insbesondere von Dampfmaschinen, demjenigen eröffneten, der diesen neuen Produktionszweig rechtzeitig aufnahm und ausbildete. Im übrigen waren kaufmännische und technische Betätigung damals natürlich noch nicht so sehr getrennt wie späterhin. Schon aus seiner bisherigen vielseitigen Tätigkeit hatte Georg Egestorff sich zweifellos ein großes Maß technischer Erfahrung und ein allgemeines Verständnis für technische Probleme angeeignet, und wie ihn eine Notiz im Hannoverschen Magazin von 1740 auf den Gedanken gebracht hatte, in der Nähe seines Wohnorts, bei Badenstedt, nach Salz zu schürfen, so hatte er sich weiterhin aus Zeitschriften und Zeitungen über die Technik des Maschinenbaus zu unterrichten gesucht — zahlreiche erhaltene Ausschnitte bezeugen dies.






Nr. 2. Ältester Lageplan vom Jahre 1835

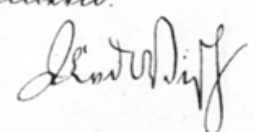
So legte Georg Egestorff zu Linden vor Hannover, wo sein Vater Johann Egestorff erstmals Fuß gefaßt hatte, im Jahre 1835 den Grundstein zu einer Maschinenfabrik. Sie wurde sein eigenes Lebenswerk, sie wurde ferner mit ihrem Wachsen und Gedeihen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung dieses Vorortes und selbst der Stadt Hannover bestimmend.

Das erforderliche Gelände ward am heutigen Deisterplatz an der Spitze zwischen der Hamelner und Göttinger Chaussee erworben. Hier entstanden auf einer Grundfläche von etwa drei hann. Morgen die ersten Fabrikbauten, deren Anordnung aus dem beistehenden ältesten Lageplan von 1835 ersichtlich ist. Das „Comptoir“ war eine Stube von 5,5 zu 5,5 m.

Als förmlicher Gründungstag der Firma hat der 6. Juni 1835 zu gelten. Unter diesem Datum erging die ministerielle Genehmigung zur Anlegung einer Metall-, Gußwaren- und Maschinen-Fabrik in Verbindung mit einer Eisenumschmelzung.

Bereits am 22. September 1835 erfolgten die ersten Lieferungen; sie bestanden in drei gußeisernen Ambossen von 54, 56 und 84 Pfd. an die Kupferschmiede

Auf die Vorstellungen des Fabrican,
 des Georg Eggestorf zu Linden vom 14. und
 23. April d. J. ertheilt die hiesige
 hiesige die Erlaubniß, ein Metall, Guß,
 Eisen und Maschinen, Fabric zu
 legen, und damit ein Versuchsmaß,
 zung zu verbinden.
 Dagegen können die hiesigen
 hiesigen Privilegien gegen die
 Anlage öffentlicher Fabriken im
 hiesigen Bezirk Hammer nach Lage des
 hiesigen nicht verstoßen werden.
 Hammer den 6. Juni 1835.
 Königlich Großbritannisch, hiesiges
 hiesiges Ministerium
 des Innern.


Nr. 3. Genehmigungsurkunde vom 6. Juni 1835

Peters und Paulmann in Linden und in zwei Mühlenzapfen von zusammen 51 Pfd. an den Müller Bendicks ebenda. Andere Aufträge schlossen sich bald an. Die Kundenzahl wuchs in den folgenden Jahren auf mehr als 300, die Umsätze stiegen auf 20 000 Tlr. Die Abnehmer gehörten zunächst im wesentlichen der Stadt Hannover und ihrer Umgebung an, und unter ihnen finden sich manche auch heute noch wohlbekannte hannoversche Namen. Einige seien im folgenden aus den Geschäftsbüchern angeführt.

Datum	Kunde und Auftrag	Preis		
		Rtlr.	Mgr.	Pf.
23. September 1835 . .	Rühmkorff, Kupferschmied 2 Ambösse, 171 Pfd. zu 4 Tlr. . .	6	30	21
26. Oktober 1835 . . .	Stephanus in Linden 1 Rad zu einer Mühle.	—	12	—
4. November 1835 . .	Klindworth, Mechanikus, Hannover 7 Räder, 43 Pfd. zu 3 Mgr.	3	21	—
28. November 1835 . .	Tidow, Mechanikus, Hannover Diverse Maschinenteile	7	23	4
1. Februar 1836	Buchdr. Gebr. Jänecke, Hannover 1 eis. Kasten mit 2 Deckeln, 19 Pfd. zu 3 Mgr.	1	21	—
30. März 1836	Söhlmann & Becker, Linden 1 Pumpenbalancier, 44 Pfd. zu 3 Mgr.	3	24	—
9. April 1836	Baron von Knigge, Leveste 2 Wagenbüchsen 58 Pfd. zu 2 Mgr.	3	20	—
27. Mai 1836	Minister von Reden, Hannover 1 Grabkreuz 156 Buchstaben zu 1 Mgr. Modellkosten für 1 Schmetterling und 1 Auge Gottes	9 4 —	18 12 18	— — —
21. Juni 1836	Sorst, Schlosser, Hannover Abdrehkasten für 2 Wellen	2	24	—
13. Juli 1836	Graf von Merveldt, Escherde 19 Treibstöcke abzudrehen zu 33 Mgr. und Schraubengewinde anschneiden zu 4 Mgr.	17 2	15 4	— —

Datum	Kunde und Auftrag	Preis		
		Rtlr.	Mgr.	Pf.
19. August 1836	König & Ebhard, Hannover 6 Ölstampfenbüchsen 108 Pfd. zu 2 ¹ / ₄ Mgr.	6	27	—
10. September 1836	Rademacher Jacobi, Linden 4 Wagenbüchsen 19 ¹ / ₂ Pfd. zu 2 ¹ / ₂ Mgr.	1	12	6
23. Mai 1837	Weinhändler Ahles, Hannover 1 Grabkreuz	9	18	—
30. Juni 1837	Landrat von Hodenberg, Lilienthal 1 Kartoffelmühle mit 2 Steinwalzen	96	—	—
10. Mai 1839	Niemeier, Linden 1 Kessel, 4' Diam: 12' lang, ³ / ₈ " u. ⁵ / ₁₆ " Platten inkl. Deckel, Bügel u. Schrauben 1725 Pfd. zu 16 Mgr.	276	—	—

Anmerkung: Der Reichstaler wurde in 36 Mariengroschen (Mgr.) zu 8 Pf. eingeteilt. Dagegen zählten die Gutengroschen (Ggr.) 12 Pf. Die erwähnten Gewichte sind Hannoversche Pfunde, die gleich dem Preussischen, Braunschweigischen, Kölnischen Pfund 467,7 g wogen.

Diese Liste gibt indessen nur einen Ausschnitt aus dem Arbeitsprogramm der ersten Jahre. Der Kleineisenguß bildete neben allerlei Schmiedewaren den Hauptzweig des Unternehmens. Zu den Erzeugnissen gehörten u. a. Kochtöpfe, Mörser, Herde, Ofentüren, geeichte Gewichte und Uhrgewichte, Gartengitter, Grabkreuze, Zahnräder, sogar Kegelhäder mit hölzernen Zähnen, Spurlager für Mühlen, Wagenbüchsen, Pressen und Walzen. Oft handelte es sich um recht bescheidene Aufträge, was auch der nachstehende Auszug aus den Hauptbüchern erkennen läßt.

Georg Egestorffs Umsätze laut Hauptbuch

Jahr	Kontenzahl	Gesamtumsatz			Umsatz je Konto		
		Tlr.	Mgr.	Pf.	Tlr.	Mgr.	Pf.
1835	65	616	24	27	9	16	—
1836	218	15 832	32	0	72	22	5
1837	219	20 122	25	1	91	31	7
1838	231	8 297	24	3	35	33	1
1839	343	21 845	10	—	63	21	5
1840	218	27 010	8	3	123	31	1
1841	165	17 239	8	3	104	16	2

Der Bau von Dampfmaschinen

Weiterhin erhielt die Produktion eine neue Richtung durch die Aufnahme des Baus von Dampfmaschinen. Die ersten beiden Stücke waren 6 PS-Maschinen, die im April und Mai 1836 fertiggestellt wurden und als eine Art Probe gelten konnten; die eine war für den eigenen Betrieb, die andere für Joh. Egestorffs Erben bestimmt. Zweifellos handelte es sich bei beiden um Balanciermaschinen der gleichen Art, wie sie in dem ältesten Werbeblatt der Firma vom September 1835 (Abbildung 5) dargestellt ist. Seit der zweiten Hälfte dieses Jahres begannen die ersten Lieferungen für fremde Abnehmer. Es bezogen:

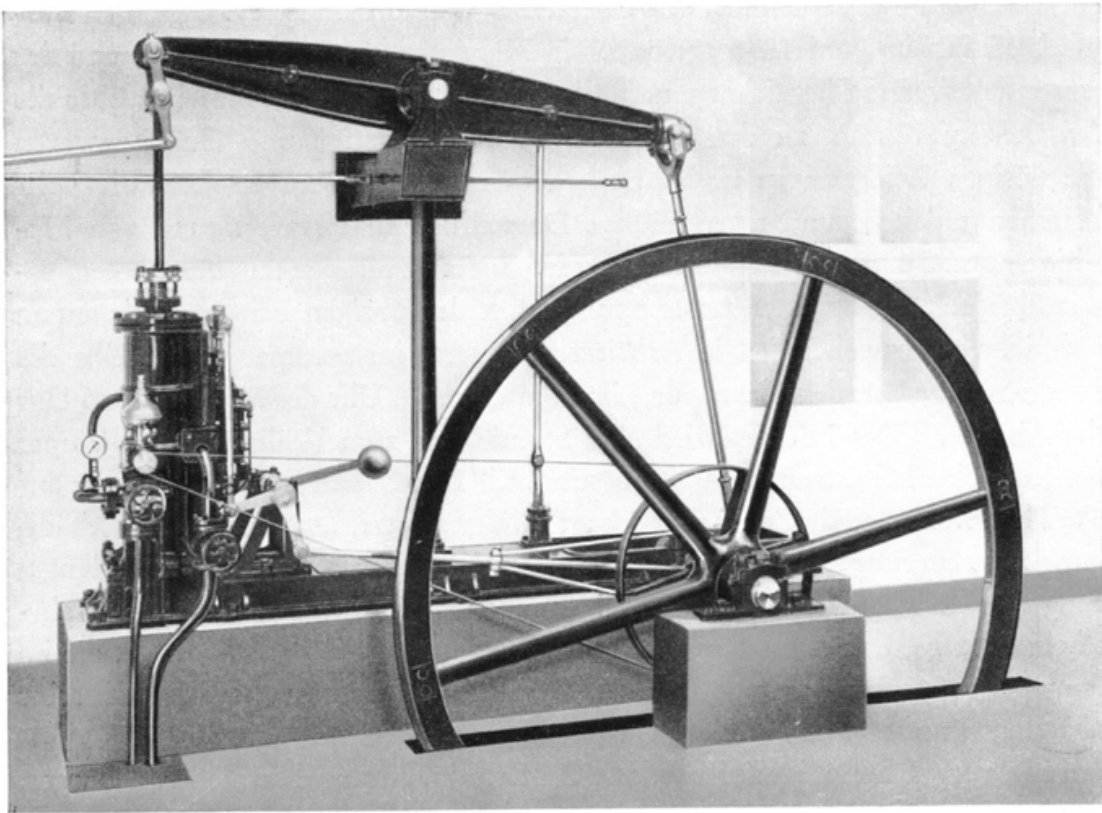
Zeitpunkt	Käufer	Maschinenkraft	Preis
20. Juli 1836	Graf von Merveldt in Escherde .	5 PS	1 250 Tlr. *)
28. September 1836 .	Theodor Gennerich in Buxtehude	8 PS	1 700 Tlr. *)
26. November 1836 .	Brunckhorst & Westphalen	12 PS	2 300 Tlr. *)
20. November 1836 .	Magistrat Münden	4 PS	1 400 Tlr.

*) In Louisdor-Rechnung. Als Louisdor oder Pistolen bezeichnete man die verschiedenen deutschen in Gold geprägten Fünftalerstücke, die $5\frac{2}{3}$ Reichstalern (Silbertalern, Taler Courant) entsprechen.

Während Georg Egestorff 1835 die Kessel zu seinen ersten beiden Dampfmaschinen vermutlich noch von auswärts bezogen hatte, kam im folgenden Jahr auch der eigene Dampfesselbau in Gang. Die ersten drei Lieferungen erfolgten mit zwei Stück am 17. April 1836 an Joh. Egestorffs Erben in Linden für 464 Tlr. und mit einem Stück am 27. April 1836 an Oberhauptmann von Lenthe in Eggensen für 226 Tlr.

Außer Dampfesseln wurden auch andere Kessel für gewerbliche Zwecke, z. B. zum Leimkochen, zur Seifengewinnung und für Brennereien hergestellt. Dazu trat die Anfertigung von Werkzeugmaschinen verschiedenster Art, so von Drehbänken, Treibapparaten, Bohrmaschinen. Im ganzen hatte das Produktionsprogramm damit eine erhebliche Ausdehnung erfahren. Auf die Dampfmaschinen entfielen zunächst ein Drittel bis zwei Fünftel des wertmäßigen Umsatzes.

Um das neue Unternehmen in Gang zu bringen und weiterhin in Gang zu halten, waren freilich zahllose Schwierigkeiten zu überwinden, und es bedurfte der ganzen Zähigkeit von Georg Egestorff, um nicht den Mut zu verlieren. Die Gebäulichkeiten waren zu erweitern. Die erforderlichen Werkzeugmaschinen mußten zumeist aus England beschafft werden. Zu ihnen gehörten in der ersten Zeit eine große Hobelmaschine, eine Vertikalbohrmaschine, eine selbsttätige Drehbank, einige Schraubenmutter- und Bolzenschneidmaschinen. Bald waren Ergänzungen notwendig, und stets wurden die besten Maschinenbauanstalten



Nr. 4. 6 PS-Dampfmaschine

1841 gebaut für die Brennerei Homann in Ronnenberg bei Hannover. Zylinder 230 mm Durchmesser, 770 mm Hub. Diese Maschine hat bis 1917 gearbeitet, ist dann von der Hanomag zurückgekauft und im Kraftwerk aufgestellt worden.

Englands, wie Thomas & F. Greenwood, Leeds, oder Jos. & James Fox, Derby, herangezogen. 1843 ward eine zweite Dampfmaschine mit 10 PS aufgestellt.

Sodann mußten geeignete Arbeitskräfte gewonnen werden. Bei Gründung der Maschinenfabrik betrug die Zahl der Arbeiter 20. Im Jahre 1836, mit Aufnahme des Dampfmaschinenbaus, stieg sie auf 54. Bis 1844 wuchs sie auf 114 an. Vor allem waren für den Maschinenbau in weit höherem Maße als für den Kleiseisenguß Facharbeiter notwendig, die Georg Egestorff in Hannover nicht vorfand und aus anderen Gegenden Deutschlands sowie vom Ausland, aus Belgien, Frankreich und insbesondere aus England heranziehen mußte. So beauftragte er 1838 seinen Neffen Bang, in Rheinland-Westfalen und in Holland Facharbeiter anzuwerben; 1844 bemühte er sich in Mülhausen i. E. um einen Kesselschmied; 1845 suchte er durch einen Freund in Berlin gute Schmiede und Schlosser. Dies sind nur einige Beispiele. Noch schwieriger war die Gewinnung der Werkmeister, Konstrukteure und Ingenieure. Hier vor allem mußte Georg Egestorff auf das Ausland zurückgreifen. Der Konstrukteur seiner ersten Dampf-

maschine war wahrscheinlich der Engländer William Blankley. Egestorff verpflichtete ihn im Juni 1835 persönlich in Hamburg als „Werkführer“, und der Anstellungsvertrag bezeichnete u. a. als seine Aufgaben, „die Aufsicht über die Arbeiter zu führen, zu den anzufertigenden Maschinen und Gußeisenwaren die nötigen Zeichnungen und Angaben den Arbeitern zu erteilen, die vollkommen tadellose und zweckmäßige Darstellung und Anfertigung von Maschinen und Gußeisenwarenlieferungen in ganzem Umfange zu übernehmen, sowie übrigens mit fleißiger Anstrengung selbst den übrigen Personen mit gutem Beispiel voranzugehen.“ Die Arbeitszeit dauerte im Sommer von 5 Uhr des Morgens bis 7 Uhr des Abends und im Winter von 6 Uhr des Morgens bis 6 Uhr des Abends. „Des Mittags wird eine Stunde und zum Frühstück und Vesper für jedes eine halbe Stunde täglich bestimmt.“ Das Gehalt Blankleys wurde auf $6\frac{2}{3}$ Tlr. Hannoversch Courant wöchentlich festgesetzt, „worin jede Entschädigung für Feuerung, Wohnung usw. enthalten ist“, und 1836 bei einer Verlängerung des Vertrags auf 9 Tlr. erhöht. Blankley war, dem erhaltenen Postfahrchein zufolge, Egestorffs Begleiter auf einer Studienreise nach England, die im Sommer 1836 unternommen wurde. Weiterhin ist er ausgeschieden, weil seine Leistungen nicht mehr befriedigten.

