

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

DIE ÄRA STROUSBERG

1868 BIS 1871

VOR FÜNFUNDSECHZIG JAHREN

Umwälzende Geschehnisse hatten sich in Deutschland während der vier Jahrzehnte vollzogen, in denen Georg Egestorff sein tätiges Leben geführt hatte, und auch die nächstfolgenden Jahre waren noch von großen geschichtlichen Ereignissen erfüllt. Nach einem verlorenen Feldzug war das Königreich Hannover 1866 eine preußische Provinz geworden, und so schmerzlich dieser Verlust der politischen Selbständigkeit von vielen Beteiligten empfunden wurde, so bedeutete er doch einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zur deutschen Einigung. Die Schranke war beseitigt, die bisher die preußischen Stammlande im Osten von den 1815 gewonnenen Provinzen im Westen getrennt hatte; die Monarchie war jetzt erst ein geschlossener Großraum geworden. Es wurde bereits angedeutet, daß Georg Egestorff nicht zu denen gehört hatte, die diese Wendung beklagten; zu sehr hatte er sowohl seiner politischen Gesinnung nach wie in seinem geschäftlichen Wirken die Enge des bisherigen Zustandes empfunden. Den glanzvollen Abschluß dieser Entwicklung, die Proklamation des Deutschen Kaiserreichs am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles, hat er allerdings nicht mehr erlebt.

Ein wesentlicher Teil des deutschen Eisenbahnnetzes war geschaffen. 1868 betrug die Länge der inzwischen erbauten Linien 17 200 km, und es hatte sich bereits erwiesen, welch großen Vorteile das neue Verkehrsmittel gerade für Hannover mit sich brachte. Dank ihrer zentralen Lage inmitten Deutschlands wurde die Stadt sowohl im nordsüdlichen wie vor allem im westöstlichen Personen- und Güterverkehr ein überaus wichtiger Knotenpunkt. Die Bezugs- und Absatzbedingungen der Industrien des Landes waren damit grundlegend geändert worden. Ihre bisherige örtliche Beschränkung hatte aufgehört. Anfangs hatte Georg Egestorff seine Kohlen vom Deister bezogen; während aber diese Quelle weiterhin nicht mehr ausreichte, ergab sich seit Fertigstellung der Eisenbahnverbindungen nach dem Ruhrbezirk die Möglichkeit, westfälische Kohlen in jeder nötigen Menge heranzuholen. Andererseits hatte sich Georg Egestorffs Absatzgebiet für Maschinen und Lokomotiven über Hannover-Braunschweig hinaus erweitert, und der Bau jeder neuen Bahnstrecke eröffnete neue Märkte. Die Zollgrenzen waren schon 1854, seit dem Anschluß Hannovers an den Deutschen Zollverein, beseitigt worden.

Auch der Vorsprung, den die westlichen Länder und vor allem England ehemals vor der jungen deutschen Volkswirtschaft behaupteten, hatte sich zu verringern begonnen. Im Ruhrbezirk, in Oberschlesien, an der Saar, in Sachsen

waren Industriebezirke entstanden. Das Fundament zu einem heimischen Kohlenbergbau, zu einer eigenen Eisen- und Stahlindustrie, die nicht mehr vom Bezug englischen Roheisens abhängig war, zur fabrikmäßigen Textilindustrie und manchen anderen Industriezweigen war gelegt, und ihr erstes Wachstum ist an den Steigerungen der Förderleistungen und der Produktion abzulesen, die in zwei Jahrzehnten erreicht worden waren.

	1850	1870
Steinkohlenförderung im Deutschen Reich	5 033 000 t	26 398 000 t
Roheisengewinnung dgl.	212 000 t	1 391 000 t
Gesamtaußenhandel im Deutschen Zollgebiet	1 064 Mill. M.	4 111 Mill. M.
Steinkohlenverbrauch je Kopf der Bevölkerung	168 kg	619 kg
Roheisenverbrauch dgl.	10,5 kg	37,7 kg
Gesamtaußenhandel dgl.	35,7 M.	105,7 M.

Über die einzelnen genannten Gewerbezweige hinaus hatte die Industrialisierung ganz allgemein eingesetzt, und der Bevölkerungszuwachs, der jährlich rund 300 000 Köpfe betrug, war wesentlich von Industrie und Handel aufgenommen worden, während der Bestand der Landwirtschaft sich nur wenig veränderte. Der letzteren waren von der Bevölkerung des Reichsgebiets um 1830 reichlich 18 Millionen Menschen zuzurechnen gewesen, 1870 waren es noch ebensoviel. Aber die Zahl der nicht landwirtschaftlich Tätigen war in diesen vier Jahrzehnten von 12 auf 22 Millionen Köpfe angewachsen.

Und dieser Industrialisierungsprozeß stand erst in seinen Anfängen. Die wirtschaftspolitischen Leitideen der Zeit kamen ihm jetzt erst zugute. Die Blütezeit des Liberalismus war heraufgezogen.

Zuvor hatten einer freien Entfaltung der wirtschaftlichen Einzelkräfte zahlreiche obrigkeitliche Bindungen und Vorschriften entgegengestanden, und wenn gleich der staatliche „Merkantilismus“ in Hannover nicht dieselbe folgerichtige Ausbildung erfahren hatte wie etwa in Preußen, so hatten doch Einrichtungen wie der Zunftzwang oder Bann- und Meilenrechte einer ungehinderten Ausübung gewerblicher Tätigkeit noch lange Zeit entgegengestanden. So galt für die Anlage von Fabriken in der Regel das Erfordernis der Zunftzugehörigkeit, sofern in der Fabrik Waren erzeugt wurden, zu deren Verfertigung ausschließlich eine städtische Zunft berechtigt war. Darum hatte auch Georg Egestorff noch im Jahre 1829 beim Böttcheramt in Hannover um den Meistertitel muten müssen, damit er die Tonnenbinderei seines Vaters fortsetzen konnte. Inzwischen waren

schon 1847/48 eine Reihe von Zunftprivilegien aufgehoben worden. Mit der Einverleibung Hannovers in den preußischen Staat griffen alsdann die freiheitlicheren Bestimmungen der preußischen Gewerbeordnung Platz. 1867 erging innerhalb des Norddeutschen Bundes das Freizügigkeitsgesetz, und schließlich brachte 1869 die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund die allgemeine Verwirklichung des Grundsatzes der Gewerbefreiheit. Endlich sei aus der langen Reihe der sonstigen Gesetze, die einer freiheitlichen Gestaltung der Wirtschaft galten, das Aktiengesetz von 1870 genannt, weil es gerade auch für die weitere Entwicklung der Egestorffschen Maschinenfabrik von Bedeutung wurde. Es beseitigte die bisher geltende staatliche Konzessionspflicht für Aktiengesellschaften und bekannte sich zum Prinzip der Gründungsfreiheit.

DR. STROUSBERG, MASCHINENBAU-ANSTALT
UND EISENGIESSEREI, VORMALS GEORG EGESTORFF.
DIE ALLGEMEINE EISENBAHN-BAU-GESELLSCHAFT

Dr. Henry Bethel Strousberg, der gegen Ende des Jahres 1868 die Maschinenfabrik von Georg Egestorff aus der Hand von dessen Erben erwarb, entstammte einer jüdischen Familie aus Ostpreußen, die eigentlich Straußberg hieß. Er war in jungen Jahren nach England gegangen und hatte sich hier als Journalist seinen Unterhalt verdient. Auch in Amerika hatte er sich mehrere Jahre aufgehalten, bis den Zweiunddreißigjährigen sein Weg 1855 nach Berlin führte. Hier war er zunächst schriftstellerisch, als Versicherungsagent und auf andere Weise tätig. Aber er hatte in diesen Jahren auch die Bedeutung der Eisenbahnen für den Fortschritt der Wirtschaft erkannt, in Deutschland wie in den anderen Ländern des Festlandes, und seinem beweglichen Geist, seinem Schaffensdrang, seiner Begabung für Kombinationen und Projekte, aber auch seinem Streben nach Reichtum und Geltung und seiner Eitelkeit schien hier der Erfolg zu winken.

Das Verfahren, nach welchem der Eisenbahnbau — sei es durch private Gesellschaften, sei es durch den Staat — damals üblicherweise erfolgte, war dasjenige der Regie. Teilstrecken einer Bahn wurden einzelnen Unternehmern in Auftrag gegeben. Es war ein im ganzen solides, wenn auch schwerfälliges Verfahren und mit vielen Mühen für den Auftraggeber verbunden. Strousbergs rasch wachsender Einfluß beruhte dagegen auf der Ausbildung eines neuen Systems, der Generalentreprise. Er verpflichtete sich, als Generalunternehmer eine Eisenbahnlinie mit allem Zubehör fertigzustellen, die Trace zu legen, den Oberbau zu schaffen, das Oberbaumaterial zu liefern und alles bis zur Aufnahme des Betriebs zu erledigen.

Das „System Strousberg“ hatte vor dem Regiebau unleugbare Vorzüge. Für den Bauherrn war es von verlockender Einfachheit. Die Zusammenfassung des gesamten Baus in einer Hand war bis zu einem gewissen Grade auch ein zweckmäßigeres Verfahren, denn es brachte die Vorteile des Großbetriebs mit sich. Ein weiterer Schritt in dieser Richtung führte Strousberg dazu, die wichtigsten Baumaterialien in eigenen Betrieben selbst zu erzeugen. In Rheinland-Westfalen, im Siegerland und anderwärts erwarb er Kohlen- und Erzbergwerke, ferner Wälder und Sägemühlen, Eisen- und Stahlwerke sowie Brückenbauanstalten, um so die Produktion ihrer ganzen Länge nach zusammenzufassen, in einer Weise, die für die damalige Zeit etwas durchaus Ungewöhnliches hatte.

Ende der 1860er Jahre blickte Strousberg bereits auf bedeutende Leistungen zurück. Er hatte Bauten ausgeführt oder in Angriff genommen, die vor ihm in diesem Ausmaß und mit solcher Schnelligkeit in Deutschland noch niemand zustande gebracht hatte, vor allem in Ostdeutschland und in Schlesien, aber auch in Mitteldeutschland und außerhalb, in Ungarn, Rußland, Rumänien — kurz, er hatte in dieser Zeit weit über 3000 km Bahnen fertiggestellt oder in Bau. Damals stand er auf der Höhe seiner Macht. In Berlin bewohnte er das Haus Wilhelmstraße 70, die heutige englische Botschaft.

Diesem weitgespannten Kreis seiner Unternehmungen auch eigene Lokomotiv- und Wagenbauanstalten anzugliedern, um den großen Bedarf der von ihm geschaffenen Eisenbahnlinien an Lokomotiven und Wagen selbst zu decken, war eine begreifliche Erwägung. Dazu hatte Strousberg, wie er selbst in seinen Memoiren schildert, kurz zuvor Schwierigkeiten mit der Firma Borsig wegen Lieferung von 30 Lokomotiven für die Berlin-Görlitzerbahn gehabt, die bei ihm den Entschluß auslösten, mit Georg Egestorffs Erben Verhandlungen aufzunehmen. Schon im Oktober 1868 führten sie zum Ziel: Strousberg erwarb die Egestorffsche Maschinenfabrik nebst allen zugehörigen Ländereien und einschließlich aller Vorräte und in Arbeit befindlichen Erzeugnisse zum Preise von 700 000 Tlr. Etwa gleichzeitig kaufte er auch Erzfelder bei Döhren im Harzer Vorland, um in Othfresen eine Hochofenanlage zu errichten, sowie das stillliegende Hütten- und Blechwalzwerk in Neustadt a. R., um damit die Maschinenfabrik auch im Bezug wichtiger Rohstoffe und Halbwaren unabhängig zu machen.

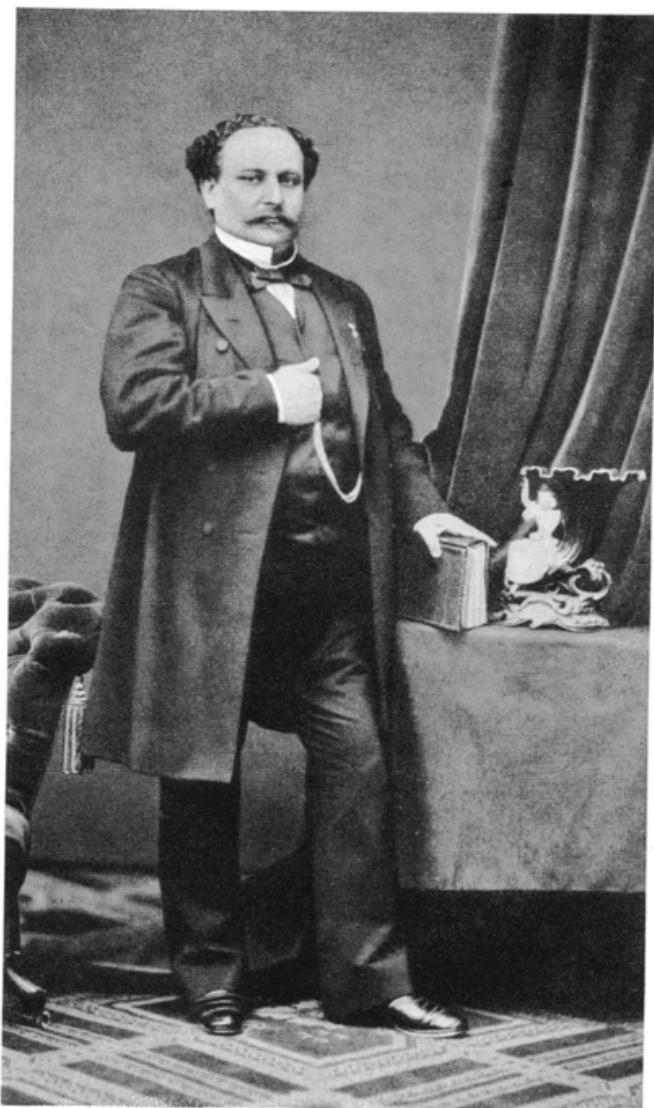
Damit begann für die ehemalige Egestorffsche Maschinenfabrik ein neuer Abschnitt ihrer Entwicklung. Was Strousberg zum Ankauf bestimmt hatte, war die Leistungsfähigkeit der Lokomotiv-Abteilung gewesen. An der Herstellung der sonstigen Erzeugnisse, an denen das Werk unter Georg Egestorff so reich gewesen war, hatte er wenig Interesse; sie wurde daher aufgegeben oder eingeschränkt. Dafür ward die Fabrikation auf den Lokomotivbau konzentriert,

und Strousbergs sofort ausgesprochenes Ziel wurde es, diesen mit einem Schlag außerordentlich zu steigern. Damit erfuhr auch die Absatzlage des Werks eine grundlegende Änderung. Bisher hatte es seine Aufträge im Wettbewerb mit anderen Konkurrenten hereinholen müssen — jetzt konnte es als Teilstück innerhalb der Strousbergschen Eisenbahninteressen mit den Bestellungen dieses ganzen weitverzweigten Konzerns rechnen.