1835 verpflichtete Egestorff sodann C. H. Schlu, einen gebürtigen Lüneburger, der bereits in amerikanischen Fabriken gearbeitet hatte, als „Commis“ für die Eisengießereigeschäfte. 1836 überwachte Schlu die Aufstellung des von Egestorff an Oberhauptmann von Lenthe gelieferten Dampfkessels. 1841 stand er indes nicht mehr in Egestorffs Diensten, sondern war zu der Firma Jacobi, Haniel & Huysen in Sterkrade, der späteren Gutehoffnungshütte, übergetreten und in deren Lokomotivbauabteilung tätig.

1838 stellte Egestorff den Ingenieur Heidel als Werkführer gegen 900 Tlr. Jahresgehalt und freie Wohnung ein. Heidel war zuvor „Zweiter Direktor“ der Maschinenfabrik von Röntgen in Feijenord bei Rotterdam gewesen und blieb bis 1842 in Hannover, um alsdann die Leitung der Werft von Cockerill in Antwerpen zu übernehmen. Er war ein tüchtiger Ingenieur und überdies ein feingebildeter, kunstsinniger Mensch, mit dem Egestorff noch weiterhin freundschaftliche Beziehungen unterhielt, wie eine Einladung an Egestorff und seine Familie bezeugt, ihn auf der Reise zur Pariser Weltausstellung von 1855 in Antwerpen zu besuchen.

In der Beschaffung der Betriebsmaterialien war Egestorff insofern günstig gestellt, als er über eigene Kohlengruben verfügte. Allerdings mußten die Kohlen auf recht mangelhaften Wegen zur Fabrik angefahren werden, ein Dienst, den die anliegenden Bauern übernahmen. Der größte Teil des nötigen Roheisens

wurde aus England, einiges auch aus den Eisenhütten des Harz bezogen. Für manche Werkzeugteile kam England ebenfalls noch lange Zeit als Lieferant in Betracht.

Einkauf an der richtigen Stelle sowie zutreffende Kalkulation und Preisstellung waren neben guter, tadelloser Arbeit entscheidende Voraussetzungen für ein erfolgreiches Schaffen. Auch hier fehlten Georg Egestorff zunächst alle Erfahrungen. Darum besorgte er sich z. B. Preislisten anderer Firmen des In- und Auslands, und zahlreiche von ihm gemachte Auszüge zeugen von seinem Bemühen, hiernach die Kosten seiner eigenen Erzeugnisse festzulegen. Bald mußte er aber auch erleben, welches Risiko mit dem Maschinengeschäft verbunden war. 1837 blieb er wegen Zahlungsunfähigkeit der Abnehmer auf drei Dampfmaschinen im Wert von 5000 Tlr. sitzen. Mit einem Auftrag der Harburger Schiffergilde, der im übrigen ein Beweis für seine rasch steigende Leistungsfähigkeit war, mußte er 1838 andere unerfreuliche Erfahrungen machen. Im April des genannten Jahres übernahm er für einen Fährdampfer „Kronprinz von Hannover“, der zwischen Harburg und Hamburg verkehren sollte, den Bau einer 50pferdigen Dampfmaschine nebst Kessel zum Preis von 11 950 Tlr. Als Vorbild diente eine Konstruktion von Gerhard Moritz Röntgen, Direktor der Schiffswerft Feijenord bei Rotterdam, die in der Schifffahrt bereits mehrfach Eingang gefunden hatte. Es war eine Zweizylinderverbundbauart mit Kondensation — die erste ihrer Art in Hannover. Die Zylinder besaßen 381/838 mm Durchmesser und 914 mm Hub, und bei ihrem Entwurf war G. M. Röntgen mit seinen Leuten Georg Egestorff behilflich gewesen, wie hiermit wohl auch die erwähnte Anstellung des Ingenieurs Heidel in Verbindung stand. Das Schiff kam planmäßig am 1. Mai 1839 in Betrieb und leistete drei Jahre lang seinen Dienst. Dennoch weigerte sich die Schiffergilde, die Restzahlung von 3950 Tlr. zu leisten, weil die Maschine nicht den mündlich gegebenen Zusagen entsprechend arbeite und sich auch anderweite Mängel herausgestellt hätten; schließlich endete der Prozeß mit einem Vergleich.

Trotz steigender Produktionsleistungen, trotz wachsender Arbeiterzahl und zunehmenden Umfangs der Werksanlagen waren die materiellen Erfolge von Georg Egestorffs Maschinenfabrik wechselvoll. Ein Bericht in den „Mitteilungen des Gewerbevereins für das Königreich Hannover“, Lieferung 44 vom Jahre 1847, auf den noch zurückzukommen ist, bemerkte rückblickend: „Es ist erklärlich, daß diese Fabrik wie alle völlig neuen Unternehmungen mit unsäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und zu verwundern ist es hiernach weniger, daß die Anlage den gehegten Erwartungen nicht entsprach, als daß der Unternehmer Beharrlichkeit genug besaß, den Betrieb zu unterhalten.“ Für die ersten

alles Größere zu den feinsten Preisen ausgeführt sind in Vorrath
ausgeworfen

B. Maschinen - Fabrik.

In den folgenden werden alle im Gewerbe einer Fabrik zur
manchen Maschinen besondert Dampf Maschinen: feinsten
Preisen ist es in allen Arten einer Größe unter
Lohnung der Maschinen. Eine große Anzahl
von Maschinen in feinsten Vollkommenheit sind zu
den billigsten Preisen ausgeführt. Die folgenden sind
ausgewählte Darstellungen von Maschinen, welche
gewöhnlich in Maschinenfabriken in allen
verfügbaren Größen vorrathig gehalten werden.

Das eine dieser Maschinen zu kaufen
sind sehr selten. Die Maschinen sind
ausgewählte Darstellungen von Maschinen, welche
gewöhnlich in Maschinenfabriken in allen
verfügbaren Größen vorrathig gehalten werden.

Die Maschinen sind in allen Größen
ausgewählte Darstellungen von Maschinen, welche
gewöhnlich in Maschinenfabriken in allen
verfügbaren Größen vorrathig gehalten werden.

Finden vor Hannover im September 1855.

Rückseite des Werbeblattes

sechs Jahre sind die Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen bekannt. Sie lauteten wie folgt:

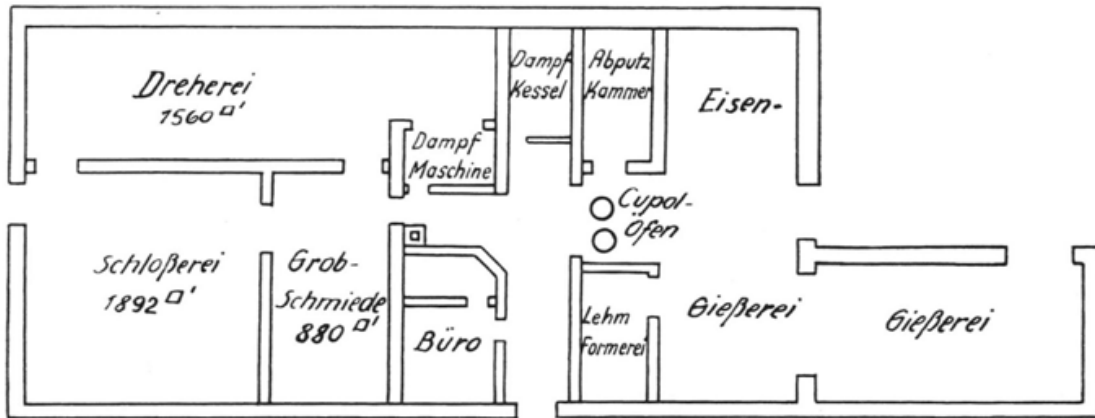
	Gewinn	Verlust
1836	6964 Tlr.	
1837	3389 Tlr.	
1838	297 Tlr.	
1839	1291 Tlr.	
1840		2375 Tlr.
1841		1136 Tlr.

Im Jahre 1842 ergab sich ein weiterer Rückgang. Um diese Zeit fühlte sich der damals 40jährige Georg Egestorff leidend; er trug sich daher mit dem Gedanken, sich zu entlasten und Teile seiner Werke abzustoßen. Der Schriftwechsel, den er in Verbindung hiermit führte, ist aus einem doppelten Grund wichtig. Einerseits enthält er Angaben über die neuen Pläne, die ihn damals erfüllten und die der Aufnahme des Lokomotivbaus galten, ferner bringt er eingehende Nachweisungen über den Wert, den seine Eisengießerei und Maschinenfabrik inzwischen erlangt hatte. Egestorff forderte hierbei für die vorhandenen Fabrikanlagen auf Grund sehr sorgfältig geführter Buchungen . . . 41 373 Tlr. für die Geräte zur geplanten Einrichtung des Lokomotivbaus 1 500 Tlr. als Entschädigung für den Geschäftswert (Erfahrungen, angelehrte Belegschaft, Kundschaft) 7 127 Tlr.
zusammen 50 000 Tlr.
 ferner als Wert der Geräte und Modelle 7 230 Tlr.
 für Vorräte der Maschinenfabrik 7 590 Tlr.
 für Vorräte der Eisengießerei 7 209 Tlr.
 insgesamt rd. 72 000 Tlr.

Diese Wertsteigerung binnen sieben Jahren ist um so eindrucksvoller, als Egestorff den Bau seiner Fabrik fast ausschließlich aus eigenen Mitteln finanziert hatte. Grund und Boden waren zur gleichen Zeit völlig schulden- und zehntenfrei, und fremdes Geld arbeitete, wie er selbst schrieb, nur in Höhe von einigen tausend Talern im Betrieb.

Die Fabrik umfaßte nach damaliger Beschreibung ein Hauptgebäude, größtenteils bereits zweistöckig und in einer Ausdehnung von 45 zu 23 m, sodann die Kesselschmiede in einer Größe von 30 zu 13,5 m. Gegenüber 1835 war mithin eine wesentliche Vergrößerung erfolgt. Dazu kamen einige Nebengebäude. Die Ausrüstung bestand aus zwölf englischen Werkzeugmaschinen, die 11 964 Tlr. gekostet hatten, andernteils aus neun von Egestorff meist selbst erbauten. Die

Eisengießerei enthielt zwei Kupolöfen mit Gebläse, die Tischlerei sieben Hobelbänke, die Grobschmiede drei Essen.



Nr. 6. Eisengießerei, Schlosserei und Dreherei um 1840

DIE AUFNAHME DES LOKOMOTIVBAUS IM JAHRE 1846

Der Schritt von der stehenden Dampfmaschine und dem Dampfkessel zur Lokomotive mag uns heute naheliegend erscheinen. In Wirklichkeit war er dies keineswegs. Technisch waren eine Reihe neuer Probleme zu lösen, deren wichtigsten die Herstellung der Feuerbüchse, des Rahmens und der Räder waren. Wirtschaftlich schien zwar der Eisenbahnbau, seit er auch in Deutschland aufgenommen worden war, einen guten Absatz zu verbürgen. Aber es ging hier wie zuvor in den Anfängen der Dampfmaschine: England, zugleich das Mutterland der Lokomotive, war früher auf dem Plan, und das erste große Geschäft fiel ihm zu. Der „Adler“, der auf der ersten deutschen Strecke Nürnberg-Fürth verkehrende Dampfwagen, war von Stephenson geliefert, und die englische Vorherrschaft hielt noch lange Zeit an.

Zu denjenigen deutschen Firmen, die den Lokomotivbau gegen Ende der 1830er Jahre aufnahmen, gehörten Jacobi, Haniel & Huyssen zu Sterkrade, ferner Dobbs & Poensgen in Aachen, die Maschinenbau-Anstalt zu Buckau bei Magdeburg, vor allem aber August Borsig in Berlin und Joseph A. Maffei in München. Jacobi, Haniel & Huyssen bauten 1839/40 nach englischem Muster den ersten Dampfwagen mit Tender. 1841 ward die erste Borsigsche Lokomotive für die Anhaltische Bahn abgeliefert. Im gleichen Jahr 1841 verließ Maffeis

Lokomotive „Der Münchner“ die Werkstatt. 1842 kam die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe hinzu. Ihnen reihte sich im Jahre 1846 auch Georg Egestorff an. In den nächsten Jahren folgten Hartmann-Chemnitz, die Maschinenfabrik Eßlingen, Henschel-Kassel und F. Wöhlert-Berlin mit ihren Lokomotivbauten.

Die Anfänge der Hannoverschen Staatsbahn

Wie bereits bemerkt, hatten in Hannover die Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen im Jahre 1834 eingesetzt. Die ersten Pläne galten einer Verbindung nach Hamburg hin. Während aber inzwischen in Bayern, Sachsen, Preußen, Braunschweig, Anhalt, Baden eine Anzahl Eisenbahnlinien entstanden, verzögerte der Widerstreit der Interessenten in Hannover die Entscheidung über die zu wählende Linie. Dazu kam hier wie anderwärts der Meinungsstreit: Privatbahn oder Staatsbahn? Im Gegensatz zu Preußen entschloß sich Hannover für das Staatsbahnprinzip.

Endlich, im Jahre 1842, als Deutschland schon mehr als 800 km Eisenbahnen besaß, wurde der Bau der ersten Strecke Hannover—Peine in Angriff genommen, und 1844 konnte die ganze Linie Hannover—Braunschweig eröffnet werden. Damit war zugleich die wichtige Verbindung nach Berlin hergestellt. Sodann wurden 1845/47 die Strecken Lehrte—Celle, Lehrte—Hildesheim, Celle—Harburg, Hannover—Minden und Wunstorf—Bremen vollendet. Damit war eine durchgehende Verbindung nach Köln geschaffen. Die Knotenpunkte nach Hamburg und Bremen waren allerdings, weil die Regierung sich von diesen Schienenwegen für die Residenzstadt wenig Annehmlichkeiten versprach, 20 km östlich und westlich nach Lehrte bzw. Wunstorf verlegt worden, wodurch der Verkehr nordwärts Hannover bis heutigen Tages beeinträchtigt worden ist.

Dies war die Sachlage im Königreich Hannover, als Georg Egestorff den Lokomotivbau aufnahm.

Egestorffs erste Lokomotive „Ernst August“

Es wäre begreiflicherweise erwünscht, auch hier die Überlegungen zu kennen, von denen Egestorff sich bei diesem Entschluß hat leiten lassen.

In den obenerwähnten Verkaufsverhandlungen aus dem Jahre 1842 äußerte er sich wie folgt: „Ich erkannte sehr wohl, daß bei dem beginnenden Bau mehrerer Eisenbahnen in unseren Landen für dieses Geschäft eine günstige Zeitperiode sich eröffne, weshalb ich beschloß, meine Fabrik bedeutend zu vergrößern, wozu

die komplett ausgearbeiteten Pläne bereitliegen.“ So war auch in der oben angegebenen Bewertung ein Posten „für die Einrichtung des Lokomotivbaus“ enthalten.

Neben solchen internen Erwägungen deutet der schon genannte Aufsatz in den „Mitteilungen des Gewerbevereins“ vom Jahre 1847, von dem angenommen werden muß, daß er von Georg Egestorff selbst stammt oder doch seine Billigung gefunden hat, auf einen von außen kommenden Anstoß. Dort ist nach Schilderung der Schwierigkeiten, die Egestorffs Maschinenfabrik im vorausgegangenen Jahrzehnt durchgemacht hatte, folgendes zu lesen: „Ungeachtet dieser bitteren Erfahrungen war der Unternehmer bei Anlage der Eisenbahn in unserem Lande entschlossen, mit Benutzung der praktisch erweiterten Kenntnisse ein neues Etablissement zum Maschinenbau, insbesondere für Lokomotiven zu gründen, und brachte der von Seiner Majestät dem Könige geäußerte Wunsch, daß die auf den Eisenbahn-Betrieb zu verwendenden bedeutenden Summen dem Lande tunlichst erhalten werden möchten, den Entschluß zur Ausführung.“

Der genannte Bericht fährt sodann fort: „Der am 15. Januar 1846 unternommene Bau ist so rasch vollendet, daß bereits im letzten Vierteljahr die Betriebs-Dampfmaschine von 20 bis 24 Pferdekraften arbeiten konnte. Die Werk- und Hilfsmaschinen sind zum Teil selbst angefertigt, zum Teil vom Ausland bezogen. Die Zahl der Arbeiter, teils Ausländer, teils im Ausland gebildete Inländer, ist auf 200 vermehrt. Der Verdienst beläuft sich für jeden auf täglich mindestens 12 Groschen bis 1½ Reichstaler.“

Kleinere Arbeiten behufs der Eisenbahn-Zwecke als Arbeitswagen usw. sind bereits geliefert, eine Lokomotive und drei Tender sind größtenteils vollendet, zwei andere Lokomotiven befinden sich in Arbeit. Des Königs Majestät haben zu genehmigen geruht, daß der ersten Lokomotive der Name „Ernst August“ beigelegt werde.

Zwei Hakennagelpressen liefern die zur Befestigung der Schienenstücke auf den Schwellen erforderlichen Nägel, welche bisher aus England bezogen wurden. Es ist zu erwarten, daß die Räder zu den Personen-Transportwagen nicht mehr aus England, sondern in Zukunft aus der Egestorffschen Fabrik werden geliefert werden“.

Da eine Anfertigung auf Vorrat ein erhebliches Wagnis in sich barg, mußte sich Georg Egestorff, nachdem er sich zum Lokomotivbau entschlossen hatte, um Aufträge bemühen. Und weil dieser Entschluß in eine Zeit fiel, in der in Hannover der Bahnbau noch nicht aufgenommen war, hatte er seinen Blick zunächst dem „Ausland“ zugewandt. So hatte er sich bereits Ende 1841 um Mitbeteiligung an einer Lieferung von acht Lokomotiven, die die Großherzoglich Badische Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus ausgeschrieben hatte, beworben — allerdings ohne Erfolg. Des weiteren richtete er seit 1842 eine Reihe von Ge-

suchen an das Eisenbahn-Committee und die Eisenbahn-Direktion in Hannover, seine Firma zu allen einschlägigen Lieferungen, besonders von Lokomotiven, hinzuzuziehen. Vorerst kam es jedoch nur zu Bestellungen kleineren Umfangs, so von Naben, Achsen, gußeisernen Lagern u. ä., und als die Staatsbahnverwaltung 1843/44 die ersten Lokomotiven bestellte, erlebte Egestorff trotz jenes königlichen Wunsches die Enttäuschung, daß sämtliche Lieferungen in das „Ausland“ gegeben wurden: acht nach England, drei an die Staatliche Braunschweigische Maschinenfabrik in Zorge und zwei an Borsig-Berlin. Dies veranlaßte ihn im Oktober/November 1844 zu erneuten Eingaben an die Eisenbahn-Direktion und das Innenministerium. In ihnen verpflichtete er sich, Lokomotiven zu gleichen Preisen und in gleicher Güte wie das Ausland zu liefern. Er widersprach der Ansicht der Regierung, daß die Lokomotivbestellung im Ausland deshalb keinen Nachteil für das Vaterland mit sich bringe, „weil für die dem Ausland zu zahlenden Summen Sachen an die Stelle kommen“, und er wies darauf hin, daß bei inländischer Anfertigung die gesamten Löhne im Lande blieben, die Arbeiter Verdienst erhielten und damit die Wohlfahrt des Landes gefördert und die Steuerkraft der Einwohner gehoben werde. „Schon lange genug hat die im Lande verbreitete Anglomanie die inländische Maschinenfabrikation niedergedrückt.“ Er sprach schließlich den Wunsch aus, daß man ihm wohlwollend bei seinen Leistungen entgegenkomme, nicht aber seine Fabrik als einen lästigen Feind ansehe, dem man nur ungern etwas zuwende und mit dem man baldmöglichst wieder außer Verbindung zu kommen suche. Die Eingabe schloß mit den Worten: „Sollte meiner Bitte nicht deferiert werden, so habe ich wenigstens das Meinige getan, um eine Million und darüber der arbeitenden Klasse des Vaterlandes zu erhalten, und kann es aktenmäßig dartun, daß es den Industriellen des Landes an Unternehmungsgest und Mut, die Fesseln der ausländischen Fabriken zu brechen, nicht gefehlt hat, daß aber ihre redlichen und mutigen Bestrebungen an unüberwindlichen Hindernissen gescheitert sind.“

Dieser Einspruch brachte die entscheidende Wendung. Am 28. Dezember 1844 antwortete die Eisenbahn-Direktion dahin, daß sie es zwar ablehnen müsse, wegen der Erbauung und Lieferung von Lokomotiven mit der Firma Georg Egestorff in ein vertragliches Verhältnis zu treten. Aber sie fügte hinzu: „Dagegen wird es Ihnen 1) unbenommen bleiben, eine oder einige, in Ihrer Fabrik und auf eigene Gefahr etwa zu erbauende Lokomotiven uns zum Ankauf anzubieten; 2) werden wir von einem solchen Anerbieten Gebrauch zu machen keinen Anstand nehmen, falls die angebotenen Lokomotiven in ihrer Güte und Brauchbarkeit, nach darüber anzustellender Prüfung und zu sammelnder reicher Erfahrung, den Lokomotiven der besten Fabriken des Auslandes nicht nachstehen und mindestens zu gleichen Preisen wie diese zu kaufen seien; 3) erklären wir uns gern geneigt, demnächst, wenn die von Ihnen etwa an uns gelieferten Loko-

motiven in jeder Hinsicht zu unserer Zufriedenheit gereicht haben würden, bei ferneren Bestellungen von Lokomotiven Ihre Fabrik vorzugsweise zu berücksichtigen, soweit dienstliche Verhältnisse dies gestatten.“

Auf Grund dieser Zusage ging Georg Egestorff alsbald an die Ausarbeitung der Pläne „einer verbesserten Lokomotive für beschleunigten Personenverkehr“ heran. Ein Muster stand ihm hierbei nicht zur Verfügung; denn eben war man in Hannover im Begriff, an der bisherigen Bauart der Maschine eine Reihe wesentlicher Änderungen vorzunehmen, so z. B. den Kessel zu verlängern, die Laufachse vor statt hinter der Feuerbüchse anzubringen, den Innenzylinder durch einen Außenzylinder zu ersetzen u. a. m. In dieser schwierigen Sachlage fand Georg Egestorff wertvolle Unterstützung bei dem Maschinenfachmann der Hannoverschen Staatsbahn Heinrich Kirschweiger, der 1843 in deren Dienst getreten war, nachdem er zuvor bei Henschel-Kassel gearbeitet und sodann den technischen Betrieb der Leipzig-Dresdener Eisenbahn geleitet hatte. Er war ein hervorragender Konstrukteur, auf den eine Anzahl wichtiger Verbesserungen im Maschinen- und Lokomotivbau zurückgehen, und der überdies als der Schöpfer eines geordneten Werkstättenwesens und eines einheitlichen Führerfahrdienstes in Deutschland anzusehen ist. Georg Egestorff war ihm späterhin in persönlicher Freundschaft nah verbunden.

Die Werkstoffe wurden vorschriftsgemäß zum größten Teil aus dem Ausland bezogen. So stammten Kesselbleche, Stabeisen, Rahmenbleche, Achsen, Speichen, Radreifen von den Bowling Iron Works, Bradford, die Kupferbleche für die Feuerbüchse und die Messingröhren von William Foster u. Co., London. Sie kamen zu Schiff über Hamburg und von da auf dem Landweg bis Hannover. Trotz hoher Preise waren die Lieferungen keineswegs immer einwandfrei. Die alten Akten enthalten Klagen über zu dicke Stücke, über unganze Stellen, Brüchigkeit des Eisens usw. Federstahl war mit Schweißisen verschweißt, kupferne Feuerbuchsplatten rissen auf, noch bevor die Kumpelung halb fertig war. Eine schmiedeeiserne Rahmenplatte brach durch, als sie in Harburg aus dem Kran fiel, und der Sachverständige des Spediteurs meinte, sie sei wohl aus Gußeisen gefertigt. Zwar lieferten die englischen Firmen bereitwillig Ersatz, in dessen waren damit monatelange Verzögerungen verbunden.

Zufolge dem noch vorhandenen Transportbuch des Geschirrführers wurde diese erste Lokomotive am 14. Juni 1846 morgens 3 Uhr auf dem Bahnhof angeliefert und am 15. Juni der Eisenbahnverwaltung übergeben. Gemäß Kabinettserlaß vom 3. Januar 1846 erhielt sie, wie schon oben erwähnt, den Namen „Ernst August“, was jene Annahme von einer Initiative des Königs zu bestätigen scheint.

Diese erste Lokomotive war in jeder Hinsicht ein voller Erfolg der Egestorffschen Fabrik. Kleine auftretende Mängel am Fußblech, Spritzblech und Gelän-

der waren bald beseitigt. Zugleich mit ihr lieferte Egestorff einen Tender, dessen Bestellung „nach Stephenson'schem Muster“ er sich am 27. Oktober 1845 erwirkt hatte. Das Urteil des Empfängers über beide Leistungen enthält ein vom 30. Oktober 1846 ausgestelltes Zeugnis der Hannoverschen Eisenbahn-Direktion:

„In der Maschinenfabrik von Herrn Georg Egestorff in Linden vor Hannover ist für die Königlich Hannoverschen Eisenbahnen eine Lokomotive zur Personenbeförderung gebauet und im Juni d. J. abgeliefert worden. Dieselbe ist von sehr zweckmäßiger Konstruktion und von durchaus sorgfältiger und solider Arbeit. Sie hat seit ihrer Aufstellung über 1000 Meilen mit schweren Zügen zurückgelegt, ohne daß erhebliche Reparaturen nötig wurden, und sich nicht nur als ausgezeichnet kräftig, sondern auch als sparsam im Feuerungsverbrauch gezeigt.

Aus derselben Fabrik sind während des verflossenen Sommers fünf Tender für die Hannoverschen Bahnen geliefert, welche ebenfalls das Zeugnis einer tüchtigen und dauerhaften Arbeit verdienen, und hat sich die unterzeichnete Direktion daher veranlaßt gesehen, mit der Egestorff'schen Fabrik kürzlich Kontrakte über die Lieferung einer Anzahl von Lokomotiven und TENDERN abzuschließen.“

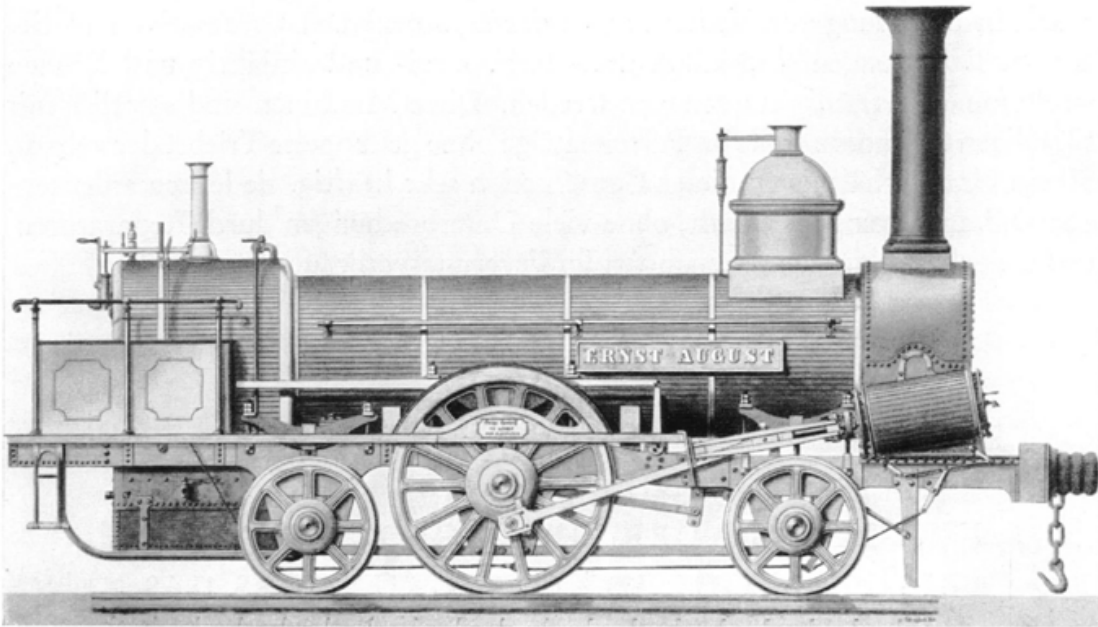
Noch besser wird die Bewährung der Lokomotiven dadurch gekennzeichnet, daß die Eisenbahn-Direktion schon am 16. September, also nach dreimonatiger Betriebszeit, Egestorff eröffnete, daß sie kein Bedenken trage, beim Ministerium die Genehmigung zur Bestellung von sieben weiteren Lokomotiven zu beantragen.

Wie sehr Georg Egestorff von vornherein von seinem Erfolg überzeugt war, geht daraus hervor, daß er, noch ehe seine erste Lokomotive vollendet war, schon den Weiterbau in Angriff genommen, die erforderlichen Bleche und andere Materialien in England bestellt hatte und darum in erstaunlich kurzer Frist die folgenden sieben Lokomotiven, von denen die Rede war, zu liefern vermochte. Die erste kam am 11. Dezember 1846, die zweite am 1. Februar 1847 und die letzte Ende November 1847 zur Ablieferung. Es handelte sich übrigens bei ihnen nicht um eine einheitliche Bauart; von der fünften ab wurden wagerecht liegende Zylinder verlangt.

Der Preis einer Lokomotive ohne Tender betrug 11 500 Tlr. Da Egestorff für die erste Kalkulation keinerlei Unterlagen zu Gebote standen, hatte er sich im In- und Ausland Ausschreibungsverzeichnisse besorgt, auch durch Freunde bei englischen Fabriken Preisangaben einholen lassen.

Ein weiteres Zeugnis, das die Eisenbahn am 2. Mai 1849 seiner Leistungsfähigkeit ausstellte, lautet folgendermaßen:

„Aus der Maschinenfabrik des Herrn Georg Egestorff zu Linden vor Hannover erhielten wir im Juni 1846 die erste in derselben gebaute Locomotive und



Nr. 7. Egestorffs erste Lokomotive „Ernst August“, abgeliefert am 15. Juni 1846

Hannoversche Staatsbahn N. 14

Triebwerk 356/559/1524 mm	Rostfläche 0,8 m	Reibungsgewicht 8,8 t
Dampfüberdruck 4,7 at	Heizfläche 72,8 m ²	Dienstgewicht 21,9 t
1861/62 umgebaut in eine C-Tenderlokomotive		
ausgemustert 1872		

schlossen bald nachher einen Lieferungs-Contract über sieben andere Locomotiven mit derselben Fabrik ab. Es folgten darauf nach und nach weitere Bestellungen von noch sechs Stück, welche jetzt bis auf zwei erledigt sind.

Wir haben also aus der Fabrik erhalten

im Jahre 1846	zwei Locomotiven
„ „ 1847	sieben Locomotiven
„ „ 1848	drei Locomotiven

und hat deren Tüchtigkeit es vollkommen bestätigt, daß wir Recht hatten, dieser soliden, im Jahre 1846 aber in Beziehung auf Locomotivbau noch nicht bewährten Fabrik unser Vertrauen in so großer Ausdehnung zuzuwenden. Wir würden sogar eine noch viel größere Zahl von Locomotiven bei Herrn Egestorff bestellt haben, wenn wir die Überzeugung, daß aus dessen Fabrik vollkommen brauchbare Maschinen hervorgehen würden und namentlich auch, daß die Lieferung schnell genug vor sich gehen könne, einige Monate früher gewonnen hätten.