Die Leistungsfähigkeit der Lokomotivabteilung hatte bisher jährlich 40 Stück betragen. Strousbergs Pläne gingen, wie er in seiner Lebensbeschreibung schildert, sofort dahin, sie auf 250 bis 300 Stück zu erhöhen, weil den von ihm vorgenommenen Berechnungen zufolge bei einer solchen Produktion am vorteilhaftesten und billigsten gearbeitet werden könne.

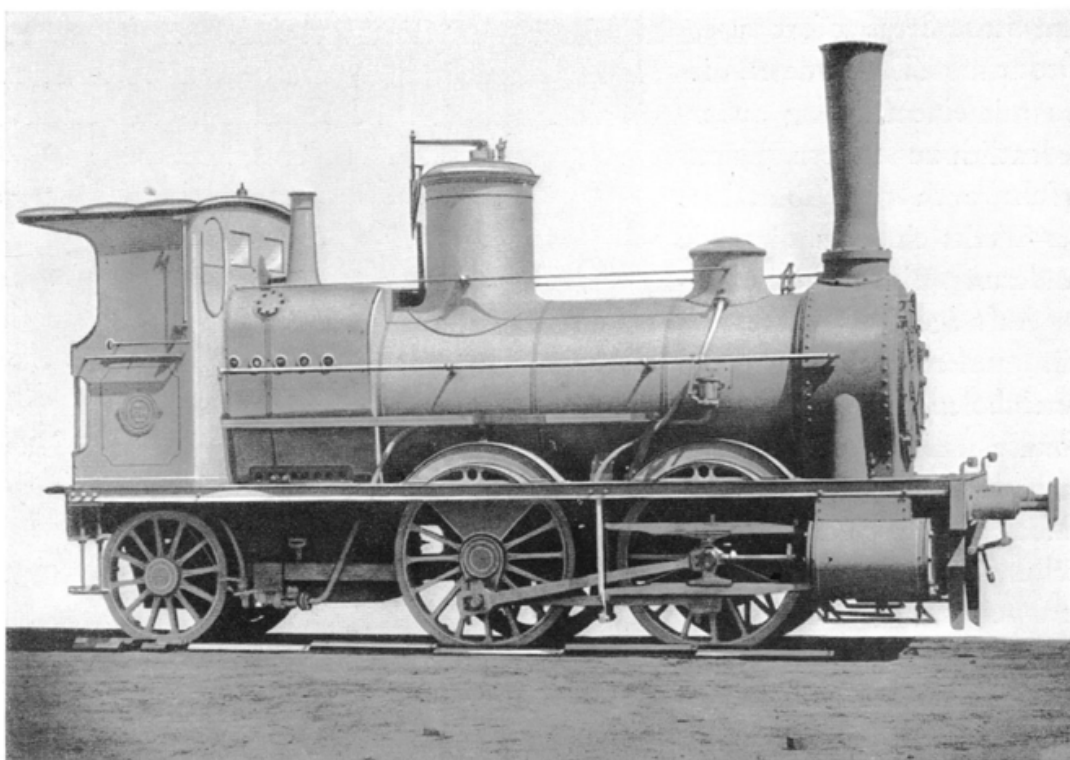
So setzte eine Bautätigkeit in neuen, bisher nicht gekannten Ausmaßen ein. Um die Finanzierung brauchte man sich nicht zu sorgen. Auch sie wurde jetzt innerhalb des großen Konzerns erledigt, dem man angehörte. Die von Georg Egestorff errichteten Fabrikanlagen hatten sich auf die Spitze des Dreiecks beschränkt, das von der Göttinger und Hamelner Chaussee gebildet wurde. Auf dem südlich anschließenden Gelände war 1840 die Chemische Fabrik erstellt worden. Nun wurde das ganze offene Gebiet westlich der Chemischen Fabrik in Bebauung genommen.

Auf Einzelheiten dieser Neubauten, deren Fertigstellung sich bis 1874 hinzog, sei an späterer Stelle eingegangen. Sie führten zu einer Vermehrung aller Kraft-



Nr. 18. Dr. Strousberg

Besitzer der Egestorffschen Maschinenfabrik 1868 bis 1871



Nr. 19. B1-Normal-Lokomotive der Strousbergischen Zeit für gemischte Züge

Triebwerk 420/600/1412 mm	Rostfläche 1,3 m ²	Reibungsgewicht 25 t
Dampfüberdruck 8,5 at	Heizfläche 98 m ²	Dienstgewicht 32 t

und Arbeitsmaschinen um das Vier- bis Sechsfache und zu einer völligen Umordnung aller Produktionsstätten, deren Ergebnis ebenfalls später geschildert sei. Sie bedangen ferner eine ganz erhebliche Vermehrung der Belegschaft. Strousberg rechnete von vornherein mit 2500 neuen geschulten Arbeitskräften und berichtet in seinen Memoiren, wie er sie aus allen Teilen der Monarchie zusammenholte, für sie eine „Arbeiterstadt“ baute und für deren Ausstattung sorgte. Die Siedlung erhielt im Volksmund die Bezeichnung „Rumänien“ wegen der umfangreichen Lieferungen, die damals nach diesem Lande gingen.

Nicht alle diese Pläne wurden freilich ausgeführt, und die erwartete Produktionssteigerung ist selbst in den folgenden günstigen Jahren nicht voll erreicht worden. Immerhin wird der eingetretene Wandel daran erkennbar, daß allein die Strousbergischen Unternehmungen während der ersten Jahre 233 Lokomotiven bestellten; hierunter waren 70 Stück für die Rumänische Eisenbahn. Der Bau von Eisenbahnen in Rumänien, wofür Strousberg 1868 von der Rumänischen Regierung eine Konzession auf 900 km erhalten hatte, war sein größtes Unternehmen, und dessen Durchführung war mit außerordentlichen

unvorhergesehenen Schwierigkeiten verbunden, die schließlich Strousbergs finanziellen Zusammenbruch herbeiführten. Darüber hinaus liefen in dem Maße, als in Deutschland sich ein neuer konjunktureller Aufschwung anbahnte, andere Bestellungen im Überfluß ein, so daß in der Zeit von zweieinhalb Jahren, während derer Strousberg Besitzer des Werks war, etwa 500 Lokomotiven bestellt wurden.

Tatsächlich geliefert wurden in dieser Zeit etwa 280 Lokomotiven. Die 300ste Lokomotive war im Februar 1868, noch zu Lebzeiten von Georg Egestorff und nach mehr als zwei Jahrzehnten des Lokomotivbaus fertiggestellt worden. Die 400ste folgte zwei Jahre später, im Februar 1870, die 500ste zehn Monate später, im November 1870.

Technisch bemerkenswert ist, daß für die meisten Strousbergschen Bahnen eine Lokomotivbauart für gemischte Züge mit Achsenanordnung B 1 nach Abbildung 19 entwickelt wurde, die in nur unwesentlichen Abweichungen auch von manchen anderen Bahnen noch lange Zeit beschafft wurde.

In die Strousbergsche Zeit fiel ferner die Herstellung der ersten vom Werk gebauten Schmalspurlokomotiven, die 1870 unter Fabr. Nr. 492 bis 497 teils an das obenerwähnte Hochofenwerk Othfresen, teils an den Strousbergschen Unternehmer Grambow in Kaschau geliefert wurden. Die älteste dieser Lokomotiven, von 750 mm Spurweite auf 800 mm umgebaut, war 1926 noch mit dem alten Kessel im Betriebe der Kalkwerke Marienhagen tätig.

Um die ihm gehörenden Bergwerke, Hüttenbetriebe und Fabriken zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzufassen, brachte Dr. Strousberg die Mehrzahl von ihnen, insbesondere die Dortmunder Hütte, die Neustädter Hütte,

seine Eisensteingruben bei Döhren nebst den Grundstücken der Hochofenanlage in Othfresen, ein Haus in Berlin Unter den Linden 17/18 sowie auch die Hanoversche Maschinenfabrik im November 1870 in eine Aktiengesellschaft ein, die er unter der Firma „Allgemeine Eisenbahn-Bau-Gesellschaft“ mit dem Sitz



Nr. 20. Erste Schmalspurlokomotive vom Jahre 1870

Triebwerk 165/305/628 mm	Rostfläche 0,3 qm
Spurweite 800 mm	Heizfläche 16,0 qm
Dampfüberdruck 8 at	Dienstgewicht 6,2 t

in Berlin gründete und mit einem Aktienkapital von 18 Millionen Tlr. ausstattete. Hiervon übernahm er persönlich 17 Millionen Tlr., während der Rest auf die übrigen Teilhaber entfiel, unter denen sich übrigens mancher altpreußische Adelsname befand. Ein weiterer Anlaß für diese Gründung war, daß Strousberg die Aktien der neuen Gesellschaft an die Börse zu bringen und vorher für dringend notwendige Kredite zu beleihen beabsichtigte. Denn inzwischen hatte seine finanzielle Lage vor allem dadurch einen harten Stoß erhalten, daß ihm die Rumänische Regierung bei der Zahlung der Zinsen auf die zum Bau der dortigen Bahnen ausgegebenen Anleihen Schwierigkeiten bereitete — auf Einzelheiten dieser dramatischen, damals in der Öffentlichkeit lebhaft erörterten Vorgänge sei hier nicht eingegangen. Damit gelang ihm auch nicht die erstrebte Beleihung der Eisenbahnbau-Aktien, und so sah sich Strousberg genötigt, sehr bald einen Bestandteil dieser Gesellschaft nach dem andern abzustoßen. Auch diese Vorgänge seien hier nicht weiter verfolgt. Sie endeten mit dem Zusammenbruch des „Eisenbahnkönigs“; er ist weiterhin ins Schuldfängnis gewandert und schließlich 1884 in bitterer Armut in Berlin gestorben.

Die Herausnahme der Egestorffschen Maschinenfabrik aus der Allgemeinen Eisenbahn-Bau-Gesellschaft erfolgte bereits Anfang 1871. Aus ihr ward wieder ein eigenes Werk gemacht und hierfür wurde, dem allgemeinen Zug der Zeit folgend, eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 3,5 Millionen Tlr. gebildet; sie erhielt die Firma

Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft
vormals Georg Egestorff
in Linden vor Hannover.

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

DIE HANNOVERSCHE
MASCHINENBAU-AKTIEN-GESELLSCHAFT
VORMALS GEORG EGESTORFF
IN LINDEN VOR HANNOVER
VON DER GRÜNDUNG 1871 BIS IN DIE
MITTE DER 1890ER JAHRE

DIE GRÜNDUNG DER AKTIENGESELLSCHAFT

Georg Egestorff war nicht nur der Schöpfer der Maschinenfabrik gewesen, sondern er hatte in dreieinhalb Jahrzehnten auch ihr Werden und Wachsen entscheidend bestimmt, wie umgekehrt das Gedeihen dieses Werkes den Inhalt seines eigenen Lebens ausgemacht hatte. Hierin war bereits zu Strousbergs Zeiten eine völlige Änderung eingetreten. So sehr auch der neue Besitzer durch seine Entscheidungen die weitere Entwicklung der Lokomotivfabrik beeinflußt hatte, so war sie ihm doch lediglich eine Figur in dem wechselnden Spiel seiner wirtschaftlichen Pläne gewesen. Finanzkapitalistische Gesichtspunkte waren es, die bei seinen Beschlüssen den Ausschlag gegeben hatten, so beim Ankauf des Werkes 1868, so bei seiner Einbringung in die Allgemeine Eisenbahn-Bau-Gesellschaft 1870, so auch bei ihrem Verkauf 1871.

Die Ausgliederung aus dem Strousbergschen Konzern bedeutete zunächst die Wiedererlangung der ehemaligen Selbständigkeit. Jenen persönlichen Charakter mit all seinen Unwägbarkeiten brachte indessen auch sie nicht zurück. Die Fabrik erhielt die Rechtsform einer Aktiengesellschaft.

Man folgte damit dem Zug der Zeit. Schon 1869/70 hatte sich die Wirtschaft im Übergang zu einem neuen konjunkturellen Anstieg befunden. Die Kriegeereignisse in Frankreich hatten sodann auf die Unternehmungslust in der Heimat dämpfend gewirkt. Inzwischen war der Ausgang des Kampfes nicht mehr zweifelhaft. So regte sich der Tatendrang von neuem und die Entwicklung leitete weiterhin in eine Hochkonjunktur über, die noch heute in der Erinnerung der Nachfahren als „die Gründerzeit“ fortlebt. Hierbei bedeutete aber „Gründen“ vielfach nicht die Auswertung neuer technischer Fortschritte und die Schaffung neuer werbender Produktionsanlagen, sondern Umgründung, Umwandlung vorhandener Privatfirmen in Gesellschaftsfirmen, vor allem in Aktiengesellschaften, wobei, wie schon bemerkt, die Novelle zum preußischen Aktiengesetz vom 11. Juni 1870 dieser Praktik entgegenkam, indem sie die bisher zur Errichtung einer Aktiengesellschaft erforderliche Staatsgenehmigung aufhob.

Zugleich war damit ein Weg gefunden, um den an Strousberg zu zahlenden Kaufpreis aufzubringen, da der Firma mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft der Zugang zum Kapitalmarkt der Volkswirtschaft erschlossen worden war. Überdies war ihr aber auch die Möglichkeit weiterer Kapitalbeschaffung eröffnet. Georg Egestorff hatte die Mittel zum Ausbau seiner Fabrik den Erträgnissen seines persönlichen Vermögens entnehmen können.

Indem das Grundkapital der neuen Gesellschaft in viele kleine Besitztitel zerteilt wurde, trat an Stelle eines einzigen Kapitalgebers eine Vielzahl von Aktionären, deren Kreis sich jeweils durch Kapitalerhöhungen erweitern ließ, wie es die Notwendigkeiten des Ausbaus der Fabrik erheischten.

Das Gründungsdatum der Aktiengesellschaft war der 10. März 1871.

Die beiden Stellen, von denen die Anregung zu diesem Schritt ausging, waren, wie sich aus der Identität verschiedener Persönlichkeiten schließen läßt, die Hannoversche Bank in Hannover und die Berliner Bankfirma Karl Koppel. Die Hannoversche Bank war im Jahre 1856 als Notenbank ins Leben gerufen worden, und Georg Egestorff selbst hatte 1862 bis 1865 ihrem Aufsichtsrat angehört, wie ihn auch sonstige geschäftliche Beziehungen mit den leitenden Persönlichkeiten dieser Bank verbanden.

Erst das Bankgesetz vom Jahre 1875 hat bekanntlich straffe Normativbestimmungen für die deutschen Notenbanken gebracht. Vorher herrschte gerade in den außerpreussischen Ländern weitgehende Freiheit, und so betrieb die Hannoversche Bank neben der Notenausgabe auch andere Geschäftszweige. Die Verbindung mit der Firma Koppel ergab sich für Emissionen wohl aus der Notwendigkeit, einen unmittelbaren Zugang zur Berliner Börse zu finden.

Den ersten Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft von ihrer Gründung bis zur ersten Generalversammlung bildeten Stadtdirektor H. Rasch und Hofagent C. Behrend — beide gehörten auch dem Aufsichtsrat der Hannoverschen Bank an. Sodann wurden in der ersten Generalversammlung vom 14. Dezember 1871 folgende Aufsichtsratsmitglieder gewählt: Kommerzienrat C. Röhrs als Vorsitzender, ferner Kommerzienrat Ed. Eichwede, Bankier J. Gans, Kommerzienrat S. Meyer, Oberingenieur Heusinger von Waldegg, Obergerichtsanwalt Dr. H. Müller, Bankier A. Behrend, Weinhändler A. Siemering und Bankier K. Koppel. Unter den Genannten befanden sich weitere Aufsichtsräte der Hannoverschen Bank, dazu Vertreter einiger anderer, offenbar dem Gründungskonsortium angehörender Bankhäuser.

Zu Mitgliedern des Vorstands wurden die beiden Männer ernannt, die der Leitung des Werks schon zu Georg Egestorffs Zeiten angehört und sie auch unter Strousberg beibehalten hatten: die Ingenieure Conrad Krauß und Harry Bock v. Wülfigen, von denen ersterer bereits 1850, letzterer 1856 in die Firma eingetreten war; sie konnten mithin in diesem umfassenden Wechsel der maßgebenden Persönlichkeiten als das Element der Beharrung gelten.

Das Grundkapital wurde, wie bereits erwähnt, auf 3,5 Millionen Tlr. festgesetzt. Hiervon erhielt Strousberg 3 Millionen Tlr.; der Rest diente als Betriebskapital. Strousberg hatte mithin nach zweieinhalb Jahren einen mehr als vierfachen Erlös erzielt — trotz Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Aufwendungen ein stattliches Plus.

Bilanz am 30. Juni 1871

AKTIVA

	Tlr.	Gr.	Pf.	Tlr.	Gr.	Pf.
Haupt-Fabrik-Conto						
Bestand am 1. April 1871	2 616 000	—	—			
Zugang 1. April bis 30. Juni 1871 .	74 741	13	11	2 690 741	13	11
Arbeiter-Quartier-u.Grundstücks-Conto						
Bestand am 1. April 1871	271 700	—	—			
Zugang 1. April bis 30. Juni 1871 .	2 790	13	10	274 490	13	10
Utensilien-, Geräte- u. Mobilien-Conto						
Bestand am 1. April 1871	112 300	—	—			
Bestand am 30. Juni 1871				150 035	18	2
Wechsel-Conto				28	16	—
Cassa-Conto				6 232	16	6
Fabrikations-Conto						
In Arbeit befindliche Gegenstände . .	916 538	10	2			
Magazin-Vorräte	176 494	17	1	1 093 032	27	3
Debitoren				1 177 358	23	1
				5 391 920	8	9

PASSIVA

	Tlr.	Gr.	Pf.	Tlr.	Gr.	Pf.
Actien-Capital-Conto				3 500 000	—	—
Accepten-Conto				219 842	26	1
Creditoren				1 573 327	23	11
Amortisations-Conto				15 000	—	—
Brutto-Gewinn	98 749	18	9			
Davon ab Amortisations-Conto . . .	15 000	—	—	83 749	18	9
				5 391 920	8	9

Am 1. April 1871 erfolgte die Übernahme aus Strousbergs Hand. Dem Statut zufolge lief das Geschäftsjahr vom 1. Juli bis 30. Juni. So ward der ersten Generalversammlung, die am 14. Dezember 1871 in Hannover tagte, ein Zwischenbericht über den Verlauf des Vierteljahrs vom 1. April bis 30. Juni vorgelegt. Aus ihm ist umstehend die erste Bilanz wiedergegeben, die für Fabrikanlagen, Grundstücke und Mobilien zugleich die Übernahmewerte erkennen läßt.

DER ZUSTAND DES WERKS IM JAHRE 1874

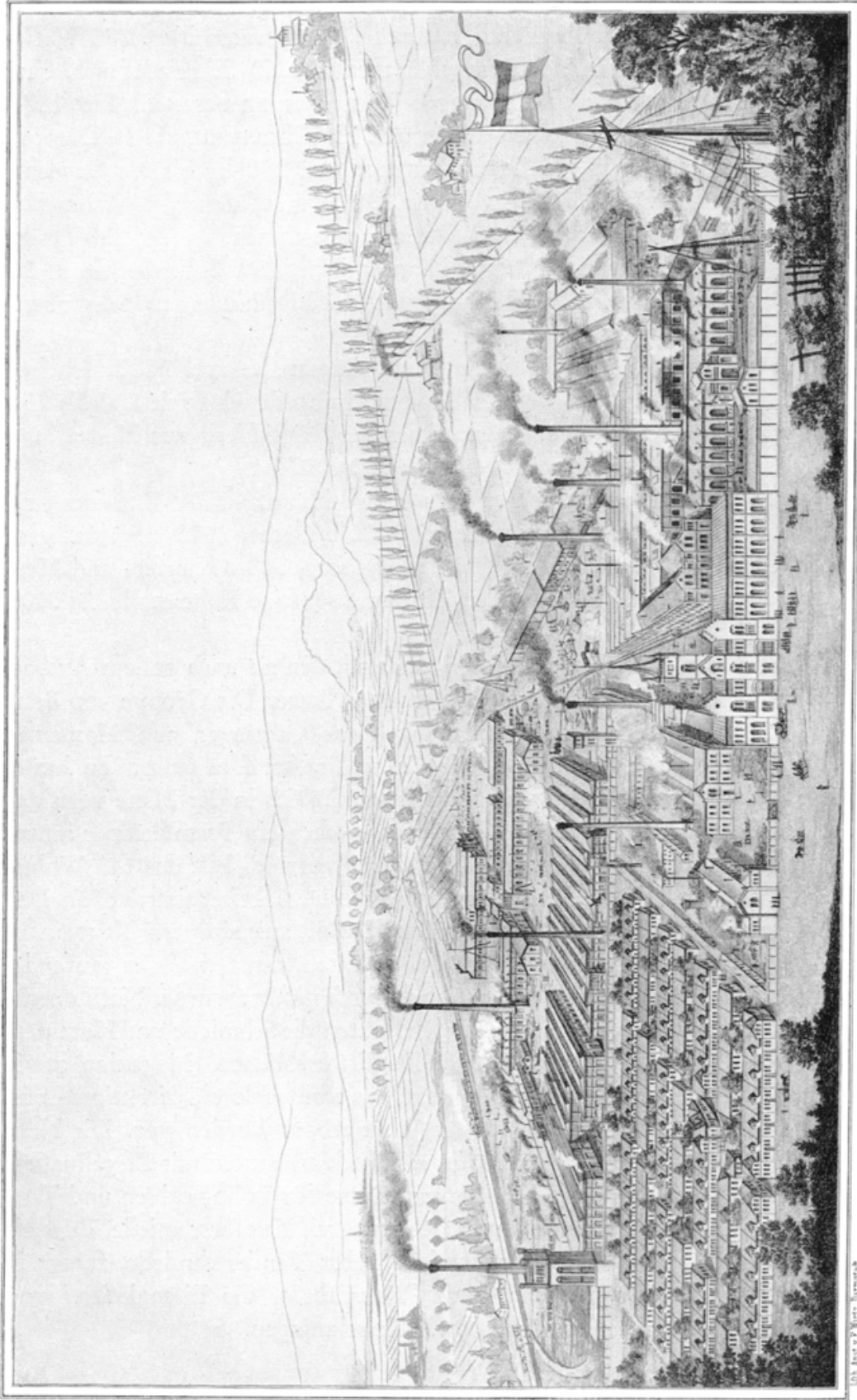
Zu Anfang 1871 war das von Strousberg entworfene Bauprogramm noch längst nicht durchgeführt; seine Fertigstellung zog sich bis 1874 hin. Aus letzterem Jahr stammt eine eingehende Beschreibung der gesamten Werksanlagen, nach Mitteilungen der Direktion verfaßt von dem Assistenten am Polytechnikum Richard und erschienen in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover Bd. XX (1874). Ihr sind die nachstehenden Angaben entnommen.

Das Werk umfaßte folgende Einzelbetriebe: 1) eine Eisengießerei mit einer Jahresproduktion bis zu 4000 t; 2) eine ausgedehnte Dreherei und Detailswerkstätten; 3) Montierungsräume zur gleichzeitigen Montierung von 36 Lokomotiven und 24 Tendern; 4) eine Kesselschmiede, besonders für Lokomotivkessel-fabrikation, mit einer monatlichen Leistungsfähigkeit bis zu 22 Lokomotivkesseln und ebensoviel Tendern; 5) eine Räderfabrik zur Herstellung von Rädern für 200 Lokomotiven und Tender im Jahr; 6) eine Schmiede und Hammerschmiede; 7) eine Messinggießerei, Kupferschmiede, Schleiferei, Malerei, Sattlerwerkstätte usw.

Die Größe des zugehörigen Grundbesitzes betrug 19,7 ha, die durch Werkstätten bebaute Fläche 66 000 qm, während 31 500 qm durch Arbeiterwohnungen und 99 500 qm durch Hofraum in Anspruch genommen wurden.

Die Beheizung der Werkstätten erfolgte durch Dampf, teils direkt, teils unter Verwendung des Abblasedampfs der Dampfmaschinen. Die Wasserzuführung besorgte eine eigene Wasserleitung aus dem Ihmefluß. Die Beleuchtung geschah durch Gas, sowohl aus der eigenen Gasanstalt wie aus dem Städtischen Gaswerk Hannover.

Die Fabrik war durch Eisenbahngleise unmittelbar an den Bahnhof Linden der Hannover-Altenbekener Bahn angeschlossen. Hierzu sei bemerkt, daß diese Linie von Strousberg selbst gebaut worden war und daß der Eisenbahnanschluß zum Werk 1872 fertiggestellt wurde; bis dahin hatten noch alle An- und Abtransporte mittels Pferdegesspann zum Bahnhof Hannover erfolgen müssen.



100. Anst. v. F. Witt, Karlsruhe

Nr. 21. Ansicht des Werks nach vollendetem Ausbau im Jahre 1874

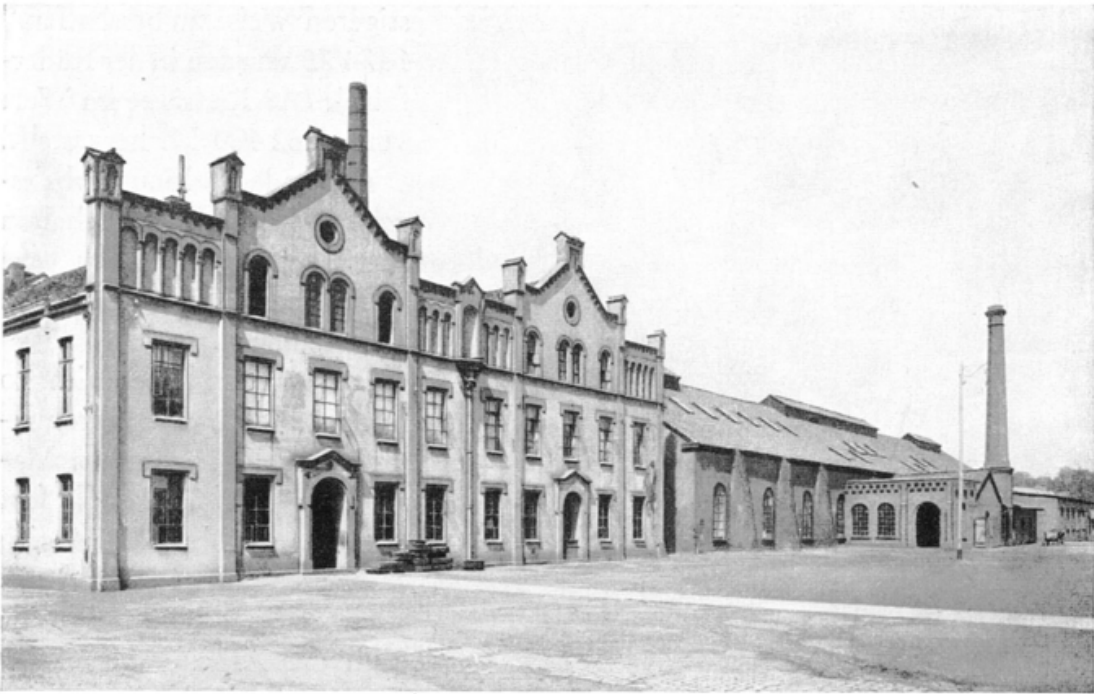
Als Strousberg das Werk übernahm, hatte es 4 Dampfmaschinen, 180 Werkzeugmaschinen, 4 Kupolöfen, 3 Dampfhämmer und 60 Schmiedefeuer, eine 1851 angelegte Gasanstalt und eine eigene Wasserleitung besessen. Für 1874 zählt Richard dagegen folgende Maschinen und Einrichtungen auf: 16 Dampfmaschinen von zus. 350 PS, 16 Dampfhämmer von 250 kg bis 3 t Gewicht, 26 Dampfkessel von zus. 700 Pferdekraft, 190 Schmiedefeuer, 34 Schmelz-, Schweiß-, Glüh- und Härteöfen, 800 Werkzeugmaschinen, davon 230 Drehbänke, 100 Hobelmaschinen, 130 Shapingmaschinen, 150 Bohrmaschinen, 80 Loch- und Stoßmaschinen, 25 Schleifapparate, 40 Maschinen zur Schraubenfabrikation, 45 verschiedene Maschinen.

Es waren auf dem Werk 250 Beamte und Angestellte und 3200 Arbeiter beschäftigt. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotivfabrik wird mit 200 bis 250 Lokomotiven pro Jahr angegeben; dazu kam die Möglichkeit zur Herstellung anderer Maschinen im Wert von 200 000 bis 300 000 Tlr.

Der Jahresverbrauch an Rohmaterialien belief sich auf 4500 t Roheisen und Brucheisen, 4250 t Walzeisen und Schrott, 3000 t Bleche, 2000 t Stahllachsen, Bandagen, Schmiedestücke, Federn, 500 t Siederohre, 500 t Kupfer- und Messingbleche sowie Röhren, 250 t Kupfer, Zinn und sonstige Rohmetalle, 24 000 t Kohlen und Koks.