In der im Frühjahr 1846 hierüber Statt findenden Ungewißheit waren wir aber genöthigt, eine bedeutende Zahl mit auswärtigen Fabriken zu contrahieren.

Die in Beziehung auf die Leistungen der Egestorffschen Locomotiven vorliegenden Erfahrungen sind schon drei- bzw. zwei- und einjährig und können vollkommen befriedigend genannt werden. Diese Maschinen sind sämtlich mit 14zölligen Cylindern und für Personenzüge ohne gekuppelte Triebräder gebaut. Sie sind im Verhältniß zu dieser Construction sehr kräftig, sie leisten anhaltenden und angestregten Dienst, ohne viele Unterbrechungen durch Reparaturen, und sie gehören zu den sparsamsten im Feuerungsverbrauch.“

DIE WEITERE ENTWICKLUNG DER FIRMA GEORG EGESTORFF BIS ZUM TODE IHRES BEGRÜNDERS 1868

Der Lokomotivbau

Nachdem Georg Egestorff bei der Hannoverschen Staatsbahnverwaltung Fuß gefaßt hatte und sich auf diesen ersten Erfolg im Lokomotivbau berufen konnte, bemühte er sich auch bei anderen Bahnen ins Geschäft zu kommen.

Er wandte sich zunächst nach dem benachbarten Braunschweig. Dort hatte man schon 1842 auf den eigenen Staatlichen Hüttenwerken in Zorge am Südharz den Lokomotivbau aufgenommen, wie ja von dort auch die Hannoversche Staatsbahn 1844 drei ihrer ersten Maschinen bezogen hatte. Doch hatte man inzwischen den Betrieb wieder eingestellt, da das fern jeder Bahnverbindung und jedem Kohlenlager gelegene Werk offenbar unwirtschaftlich arbeitete. So erhielt Egestorff am 5. August 1847 von der Braunschweigischen Eisenbahn eine Bestellung auf vier Stück 1 B-Lokomotiven, die übrigens eine für ihn neue Bauart darstellten. Die beiden ersten, „Germania“ und „Concordia“, verließen am 15. April bzw. 25. August 1848 das Werk.

Unter dem 21. November 1848 erteilte die Herzoglich Braunschweigisch-Lüneburgische Eisenbahn-Commission hierüber folgendes Zeugnis: „Die beiden Lokomotiven haben, was schon zum Teil aus ihrer ununterbrochenen Leistungsfähigkeit hervorgeht, sich als ganz vorzügliche Maschinen in jeder Beziehung erwiesen, so daß wir sie den besten englischen Maschinen aus R. Stephenson's Fabrik, von welcher wir in der letzten Zeit alle unsere Lokomotiven bezogen

haben, gleichsam ebenbürtig an die Seite setzen können.“ Zu diesem günstigen Urteil hatten aufs beste ausgefallene Versuchsfahrten auf Steigungen 1 : 100 bis 1 : 46 der Strecke Vienenburg—Harzburg beigetragen.

Damit hatte Georg Egestorff auch Braunschweig als dauerndes Absatzgebiet gewonnen.

Bei den meisten anderen deutschen Bahnen und bei ausländischen, z. B. in Österreich, suchte Georg Egestorff jetzt ebenfalls Aufträge zu erhalten. Er sandte seinen Reisenden August Gernlein aus und unternahm persönlich zu diesem Zweck Reisen. Im Sommer 1850 hielt er sich in Wien auf und brachte von dort zwar keine Aufträge auf Lokomotiven, wohl aber solche auf Wagenradsätze, deren Anfertigung er inzwischen aufgenommen hatte, mit nach Hause. Eine andere Lieferung von 26 kupfernen Feuerbüchsen an die damals Österreichisch-Lombardo-Venezianische Staatsbahn in Verona im Wert von 27 200 Tlr. fiel in die Jahre 1852/53.

Ferner führte Georg Egestorff seine Lokomotiven auf den gleichzeitigen Ausstellungen vor. Des Wertes der Werbung für den Absatz seiner Erzeugnisse wohl bewußt, hatte er von Anbeginn die damaligen „Gewerbe-Ausstellungen“ beschickt, so 1836 diejenige in Hildesheim und 1837 in Hannover. 1850 zeigte er auf einer zweiten hannoverschen Gewerbe-Ausstellung seine Lokomotive Nr. 23, ferner Dampfkessel, gußeiserne Räder, Grabkreuze, Gitter, eine 4 PS-Dampfmaschine sowie eine Feilmaschine und wurde durch die große Goldene Medaille ausgezeichnet; zugleich erhielten der Kesselschmiedemeister Schrage, der Gießmeister Puse und der Lokomotivmonteur Dessaive eine ehrenvolle Erwähnung. Weiterreichende Bedeutung kamen sodann der Industrie-Ausstellung in München 1854 und der Weltausstellung in Paris 1855 zu. Auf der ersteren war Egestorffs Fabrik wiederum mit einer Lokomotive, mit einer Hochdruckdampfmaschine, einer Dampfmaschine und Gußwaren vertreten, in Paris mit seiner Lokomotive Nr. 83.

Wenn mithin ein ganzes Jahrzehnt verging, ohne daß Georg Egestorff auch nur eine seiner Lokomotiven außerhalb von Hannover-Braunschweig absetzen konnte, so hatte hieran vor allem die handelspolitische Haltung Hannovers die Schuld. Nachdem Braunschweig schon 1841 aus dem Steuerverein ausgeschieden war, bildete das Königreich Hannover in dem sich immer mehr vereinheitlichenden deutschen Wirtschaftsgebiet geradezu eine Enklave, und seine Ausfuhr stieß, von der Meeresküste abgesehen, fast an allen Stellen auf die Schutzzölle des Zollvereins, die für Lokomotiven z. B. um das Jahr 1847 etwa 1000 Tlr. betragen. Andererseits verteuerten die von Hannover auf eingeführte Rohstoffe und Halbwaren erhobenen Zölle die heimische Produktion und erschwerten die Ausfuhr der daraus hergestellten Fabrikate. Für Georg Egestorff war diese Sachlage Anlaß zu mehrfachen Eingaben an das Ministerium wegen zoll-

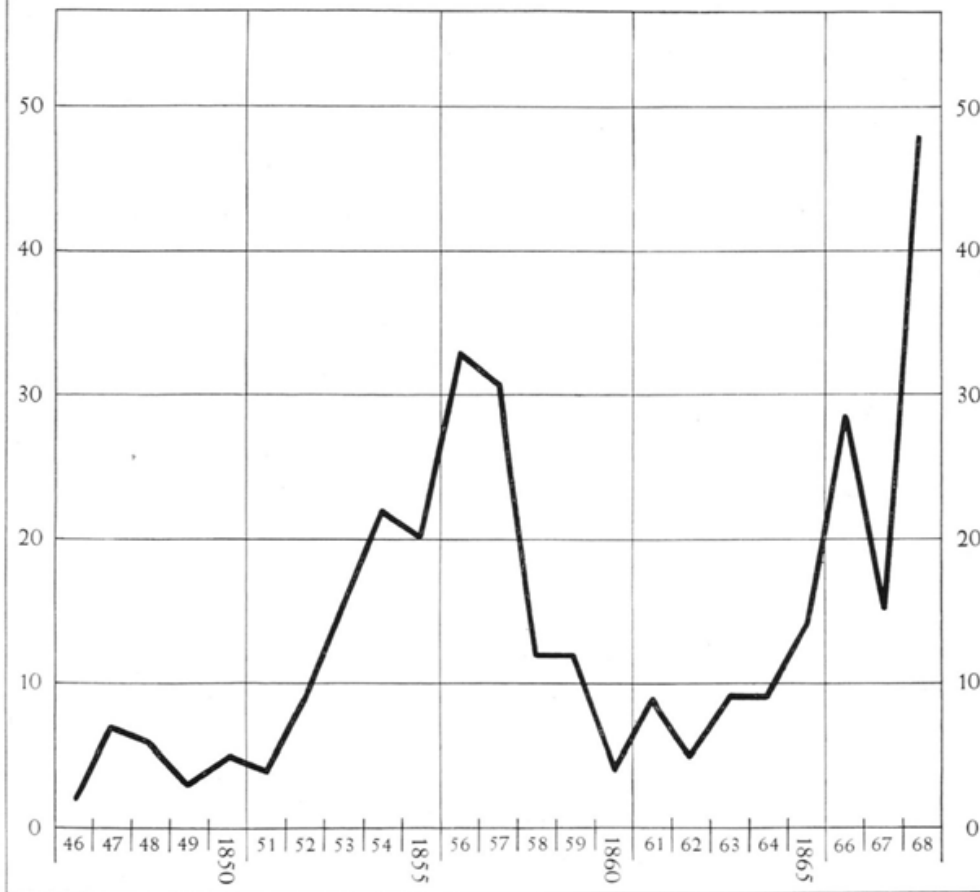
Lieferungen Georg Egestorffs		
	Loko- motiven	Tender
1846	2	8
1847	7	13
1848	6	8
1849	3	—
1850	5	2
1851	4	5
1852	9	9
1853	15	18
1854	22	18
1855	20	20
1856	33	21
1857	31	23
1858	12	12
1859	12	14
1860	4	2
1861	9	13
1862	5	1
1863	9	7
1864	9	5
1865	14	12
1866	29	25
1867	15	15
1868	48	48
Insgesamt	323	299

freier Einfuhr der zum Lokomotivbau aus dem Ausland bezogenen Materialien sowie wegen Rückerstattung des erlegten Eingangszolls bei der Ausfuhr, was er zwar nicht allgemein, aber in einzelnen Fällen erreichte, z. B. bei der erwähnten Lieferung von Feuerbüchsen nach Verona 1853. Grundsätzlich und entscheidend änderte sich aber die Lage erst, als Hannover am 1. Januar 1854, seinen bisherigen Widerstand aufgebend, dem Zollverein beitrug. Im April 1855 konnte Georg Egestorff seine erste eigentliche Auslandslieferung buchen. Es waren vier Lokomotiven für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, die im April/Mai 1856 mit den Fabriknummern 99 bis 102 das Werk verließen, fast gleichzeitig mit einigen Lokomotiven für die preußische Ostbahn. Auch außerdeutsche Bestellungen tauchten jetzt auf. Die 1855 in Paris gezeigte Lokomotive wurde von dort aus an die Portugiesische Regierung verkauft. Jedoch blieb es in dieser Beziehung bei einzelnen Sonderfällen.

Die Gesamtentwicklung des Lokomotivbaus gibt das Schaubild Nr. 1 wieder. Es läßt die starke Konjunkturrempfindlichkeit des Lokomotivbaus erkennen. Die Kurve zeigt, bei Abweichungen im einzelnen, deutlich einen Rhythmus, der von dem allgemeinen Konjunkturverlauf der Gesamtwirtschaft bestimmt ist. In der Mitte der 1850er Jahre erlebte bekanntlich die junge deutsche Volkswirtschaft eine erste große Hochkonjunktur, und zu ihr trug der

mit Nachdruck betriebene Ausbau des deutschen Eisenbahnwesens entscheidend bei. Auch der Lokomotivbau Georg Egestorffs erfuhr eine starke Belebung. 1846—1852 waren durchschnittlich im Jahr 5 Lokomotiven fertiggestellt worden; 1853—1857 waren es dagegen jährlich 24 und im Gipfelpunkt 1856 sogar 33. Auf diese Hochkonjunktur folgte eine bis in den Anfang der 1860er Jahre anhaltende Depression und sodann in der Mitte dieses Jahrzehnts ein erneuter Aufschwung. Auch diese Wellenbewegung kehrt in der Beschäftigung des Egestorffschen Werks wieder. 1858—1864 ging die jährliche Erzeugung von Lokomotiven auf 8 bis 9 Stück zurück, in den letzten vier Jahren dieses Zeitabschnitts aber stieg sie auf 26, und das eine Jahr 1868 wies mit 48 Stück den höchsten bisher erreichten Stand auf.

Schaubild 1: Von G. Egestorff gelieferte Lokomotiven 1846—1868



Es wurden geliefert:

- F.Nr. 50 „Elbe“ am 23. Dezember 1853 an die Braunschweigische Eisenbahn,
- „ 100 „Donau“ am 11. April 1856 an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
- „ 200 „Horst“ am 28. Mai 1862 an die Altona-Kieler Eisenbahn,
- „ 300 „Chlum“ am 13. Februar 1868 an die preußische Ostbahn.

Der Hauptabnehmer war die Hannoversche Staatsbahn, an die bis Anfang des Jahres 1868 fast die Hälfte aller Egestorffschen Lieferungen, nämlich 152 Stück, gingen. Seit 1850 hat Hannover nur noch in Ausnahmefällen englische Lokomotiven bezogen, nämlich 1851 und 1853/54 acht Stück; aber auch gegenüber den übrigen deutschen Wettbewerbern hat Egestorff in seinem Heimatland weitaus das Feld behauptet.

Das andere große Absatzgebiet war Braunschweig. Bis 1868 hat die Herzoglich Braunschweigische Bahn 95 Lokomotiven und bis zu ihrem Übergang an

die Preußische Staatsbahn im Jahre 1884 insgesamt 158 Stück aus Hannover erhalten.

Ein dritter größerer Abnehmer war die Verwaltung der Altona-Kieler Bahn; bis 1868 bezog sie 25 Stück. Ferner sei erwähnt die preußische Ostbahn mit 20 Stück und die Königlich Westphälische Eisenbahn mit 11 Stück. Der Rest verteilte sich auf kleinere Lieferungen.

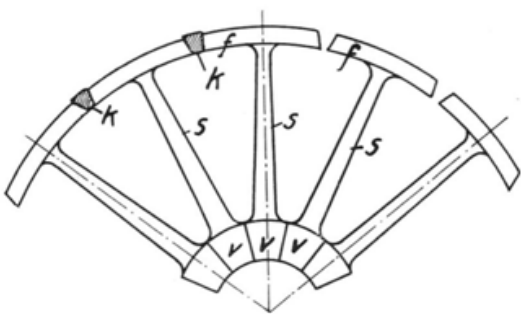
Beiläufig bemerkt erfolgte der Versand der aus der Fabrik hervorgehenden Lokomotiven vom Bahnhof Hannover aus; dorthin mußten sie bis zum Jahre 1872 mit Pferden angefahren werden. Ein solcher Transport war stets ein Ereignis für Hannover. 24 starke Tiere, in Gruppen von 6 bis 8 durch einen reitenden Fuhrknecht im blauen Kittel geführt, zogen den Wagen unter Leitung der Verwalter Baumgart und Schuhmacher, die dadurch zu stadtbekannten Persönlichkeiten wurden.

Sonstiges Eisenbahnmaterial

Die ersten Lieferungen Egestorffs an die Hannoversche Staatsbahn im Jahre 1842 hatten in Naben, Achsen und gußeisernen Lagern bestanden. In der Folgezeit erweiterte er diesen Zweig der Maschinenfabrik; sein Hauptabnehmer blieb auch hierin die Hannoversche Staatsbahn, die wie viele andere Eisenbahnverwaltungen ihre Personen- und Güterwagen größtenteils in eigenen Werkstätten baute. Andererseits fertigte Georg Egestorff die Radsätze zu seinen Lokomotiven selbst an, wobei Achswellen, Speicheneisen und Reifen — anfangs

in langen geraden Stangen — aus England von der Firma Longridge & Co. bezogen wurden.

Für die Fabrikation der Räder übernahm Egestorff 1849 die Sharpsche Herstellungsweise, bei der nach Abbildung 8 die einzelnen Speichen *s* mit einer Verdickung *v* an dem einen Ende ausgebildet und sichelförmige Segmente *f* darauf geschweißt wurden. Die Verdickungen wurden alsdann zusammengeschweißt



Nr. 8. Herstellung von Lokomotivrädern
seit 1849

und bildeten mit aufgeschweißten ringförmigen Platten die Nabe, während die Segmente *f* durch die eingeschweißten Keile *k* den Felgenkranz ergaben. Die Herstellung der einzelnen Teile erfolgte aus Paketeisen unter Fassonhämmern. Mit Recht erregten die so angefertigten Räder von 2 m Durchmesser für die Crampton-Schnellzug-Lokomotive der Hannoverschen Staatsbahn auf der Gewerbe-Ausstellung in Hannover 1859 Aufsehen und brachten der Firma die

große Goldene Medaille, den Schmiedemeistern der Räderschmiede Schweimler, Hoppe und Bothe ehrenvolle Erwähnungen ein.