Abbildung 21 zeigt die Fabrik in dem Zustand, den sie nach vollem Ausbau entsprechend den Strousbergschen Plänen erhalten hatte. Die Gruppe von Baulichkeiten, die vorn rechts im Schnittwinkel der Göttinger und Hamelner Chaussee liegt, ist das Stammwerk, wie Georg Egestorff es geschaffen hatte. Mit ihm durch das hohe Portal verbunden erstreckt sich in der Mitte vorn das Viereck der Chemischen Fabrik — sie war inzwischen ein Fremdkörper innerhalb der ganzen Anlagen geworden — und links vorn schließt das 143 Wohnhäuser mit Unterkunft für 3000 Menschen umfassende „Arbeiterquartier“ an. Der ganze übrige rückwärtige Block enthält die seit 1869 ausgeführten Neubauten.

Schwierig war es, diese Neuanlagen zu errichten, ohne daß der laufende, seinerseits in Erweiterung begriffene Betrieb dadurch gestört wurde. Nach durchgeführter Neuordnung waren in den älteren Bauten die Schmiede und Hammer Schmiede, die Dreherei und Schleiferei, Detailwerkstätten, Magazine sowie Kessel- und Gasanlagen untergebracht; dazu das schmucklose „Direktions- und Comptoirgebäude“, das Ende der 1850er Jahre erbaut worden war. Die Neubauten, wie Abbildung 21 erkennen läßt, als Sheddachbauten mit Ziegelmauerwerk ausgeführt, umfaßten die Montierungsräume für Lokomotiven und Tender mit zugehörigen Nebenwerkstätten (Klempnerei, Kupferschmiede, Dampfproberäume usw.) sowie die Kesselschmiede nebst Tenderschmiede, ferner in einer anschließenden Gruppe eine neue Räderfabrik, die Eisengießerei und Nebenbauten (Modelltischlerei usw.) sowie Kesselanlagen.

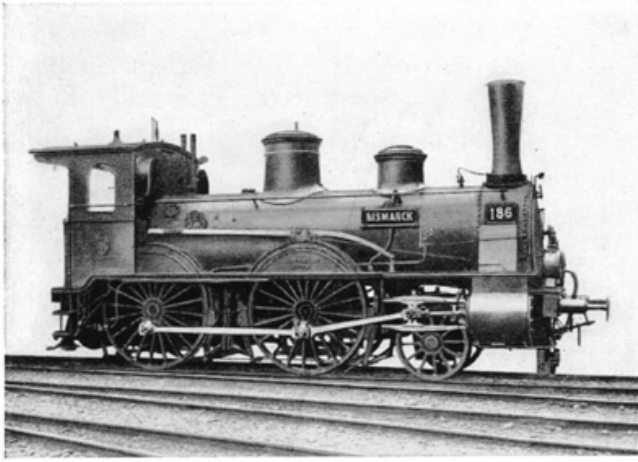


Nr. 22. Verwaltungsgebäude vom Jahre 1860
daneben die 1889 erbaute Werkstatt der Zentralheizung

HOCHKONJUNKTUR UND KRISE

Bei ihrer Gründung konnte die junge Aktiengesellschaft einen reichen Auftragsbestand übernehmen. Ende 1871 lagen Bestellungen auf 256 Lokomotiven im Wert von 12 810 000 M. vor, am 1. Juli 1873 solche auf 286 Lokomotiven im Wert von 16 933 000 M. Zur Ablieferung kamen in den drei Geschäftsjahren 1871/72 bis 1873/74 613 Lokomotiven. Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. stand mit dieser Leistung an der Spitze aller deutschen Lokomotivfabriken; selbst Borsig brachte 1872 bis 1874 nur 497 Lokomotiven heraus. Im Juni 1873 wurde die tausendste Lokomotive geliefert; sie erhielt den Namen „Bismarck“ und ward zusammen mit Nr. 996 zur Wiener Weltausstellung geschickt.

Inzwischen war 1873 auch die neue Räderfabrik vollendet worden; hier sollte dieser Geschäftszweig unter Beibehaltung des geschilderten Sharpschen Verfahrens mit verbesserten Einrichtungen weiter gepflegt werden, wozu der Geschäftsbericht von 1872 erläuternd bemerkte: „Der Wert der Rädergarnitur einer Lokomotive mit Tender beziffert sich gegenwärtig auf circa ein Viertel bis ein Fünftel des gesamten Lokomotivwertes und erscheint es uns schon aus diesem finanziellen Grunde ratsam, sich dieselben in einer für das Etablissement gün-



Nr. 23. 1000ste Lokomotive „Bismarck“

WienerWeltausstellung 1873, Hannoversche Staatsbahn N.465
ausgemustert 1908

Triebwerk 420/560/1850 mm

Dampfüberdruck 10 at

Rostfläche 1,7 m²

Heizfläche 94 m²

Reibungsgewicht 24 t

Dienstgewicht 35 t

näre konnten sich ihres Besitzes freuen. Das erste Geschäftsjahr erbrachte einen Reingewinn von 1 Mill. M., das zweite eine Steigerung auf 1,32 Mill. M. So wurden 1872 8% und 1873 10% Dividende bei gleichzeitigen namhaften Rückstellungen verteilt. Die Zuversicht Strousbergs schien eine glänzende Bestätigung erhalten zu haben.

Aber in weit höherem Maße, als man zunächst zu erkennen vermochte, waren diese Anfangserfolge durch die Hochkonjunktur bedingt, in die die gesamte deutsche Wirtschaft inzwischen eingetreten war. Wieder herrschte Frieden im Lande. Die Kriegsschäden waren auszubessern. Das galt gerade auch für das Eisenbahnnetz, das durch die Militärtransporte stark beansprucht worden war. Während der Kriegshandlungen zurückgestellte Neuanlagen mußten beschleunigt nachgeholt werden. Hatte in den 1860er Jahren der Kapitalmangel sehr wesentlich dazu beigetragen, die industriellen Investitionen niederzuhalten, so brachte jetzt die französische Kriegsschädigung von 5 Milliarden Frs. eine hochwillkommene Anreicherung. Es regte sich der Unternehmungsgeist allenthalben mit elementarer Kraft, und bald verstärkte die auf Hausse gestimmte Spekulation die ganze Bewegung, an den Warenmärkten wie vor allem an den Wertpapierbörsen. Strousberg, selbst nicht unbeteiligt an dieser Entwicklung, hat sie treffend geschildert: „Die Zustände waren über alle Maßen dazu angegan, Übertreibungen zu veranlassen, alles ungebürend anzuregen, alles aus seinem gewohnten Geleise herauszuschieben, Begriffe zu verwirren, Spekulationen in eine Manie und diese in Schwindel zu verwandeln.“

stigeren Weise zu beschaffen.“
1874/75 wurden in der Räderfabrik 848 Radsätze im Wert von 1 262 400 M. hergestellt.

Die anderen Hauptarbeitsgebiete, die man beibehalten hatte, waren der Bau von Dampfmaschinen und von Kesselanlagen.

Im ganzen belief sich so schon 1871/72 der Jahresumsatz der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. auf fast 10 Mill. M.; bis 1873/74 stieg er weiter auf 14 Mill. M. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Arbeiter von 2400 auf 2750. Auch die Aktio-

So aber kam es weiterhin dazu, daß auch die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. in die Strudel der Wirtschaftskrise hineingezogen wurde, in der diese Hochkonjunktur endete. Der Umschlag erfolgte rascher, als irgend jemand angenommen hatte. Im Frühjahr 1873 brach das hochgetürmte Gebäude der Spekulation zusammen. Weiterhin griff der Rückschlag von der Börse auf die Warenmärkte über. Die Preise stürzten. Die Aufträge gingen schlagartig zurück. Im Bereich der Produktion dauerte es etwas länger, bis der Umschwung sich durchsetzte. Bei der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. ging der Umsatz 1873/74 bis 1874/75 von 14 Mill. M. auf 10,2 Mill. M. und die Arbeiterzahl von 2750 auf 2250 zurück. Aber erst das Geschäftsjahr 1875/76 offenbarte die ganze Tragweite des eingetretenen Umschwungs. Der Umsatz der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. sank auf 3,7 Mill. M., d. h. auf den vierten Teil desjenigen von 1873/74, und die Arbeiterzahl mußte auf 1300, d. h. um mehr als die Hälfte verringert werden.

Auch darin sah man sich getäuscht, daß es sich bei diesem Rückschlag lediglich um einen Ausgleich der Übersteigerungen handele, die zuvor unterlaufen waren, und daß darum in Kürze eine Erholung eintreten werde. Auf die akute Krise folgte eine chronische Depression, die — mit kurzen Unterbrechungen zu Anfang der 1880er und der 1890er Jahre — bis in die Mitte der 1890er Jahre anhielt. Auch dieser allgemeinen Linie der Gesamtwirtschaft gleicht sich die Entwicklung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. in den folgenden zwei Jahrzehnten weitgehend an.

DIE DEPRESSION DER 1870ER JAHRE

Von nun ab enthalten die Geschäftsberichte und Bilanzen, die die neue Aktiengesellschaft jährlich ihren Aktionären vorlegte, trotz ihrer Kürze laufende Angaben, die die Entwicklung des Werks des näheren zu verfolgen erlauben.

Der Lokomotivbau

Strousberg hatte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. fast ausschließlich auf den Lokomotivbau umgestellt, und so hing ihr Schicksal, solange man in den damit bezeichneten Bahnen blieb, in erster Linie von den Lokomotivaufträgen der Eisenbahnen ab. Von letzteren aber kamen im wesentlichen nur die norddeutschen in Betracht. Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden deckten ihren Bedarf ausschließlich bei den in ihren eigenen Ländern befindlichen Fabriken.

Bei den norddeutschen und das hieß vor allem bei den preußischen Bahnen nahm die Bestellung neuer Lokomotiven folgenden Verlauf:

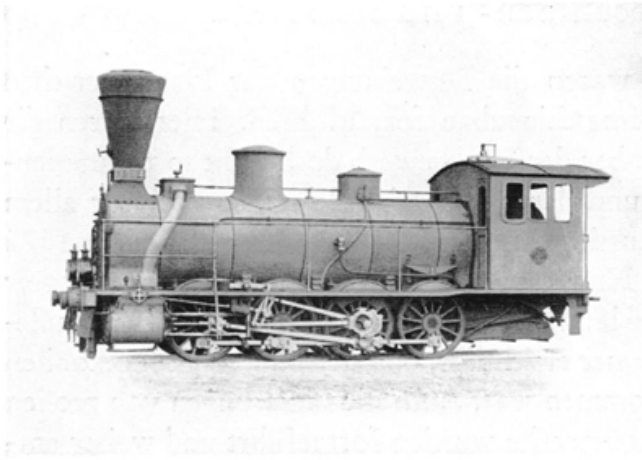
	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Stückzahl	281	444	487	900	1038	522	276	911	243	44	37

Das war offensichtlich eine verhängnisvolle Entwicklung. Denn um diese im Weg von Ausschreibungen vergebenen Aufträge bewarben sich jetzt sämtliche preußischen und außerpreußischen Firmen mit dem Ergebnis, daß sehr bald die Preise unter die Selbstkosten sanken, weil jedes Werk doch immerhin seinen Betrieb in gewissen Grenzen aufrechterhalten, nicht alle vorhandenen Anlagen entwerten lassen, den eigenen Arbeiterstamm nicht gänzlich aufgeben wollte. Da aber im Ausland die Lage sich in gleicher Weise verschlechterte, entfiel auch die Ausfuhr; überdies sicherten sich wichtige Abnehmer wie Rußland oder Österreich durch Zollmauern gegenüber fremdem Wettbewerb, während in Deutschland zur gleichen Zeit die Zölle weiter abgebaut wurden, bis schließlich Reichskanzler Fürst Bismarck eingriff und 1879 auch für das Deutsche Reich zum Schutzzollsystem überging.

So brachten die 1870er Jahre in ihrem weiteren Verlauf für die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. einen Rückgang des Lokomotivbaus, der zuletzt fast einem Stillstand gleichkam. Während in den ersten drei Geschäftsjahren 1871/72 bis 1873/74 jährlich mehr als 200 Lokomotiven geliefert worden waren, wurden 1875/76 bis 1880/81 im Jahresdurchschnitt rund 30 Stück hergestellt und 1880/81 nur noch 9 Stück — es war die gleiche Zahl, die Georg Egestorff dreißig Jahre zuvor zum Versand gebracht hatte.

Gegen Ende der 1870er Jahre schritt bekanntlich Fürst Bismarck zur Verstaatlichung der preußischen Bahnen, nachdem zuvor sein Versuch, alle deutschen Eisenbahnen auf das Reich zu überführen, gescheitert war. Damit wurde die Preußische Staatsbahn-Verwaltung zum wichtigsten inländischen Abnehmer der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. — für die Zukunft des Werks ein Ereignis von größter Tragweite. Aber ehe es soweit kam, hielten die Privatgesellschaften mit ihren Bestellungen fast völlig zurück, und auch nach der Verstaatlichung verging eine geraume Zeit, bis die Staatsbahn-Verwaltung die genügende Übersicht über den Bedarf der einzelnen Linien gewonnen hatte. So spitzte sich gerade Ende der 1870er Jahre die Lage aller Lokomotivfabriken und insbesondere der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. abermals scharf zu.

Mit diesem Rückschlag waren erhebliche finanzielle Verluste verbunden. Manche Bahnen und Bauunternehmungen, die zuvor umfangreiche Bestellungen erteilt hatten, wurden zahlungsunfähig, so die Pommersche Centralbahn, die



Nr. 24. D-Lokomotive,

1871 an die Nicolai-Bahn geliefert

Triebwerk 500/600/1310 mm

Dampfüberdruck 8 at

Rostfläche 2,1 m²

Heizfläche 174 m²

Dienstgewicht 49 t

Leergewicht 43 t

Mehltheuer—Weidaer Bahn, die Stade—Cuxhavener Eisenbahn und einige russische Bahnen. Alte Aufträge mußten gestrichen werden, nachdem die Lokomotiven bereits teilweise fertiggestellt waren. Unter vielen Mühen und großen Einbußen konnten im Lauf der nächsten Jahre 5 Stück an die Niederländische Centralbahn verkauft werden; 14 Lokomotiven, die für die Mehltheuer—Weidaer Bahn bestimmt waren, fanden 1877 Verwendung im Russisch-Tür-

kischen Krieg, aber 19 Stück blieben unausgeführt. 1878 konnte zwar ein Auftrag auf 20 Güterzuglokomotiven für die Odessa-Bahn gebucht, aber aus unbekanntem Gründen, vermutlich wegen Zahlungsunfähigkeit, nicht zur Ausführung gebracht werden. 10 Stück kaufte dann 1879 die Witebsk—Orel-Bahn, die Unterbringung der restlichen 10 an die Serbische Staatsbahn und an drei einzelne spanische Bahngesellschaften zog sich jedoch bis 1888 hin.