Diese Herstellungsweise wurde später auch bei Borsig und den westfälischen Radsatzwerken üblich; Egestorff aber hat das Verdienst, sie in Deutschland eingeführt zu haben. Er verdankte ihr manche Aufträge anderer Lokomotivfabriken, und diese Radsatzfabrik hat auch späterhin ihren guten Ruf behalten.

Neben rollendem Material wurden einzelne Oberbaumaterialien gefertigt, so von Anfang an die zur Befestigung der Schienen auf den Schwellen verwendeten Hakennägel u. a. m.

Die Eisengießerei

Die günstige Entwicklung des Lokomotiv- und Dampfmaschinenbaus mußte rückwirkend zu einer Ausdehnung des Gießereibetriebs führen; es sei nur auf Lokomotivzylinder und Dampfmaschinengestelle verwiesen. Aber auch der Kunstguß z. B. für Eisengitter und Grabkreuze ward weiter entwickelt; die Grabkreuze fanden in Hannover großen Absatz, und viele von ihnen bezeugen auf den alten Friedhöfen der Stadt noch heute, daß Georg Egestorff den Eisen- guß in einem bemerkenswerten Grade vervollkommnet hatte.

Einen guten Einblick in den damaligen Gießereibetrieb geben die folgenden, aus dem Jahre 1842 stammenden Aufzeichnungen Egestorffs:

	Kastengebläse	Flügelgebläse
Koks zum Anfüllen des Ofens	380 Pfd. = 177 kg	400 Pfd. = 187 kg
Gichtweise verbrauchter Koks	1128 Pfd. = 527 kg	660 Pfd. = 308 kg
Einsatz an Roheisen	2450 Pfd. = 1145 kg	1618 Pfd. = 755 kg
an Alteisen	2450 Pfd. = 1145 kg	1618 Pfd. = 755 kg
insgesamt	4900 Pfd. = 2290 kg	3236 Pfd. = 1510 kg
An reinem Guß	3336 Pfd. = 1560 kg	2212 Pfd. = 1030 kg
Frack.	192 Pfd. = 90 kg	18 Pfd. = 8 kg
Bruch (d. h. Angüsse)	1087 Pfd. = 522 kg	742 Pfd. = 347 kg
Verlust	285 Pfd. = 133 kg	264 Pfd. = 123 kg
Zeit vom Angang des Gebläses bis Schmelzanfang	1/2 Stunde	20 Minuten
Gebläsezeit	4 1/2 Stunden	1 Stunde 50 Minuten
Kohlenverbrauch der Dampfmaschine	15 Himpten = 394 kg	7 1/2 Himpten = 197 kg
Koks je 100 Pfd. Eisen mit Füllung	30,48 Pfd.	32,75 Pfd.
ohne Füllung	23,02 Pfd.	20,34 Pfd.



Nr. 9. Grabkreuze aus Egestorffs Eisengießerei

Zur Beheizung der Kupolöfen diente Koks. Seine Verwendung war Egestorff, mit Ausnahme der Schmiedearbeiten, vorgeschrieben worden, um Rauch zu vermeiden. Englischer Koks kam wegen seines hohen Preises kaum in Betracht; er kostete z. B. Ende der 1840er Jahre frei Werk, in Markwährung umgerechnet, 36 bis 40 Mk. je t. So versuchte Egestorff die Deisterkohle aus seinen eigenen Bergwerken zu verkoken. Er hat dies mehrfach selbst probiert und 1848 seine Leute zu den Kokereien der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in Buckau und der Hannoverschen Staatsbahn in Harburg gesandt, damit sie den dortigen Betrieb kennenlernen sollten; aber er kam dabei nicht zum Ziel. Besseren Erfolg hatte die mit englischem Kapital gegründete Gasanstalt in Hannover; da sie in großem Umfang gerade Egestorffs Deisterkohlen verwendete, verzichtete er weiterhin auf Eigenherstellung und bezog den größeren Teil seines Koks von dort. Übrigens sind auch Versuche Egestorffs fehlgeschlagen, seine Deisterkohlen zu Lokomotivkoks zu verarbeiten. Obwohl die Eisenbahnen selbst Interesse daran hatten, einen heimischen Ersatz für englische Kohle zu finden, erwies sich der Deisterkoks als zu bröckelig; der Rost verschlackte, die Verbrennung versagte, und ein Versuchszug fuhr schließlich „langsam wie ein Leichenzug“ dahin.

Zum Einsatz in die Kupolöfen gelangten je zur Hälfte Roheisen und Alteisen. Ersteres wurde überwiegend aus England bezogen, was Egestorff 1848 zu einer Eingabe an die Nationalversammlung in Frankfurt veranlaßte, in dem künftigen deutschen Zolltarif rohes Gußeisen steuerfrei zu lassen, weil die deutschen Hüttenwerke es noch nicht in genügenden Mengen und Qualitäten lieferten. Er begründete dies mit seinen eigenen Erfahrungen: „Es gibt in Norddeutschland und namentlich hier kein Eisenhüttenwerk, welches die hiesige Gegend mit dem erforderlichen Roheisen versehen könnte. Selbst an die 12 bis 15 Meilen entfernten Eisenhütten am Harze habe ich mich gewandt, jedoch zur Antwort erhalten, daß man rohes Gußeisen mir nicht überlassen könne, da der dortige Hüttenbetrieb

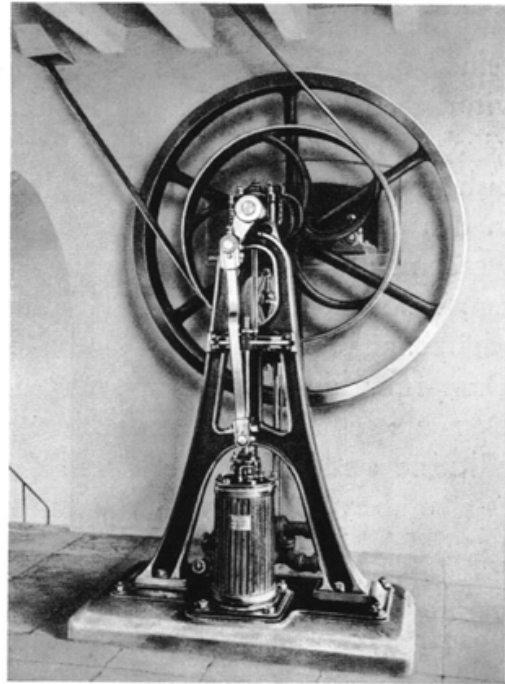
nicht großartig genug sei. Es fehlt dort an billigem Feuerungsmaterial, Holz ist schon zu selten und zu teuer, brauchbare Steinkohlen müssen erst aus 15 bis 20 Meilen Entfernung hergeholt werden.“

Die Gebläse der Kupolöfen waren zunächst Kasten-gebläse; die obigen Berechnungen beziehen sich auf von Egestorff angestellte Versuche mit den später eingeführten Flügelgebläsen. Wie sie erkennen lassen, zeichnete sich das neue Verfahren durch wesentlich geringeren Kohlenverbrauch der Dampfmaschine und durch Verkürzung der Schmelzzeit aus.

Der Dampfmaschinen- und Kesselbau

Noch lange Zeit nahmen bei Egestorffs Dampfmaschinenbau die kleineren Maschinen bis herab zu 4 und selbst 2 PS einen breiten Raum ein; sie fanden in gewerblichen Klein- und Mittelbetrieben Absatz, teilweise auch in der Landwirtschaft für Brennereien und sonstige Nebenbetriebe. Andere Arten in wachsenden Größen und in neuen Konstruktionen schlossen sich an. An die Stelle der älteren Balanciermaschine war die Bockmaschine getreten, wie sie Abbildung 10 zeigt. Seit 1848 finden sich unter den Lieferungen schon häufig Expansionsmaschinen. Eine der drei von Egestorff 1859 auf der Gewerbe-Ausstellung in Hannover gezeigten Dampfmaschinen weist einen wagerechten Zylinder von 305 mm Durchmesser und 610 mm Hub sowie Kugelregulator auf.

Mit der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Dampfmaschine kamen als Abnehmer auch die mehr und mehr ins Leben tretenden Fabriken in Betracht: Tuchfabriken, Brauereien, Buchdruckereien, Sägewerke und nochmals die Eisenbahnverwaltungen. Im Jahre 1852 waren im Königreich Hannover immerhin bereits 236 Dampfmaschinen mit einer Gesamtzahl von 2600 PS in Betrieb, deren größerer Teil von Egestorff stammte. Über die Grenzen Hannovers hinaus ist Egestorff mit seinen Dampfmaschinen allerdings im allgemeinen nicht gedungen.



Nr. 10. Bockdampfmaschine

Gebaut 1864 für die Firma Arnold Theopold in Blomberg (Lippe). Zylinder 203 mm x 457 mm. Diese Maschine war bis 1914 in dauerndem täglichen Betrieb

Eine besondere Erwähnung verdienen die Bestrebungen, den Bau von Schiffsmaschinen aufzunehmen. Den ersten Schritt in dieser Richtung bedeutete die schon erwähnte Anfertigung einer Verbunddampfmaschine für den Dampfer „Kronprinz von Hannover“ im Jahre 1838, die auch in technischer Hinsicht trotz aller auftretenden Mängel eine beachtliche Leistung darstellte. Umfassende Pläne hat Georg Egestorff sodann dem „Ausschuß zur Anschaffung einer Deutschen Flotte“ entwickelt, den die im Jahre 1848 in der Paulskirche zu Frankfurt a. M. tagende Nationalversammlung eingesetzt hatte. Um den damaligen Übergriffen Dänemarks möglichst rasch zu begegnen, empfahl er den sofortigen Ankauf einiger fertiger Kriegsschiffe in den Vereinigten Staaten oder anderenorts und selbst von großen Handelsschiffen, die zu Kriegsschiffen einzurichten wären. Aber er verband damit den Rat: „Daneben müßte der Bau mehrerer Kriegs-Dampfschiffe begonnen werden. Hierdurch sowie durch die Ausstattung mehrerer Segelschiffe mit Dampfmaschinen würde man zugleich dem vaterländischen Maschinenbau, welcher durch die unglücklichen Zeitereignisse ganz darniederliegt, einige Beschäftigung verschaffen, die Masse der unbeschäftigten Arbeiter, welche täglich zunimmt, verringern, sie von Aufruhr und anarchistischen Bestrebungen abhalten und so für die Aufrechterhaltung der gesetzlichen Ordnung sorgen.“ Das war im September. Nachdem während des Oktober in Frankfurt die Bildung von Reichsministerien erfolgt war, wiederholte Georg Egestorff seine Vorschläge in nachdrücklicherer Form an die Marine-Deputation der Provisorischen Zentralgewalt zu Frankfurt; aus ihnen seien einige Stellen wiedergegeben, weil sie seine damalige Lage beleuchten: „Mein Etablissement arbeitete bisher mit 350 Arbeitern, ist mit allen Werkzeugen und Hilfs-Maschinen, welche in den besten Fabriken Englands und des Continents nur irgend angetroffen werden, ausgerüstet und steht unter der Leitung eines sehr geschickten Dirigenten, welcher eine Reihe von Jahren in Belgischen Fabriken gearbeitet und die schätzbaren Erfahrungen und Kenntnisse im Fache des Baus von Schiffsdampfmaschinen aller Dimensionen sich gesammelt hat. (Hiermit war Richard Demeuse gemeint, auf den noch zurückzukommen ist.) Meine Vermögensverhältnisse sind höchst solide und der Art, daß ich wegen Erfüllung der von mir zu übernehmenden Verpflichtungen die vollständigste Sicherheit beschaffen kann. Ich bin bereit, zu den zu erbauenden Kriegs-Dampfschiffen die erforderlichen Dampfmaschinen bis zu der Größe von 250 Pferdekraft zu liefern und sie nach den neuesten, durch practische Erfahrung bewährten Principien zu erbauen. Die Preise der Schiffsdampfmaschinen mit niedern Druck einschließlich der dazu erforderlichen Dampfkessel und der vollständigen Garnitur werden ohngefähr folgende sein:

1. Schiffsdampfmaschinen bis zu 100 Pferdekraft, werden jede Pferdekraft berechnet zu 320 Rthr.,

2. dgl. von 101 bis 200 Pferdekraft, jede Pferdekraft zu 293 Rthr.,

3. dgl. von 201 bis 250 Pferdekraft, jede Pferdekraft zu 267 Rthr.

Die Maschinen werden hier abgenommen; jedoch bin ich auch bereit, die Maschinen bis Bremen, Hamburg oder Kiel, wenn sie etwa an einem dieser Orte im Schiffe aufgestellt werden sollen, für resp. 6 Rthr., 16 Rthr. und 25 Rthr. pro Last von 4000 Pfund zu transportieren, da ich mit jenen Orten durch Wasser und Eisenbahnen in bequemer Communication stehe. Außer den Maschinen bin ich auch zu liefern bereit:

1. Kanonen-Kugeln voll gegossen, das 100 Pfd. zu 5 Rthr.,

2. dgl. hohl gegossene Bomben, das 100 Pfd. zu 7 Rthr.,

3. Winden zu Ankerketten u. dgl., das 100 Pfd. zu 10 Rthr.

Auch sonstige hier nicht speciell aufgeführte Gegenstände, welche zu Marine-Zwecken dienen und in Maschinen-Fabriken oder in Eisengießereien angefertigt werden, bin ich zu liefern bereit und bitte um möglichst umfangreiche Beschäftigung, damit der für mich selbst und meine zahlreichen Arbeiter so nachtheilige und drückende Stillstand meiner Fabrik und alle daraus für die öffentliche Ruhe hervorgehenden Gefahren womöglich vermieden werden.“

Der Wagemut Georg Egestorffs, der bisher nur wenige kleinere Schiffsmaschinen gebaut hatte und jetzt solche bis zu 250 PS anbot, ist erstaunlich; aber er hatte sich inzwischen Unterlagen über Schiffsmaschinen aus Frankreich, England und Belgien besorgt und traute sich nun zu, Zylinder von über 1 m Durchmesser und Wellen wie Treibstangen anzufertigen, die weit über das bei Lokomotiven übliche Maß hinausgingen.

Ein drittes Gesuch „an das Hohe Deutsche Reichsministerium des Handels, Abteilung für Marine“ folgte im Dezember 1848 und wandte sich in scharfen Worten gegen die gleiche „Anglomanie“ im Schiffs- und Schiffsmaschinenbau, mit der Egestorff schon beim Lokomotivbau zu kämpfen gehabt hatte. Es schloß mit den Worten: „Mein Bestreben ist von jeher dahin gegangen, durch ausgedehnte und gemeinnützige industrielle Unternehmungen der arbeitenden und gewerbetreibenden Volksclasse Verdienst zuzuwenden. Bereits über 1000 Arbeiter theils mit, theils ohne Familie, finden ihr tägliches Brod in meinen Geschäftsbetrieben. Es widerstrebt meinen patriotischen Gesinnungen, meinem industriellen Ehrgefühl, es schweigend mit anzusehen, daß in dieser bedrängten Zeit, in welcher es Tausenden, ja Millionen an Brod, an Verdienst fehlt, so immense Summen dem Auslande ohne alle Noth zufließen sollten, während die vaterländische Industrie, wohin man auch blicken mag, danieder liegt und ihre Arbeiter dem bittersten Mangel ausgesetzt sind.“

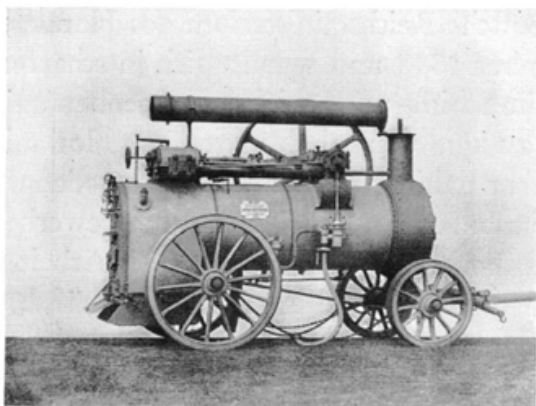
Gegen Ende des Jahres 1848 hat Georg Egestorff auch noch persönlich in Frankfurt vorgeschrien. Aber diese und weitere Angebote für Schiffskanonen und gußeiserne Schiffslafetten brachten ihm im April 1849 nichts anderes als die

kurze Antwort ein, daß die Marine-Abteilung „wegen der ausgebliebenen Einzahlungen mehrerer großer Staaten sich nicht in der Lage befindet, irgendwelche bauliche Unternehmungen in Aussicht nehmen zu können“.