Die technische Entwicklung dieser Zeit bot wenig Neues. Fast alle bestellten 1 B-Normallokomotiven für den Personenverkehr wie die C-Lokomotiven für den Güterverkehr zeigten bei 35 bis 40 t Dienstgewicht geringe Unterschiede in den Hauptabmessungen. Eine Ausnahme machten die 30 Stück D-Lokomotiven, Abbildung 24, die 1871 an die Nicolai-Bahn geliefert wurden; 1875 folgten 12 ähnliche für die Badische Staatsbahn mit 50 t Dienstgewicht, 2 m² Rostfläche und 182 m² Heizfläche.

In dieser Lage mußte die Leitung des Werkes auf Mittel und Wege sinnen, für den Entfall im Lokomotivgeschäft anderweitigen Ersatz zu schaffen. 1878 glaubte sie einen solchen in dem aufkommenden Kleinbahnwesen gefunden zu haben. So baute sie für die gleichzeitige Gewerbeausstellung Hannover auf Vorrat ihre erste Straßenbahnlokomotive, die aber unverkäuflich blieb und bis 1906 als Werklokomotive Verwendung fand.

Ebenso schnell wie die Bestellungen auf Lokomotiven gingen die Aufträge auf anderes rollendes Material zurück, und schließlich ward im Jahre 1877 die vier Jahre zuvor neuerrichtete Räderfabrik stillgelegt.

Der Dampfmaschinen- und Kesselbau

Von etwas besserem Erfolg waren die Bestrebungen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G., den Dampfmaschinenbau fortzuführen. Hier waren die Preise zwar auch scharf gefallen, aber der Wettbewerb doch nicht so zusammengedrängt wie im Lokomotivbau und der Markt vielfältiger, so daß vor allem die Pflege von „Spezialitäten“ aussichtsreicher war. Im Geschäftsbericht 1876 bemerkte die Leitung, daß sie ein Hauptaugenmerk auf die Lieferung couranter Dampfmaschinen für kleinere und landwirtschaftliche Betriebe richte. Aus Äußerungen an der gleichen Stelle ist ferner ersichtlich, daß der Bau von Lokomobilen und Feuerspritzen wieder aufgenommen war. Auch die Lieferungen von großen Dampfmaschinenanlagen für Wasserwerke wurden fortgeführt und weiter entwickelt. Desgleichen wurde der ebenfalls von Georg Egestorff gepflegte Bau von Dampfkesseln betrieben.

Sonstige Erzeugnisse

Unter dem Druck der Not wurden sodann Schritte getan, um neue Arbeitsgebiete zu erschließen, und zu diesem Zweck eine Reihe von sehr verschiedenartigen Patenten erworben. So wird 1875 von der geplanten Übernahme des Baues von „Kaltluftmaschinen zur Erzeugung größter Kältegrade von 60 bis 80° Celsius unter dem Gefrierpunkt“ berichtet. 1879 wurde der erste Kompressor zur Erzeugung flüssiger Kohlensäure nach den Angaben Dr. Rhaydt hergestellt. Zur gleichen Zeit wurde die Fabrikation von Gasmaschinen, die vor allem für Kleinbetriebe bestimmt waren, aufgenommen. 1880 begann die Ausführung von maschinellen Einrichtungen nach einem Patent Manoury, einem Melasse-Entzuckerungsverfahren, für welche die Zuckerfabriken Abnehmer waren. Aber auf keinem dieser Gebiete wurden trotz anfänglicher Zuversicht nennenswerte Erfolge erzielt; z. T. brachten sie Verluste mit sich. So kam es wegen des Gasmotoren-Patents zu einem Prozeß mit der Deutzer Gasmotorenfabrik, in dessen Verlauf die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. zur Einstellung der Gasmotorenfabrikation verurteilt wurde.

Verluste und Sanierung

Hatte man noch 1875/76, als der Gesamtumsatz des Werks auf 3,7 Mill. M. gefallen war, eine weitere Schrumpfung für undenkbar gehalten, so mußte man jetzt von Jahr zu Jahr erneute Rückgänge feststellen. Schrittweise sank der Umsatz bis 1880/81 auf 1,6 Mill. M. Noch stärker wurde die Arbeiterzahl eingeschränkt; sie erreichte im Dezember 1880 mit 460 Köpfen den tiefsten Stand.

Damit war der Umsatz auf etwa ein Zehntel, die Belegschaft auf weniger als den fünften Teil des Standes vom Jahre 1873/74 zusammengeschnitten.

Die Dividende mußte schon 1874 auf 3% gesenkt werden. Dann folgten acht Jahre völliger Dividendenlosigkeit. 1875 konnte noch ein Reingewinn von 133 000 M. erzielt werden, der zu Abschreibungen und Rückstellungen Verwendung fand. 1876 ergab sich ein Verlust von rund 650 000 M., 1877 erhöhte sich der Verlustvortrag auf 1 385 000, 1881 auf 1 661 000 M. Überdies war die Firma mehr und mehr in Schulden geraten. Schon 1872 hatte sie bei der Preussischen Central-Boden-Credit-Aktien-Gesellschaft, Berlin, eine hypothekarische, seitens der Gläubigerin unkündbare, mit jährlich 1% tilgbare Anleihe in Höhe von 1,8 Mill. M. aufgenommen. Dazu waren inzwischen kurzfristige Bankverbindlichkeiten getreten, die sich zeitweise auf 2 Mill. M. beliefen. Außer der Sicherung dieser Kredite durch zweite und dritte Hypotheken mußten auch 14 Lokomotiven und schließlich die Lagervorräte den Gläubigern verpfändet werden.

Diese finanziellen Schwierigkeiten in Verbindung mit der Tatsache, daß unter den veränderten Verhältnissen eine anderweitige Bewertung der Fabrikanlagen nötig sei, führten im Jahre 1880 zu einer Sanierung. Die Generalversammlung vom 23. November dieses Jahres beschloß zunächst die Herabsetzung des bisherigen Aktienkapitals von 10,5 Mill. M. auf die Hälfte, d. i. 5,25 Mill. M. Um ferner dem Werk neue Mittel zuzuführen, wurden neben diesen zusammengelegten Stammaktien Prioritätsaktien geschaffen, die u. a. „mit dem Recht auf den Bezug einer prioritätischen, nachzahlbaren Dividende von 6% ausgestattet“ wurden. Zugleich wurde den bisherigen Aktionären ermöglicht, zwei Stammaktien unter Barzahlung von 200 M. in eine Prioritätsaktie zu 500 M. umzuwandeln.

Damit erfuhr das Aktienkapital bis 1883 eine tatsächliche Verringerung von 10,5 Mill. M. auf 4 713 300 M. Es setzte sich nunmehr aus 2 029 800 M. Stammaktien und 2 683 500 M. Prioritätsaktien zusammen. Mittels der Buchgewinne aus der Zusammenlegung und unter Heranziehung des größeren Teils des Reservefonds wurde der Verlustvortrag abgedeckt, die Debitoren, die Bestände und vor allem die Fabrikanlagen wurden stark abgeschrieben — letztere von 12,5 Mill. M. auf knapp 6 Mill. M. — und aus den neugewonnenen Barbeträgen die Bankschulden verringert. Im einzelnen sei auf die beigegebenen Auszüge aus der Bilanzstatistik verwiesen.

Damit war, wie der Geschäftsbericht von 1881 ausführte, eine nicht unerhebliche Verbesserung der Finanzlage erzielt, gleichwohl aber das erstrebte Ziel nicht voll erreicht worden, weil eben doch ein erheblicher Teil der Aktionäre die Umwandlung der Stammaktien in Prioritäten nicht vorgenommen hatte.

Bilanzstatistik

Geschäfts- jahr	Fabrik- anlagen	Bestände an Vorräten und Fabrikaten	Debitoren	Wert- papiere	Kasse und Wechsel	Aktien- kapital	Rücklagen
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1871/72	10 111 500	4 337 900	3 700 900		535 700	10 500 000	307 700
1872/73	11 620 200	5 615 100	2 989 000		377 600	10 500 000	715 600
1873/74	12 084 800	4 220 700	3 523 600		697 900	10 500 000	1 187 000
1874/75	12 185 000	2 350 200	2 979 900	16 700	107 800	10 500 000	1 453 700
1875/76	12 239 500	2 020 000	1 726 800		117 500	6 500 000	1 755 800
1876/77	12 502 000	1 541 400	1 169 100		92 800	10 500 000	2 053 500
1877/78	12 498 900	1 872 700	806 700		101 200	10 500 000	2 187 500
1878/79	12 480 000	1 428 500	823 400	2 400	8 700	10 500 000	2 246 800
1879/80	12 496 600	1 092 100	521 700	2 400	7 700	10 500 000	2 237 300
1880/81	12 502 100	1 249 900	659 200	847 800	3 500	11 907 000	2 229 900
1881/82	6 276 000	1 223 400	571 000	1 200	5 100	4 828 000	387 800
1882/83	5 919 900	1 464 300	891 100		9 600	4 713 300	346 300
1883/84	5 890 000	1 427 800	780 400		12 000	4 713 300	380 000
1884/85	5 835 900	1 062 400	648 500		14 300	4 713 300	486 400
1885/86	5 777 100	837 600	409 000	22 500	17 900	4 713 300	272 000
1886/87	5 742 500	843 500	369 500	18 000	15 100	4 713 300	183 700
1887/88	5 697 600	878 100	399 400	13 500	18 100	4 713 300	154 000
1888/89	5 636 500	909 500	521 000		9 100	4 713 300	147 100
1889/90	5 557 800	1 683 200	1 131 100		30 700	4 713 300	574 200
1890/91	5 506 400	1 563 900	1 217 600	58 100	41 000	4 713 300	792 400
1891/92	5 415 100	1 794 600	1 433 600	79 500	47 800	4 713 300	1 241 300
1892/93	5 327 600	1 056 300	1 924 200	82 300	19 900	4 713 300	1 289 300
1893/94	5 220 000	772 400	1 935 400	87 500	28 200	4 643 100	1 391 000
1894/95	5 016 300	847 400	1 669 600	634 000	34 800	4 643 100	1 388 300

1872 bis 1895

Anleihe	Kreditoren	Akzepte	Gewinn, Verlust bzw. Verlust- vortrag(—)	Dividende		Jahres- umsatz	Arbeiter- zahl
				Stamm- Aktien	Prioritäts- Aktien		
M.	M.	M.	M.	%	%	M.	
	4 753 500	2 117 100	1 005 000	8		9 840 700	2 410
1 791 000	3 908 100	2 361 800	1 320 000	10		11 755 400	2 645
1 772 300	4 623 500	2 087 200	350 000	3		13 998 100	2 758
1 753 200	2 554 900	1 238 700	133 129	0		10 241 500	2 267
1 732 800	2 121 300	642 100	— 652 100	0		3 711 600	1 321
1 711 500	1 989 100	431 600	—1 384 600	0		3 189 400	1 117
1 689 100	1 830 700	454 800	—1 384 600	0		2 982 700	1 031
1 665 500	1 608 400	106 900	—1 384 600	0		2 562 100	889
1 640 800	1 199 500	83 100	—1 540 200	0		1 550 400	595
1 614 800	1 062 100	109 500	—1 660 900	0		1 617 300	554
1 587 600	992 300	281 000		0		2 683 700	914
1 558 900	1 097 300	450 700	119 400	0	4	4 984 500	1 503
1 528 900	1 065 900	279 800	157 300	0	5	4 737 200	1 503
1 497 300	530 800	270 500	60 000	0	2	4 552 700	1 439
1 454 900	456 900	158 500		0	0	2 875 300	1 136
1 429 400	524 200	131 800		0	0	2 466 900	1 018
1 392 900	804 000	154 800	— 214 200	0	0	2 190 300	881
1 354 500	721 700	342 900	— 204 300	0	0	3 666 600	1 179
1 316 000	1 060 900	329 500	409 000	6	6+ 3	5 282 300	1 584
1 285 600	944 300	69 900	579 200	6	6+10	6 955 000	1 683
1 254 000	764 600		792 100	6	6+16	6 256 000	1 610
1 221 400	544 100		635 700	6	6+11	6 111 700	1 442
1 187 600	448 100		363 900	7		4 014 100	1 125
1 152 600	518 400		574 600	11		4 441 100	1 113

DIE WEITERE ENTWICKLUNG BIS IN DIE MITTE DER 1890ER JAHRE

Der Lokomotivbau

In der übrigen Wirtschaft, besonders in der Eisenindustrie, hatte sich 1879 ein plötzlicher Umschwung vollzogen. Die schwere Stockung schien überwunden, und die Belebung hielt auch in den folgenden Jahren, bis 1882, an. Das Lokomotivgeschäft hatte indessen an ihr zunächst noch keinen Anteil; hier blieb wegen der vor sich gehenden Verstaatlichung die Lage noch längere Zeit ungeklärt. Seit 1882 konnte aber auch die Leitung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. von einer Besserung berichten, die weiterhin bis 1884 währte. Die Preußische

Lokomotiv-Lieferungen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G.			
	insgesamt	davon	
		Inland	Ausland
1871/72	201		
1872/73	210		
1873/74	202		
1874/75	156		
1875/76	55		
1876/77	28		
1877/78	42		
1878/79	40		
1879/80	12		
1880/81	9		
1881/82	64		
1882/83	99	55	44
1883/84	103	89	14
1884/85	95	84	11
1885/86	81	50	31
1886/87	51	35	16
1887/88	30	26	4
1888/89	78	77	1
1889/90	105	83	22
1890/91	136	126	10
1891/92	120	118	2
1892/93	100	83	17
1893/94	68	66	2
1894/95	86	81	5

Eisenbahnverwaltung erschien jetzt mit größeren Bestellungen auf dem Plan. Dazu stieg die Ausfuhr an. Der Geschäftsbericht von 1883 äußerte sich hierzu: „Nach wie vor sind einzelne Länder des hohen Zolls wegen zur Zeit noch unzugänglich, doch kommt dieser Zustand weniger in Betracht, da immer wieder neue Länder mit Bestellungen auf Eisenbahnmaterial an den Markt treten und es uns so möglich wurde, unseren Absatz nach dem Auslande mehr und mehr zu steigern.“ 1882/83 kam die Zahl der Lokomotivlieferungen, die zwei Jahre zuvor noch 9 betragen hatte, auf 99; davon entfielen 44 auf das Ausland. Auch in der Folgezeit machte, wie die beistehende Zahlenreihe erkennen läßt, die Ausfuhr einen beträchtlichen Teil der Gesamtlieferungen aus.

Dies war um so willkommener, als um die Mitte der 1880er Jahre sich erneut eine Depression durchsetzte, die im Lokomotivbau der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. zwar nicht ganz auf den vorausgegangenen Tiefstand zurückführte, aber doch die Gesamtzahl der Lokomotivlieferungen bis 1887/88 auf 30 Stück senkte.

Wieder fielen auch die Preise an die Selbstkostengrenze und darunter. 1888 wurde die Lage erneut äußerst bedenklich. Seit 1886 war das Werk abermals völlig dividendenlos geblieben, und 1888 hatte es mit einem Verlust von mehr als 200 000 M. abgeschlossen, an dem das Lokomotivgeschäft wesentlich beteiligt war. Der Vorstand erwog daher sogar die Frage, den Lokomotivbau gänzlich einzustellen, und wenn er hiervon absah, so deshalb, weil er dennoch an der Hoffnung auf eine Besserung festhielt und weil er sich für diesen Fall den Bestand tüchtiger Arbeiter, der inzwischen auf dem Werk herangebildet war, erhalten mußte.

Diesmal ging die Hoffnung bald in Erfüllung. Hierbei war von Einfluß, daß auch die Gesamtwirtschaft um diese Zeit einen Aufschwung erlebte, der zwar, ähnlich wie ein Jahrzehnt zuvor, nur von kurzer Dauer war und in der ersten Hälfte der 1890er Jahre wieder abebbte. Immerhin änderte sich damit auch für den Lokomotivbau die Ungunst der Lage binnen kurzer Zeit. Vier Jahre lang war nun die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. flott beschäftigt. 1890 bis 1893 wurden jährlich 115 Lokomotiven herausgebracht, von denen durchschnittlich 100 im Inland Absatz fanden. Dann trat abermals ein Rückschlag ein, der sich indessen in wesentlich engeren Grenzen hielt, als dies in den 1880er oder 1870er Jahren der Fall gewesen war.

Ungleich wichtiger, weil auf lange Sicht wirkend und das Lokomotivgeschäft in seinen Grundzügen umgestaltend, war ein zweites Ereignis: Das Zustandekommen eines Kartells im Jahre 1890.

Schon in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre waren angesichts der damaligen trostlosen Lage Versuche unternommen worden, den verhängnisvollen gegenseitigen Wettbewerb der Lokomotivfabriken durch gemeinsame Vereinbarungen zu ersetzen, und sie hatten vorübergehend einen Erfolg gezeitigt. Im März 1877 hatten die damaligen zehn norddeutschen Lokomotivfabriken Borsig, Schwartzkopff, Henschel, Wöhlert, Vulcan, Schichau, Union, Hartmann, Hohenzollern und so auch die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. sich zu einem Verband Deutscher Lokomotiv-Industrieller zusammengeschlossen, dem bald darauf die fünf süddeutschen Werke Maffei, Krauß, Karlsruhe, Eßlingen und Grafenstaden beigetreten waren. Der Verband hatte indessen nur einen kurzen Bestand gehabt und war 1880 wieder auseinandergefallen.

Auch in der darauffolgenden erneuten Kampfzeit hatte es nicht an Versuchen gefehlt, das Kartell wiederaufzurichten. Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. hatte sich an diesen Bemühungen ebenfalls beteiligt. In ihrem Geschäftsbericht von 1885/86 äußerte sie sich: „Um diesem allgemeinen Notstand in der Lokomotivindustrie abzuhelpen, sind die größten Anstrengungen gemacht worden, eine Einigung der notleidenden Konkurrenzwerke herbeizuführen.“ Aber

sie mußte hinzufügen: „Dieselben scheiterten an dem Widerstand derjenigen Fabriken, die sich in Privatbesitz befanden.“

Endlich führten im März 1890 weitere Verhandlungen, an denen die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. wiederum entscheidenden Anteil nahm, erneut zum Ziel. Inzwischen hatte die Firma Wöhlert-Berlin den Lokomotivbau eingestellt. Alle anderen vorgenannten Werke mit Ausnahme von Schichau vereinigten sich zum Deutschen Lokomotiv-Verband, einer Rahmen-Organisation, innerhalb derer ein Norddeutscher Verband die Firmen Hannoversche Maschinenbau-A.-G., Henschel, Schwartzkopff, Borsig, Vulcan, Union, Hohenzollern und Grafenstaden umfaßte, während die Firmen Hartmann, Maffei, Krauß, Eßlingen und Karlsruhe einen Süddeutschen Verband bildeten.

Die Aufgabe dieser Verbände, deren Sitz Berlin war, bestand darin, ihren Mitgliedern durch eine ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende Verteilung der Aufträge eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung zu sichern, wobei der Grundsatz des Länderschutzes galt. Die Lieferungen an die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen fielen den Lokomotivfirmen der betreffenden Staaten (Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden) zu; für die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. und die übrigen Mitglieder des Norddeutschen Lokomotiv-Verbandes kamen die Bestellungen der norddeutschen Eisenbahnverwaltungen, insbesondere diejenigen Preußens, in Betracht. Die Wirksamkeit des Kartells ward auf das Inland beschränkt. Darüber hinausgehende Schritte, ein Ausfuhrkartell zu schaffen, wurden nach kurzem Bestand wieder aufgegeben. Für die Verteilung der Arbeiten auf die einzelnen Firmen waren Anteilsziffern maßgebend, deren Festsetzung bei Gründung der Verbände begreiflicherweise sehr erheblichen Schwierigkeiten begegnete, schließlich aber doch gelang. Die andere, nicht weniger wichtige Aufgabe lag im Bereich der Preisbildung. Hier wurde sofort ein Erfolg erreicht, indem der vorausgegangenen Preisschleuderei ein Ende bereitet wurde.

Aus der technischen Entwicklung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. ist in diesem Zeitabschnitt zunächst der Bau von feuerlosen Lokomotiven, Bauart Honigmann, zu erwähnen; er gehört den 1880er Jahren an; ein Erfolg war ihm freilich nicht beschieden. Die Natronlauge, mit der Honigmann arbeitete, nahm wohl wesentlich mehr Wärme auf als heißes Wasser, zerfraß aber alle Metallwandungen. Erst nach 1900, als man mit doppelt so hohen Drucken wie Honigmann im Jahre 1884 arbeitete, konnte sich die nunmehr nur mit Wasser gefüllte feuerlose Lokomotive entwickeln. Sie wurde dann auch von der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. besonders auf ihren Dampfverbrauch hin wissenschaftlich untersucht und in großen Stückzahlen gebaut.

Mehr Erfolg hatte der von Borries durchgeführte Entwurf einer 1 B-Tenderlokomotive mit Zylindern hinter der Laufachse. Diese Bauart wurde in den

nächsten Jahren vielfach an dänische und schwedische Kleinbahnen geliefert und fand auch in größeren Abmessungen, wenngleich in mäßigem Umfange, bei der preußischen Staatsbahn Eingang.

Die 1877 stillgelegte Räderfabrik war 1884/85 teilweise wieder in Betrieb genommen worden; aber der wachsende Wettbewerb der anderen, besonders der rheinisch-westfälischen Radsatzwerke, führte nach zwei Jahren dazu, sie endgültig zu schließen.

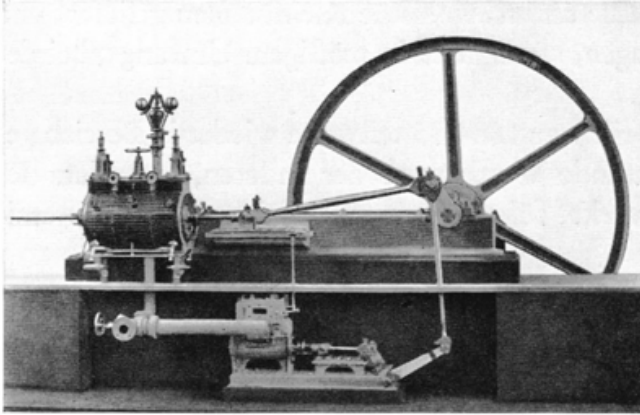
Die übrigen Werksabteilungen

Für die übrigen Werksabteilungen galt das gleiche wie schon zuvor: Die Leitung mußte ihnen um so mehr Aufmerksamkeit widmen, je mehr das Lokomotivgeschäft zu wünschen übrig ließ. Die Geschäftsberichte äußern in jener Zeit diesen Gedanken in immer neuen Wendungen: „Es bleibt fortdauernd unsere Aufgabe, den neben den Lokomotiven in unsere Fabrikation aufgenommenen Spezialitäten wie Schiffsmaschinen, Bergwerks- und Hüttenmaschinen, Wasserwerksanlagen sowie dem allgemeinen Maschinenbau mehr und mehr Ausdehnung zu geben.“ Einige Einzelheiten seien hervorgehoben.

Mit der zunehmenden Industrialisierung Deutschlands wuchsen die Städte, insbesondere die Großstädte, rasch an, und damit gewannen die Fragen der Trinkwasserversorgung wie der Abwässerbeseitigung an Bedeutung. Hier eröffneten sich neue Verwendungen für Dampfmaschinen, und die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. kam mit Erfolg ins Geschäft. Schon in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre hatte sie derartige umfangreiche Dampfmaschinenanlagen mit Kesseln und Zubehör geliefert; dieser Zweig des Maschinenbaus ist von ihr weiterhin, bis über den Weltkrieg hinaus, fortgeführt worden. Für viele deutsche Städte wie Barmen, Bochum, Bremerhaven, Charlottenburg, Cleve, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt a. M., Geestemünde, Glückstadt, Hannover, Hattingen, Koblenz, Königsberg, Lüneburg, Merseburg, Oldenburg, Schwerin, Worms u. a. m. hat die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. große Pumpenanlagen geliefert; selbst bei den Berliner Wasserwerken sind zahlreiche Maschinen zur Aufstellung gekommen und teilweise auch im Ausland.

Als eine andere Besonderheit, bei der ebenfalls an frühere Ansätze angeknüpft werden konnte, wird 1883 die Herstellung von Schiffsmaschinen für Frachtdampfer erwähnt; die ersten beiden Lieferungen waren allerdings infolge falscher Kalkulation mit Verlusten verbunden, so sehr auch die technische Leistung den Beifall der Sachverständigen fand.

Etwas später, 1889, wurde eine neue Abteilung „Centralheizung“ in Betrieb genommen, und so heftig der Wettbewerb der hier seit langem bestehenden



Nr. 25. Dampfmaschine mit Freifall-
Ventilsteuerung

gebaut 1873 für die Technische Hochschule Hannover

steuerung gebaut. Anfang der 1880er Jahre erwarb sie von dem Erfinder Ingenieur O. Recke die Lizenz für dessen zwangsläufige Praecisions-Ventilsteuerung und zehn Jahre später die Radovanovic-Steuerung.

Weniger Veränderungen sind vom Kesselbau zu melden. Hier blieb man über dreißig Jahre lang bei den üblichen Walzen- und Flammrohrkesselbauarten, die sich nur in Größe und Dampfdruck, aber selten zu mehr als 10 kg/cm^2 Dampfspannung, entwickelten; die stündliche Dampflieferung kam über 20 kg/m^2 Heizfläche kaum hinaus.

An neuen Gebieten, auf die man sich in dieser Zeit wagte, sind aus den 1880er Jahren hydraulische Hebevorrichtungen für Brücken zu nennen; sie haben indessen ebenso wie andere Vorstöße in neues Gelände nicht zu bleibenden Ergebnissen geführt.

Gesamtentwicklung

Der Geschäftsumsatz und die Arbeiterzahl können auch in diesem Zeitraum als Maßstab der Gesamtentwicklung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. gelten. Da die Beschäftigung der Lokomotivabteilung das Gesamtergebnis entscheidend bestimmte, kehrt die oben bei ihr festgestellte Bewegung auch in den Zahlen des Gesamtumsatzes wieder. Von dem 1881 erreichten Tiefpunkt mit 1,6 Mill. M. hob er sich bis 1883 auf 5 Mill. M. Bis 1888 sank er erneut auf 2,2 Mill. M. Bis 1891 stieg er auf 7 Mill. M., um sodann bis 1894 wieder auf 4 Mill. M. zurückzugehen.

Diese heftigen Schwankungen mit ihren starken Gegensätzen von Hoch und Tief machen noch einmal die Schwierigkeiten deutlich, vor die die Leitung der

Spezialfabriken war, gelang es der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. dennoch, mit ihren Erzeugnissen in ein befriedigendes Geschäft zu kommen, das auch in den 1890er Jahren anhielt.

Daß im Gebiet des allgemeinen Dampfmaschinenbaus ebenfalls technische Vervollkommnungen erstrebt wurden, braucht kaum betont zu werden. Schon 1873 hatte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. eine Freifall-Ventil-

Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. sich in den ersten zweieinhalb Jahrzehnten des Bestehens der Firma gestellt sah. Sie zeigten sich z. B., soweit die Selbstkosten mit den Verkaufserlösen in Einklang zu bringen waren; denn es konnte geschehen, daß die Materialpreise plötzlich stiegen oder nicht gleich rasch fielen wie die Fabrikatpreise, zumal sich bei ersteren im Lauf der Zeit Konventionen bildeten, während sie, wie erwähnt, trotz aller Bemühungen für die Fertigprodukte lange Zeit nicht zu erreichen waren. Allerdings konnte auch der entgegengesetzte Fall eintreten — gerade in diesen Jahrzehnten überwog indessen für die Preise der Endprodukte der abwärtige Grundzug. Eine weitere schwere Frage entstand für die Werksleitung aus dem Mißverhältnis zwischen Generalunkosten und Erzeugung. Die festen Kosten des Betriebs ließen sich trotz aller aufgewandten Bemühungen dem Rückgang der Erzeugung nicht entfernt anpassen, belasteten also das Einzelerzeugnis verhältnismäßig um so stärker, je mehr die Produktion einschrumpfte. Eine Sorge besonderer Art war diejenige für die Arbeiterschaft. Hier brachte der Konjunkturwechsel ebenfalls außerordentliche Schwankungen mit sich. In dem einen Jahr 1881 stieg die Belegschaft von 460 auf 1000 Mann und bis 1883 weiter auf 1500. Bis 1888 folgte eine Verringerung auf 900, bis 1891 eine erneute Zunahme auf 1700, und 1894 waren es 1100. Jede Depression zwang zu weitgehenden Entlassungen, jeder Konjunkturanstieg erforderte alsbald Neueinstellungen. Dazu kam die Qualitätsfrage; es handelte sich weitgehend um Facharbeiter. Das Streben der Leitung ging deshalb dahin, einen Stamm auch durch die schlechtesten Zeiten durchzuhalten, ohne daß ihr dies immer in wünschenswertem Umfang möglich gewesen wäre. Um so schwieriger war in Zeiten sprunghafter Ausweitung der Erzeugung die Gewinnung zusätzlicher Arbeitskräfte.