Auch späterhin hat der Bau von Schiffsmaschinen für Egestorffs Fabrik nicht entfernt die Bedeutung erlangt wie der Lokomotivbau. Es ist bei einzelnen Lieferungen geblieben, so an die Weserschiffahrt und 1851—1855 von drei Schiffsmaschinen für insgesamt 17 861 Tlr. an Tischbein, Buckau, später Rostock, oder 1864 von einer zweizylindrigen Schiffsmaschine zu 40 PS, die abermals an die Dampffähre in Harburg ging.

Eine andere Gruppe von größeren Aufträgen stellten Maschinen- und Pumpanlagen für Wasserwerke dar. Eine Reihe bedeutender Anlagen dieser Art sind von Egestorff ausgeführt worden, so diejenige des Wasserwerks der Stadt Hannover nach den Plänen des erwähnten Maschinendirektors Heinrich Kirschweger, das Pumpwerk für die Wasserkunst in Herrenhausen, die Städtische Wasserkunst in Braunschweig, die hydraulischen Krananlagen in Geestemünde.

Zu Anfang der 1860er Jahre wurde auch der Bau von Lokomobilen und Feuerspritzen begonnen. Die Werbeblätter von damals weisen einzylindrige Lokomobilen von 2 bis zu 8 PS zum Preis von 700 bis 1650 Tlr. und zweizylindrige von 8 bis 30 PS zum Preise von 1750 bis 3100 Tlr. auf. Am gängigsten war die in Abbildung 11 dargestellte zweizylindrige Lokomobile von 8/10 PS. Man sieht ihr noch die Entstehung aus dem Lokomotivkessel an. Die Feuerbüchse bestand aus Stahlblech von 8 mm, in der Rohrwand jedoch



Nr. 11. 8/10 PS Egestorffsche Lokomobile von 1863

2 Zylinder von 152 mm x 254 mm, Dampfüberdruck 3,5 at, Rostfläche 0,54 m², Heizfläche 14 m², Gewicht 3500 kg

von 18 mm Dicke. Der Dampf umströmte auf dem Wege vom Kessel zum Schieber die Dampfzylinder. Als Verbrauch wird 8 bis 10 Pfund bester Kohle je PS-Stunde angegeben.

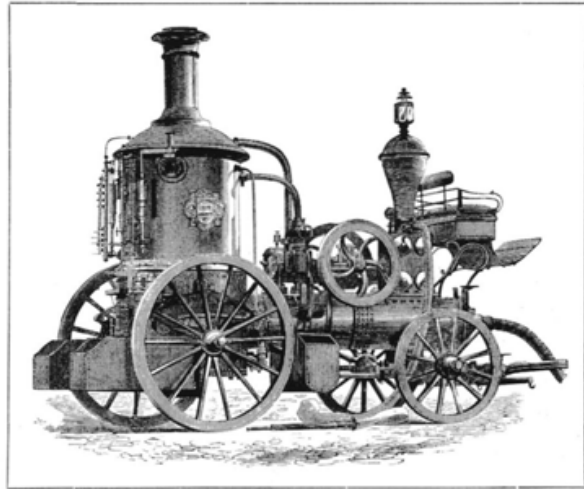
Die gleichzeitig gebauten Feuerspritzen stellten eine wesentlich höhere technische Leistung dar. Sie besaßen Dampfzylinder von 216 mm Durchmesser und 229 mm Hub und Pumpenzylinderdurchmesser von 178 mm. Der stehende Kessel arbeitete bereits mit 7 at Überdruck; er enthielt eine kupferne Feuerbüchse und 199 messingne Heizröhren. Die Speisung erfolgte durch Giffardsche Injektoren.

Maschinendirektor Kirschweger ermittelte an der für die Residenzstadt Hannover gelieferten Feuerspritze einen volumetrischen Wirkungsgrad von 86%.

Auf der Landwirtschaftlichen Ausstellung in Hamburg 1863 errang Egestorff für seine Lokomobile und Feuerspritze eine goldene Medaille.

Wie der Dampfmaschinen-Bau wurde der Kesselbau weiter gepflegt; neben den einfachen Zylinderkesseln wurden bald auch Cornwellkessel hergestellt. Der Bericht über die Gewerbe-Ausstellung in Hannover 1850 äußerte sich über den betreffenden — immer noch aus englischen Blechen gefertigten — Ausstellungskessel: „Die Arbeit kann nicht leicht vortrefflicher gefunden werden . . . die Nietköpfe wie

Perlen sauber hergestellt, die Platten so vortrefflich verstemmt, daß man diese Nacharbeit kaum zu erkennen vermag“. Der Kesselschmiedemeister Schrage erhielt dafür in dem amtlichen Bericht eine ehrenvolle Erwähnung.



Nr. 12. Egestorffsche Feuerspritze von 1864
Dampfzylinder 216 mm x 229 mm, Dampfüberdruck 7 at,
Heizfläche 28 m²

Der Werkzeugmaschinenbau

Der Bau von Werkzeugmaschinen hatte seinen Ausgang davon genommen, daß Egestorff seinen ersten Eigenbedarf hierin selbst zu decken versucht hatte. Das hielt weiter und in verstärktem Maße an, und von hier war es ein naheliegender Schritt, die gewonnenen Erfahrungen auch für den Absatz zu verwerten. So wurden Drehbänke, Bohr- und Fräsmaschinen, Feilmaschinen, Mutterschneidemaschinen, vollständige Räderdrehbänke, Stoßmaschinen, Sägegatter, Sägeblattpreßmaschinen u. a. m. hergestellt.

Andere Erzeugnisse der Maschinenfabrik, die hier erwähnt seien, waren Mühlen und Quetschen zum Mahlen von Kalk, zum Quetschen von Kartoffeln und Mehl, Bockpressen und hydraulische Pressen, Kräne für die Eisenbahnverwaltungen, Winden und Aufzüge, Brückenwagen für die Eisenbahnen, Drainmaschinen.

Als seit Mitte der 1850er Jahre der Lokomotivbau den erwähnten starken Aufschwung nahm, trat der Werkzeugmaschinenbau zurück und wurde schließlich ganz eingestellt. Er ward auch in den 1860er Jahren nicht wieder aufgenommen, als die Lokomotivlieferungen zeitweise zurückgingen.

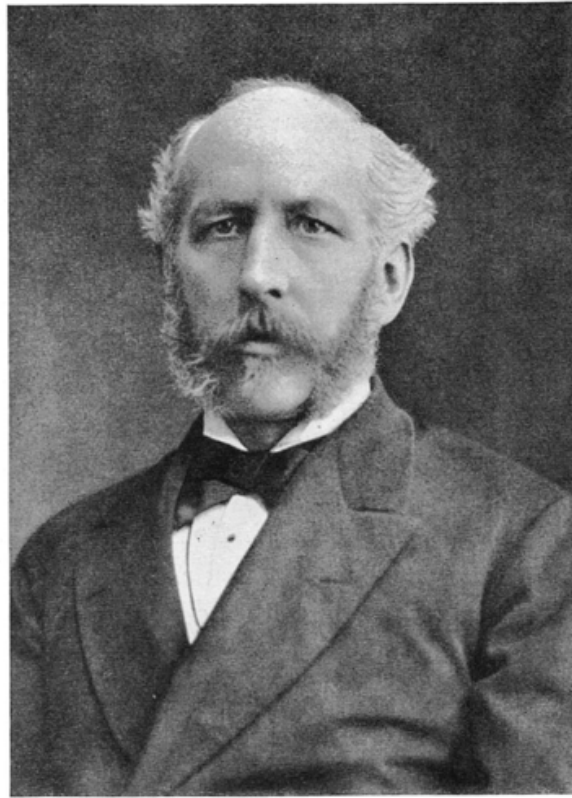


Nr. 13. Egestorffs Maschinenfabrik und Eisengießerei im Jahre 1856

Inzwischen hatte sich die allgemeine Lage sichtlich geändert. Wenn zunächst, in den Anfängen des Maschinenzeitalters, nicht nur Georg Egestorff, sondern auch andere deutsche Firmen möglichst viele Zweige des Maschinenbaus gepflegt hatten, so hatte dies darin seinen Grund gehabt, daß der heimische Markt noch wenig entwickelt war und der schwache Bedarf eine Spezialisierung auf einzelne Gebiete noch nicht zuließ. Seither aber hatten besonders die Arbeitsmaschinen eine solche Verbreitung erfahren und der fabrikmäßige Großbetrieb hatte derart zugenommen, daß eine Beschränkung auf die Herstellung bestimmter Typen lohnend wurde. In England hatte sich dieser Vorgang zuvor nicht anders vollzogen. Kennzeichnend war etwa die Entwicklung des Textilmaschinenbaus, die Herstellung von Spinnmaschinen und mechanischen Webstühlen. Hier waren, zumal es sich um bereits recht schwierige Gebilde handelte, sehr früh Spezialmaschinenfabriken entstanden und hatten sich den Markt erobert. Die anderen älteren, vielseitigeren Maschinenfabriken hatten den Wettbewerb mit ihnen bald aufgeben müssen. Auch in Hannover entwickelte sich um diese Zeit eine späterhin bedeutsame Textilindustrie; aber die Herstellung von Textilmaschinen hat Georg Egestorff niemals in Erwägung gezogen, und die englischen Firmen haben gerade auf diesem Gebiet noch sehr lange in Deutsch-

land und so auch in Hannover das Feld behauptet. Entsprechendes vollzog sich auf anderen Gebieten. Im Grunde hatte ja Egestorff selbst dieser Richtung zur Spezialisierung Rechnung getragen, indem er den Lokomotivbau zum Hauptgegenstand seiner Erzeugung gemacht hatte und andere, anfangs innegehabte Gebiete klügllicherweise nach und nach aufgab.

Mit all diesen Vorgängen waren wesentliche Vergrößerungen der Betriebsanlagen und ihrer Ausstattung verbunden. Wie Abbildung 13 zeigt, machte das Werk um das Jahr 1856 bereits einen recht stattlichen Eindruck. Da Georg Egestorff stets eine weit-schauende Grundstückspolitik betrieben und jede Gelegenheit benutzt hatte, Grund und Boden im Umkreis um seine Fabrik aufzukaufen, stieß die damit verbundene räumliche Ausdehnung auf keinerlei Schwierigkeiten.



Nr. 14. Conrad Krauß

1851 bis 1879 Lokomotivkonstrukteur und Direktor

Die Mitarbeiter Georg Egestorffs

Da, von einzelnen Angaben z. B. über die Lokomotivherstellung abgesehen, laufende Mitteilungen über Produktionsmengen und Werte nicht vorhanden sind, vermögen wenigstens die Zahlen der von Georg Egestorff beschäftigten Arbeiter eine gewisse Vorstellung über das Wachstum seiner Maschinen- und Lokomotivfabrik zu vermitteln. Allerdings stehen auch sie nur mit großen Lücken zur Verfügung.

Im ersten Jahrzehnt, von der Gründung bis 1844, war die Belegschaft auf mehr als 100 Köpfe gekommen. Mit der Aufnahme der Lokomotivherstellung stieg sie sehr bald auf 250. Zu Anfang der 1850er Jahre bewegte sie sich zwischen 330 und 350. Sodann nahm sie im Lauf der gleichzeitigen Hochkonjunktur und mit der starken Steigerung des Lokomotivbaus auf etwa das Doppelte

zu. Für 1854 wird sie mit 550 angegeben. Bis 1857 ist vermutlich noch ein weiteres Hundert hinzugekommen. Für die erste Hälfte der 1860er Jahre fehlen Angaben. Um diese Zeit ist zweifellos ein beträchtlicher Rückgang erfolgt. Seit Mitte der 60er Jahre trat aber erneut eine starke Steigerung ein. 1866 wurden 835 und 1868, im Todesjahr Georg Egestorffs, 994 Arbeiter gezählt.

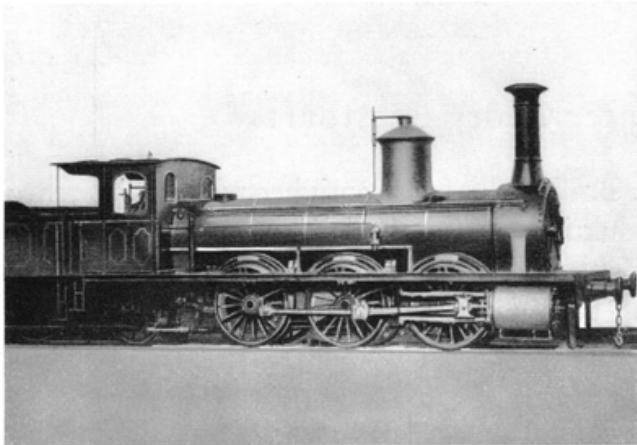
Besonders die Aufnahme des Lokomotivbaus in der Mitte der 1840er Jahre brachte abermals Schwierigkeiten in der Beschaffung von Facharbeitern mit sich. Wiederum mußte auf das Ausland zurückgegriffen werden. Aber Georg Egestorff ließ es sich zugleich angelegen sein, aus dem vorhandenen Arbeiterstamm eine Anzahl selbst auszubilden. So sandte er z. B. Arbeiter nach Braunschweig in die dortigen Bahnhofswerkstätten.

Nicht weniger wichtig wie zuvor war die Gewinnung von leitenden technischen Beamten, zumal, wie früher dargestellt, Heidel, der bisherige technische „Dirigent“, im Jahre 1842 ausgeschieden war. Nach mannigfachem Suchen fand Georg Egestorff 1845 in dem Belgier Richard Demeuse einen ungewöhnlich tüchtigen Mitarbeiter, auf den vermutlich schon die Konstruktion und der Bau der ersten Egestorffschen Lokomotive zurückgeht. Bis 1858 ist er bei Egestorff tätig gewesen — in diesen 13 Jahren sind 169 Lokomotiven aus der Lokomotivanstalt hervorgegangen. Später hat er die Firma Demeuse, Houget & Co. in Aachen gegründet; ist aber von dort aus mit Egestorff in Geschäftsverkehr geblieben.

Auch die Namen der Monteure, die in der Fabrik den Zusammenbau und die Ablieferung der ersten Lokomotive zu leiten hatten, seien der Erinnerung erhalten. Es waren Brissa, Dessaive und Springborn. 1852 taucht noch ein Fran-

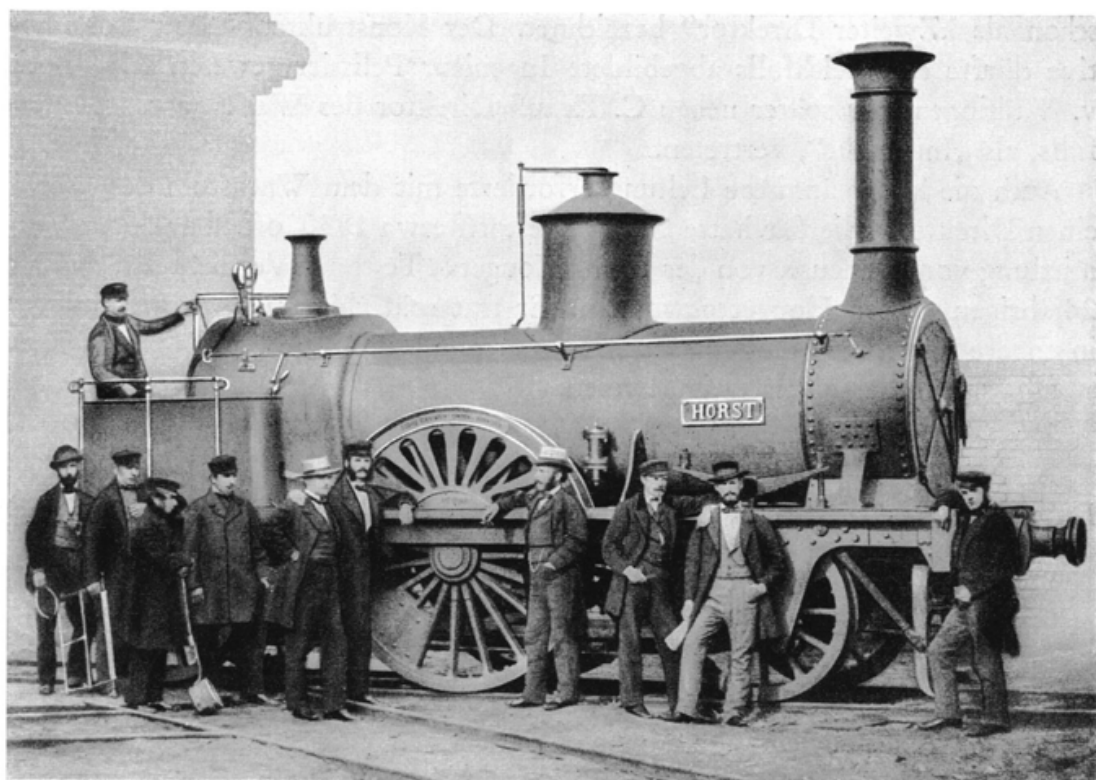
zose Contrain auf; im übrigen aber suchte sich Georg Egestorff mehr und mehr von ausländischen Arbeitern frei zu machen; das Verzeichnis von 1852 enthält unter 400 Mann nur noch wenige französisch-belgische Namen.