Finanzielle Verhältnisse.

Die Sanierung vom Jahre 1880/81 war auch insofern hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben, als zunächst zwar keine Verluste mehr auftraten, vielmehr Reingewinne von 100 000 bis 150 000 M. erzielt wurden, diese letzteren aber doch nicht einmal ausreichten, auf die zuvor geschaffenen Prioritätsaktien die gewährleistete Dividende von 6% zu zahlen, geschweige denn eine solche auf die Stammaktien zu zahlen. 1883 bis 1885 erhielten die Vorzugsaktien nur 4, 5 und 2%. Dann folgten 1886 und 1889 vier Jahre erneuter völliger Dividendenlosigkeit; 1888 und 1889 entstand sogar, wie schon erwähnt, ein abermaliger Verlust. Auch die sonstige Finanzlage war in dieser Zeit erneut unbefriedigend. Kreditoren und Akzepte, die 1886 etwa 600 000 M. betragen hatten, waren inzwischen auf mehr als das Doppelte angeschwollen. Dazu kam

der Wunsch, das zwischen den vorhandenen Stamm- und Prioritätsaktien bestehende Verhältnis zu bereinigen.

So beschloß die Generalversammlung vom 14. Januar 1890 auf Grund von Anträgen eines inzwischen in den Aufsichtsrat eingetretenen Mitglieds, des Inhabers der Berliner Bankfirma Richard Schreib, den Aktionären den Umtausch von je fünf der auf 300 M. herabgesetzten Stammaktien unter Zuzahlung von 150 M. in eine Prioritätsaktie von 1500 M. anzubieten. Hiervon machten sofort zwei Drittel der noch vorhandenen Stammaktionäre Gebrauch, und die übrigen folgten bis auf einen kleinen Rest weiterhin nach. 1893 wurde auch dieser Rest durch Zusammenlegung von je zwei Stammaktien zu einer Prioritätsaktie beseitigt. Damit war eine Vereinheitlichung des Aktienkapitals erreicht; es bestand nunmehr aus 4 643 100 M. Prioritätsaktien.

Inzwischen waren auf die Jahre des Verlustes seit 1890 solche recht erfreulicher Gewinne gefolgt. Auch nachdem der um 1890 einsetzende Aufschwung der Konjunktur wieder abgeflaut war, hielten die günstigen Wirkungen des inzwischen geschlossenen Deutschen Lokomotiv-Verbandes an; sie gewährleisteten nicht nur eine regelmäßigere Beschäftigung, sondern auch bessere und stabilere Preise, so daß ein Mindestmaß von Erträgen gesichert war. 1890 bis 1895 stellte sich der Reingewinn im Jahresdurchschnitt auf 560 000 M., im einzelnen unterlag er allerdings noch manchen Schwankungen. Aber es konnte nunmehr nicht nur auf das verringerte Aktienkapital eine befriedigende Dividende von zunächst 6% gezahlt werden, sondern es wurde möglich, auch die rückständigen Dividenden auf die Prioritätsaktien, die inzwischen auf 40% aufgelaufen waren, schrittweise abzudecken. 1893 war auch dies Ziel erreicht. 1894 wurden auf das vereinheitlichte Aktienkapital 7% und 1895 11% ausgeschüttet — damit wurde sogar der bisher höchste Satz des Jahres 1872/73 überschritten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß das Nominalkapital inzwischen halbiert worden war.

PERSONALIEN 1871 BIS 1895

C. Krauß und Bock v. Wülfigen — beides Techniker — hatten in den Anfangsjahren der Aktiengesellschaft deren Vorstand gebildet. Im Geschäftsbericht von 1876 teilte der Aufsichtsrat die Zuwahl eines kaufmännischen Mitglieds in der Person von Direktor K. Stockhausen, bisher in Mainz, mit und begründete sie damit, daß „unter den gegenwärtigen schwierigen Verhältnissen die Mitwirkung eines bewährten Kaufmanns in der Leitung der Geschäfte sich mehr und mehr als ein dringendes Bedürfnis herausgestellt habe“.

1879 trat C. Krauß nach fast 30jähriger Dienstzeit in den Ruhestand. 1881 schied auch Bock v. Wülfringen aus Gesundheitsrücksichten aus, und bald darauf ereilte ihn der Tod. Nunmehr war es dringend notwendig, einen neuen technischen Leiter zu gewinnen. Die Wahl fiel auf O. Helmholtz, einen Bruder des bekannten Physikers Hermann von Helmholtz; er war zuvor auf dem Bochumer Verein als technischer Direktor tätig gewesen. In Hannover wirkte er bis 1887, um dann zu der Bochumer Gesellschaft für Stahlindustrie überzutreten. Sein Nachfolger wurde dem eigenen Betrieb entnommen; 1888 ward Oberingenieur A. Brandt, seit 1880 Vorstand des Konstruktionsbüros der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G., zum technischen Direktor und Mitglied des Vorstands ernannt. Doch war sein Verbleiben in dieser Stellung von kurzer Dauer; bereits 1890 schied er aus, so daß Stockhausen des weiteren als alleiniger Leiter des Werks verblieb.

Auch im Aufsichtsrat erfolgte im Laufe dieser zweieinhalb Jahrzehnte ein völliger Wechsel. 1895 gehörte ihm keiner der Männer mehr an, die ihn 1871 gebildet hatten. Der erste Vorsitzende, Kommerzienrat C. Röhrs, war in dieser Eigenschaft bis 1887 tätig. Sein Nachfolger wurde Dr. jur. H. Müller, dessen Nachfolger 1889 Bankdirektor G. Lücke. Als sonstige Mitglieder traten dem Aufsichtsrat bei: 1873 Bankier A. Cohen, 1874 Professor Launhardt, 1876 der vorerwähnte Bankdirektor G. Lücke, 1877 Kommerzienrat Gerhard L. Meyer, 1885 Kaufmann G. von Cölln, 1887 Ingenieur F. Osann, 1888 der schon genannte Bankier R. Schreib, 1890 Bankier S. Born, Direktor W. Kollmann und Kaufmann R. Federmann, 1891 Oberingenieur J. Pajiken, 1894 Bankier O. Heimann, Hauptmann a. D. Greßmann und Kommerzienrat Siemering, 1895 Kommerzienrat K. Vehring. R. Federmann und Kommerzienrat Gerhard L. Meyer wurden 1894/95 wiedergewählt, nachdem sie zuvor eine Zeitlang ausgeschieden waren. Gerade in der Mitte der 1890er Jahre hatten sich mithin besonders weitgehende Veränderungen in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats vollzogen.

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

DIE HANNOVERSCHE
MASCHINENBAU-AKTIEN-GESELLSCHAFT
IM AUFSTIEG
VON DER MITTE DER 1890ER JAHRE
BIS ZUM AUSBRUCH DES WELTKRIEGS

Hatten in den beiden vorausgegangenen Jahrzehnten, von kurzen Unterbrechungen abgesehen, die Geschäftsberichte immer wieder mit der Feststellung beginnen müssen, daß die Stockung anhalte, daß noch immer ein schwerer Druck auf der Wirtschaft laste, daß die Hoffnungen auf eine durchgehende Besserung der Lage erneut enttäuscht seien, so melden die Berichte in den beiden jetzt folgenden Dezennien mit geringen Unterbrechungen von zahlreichen Aufträgen, von guter Beschäftigung und befriedigenden Preisen und sind von einem bisher nicht gekannten Vertrauen in die weitere Zukunft erfüllt. Das gleiche galt für die Gesamtwirtschaft. Frisches Leben durchzieht seit der Mitte der 1890er Jahre den deutschen Wirtschaftskörper, seine Pulse beginnen wieder kräftiger zu schlagen. Eine Zeit starken Wachstums und Reifens hebt an. Auch jetzt bleiben Rückschläge nicht aus, so in den Jahren 1900/01 oder 1907/08. Aber diesen Wirtschaftskrisen fehlt die Schärfe und vor allem die hartnäckige Dauer, die ihnen zuvor eigen gewesen war, und so sind sie im Grunde vorübergehende Unterbrechungen einer über diese ganze Zeit erstreckten langen Welle wirtschaftlichen Aufschwungs, einer in ihrer Grundrichtung fast unaufhaltsam nach oben drängenden Bewegung, einer staunenswerten Steigerung von Produktion, Absatz, Verkehr oder Verbrauch und einer Mehrung von Volkseinkommen und Volkswohlstand.

Einige allgemeine Zahlenangaben mögen dieses Wachstum des Wirtschaftskörpers veranschaulichen.

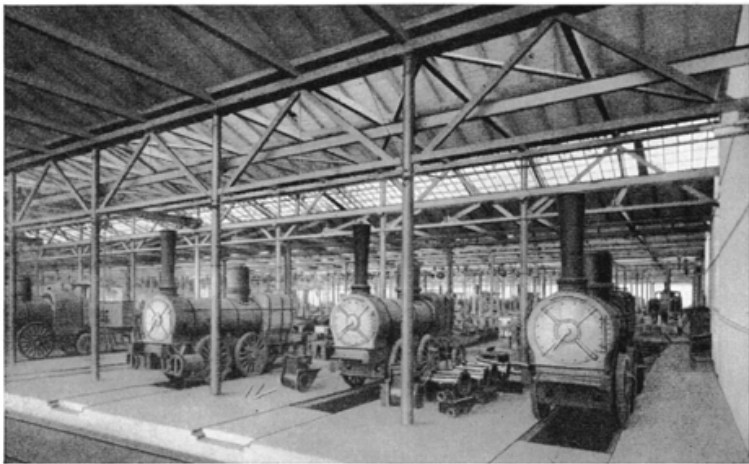
	1895	1913
Steinkohlenförderung im Deutschen Reich	79 169 000 t	190 109 000 t
Roheisengewinnung dgl.	10 875 000 t	19 309 000 t
Gesamtaußenhandel im Deutschen Zollgebiet	7 670 Mill. M.	21 405 Mill. M.
Steinkohlenverbrauch je Kopf der Bevölkerung . . .	1 416 kg	2 470 kg
Roheisenverbrauch dgl.	104,4 kg	276,6 kg
Gesamtaußenhandel dgl.	146,9 M.	318,4 M.

BAUTÄTIGKEIT

Umfassende Erneuerung der Anlagen 1898 bis 1907

Seit der Werksleitung diese veränderte Lage in ihren Umrissen erkennbar wurde, machte sich neben der alten Schwierigkeit der Gewinnung tüchtiger Arbeitskräfte eine zweite geltend. Zwei Jahrzehnte lang hatte die Bautätigkeit geruht. Nun stellte sich, wie die Direktion 1898 darlegte, die Notwendigkeit heraus, „um den stets wachsenden Anforderungen auf dem gesamten Gebiet des Maschinenbaus gerecht werden zu können, die Werkstätten und Fabrikations-einrichtungen den neuesten Erfahrungen hinsichtlich der vorteilhaftesten Arbeitsmethoden anzupassen“. So begann im gleichen Jahr ein Um- und Neubau aller wichtigen Werkstätten, der in knapp einem Jahrzehnt durchgeführt wurde. Statt der alten, nach heutigen Verhältnissen mangelhaft beleuchteten Gebäude entstanden hohe, luftige, lichtdurchflutete Hallen gemäß der Erkenntnis, daß nur in hellen Räumen saubere Arbeit gefordert werden könne.

Angefangen wurde mit einer neuen Maschinenbauhalle zur Bearbeitung und zum Zusammenbau der Dampf- und Pumpmaschinen. 1899 folgte eine Hammerschmiede mit einer hydraulischen Presse von 1000 t Druck, 14 Dampf-hämmern und 64 Feuern. Sodann ward 1901 eine Kesselschmiede mit einer 300 t-Kümpelpresse und zwei hydraulischen Nietmaschinen fertiggestellt. 1903 kam eine Dreherei mit etwa 250 Werkzeugmaschinen in Betrieb. 1904 wurde



Nr. 26. Lokomotivbauhalle 1869

Dunkler Ziegelbau mit Sheddach in Holz

statt des alten schmucklosen Verwaltungsgebäudes auf dem Platz der ehemaligen Dreherei ein stattlicher Neubau errichtet, der auch heute noch diesem Zweck dient; in seinen drei Stockwerken bot er Raum für 400 Beamte. Es schlossen sich 1905 bis 1907 an: die Anlage einer neuen großen Lokomotivbauhalle, die über dem alten Holzfachwerkbau

von 1870 errichtet und mit 17 Lokomotiv- und 16 Tenderständen sowie zwei 25 t-Kränen ausgestattet wurde; ferner der Bau einer neuen Eisengießerei, die



Nr. 27. Lokomotivbauhalle 1907

Hoher, luftiger, heller Eisenfachwerkbau

über der alten Gießerei mit 4 Kupolöfen und einem 15 t-Kran erstand; schließlich die Tischlerei und das Modellhaus, ein fünfstöckiger, feuersicherer Eisenbetonbau mit mechanischer Späneabsaugung.

Damit war ein fast völlig neues Werk geschaffen worden. Den Unterschied zwischen den alten und neuen Werkstätten lassen die Abbildungen 26 und 27 erkennen.

Im Zug dieser Bauten erfolgte zugleich eine neuzeitliche Umgestaltung der Kraftversorgung. 1902 wurden die vorhandenen 16 einzelnen Dampfmaschinen durch ein Kraftwerk mit elektrischer Kraftübertragung ersetzt. Zehn Zweiflammrohrkessel von je 80 m² Heizfläche für 7 at Überdruck lieferten den Dampf für die Heizung und für zwei 750pferdige Einkurbel-Verbunddampfmaschinen mit Lentz-Ventilsteuerung, gekuppelt mit 550 kW-Gleichstromdynamomaschinen.

Weiterer Ausbau bis 1913/14

Die vorgeschilderte bauliche Erneuerung hat im wesentlichen bis zum Ausbruch des Weltkrieges genügt. Nur die Kesselschmiede erforderte bereits 1907

einen teilweisen Neubau, weil die Kesselgewichte sehr schnell stiegen und der Eisenbau für die neuen Krane von 20 t nicht mehr ausreichte.

Die erwähnte Kraftanlage von 1902, die mit allen Kesseln zusammen nur 16 000 kg Naßdampf von 7 kg/cm² Spannung je Stunde leistete, reichte schon 1907, als der geschilderte Umbau des Werks vollendet war, nicht mehr aus. Den dauernd wachsenden Kraftbedarf zu decken war überdies deshalb schwierig, weil die Kraftanlage aus wirtschaftlichen Gründen ihren Platz im Herzen des Werks auf beengter Grundfläche beibehalten mußte. So wurden vier Steilrohrkessel, deren Bau die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. kurz zuvor aufgenommen hatte, mit je 275 m² Heizfläche aufgestellt, die nunmehr 30 000 kg Heißdampf von 12 kg/cm² Spannung stündlich für Kraftantrieb liefern konnten, während der Bedarf an Heißdampf von der alten Anlage gedeckt wurde.