Der unter Demeuse arbeitende Zeichner der ersten Lokomotive hieß von Königslöw. Als Zeichner trat 1850 auch Conrad Krauß in die Firma ein, der sich bald zu einem glänzenden Lokomotivkonstrukteur entwickelte. Ihm hat der



Nr. 15. Lokomotive Bauart Behne-Kool

Triebwerk 457/660/1371 mm	Reibungsgewicht 37,3 t
Dampfüberdruck 6,8 at	Dienstgewicht 40,2 t
Rostfläche 2,1 m ²	Heizfläche 116,6 m ²



1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.

Nr. 16. Egestorffs 200ste Lokomotive „Horst“

- | | | |
|--------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Flegel, Drehermeister | 5. Hellmann, Schlossermeister | 9. Kemmer, Kesselschmiedemeister |
| 2. Scherf, Monteur | 6. v. Bock, Ingenieur | 10. Pelissier, Ingenieur |
| 3. Eggers, Modellmeister | 7. Dickert, Gießerei-Inspektor | 11. Huben, Aufseher |
| 4. Bonitz, Formermeister | 8. Krauß, zweiter Direktor | |

Egestorffsche Lokomotivbau, der sich bis dahin auf die Herstellung einfacher 1 A 1- und 1 B-Lokomotiven beschränkt hatte, entscheidende Fortschritte zu danken. Schon 1853 veröffentlichte Krauß den vorzüglich durchgearbeiteten Entwurf einer vierzylindrigen Lokomotive, bei der zwei Zylinder wagerecht liegend an eine dritte mittlere Schiene angepreßte Räder antreiben. Solche Lokomotiven haben später unter dem Namen des Engländers Fell vielfach Anwendung gefunden, z. B. bei der Überschienung des Mont Cenis vor dem Tunnelbau. Krauß hat 1861 auch die Entwürfe der Behne-Kool-Lokomotiven, bei denen zur Erzielung großer, tiefliegender Roste ein Teil des Lokomotivgewichtes auf den Tender übertragen wurde, mustergültig durchgeführt.

Von dieser Bauart Behne-Kool hat z. B. 1861—1873 die Braunschweigische Eisenbahn 38 Stück bezogen. Auch für Formschönheit hatte Krauß einen ausgeprägten Sinn, wie Abbildung 16 erkennen läßt. Krauß rückte schnell auf und wird auf dem Lichtbild, das die 200ste Lokomotive darstellt (Abbildung 16)

schon als „Zweiter Direktor“ bezeichnet. Der Konstrukteur dieser Lokomotive dürfte der gleichfalls abgebildete Ingenieur Pelissier gewesen sein. Bock v. Wülfigen, der später neben C. Krauß Direktor des Werks war, ist ebenfalls, als „Ingenieur“, vertreten.

Auch die kaufmännische Leitung erforderte mit dem Wachstum des Werks einen Direktor. Hierfür hatte Georg Egestorff etwa 1850, offenbar durch Vermittlung von Demeuse, von der Firma Houget & Teston in Verviers den damals 24jährigen Alfred Houget gewonnen. Er trat späterhin zu Egestorff dadurch in engere Beziehung, daß er sein Schwiegersohn wurde, und er ist bis zu Egestorffs Tod in der Firma tätig gewesen.

DIE SONSTIGEN UNTERNEHMUNGEN GEORG EGESTORFFS

Wenn im vorliegenden Zusammenhang Georg Egestorff wesentlich als Begründer und Leiter der Maschinen- und Lokomotivfabrik zu schildern war, so ist, um das Bild seiner Persönlichkeit abzurunden, doch auch der sonstigen Unternehmungen zu gedenken, die er zur gleichen Zeit betrieb. Ihr Kernstück bildete der Nachlaß seines Vaters Johann Egestorff, den er zunächst im ganzen für die Erben verwaltete, um sodann bis 1850 die wichtigsten Teile — mit Ausnahme des Holzhandels, von dem er sich ganz zurückzog — auf eigene Rechnung zu übernehmen.

Aus einzelnen, in seinem Nachlaß erhaltenen Jahresberichten, die er der Landdrostei Hannover erstattete, seien die Arbeiterzahlen für das Jahr 1852 wiedergegeben; Georg Egestorff stand damals in seinem 50. Lebensjahr.

| | |
|--|--------------------|
| 1. Kalkbrennerei und Steinbrüche vor Linden | 224 Arbeiter |
| dgl. zu Ronnenberg | 26 „ |
| dgl. und Ziegelei zu Völksen | 15 „ |
| 2. Ziegelei in Linden | 71 „ |
| dgl. in Ahlem | 5 „ |
| dgl. bei Empelde | 12 „ |
| 3. Ökonomie, Tonnenbinderei u. verschiedene Betriebe zu Linden | 63 „ |
| 4. Bergwerk zu Wennigsen | 231 „ |
| 5. Saline Badenstedt einschl. der Salzfuhrlaute und Lastträger . | 148 „ |
| 6. Chemische Fabrik bei Linden | 44 „ |
| | <hr/> |
| | Total 839 Arbeiter |

Einschließlich der 400 Arbeiter auf der Maschinenfabrik beschäftigte Georg Egestorff darnach 1240 Arbeiter, mit Weib und Kindern 3100 Menschen. Er konnte zu damaliger Zeit als der größte und erfolgreichste Industrielle Hannovers gelten.

In Wirklichkeit reichte der Wirkungskreis Georg Egestorffs noch erheblich weiter. An dem Kohlenbergwerk Barsinghausen, das 200 Bergleute beschäftigte, war er jetzt noch zur Hälfte beteiligt. Die früher erwähnte Zuckerfabrik betrieb er gemeinsam mit seinem Schwager Hurtzig.

Die Saline Egestorffhall in Badenstedt, die er gelegentlich als „seine besterzogene Tochter“ bezeichnete, war ein besonders ertragreiches Unternehmen; ihr dankte er einen erheblichen Teil der Mittel, die ihm den Maschinen- und Lokomotivbau auch in den schwersten Zeiten durchzuhalten erlaubten.

Die Gründung der Chemischen Fabrik bei Linden, räumlich inmitten der Maschinenfabrik untergebracht, ist vielleicht auf die Hinweise zurückzuführen, die in den ersten Jahrgängen der „Mitteilungen des Hannoverschen Gewerbevereins“ für eine bessere Auswertung der im Königreich vorhandenen Salzlager gegeben worden waren — Georg Egestorff ist solchen Anregungen vielfach nachgegangen. Es handelte sich im wesentlichen darum, das in der Saline anfallende Kochsalz nach dem Leblanc-Verfahren durch Zusatz von Schwefelsäure in schwefelsaures Natron und weiterhin mittels Kohle und Kalkstein in Soda umzuwandeln. Auch die Verarbeitung auf Salzsäure wurde durchgeführt. Der Betrieb, um 1840 begonnen, beschäftigte 1852 mehr als 40 Arbeiter und 1866 etwa 100 Menschen. Nach Georg Egestorffs Tod wurde er 1872 in eine Aktiengesellschaft „Georg Egestorffs Salzwerke“ umgewandelt, zu der auch die Saline Egestorffhall und die noch zu erwähnende Ultramarinfabrik geschlagen wurden. Nach der Fusion mit der Nienburger Chemischen Fabrik im Jahre 1909 nahm die Firma den Namen „Aktiengesellschaft Georg Egestorffs Salzwerke und Chemische Fabriken in Hannover“ an.

Die Gründung der letztgenannten Ultramarinfabrik fällt in das Jahr 1856. Sie beruhte auf der Gewinnung des für viele Zwecke verwendeten Farbstoffs aus Ton, Schwefel und Soda — mithin aus Bestandteilen, die Egestorff innerhalb seiner Chemischen Fabrik bereits zur Verfügung hatte.

Schließlich ist die Ende der 1850er Jahre aufgenommene Herstellung von Zündhütchen zu erwähnen. Zuvor hatte Georg Egestorff aus den Erden seiner Tongruben Tontauben hergestellt und nach England ausgeführt, wo sie beim Schießsport eine vielbeliebte Verwendung fanden. Es kennzeichnet Georg Egestorffs Kombinationsgabe und Geschäftsgeist, daß er von hier aus auf den Gedanken kam, auch die für jeden Schuß erforderlichen Zündkapseln zu liefern. In dieser Zündhütchenfabrik waren 1866 etwa 40 Arbeiter tätig. Sie ist 1879 in eine Aktiengesellschaft „Lindener Zündhütchen- und Tonwaren-Fabrik“ mit 540 000 Mk. Kapital umgewandelt worden und nach manchen Wechselfällen später in den Besitz der Dynamit Nobel A.-G. übergegangen.

GEORG EGESTORFFS PERSÖNLICHKEIT

Mit 17 Jahren war Georg Egestorff aus der Lehre genommen worden und in das damals bereits weitverzweigte Geschäft seines Vaters eingetreten. 15 Jahre hatte er alsdann unter Johann Egestorff gearbeitet und damit schon als junger Mensch sich in ungewöhnlichem Maße wirtschaftliche Kenntnisse und Erfahrungen zu eigen gemacht, die sich nicht nur auf die väterlichen Betriebe, sondern auch auf die gewerblichen Verhältnisse des ganzen Landes wie den Verkehr mit den Behörden erstreckten. Nach dem Tode seines Vaters hat er weitere 34 Jahre selbständig gewirkt, als Verwalter des väterlichen Nachlasses, vor allem aber als Leiter der von ihm begründeten Maschinenfabrik. 1834 hatte Johann Egestorff in allen seinen Unternehmungen an die 500 Menschen beschäftigt. 1868 waren allein auf der Maschinenfabrik etwa 1000 Arbeiter und Angestellte tätig und in allen Georg Egestorff unterstehenden Betrieben etwa 2200 — mit ihren Angehörigen ernährte er mehr als 6000 Menschen. 650 Dampfmaschinen, Lokomobilen, Dampfpumpen u. dgl. sowie 1200 Dampfkessel waren im Lauf von drei Jahrzehnten aus seiner Maschinenfabrik hervorgegangen. Vor allem hatte sich diese als Lokomotivbau-Anstalt einen weithin geachteten Ruf erworben. 323 Lokomotiven waren binnen 23 Jahren in ihren Hallen gefertigt worden. Der wirtschaftliche und soziale Aufstieg der Familie Egestorff, den schon der alte Johann eingeleitet hatte, war von seinem Sohn Georg in einer noch weit eindrucksvolleren Kurve fortgesetzt worden.

Der vorgeschilderten Werksgeschichte sind bereits einige wesentliche Gründe für diese außerordentlichen Erfolge zu entnehmen. Was Georg Egestorff auszeichnete, waren in erster Linie Fleiß und Ausdauer und ein nimmermüder Drang zu wirken und zu schaffen, von dem allein schon in seinem Nachlaß die Fülle der von ihm selbst geschriebenen Briefe, Eingaben und Notizen ein staunenswertes Zeugnis gibt. Dazu kam die von seinem Vater ererbte Gabe, scharf zu rechnen; in seinen Ein- und Verkaufskalkulationen oder in seinen sorgfältigen Kostenanschlägen tritt sie vielfach hervor. Ein besonders ins Auge fallender Zug an ihm war auch sein klarer Sinn für die Forderungen der eigenen Zeit, eine Aufgeschlossenheit für alles, was damals an neuem Bedarf sich regte und nach Befriedigung drängte, und in Verbindung hiermit eine ausgesprochene Neigung, jeder sich bietenden Gelegenheit zu wirtschaftlicher oder technischer Betätigung nachzugehen, bis zu einer überaus vielseitigen Geschäftigkeit. Ein Zeugnis von ihm selbst sei angefügt. Als er 1844 Gonzenbach, der damals Ingenieur bei der Maschinenfabrik von A. Koechlin, Mülhausen i. E., war und sich durch seine Erfindungen bereits einen Namen gemacht hatte, für den in Linden geplanten Lokomotivbau gewinnen wollte, schrieb er neben anderen offenerherzigen Äußerungen über seine persönlichen Verhältnisse: „Bin rüstig und

voll Energie und finde mein ganzes Vergnügen in dem Betriebe meiner Geschäfte, jeder Zoll an mir ein Geschäftsmann.“

Was er von sich selbst forderte, verlangte er allerdings auch von seinen Arbeitern, in erster Linie „unausgesetzten Fleiß und Verträglichkeit“. Um die Ordnung im Betrieb aufrechtzuerhalten, hatte Egestorff schon 1836 ein „Arbeiterreglement“ eingeführt, das für eine Reihe von Vergehen z. T. recht empfindliche Geldstrafen festsetzte. Diese Strenge hatte allerdings noch eine besondere Ursache. Wie Egestorff in der Begründung zu dieser Arbeitsordnung bemerkt, war er aus humanitären Erwägungen bereit, „auch entlassenen Sträflingen oder anderen ihm von Polizei wegen zugesandten verdorbenen Individuen Arbeit nicht zu versagen, indem solche nicht leicht von anderen in Arbeit genommen werden und sehr leicht wieder auf schlechte Bahn zurückkommen. Da nun Menschen dieser Art und wie allgemein der größte Teil der Arbeiter, allerdings mit Ausnahmen, ziemlich roher Natur sind, so konnte es nicht umgangen werden, für die verschiedenen Vergehen verhältnismäßige Geldstrafen festzusetzen, da es nicht möglich sein würde, durch Einwirkung auf das Ehrgefühl allein den beabsichtigten Zweck zu erreichen“. Bei dem letzteren Urteil ist zu bedenken, daß Egestorff nur zum Teil mit bodenständigen Arbeitskräften rechnen konnte und seine Facharbeiter von überallher hatte zusammensuchen müssen. Im Nichtstun betroffene oder zanksüchtige Arbeiter wurden das erstemal mit 6 Mgr. bestraft, im öfteren Wiederholungsfalle entlassen. Die Zanksucht scheint hier nach besonders verbreitet gewesen zu sein. Während der Arbeitszeit waren Trinken von Branntwein und Rauchen verboten. Auf Verheimlichung mißlungener Arbeit stand eine Strafe von 12 Mgr. und bei öfterem Vorkommen Entlassung.

Egestorffs Verhältnis zu seinen Arbeitern wird ferner durch Vorgänge beleuchtet, die sich in dem unruhigen Revolutionsjahr 1848 abspielten. Ein Teil der Arbeiterschaft hatte sich, von einigen Hitzköpfen aufgewiegelt, wegen zu langer Arbeitszeit zum Streik verleiten lassen. Egestorffs Antwort war ein Aufruf, in dem er seinen „gerechten Unwillen und seine höchste Mißbilligung“ aussprach. Er sagte weiter: „Die von den Arbeitern ergriffenen Maßregeln waren um so ungerechter und kränkender für mich, als ich mir bewußt bin, alle ohne Ausnahme stets mit Gerechtigkeit und gutem Wohlwollen, nie mit Härte behandelt zu haben. Daneben habe ich, wie jeder anerkennen muß, im Hinblick auf die jetzigen Zeitverhältnisse, bereits die größten Opfer gebracht, um die Fabrik im Gange zu halten und die Brodlosigkeit der Arbeiter zu verhüten.“ Von einer Änderung der Arbeitsordnung war keine Rede und die Streikenden mußten klein begeben.

Andererseits waren die obigen Äußerungen Georg Egestorffs von seiner Sorge um das Wohl seiner Mitarbeiter keine leeren Worte. Einige Einzelzüge seien hervorgehoben.

voll Energie und finde mein ganzes Vergnügen in dem Betriebe meiner Geschäfte, jeder Zoll an mir ein Geschäftsmann.“

Was er von sich selbst forderte, verlangte er allerdings auch von seinen Arbeitern, in erster Linie „unausgesetzten Fleiß und Verträglichkeit“. Um die Ordnung im Betrieb aufrechtzuerhalten, hatte Egestorff schon 1836 ein „Arbeiterreglement“ eingeführt, das für eine Reihe von Vergehen z. T. recht empfindliche Geldstrafen festsetzte. Diese Strenge hatte allerdings noch eine besondere Ursache. Wie Egestorff in der Begründung zu dieser Arbeitsordnung bemerkt, war er aus humanitären Erwägungen bereit, „auch entlassenen Sträflingen oder anderen ihm von Polizei wegen zugesandten verdorbenen Individuen Arbeit nicht zu versagen, indem solche nicht leicht von anderen in Arbeit genommen werden und sehr leicht wieder auf schlechte Bahn zurückkommen. Da nun Menschen dieser Art und wie allgemein der größte Teil der Arbeiter, allerdings mit Ausnahmen, ziemlich roher Natur sind, so konnte es nicht umgangen werden, für die verschiedenen Vergehen verhältnismäßige Geldstrafen festzusetzen, da es nicht möglich sein würde, durch Einwirkung auf das Ehrgefühl allein den beabsichtigten Zweck zu erreichen“. Bei dem letzteren Urteil ist zu bedenken, daß Egestorff nur zum Teil mit bodenständigen Arbeitskräften rechnen konnte und seine Facharbeiter von überallher hatte zusammensuchen müssen. Im Nichtstun betroffene oder zanksüchtige Arbeiter wurden das erstemal mit 6 Mgr. bestraft, im öfteren Wiederholungsfalle entlassen. Die Zanksucht scheint hier nach besonders verbreitet gewesen zu sein. Während der Arbeitszeit waren Trinken von Branntwein und Rauchen verboten. Auf Verheimlichung mißlungener Arbeit stand eine Strafe von 12 Mgr. und bei öfterem Vorkommen Entlassung.

Egestorffs Verhältnis zu seinen Arbeitern wird ferner durch Vorgänge beleuchtet, die sich in dem unruhigen Revolutionsjahr 1848 abspielten. Ein Teil der Arbeiterschaft hatte sich, von einigen Hitzköpfen aufgewiegelt, wegen zu langer Arbeitszeit zum Streik verleiten lassen. Egestorffs Antwort war ein Aufruf, in dem er seinen „gerechten Unwillen und seine höchste Mißbilligung“ aussprach. Er sagte weiter: „Die von den Arbeitern ergriffenen Maßregeln waren um so ungerechter und kränkender für mich, als ich mir bewußt bin, alle ohne Ausnahme stets mit Gerechtigkeit und gutem Wohlwollen, nie mit Härte behandelt zu haben. Daneben habe ich, wie jeder anerkennen muß, im Hinblick auf die jetzigen Zeitverhältnisse, bereits die größten Opfer gebracht, um die Fabrik im Gange zu halten und die Brodlosigkeit der Arbeiter zu verhüten.“ Von einer Änderung der Arbeitsordnung war keine Rede und die Streikenden mußten klein begeben.

Andererseits waren die obigen Äußerungen Georg Egestorffs von seiner Sorge um das Wohl seiner Mitarbeiter keine leeren Worte. Einige Einzelzüge seien hervorgehoben.

Besonders hat er sich die Hebung seiner Arbeiter und die Fortbildung seiner Angestellten angelegen sein lassen, und mit Recht ist die Egestorffsche Maschinenfabrik eine Pflanzstätte der hannoverschen Industrie genannt worden. Georg Egestorff suchte seine Arbeiter durch Auszeichnungen und Prämien zu höheren Leistungen anzuspornen. Er ergänzte die praktische Ausbildung des Nachwuchses in der Werkstatt durch Werkunterricht, den seine Ingenieure und Techniker im Rechnen, Maschinenzeichnen und anderen Fächern erteilten. Diesen Unterrichtsstunden wohnten auch ältere Arbeiter fleißig bei. Darüber hinaus war Georg Egestorff, der sein Leben lang selber ein Lernender geblieben ist, eifrig bemüht, die bei der eigenen praktischen Tätigkeit gesammelten Erfahrungen für die Vervollkommnung der Arbeitstechnik nutzbar zu machen.

Bei der Masse der Arbeiterschaft handelte es sich vor allem um soziale Fürsorge, und hierin war Georg Egestorff der eigenen Zeit weit voraus. Bereits im Jahre 1836 errichtete er eine Krankenkasse in der Absicht, „den Arbeitern die tröstende Gewißheit zu verschaffen, daß sie in Krankheitsfällen nicht verlassen seien“. Der erste erhaltene, von Egestorff eigenhändig niedergeschriebene Entwurf der Satzung sah einen Beitrag von 6 Pfg. für 1 Tlr. Verdienst vor. Nach der Satzung von 1857 hatten alle Arbeiter der Krankenkasse, die Verheirateten überdies einer Unterstützungskasse anzugehören. Die Unverheirateten zahlten 2 Mgr., die Verheirateten 3 Mgr. wöchentlich. Das Krankengeld betrug für die Mitglieder der Krankenkasse 1 Tlr. 12 Ggr. wöchentlich, für die Mitglieder beider Kassen 2 Tlr. 12 Ggr., jedoch höchstens auf die Dauer eines Jahres. Arzt und Medizin bezahlte die Kasse. Bedurfte ein Kranker der Nachtwache, so mußte diese aus den Kreisen der Mitglieder gestellt werden; das gleiche galt in Todesfällen für die Leichenträger. Reichten die Beiträge zur Deckung der Unkosten nicht aus, so trug Egestorff den Unterschied.

Erwähnt sei ferner, daß Egestorff im August 1855 am Hohen Weg in Linden eine öffentliche Speiseanstalt eröffnete, um, wie er schreibt, „den in Linden und Hannover wohnenden Arbeitern und den mit geringer Besoldung Angestellten zu einem möglichst geringen Preis eine gesunde, kräftige und wohlschmeckende Mittagsmahlzeit gegen volle Bezahlung des Kostenpreises, also ohne Verletzung des Ehrgefühls, zu verschaffen und um meiner Vaterstadt als auch meinem Vaterlande zu zeigen, wie man das Prinzip fabrikmäßiger Produktion auch auf die Bereitung der den geringeren Volksklassen unentbehrlichen Nahrungsmittel anwenden . . . und auf der einen Seite bedeutende Geldsummen sparen, auf der anderen Seite den Unbemittelten zur Zeit der Noth hilfreich beistehen kann“. Das Essen konnte entweder an Ort und Stelle oder zu Hause verzehrt werden, und da der Preis für die Mahlzeit nur einen Gutengroschen betrug, war der Andrang außerordentlich groß. Lange Zeit wurden mehr als 2000 Portionen täglich verabreicht. Trotzdem die Anlage mustergültig war und auch ander-



K. d. Leben lith. u. verlegt v. George Müller, Lithogr. u. Photogr. in Hannover.

Druck d. lith. Inst. v. C. Fuchs, Hamburg.

Germanisch-nordisches Institut — mein Leben.

Georg Egestorff

Nr. 17. Georg Egestorff

geboren 7. Februar 1802, gestorben 27. Mai 1868

wärts Nachahmung fand, ließ der Besuch nach einigen Jahren nach. Die Armut in Hannover hatte sich inzwischen vermindert, die Ansprüche der Massen waren gestiegen; zu einer Erhöhung des Essenspreises konnte sich Egestorff aber nicht verstehen. So stiftete er Grundstück und Räume im Jahre 1863 der Gemeinde Linden als „Freischule für Kinder jedes Religionsbekenntnisses“; sie steht noch heute an der Hohestraße 9 und trägt eine Tafel zur Erinnerung an ihren Begründer.

Auch eine Kleinkinder-Warteschule richtete Egestorff ein, in der Kinder gegen geringe Bezahlung beköstigt und beaufsichtigt wurden.

Über den engeren Kreis seiner eigenen Arbeiter hinaus hat Egestorff auch zahlreiche andere und oft recht ansehnliche Summen wohltätigen und gemeinnützigen Zwecken gewidmet.

In politischer Hinsicht ist Georg Egestorff nicht aktiv hervorgetreten. Trotz seiner überragenden wirtschaftlichen Stellung hat er z. B. der Hannoverschen Ständekammer nie angehört. Wie für einen Menschen seiner Wesensart selbstverständlich, hat er aber als warmer Patriot mit stärkster Anteilnahme die Ereignisse seiner Zeit erlebt. Seine politische Gesinnung ist von Anbeginn am ehesten als nationalliberal zu bezeichnen, wie er denn späterhin ein Freund von Rudolf von Bennigsen und Johannes Miquel gewesen ist, den Gründern des von Hannover ausgegangenen Deutschen Nationalvereins, aus dem die National-liberale Partei herauswuchs.

Seinem ganzen wirtschaftlichen Denken und Wirken mußte die widerstrebende Haltung unzeitgemäß erscheinen, die Hannover gegenüber dem Deutschen Zollverein und der Schaffung eines einheitlichen deutschen Wirtschaftsraums einnahm. Mit um so größerer Freude begrüßte er 1848 die Bestrebungen zur Schaffung eines Deutschen Reichs. Nach dem Waffenstillstand von Malmö, der unter dem Druck der dänischen Blockade der Ostsee zustande gekommen war, stimmte er mit Begeisterung dem Plan zu, eine deutsche Flotte zu schaffen und richtete in dieser Frage an den inzwischen ins Leben gerufenen Flottenausschuß mehrere ausführliche und dringliche Eingaben, von denen schon die Rede war, wie er auch in Hannover „tätiges und eifriges Mitglied“ des Ausschusses war, der für diesen Zweck Geldbeträge sammeln sollte. Der Ausgang dieser wohlgemeinten Bestrebungen war freilich kläglich. Die kleine deutsche Flotte, die mit Hilfe solcher Stiftungen meist in England und Amerika zusammengekauft worden war, wurde 1852 im Auftrag des Bundestags wieder versteigert.

Inzwischen war König Ernst August 1851 verstorben und unter seinem Sohn und Nachfolger, dem blinden König Georg V., schließlich die Reaktion zur Herrschaft gelangt. Bennigsen vornehmlich führte den Kampf gegen das reaktionäre Ministerium von Borries, und Egestorff unterzeichnete, obwohl die Regierungsbehörden zu seinen besten Kunden gehörten, die Adresse Bennigsens an den König vom 8. April 1861, in der die Wiederherstellung des alten ver-

fassungsmäßigen Landrechts beantragt wurde. Mit dem damaligen Göttinger Obergerichtsanwalt Miquel stand Georg Egestorff teils in lebhaftem Briefwechsel, teils in unmittelbarem persönlichen Verkehr; so weilte er 1864 mit ihm in Bad Driburg zur Kur und machte ihm ausführliche Vorschläge zur Förderung des Nationalvereins, z. B. im Hinblick auf eine wirksamere Pressepropaganda.

So wenig Georg Egestorff nach äußeren Ehren strebte, so hat sie ihm sein angestammtes Königshaus doch in Form von Titeln und Orden voll zuerkannt. Dennoch ist seine Sprache gegenüber der Regierung, z. B. in den von ihm jährlich an die Hannoversche Landdrostei erstatteten Berichten, unter Wahrung aller äußeren Formen stets höchst freimütig geblieben. Und trotz aller traditionellen Gefühle für seinen Landesherrn hat Egestorff in der Eingliederung Hannovers in Preußen, wie sie nach der unglücklichen Schlacht von Langensalza 1866 erfolgte, einen notwendigen und sinnvollen Schritt gesehen. Als bald darauf die Wahlen zum ersten Reichstag des Norddeutschen Bundes erfolgen sollten, erließ er im Hannoverschen Kurier einen Aufruf:

„Wen müssen wir ins Parlament wählen?

Ein großes einiges Deutschland mit einem Volksparlament, stark nach Außen und frei nach Innen — das ist der sehnliche Wunsch, der alle Patrioten bewegt, das höchste Ziel, nach dem wir alle ringen.“

Aus Georg Egestorffs Familienleben sei berichtet, daß er 1827 Dorothea Haase aus Linden geheiratet und mit ihr ein selten glückliches Familienleben geführt hat. Noch in seinem Testament gedenkt er ihrer als seines guten Engels; durch ihre klugen Ratschläge und ihre unermüdliche Tätigkeit habe sie einen sehr großen Teil der glücklichen Erfolge ihres vereinten Wirkens herbeigeführt.

Egestorffs private Neigungen waren sehr vielseitig. Schon als Jüngling hatte er sich mit Botanik beschäftigt, und in seinem Hause Deisterstraße 2, an der Ihme zwischen Ihmebrücke und Blumenaustraße gelegen, hat er späterhin ein mit kostbaren südländischen Bäumen, Orangen und Palmen bepflanztes Gewächshaus errichtet. Auch liebte und hegte er Tiere, und viele medizinische Bücher seines Nachlasses zeugen von seinem Interesse für die Wissenschaft der Medizin.

Das Bild Georg Egestorffs, das dieser Schrift beigegeben ist, zeigt einen kraftvollen Kopf mit im Grunde fast bäuerlich ungebrochenen Zügen. Um so erstaunlicher ist, daß er die größere Zeit seines Lebens leidend war. In seinen Jugendjahren litt er an einer Augenkrankheit. Späterhin trat ein eigenartiges Kehlkopfleiden auf, derart, daß bei Aufregungen seine Stimme versagte. In der zweiten Hälfte der 1860er Jahre ergab sich eine Verschlimmerung dieser Krankheit und am 27. Mai 1868 verschied er. Auf dem Martinsfriedhof zu Linden wurde er beigesetzt.

Georg Egestorff hinterließ, nachdem sein einziger Sohn schon in früher Jugend gestorben war, fünf Töchter. Die älteste, Dorothea, verheiratete sich mit dem kaufmännischen Direktor der Firma, Alfred Houget. Die Gatten der übrigen standen in anderen, dem Egestorffschen Werk fremden Berufen. So ist es begreiflich, daß Georg Egestorff die Fortsetzung seiner Unternehmungen gegen Ende seines Lebens keine geringe Sorge bereitete. In seinem 1867 errichteten Testament schrieb er: „Es ist mein Wunsch, den ich im lange und sorgfältig erwogenen Interesse meiner Erben und Nachkommen selbst hege, daß die von mir geführten Geschäfte sämtlich für gemeinsame Rechnung der Erben fortgesetzt werden. Das einträchtige Zusammenarbeiten Aller bei der Arbeit, dieses oberste Prinzip meines Lebens und der Größe meines Wohlstandes, wird aller menschlichen Voraussicht nach auch meinen Kindern und Erben zu dauerndem Segen gereichen.“

Andererseits war er doch von der Unmöglichkeit überzeugt, die weitere Entwicklung seines Werkes zu übersehen und vorzuschreiben. So fügt er hinzu, daß er dieses von ihm so sehr gewünschte Verhältnis nicht zum absoluten Gebot mache, und viele weitere Seiten seines Testaments sind mit Wünschen und Ratschlägen für den Fall einer Aufteilung und Auflösung der von ihm begründeten Unternehmungen angefüllt.

Zunächst erfolgte die Verwaltung des großen Nachlasses für gemeinsame Rechnung aller Erben. Bald aber traten Schwierigkeiten auf. Zu groß und im einzelnen allzu verschiedenartig war der ganze Konzern geworden, und was Georg Egestorffs Geist und Wille noch zusammengehalten hatte, das strebte jetzt fast zwangsläufig auseinander.

Der Hauptbestandteil, die Maschinenfabrik, ging schon Ende 1868 in fremde Hände über. 1872 folgte die Umwandlung der Chemischen Fabrik, Saline und Farbenfabrik in eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Georg Egestorffs Salzwerke“. Der Rest verblieb zunächst im Familienbesitz, ward aber weiterhin ebenfalls aufgelöst.

Der Erwerber der Maschinenfabrik war Dr. Strousberg, Berlin.