Hand in Hand mit der geschilderten Erneuerung der Gebäude ging die Beschaffung neuzeitlicher Maschinen. Auch hier war es nötig, unaufhörlich Altes, Überholtes auszuschneiden und durch Neues zu ersetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben und nicht von den Konkurrenten überrannt zu werden. Denn die Fortschritte der Maschinenteknik vollzogen sich jetzt mit einer Schnelligkeit, die früheren Zeiten völlig fremd gewesen war. Das galt für die hydraulischen Pressen, Dampfhämmer und Laufkräne ebenso wie für die Kumpel- und anderen Pressen, die Bohr-, Fräs-, Hobel-, Schleif- und Schneidemaschinen, die Drehbänke, Abstechbänke, Biegestöcke und all die zahlreichen anderen Arbeits- und Hilfsmaschinen. In umfangreichem Maße führte man namentlich für den Lokomotivbau Fräsarbeit ein; die Fräserei der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. wurde, nach anfänglichen Schwierigkeiten bei Beschaffung geeigneter Fräsmaschinen, auf eine vorbildliche Höhe gebracht.

Die Anlagekonten in den Bilanzen setzten sich aus dem Haupt-Fabrik-Konto und dem Konto der Räderfabrik zusammen. Beide zusammen standen 1895 mit 4 418 000 M. zu Buche. Die Zugänge auf ersterem — bei der Räderfabrik kamen solche nicht mehr in Betracht — hatten in den vorausgegangenen Jahren wenige zehntausend Mark betragen. 1897 stiegen sie bereits auf 130 000 M. und in dem folgenden Jahrzehnt auf durchschnittlich mehr als 750 000 M., so daß die Kosten des geschilderten Umbaus sich bis 1907 auf mehr als 7,5 Mill. M. berechneten.

Auf beiden Konten waren seit 1897 jährlich etwa 110 000 M. abgeschrieben worden, mithin erheblich mehr, als die Zugänge betragen hatten. Jetzt änderte sich das Bild. Zwar wurden auch die Abschreibungen stark erhöht, auf 400 000 bis 600 000 M., und insgesamt machten sie 1898 bis 1907 fast 4,7 Mill. M.

aus. Aber infolge der erwähnten starken Zugänge stiegen die Anlagekonten der Bilanz bis 1907 auf 7,5 Mill. M.

1906 ward eine Vergrößerung besonderer Art vorgenommen. Die Generalversammlung beschloß auf Vorschlag der Direktion, „Theodor Wiede's Maschinenfabrik Aktiengesellschaft“ in Chemnitz im Weg der Fusion zu übernehmen und als Zweigwerk weiter zu betreiben. Haupterzeugnisse des Chemnitzer Werks waren der Bau von Dampfmaschinen, Transmissionen und Spinnmaschinen gewesen; die neue Zweigstätte sollte, ohne daß die bisherige Produktion darunter litt, das Werk in Hannover entlasten. Das Fabrik-Konto erfuhr damit einen einmaligen Zuwachs von 943 000 M.; außerdem wurden sofort rund 150 000 M. weitere Mittel zum Ausbau der Chemnitzer Anlagen zur Verfügung gestellt. Diese Verbindung hat indessen nur fünf Jahre bestanden und ward 1911 in der Weise wieder gelöst, daß die Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz die Wiedesche Maschinenfabrik zum Buchpreis übernahm. Die weite örtliche Entfernung war einer Gemeinschaftsarbeit hinderlich; überdies enttäuschte der erwähnte neue Fabrikationszweig, so daß das Zweigwerk an Bedeutung verlor. Zur gleichen Zeit nutzte man eine Gelegenheit, den eigenen Grundbesitz in Hannover-Linden vorteilhaft abzurunden, indem man vom preußischen Domänenfiskus ein angrenzendes Gelände erwarb.

Auch nach 1907, als die erste große Bauperiode beendet war und weitere Gebäulichkeiten nicht mehr errichtet wurden, mußten Jahr für Jahr sehr erhebliche Summen für die innere Ausstattung, die Erneuerung und Erweiterung der Arbeits- und Kraftmaschinen und sonstige Anlagen aufgewendet werden. In dieser Zeit erfuhr die Erzeugung des Werks nicht nur sehr starke mengenmäßige Steigerungen, sondern es wurde überdies der Kreis der „Spezialitäten“ innerhalb des Arbeitsplans vielfältig vermehrt. So beliefen sich die Zugänge auf dem Fabrik-Konto im Durchschnitt 1908 bis 1914 auf jährlich 1,6 Mill. M. und insgesamt auf mehr als 11 Mill. M. Zugleich wurden mehr als 5 Mill. M., d. h. durchschnittlich im Jahr etwa 750 000 M., abgeschrieben. Damit wuchs das Konto der Fabrikanlagen bis 1914 auf rd. 13 Mill. M. an.

DIE LEISTUNGEN DER HANNOVERSCHEN MASCHINENBAU-A.-G. BIS ZUM WELTKRIEG

Als die wichtigsten Erzeugnisse der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. bezeichnete der Geschäftsbericht von 1896 „Lokomotiven, Lokomotivteile, Betriebsdampfmaschinen, Wasserwerks-Pumpmaschinen, Artikel der Centralheizung sowie Eisenguß für eigene und fremde Rechnung“. Entscheidend aber war für Beschäftigung und Ertrag

der Lokomotivbau,

der in den beiden folgenden Jahrzehnten eine weitere, geradezu glanzvolle Entwicklung erlebte.

Lokomotiv-Lieferungen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G.

	Jahres- durchschnitt Stück	davon ins Ausland	
		Stück	% Anteil
1896—1900	161	31	19%
1901—1905	180	50	28%
1906—1910	307	139	45%
1911—1914	359	169	48%

Es trat mithin zunächst binnen zwei Jahrzehnten eine Verdoppelung von 160 auf 320 Stück Jahresleistung ein, und diese Zunahme hielt bis 1914 an.

Wie erwähnt, war die 1000ste Lokomotive „Fürst Bismarck“ am 4. Juni 1873 geliefert worden. Es folgten:

Nr. 2000 am 21. September 1888 an die Bilbao-Durango-Bahn,
 Nr. 3000 am 11. Dezember 1897 an die Eisenbahn-Direktion Altona,
 Nr. 4000 am 1. August 1903 an die Eisenbahn-Direktion Hannover,
 Nr. 5000 am 15. Juni 1907 an die Eisenbahn-Direktion Oldenburg,
 Nr. 6000 am 28. September 1910 an die Eisenbahn-Direktion Elberfeld,
 Nr. 7000 am 30. Januar 1914 an die Eisenbahn-Direktion Königsberg.

Auch diese Zahlen sprechen für sich selbst. Immer stärker stieg die Leistung, immer mehr verkürzte sich der Zeitraum, innerhalb dessen jeweils ein neues Tausend erreicht wurde.

Im einzelnen ging allerdings auch jetzt die Entwicklung unter Schwankungen vor sich, die durch den Lauf der Konjunkturen bestimmt waren. Hierfür sei auf die folgende Jahresstatistik verwiesen. Von 86 Stück im Jahre 1895 hoben sich die Lieferungen auf 195 im Jahre 1901. Sodann trat unter den Nachwirkungen einer allgemeinen Wirtschaftskrise ein Rückgang auf 141 ein. Ein neuer Aufschwung führte bis 1906 auf 337 Stück, und ein abermaliger Rückschlag der Konjunktur erklärt die nun folgende Senkung auf 279 im Jahre 1908. Schließlich stiegen in kaum unterbrochener Kurve die Lieferungen bis auf 404 im letzten Friedensjahr.

Die Hauptabnehmer waren, besonders in den 1890er Jahren, die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und unter ihnen in erster Linie die preußische. Der Personen- und Güterverkehr im Inland weitete sich zu jener Zeit mächtig aus, und die Eisenbahnen mußten sich auf das äußerste anstrengen, um ihm einigermaßen folgen zu können. Hatten die Lokomotivbeschaffungen der deutschen Staats- und Privatbahnen um 1890 jährlich 500 bis 600 Stück betragen, so waren sie um die Jahrhundertwende auf 1000 bis 1200 und weitere zehn Jahr später auf 1500 bis 1600 angestiegen — natürlich mit Schwankungen, die vor allem im Konjunkturverlauf ihren Grund hatten. Hinzu kam jetzt die Sicherheit günstiger Verkaufspreise, die durch die Tätigkeit des Deutschen Lokomotiv-Verbandes gewährleistet war. Seit 1890 bestand dieser Verband ohne Unterbrechung aus den bereits früher genannten Mitgliedern. Inzwischen waren wohl eine Reihe Außenseiter aufgetreten; außer Schichau, das auch weiterhin außerhalb blieb, seien Orenstein und Koppel, Humboldt und die Maschinenfabrik Breslau genannt; aber auch sie unterhielten laufend Verbindung mit dem Verband und hatten an seinen Bestrebungen Anteil. Mit der Länge der Zeit war das Arbeitsgebiet des Deutschen Lokomotiv-Verbandes gefestigt und erweitert worden. Die wichtigeren Entscheidungen, soweit es sich um die Überweisung einzelner Geschäfte und die Festsetzung bzw. Genehmigung der Preise handelte, erfolgten in den „Konferenzen“; die Erledigung der meisten sonstigen Angelegenheiten oblag einem Ausschuß. Das Kräfteverhältnis der einzelnen Mitglieder des Verbandes sei durch die Verbandsquoten des Jahres 1909 bezeichnet:

Henschel	26,812 %
Hannover	15,543 %
Schwartzkopff	15,543 %
Borsig	13,406 %
Vulcan	8,493 %
Union	7,203 %
Grafenstaden	7,203 %
Hohenzollern	5,797 %
	<hr/>
	100,000 %

Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. stand hiernach mit reichlich einem Sechstel des Ganzen an zweiter Stelle.

Auch der Bedarf der inländischen Kleinbahnen fiel jetzt stärker ins Gewicht, und hier kam es im Jahre 1908 ebenfalls zu einer Konvention, dem Nebenbahn-Lokomotiv-Verband.

Vor allem aber gelang der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. in dieser Zeit der Ausbau ihres Auslandsgeschäfts. Der Export war schon immer gepflegt worden, hatte aber zeitweise an Bedeutung eingebüßt. Um die Mitte der 1890er Jahre war man zunächst wieder mit Rußland gut ins Geschäft gekommen, und den ersten Aufträgen von dort waren 1896 bis 1898 beträchtliche Nachbestellungen gefolgt. Im Jahre 1900 brachte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. von der Weltausstellung in Paris den „Großen Preis“ heim und konnte mit Genugtuung auf den vorzüglichen und bewährten Ruf hinweisen, dessen sie sich auch im Ausland erfreute.

Gerade in den Jahren, in denen die Inlandsnachfrage vorübergehend nachließ, erwies sich die Pflege des Exports als besonders lohnend. Zwar hielt der 1902/03 eintretende Rückgang des Inlandsabsatzes keinen Vergleich mit den so viel schwereren Rückschlägen der 1870er und 1880er Jahre aus; immerhin war das Gegengewicht einer erfolgreichen Ausfuhr überaus willkommen. 1902 bemerkte die Leitung im Geschäftsbericht: „Wir haben nicht nur für zahlreiche Länder des europäischen Auslands wie Dänemark, Holland, Spanien, Portugal, Italien usw., sondern auch nach überseeischen Ländern wie Britisch-Ostindien, Holländisch-Ostindien, Japan, Siam, Brasilien usw. große Lieferungen abgeschlossen.“ Mit begründetem Stolz wurde hinzugefügt, daß neue ausländische Bestellungen erwartet werden könnten, „da wir zu unserer lebhaften Freude feststellen, daß uns auf Grund der allgemein anerkannten Güte unseres Fabrikats mehrfach Aufträge auf Grund früherer Lieferungen freihändig — also ohne öffentliche Ausschreibung — erteilt worden sind“.

Weiterhin brachte auch auf diesem Gebiet der im Jahre 1903 gegründete Lokomotiv-Ausfuhr-Verband eine wertvolle Stütze.

Die großen internationalen Ausstellungen wurden auch jetzt erfolgreich beschickt, so diejenige von St. Louis 1904, von Mailand 1906, von Brüssel und Buenos Aires 1910, von Turin 1911. Im Jahre 1909 hob der Geschäftsbericht der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. neben einer großen Anzahl anderer Staaten Frankreich und Japan als Abnehmer hervor.

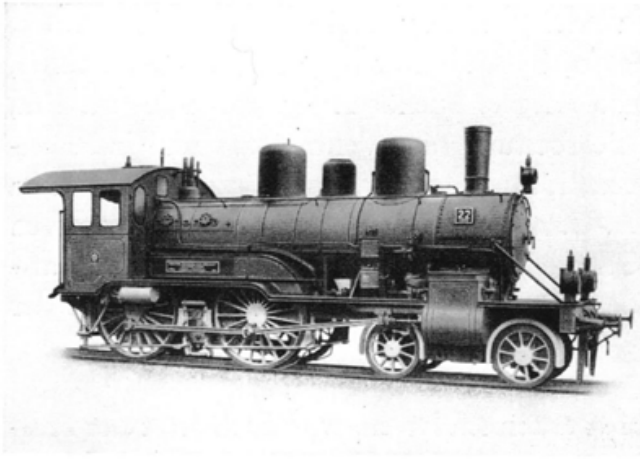
Eine Vorstellung von den vielseitigen weltwirtschaftlichen Beziehungen der Firma am Ende dieses Zeitabschnitts gibt das Netz ihrer auswärtigen Vertreter, das natürlich bestimmt war, auch den übrigen Erzeugnissen, in erster Linie aber den Lokomotiven den Absatz zu erschließen. 1913/14 bestanden Vertretungen in Berlin, Danzig, Diedenhofen, Hamburg, Köln, Lübeck, Frankfurt a. M., Chemnitz, Beuthen, Bergen, Kopenhagen, Haag, Brüssel, Paris, Lissabon, Rom,

Belgrad, Sofia, Konstantinopel, Bukarest, Moskau, Kairo, Bombay, Kalkutta, Soerabaja, Shanghai, Tientsin, Tokio, Sydney, Mexiko, Caracas, Maracaibo, Barranquilla, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Buenos Aires, Santiago, La Paz, Lima. Dank einer zielbewußten Bearbeitung des Weltmarktes und insbesondere der Überseegebiete gab es schließlich nur noch wenige Länder, nach denen die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. nicht geliefert hatte. Ihre Lokomotiven genossen Weltruf; selbst aus dem Geburtsland der Lokomotive, seitens der Taff-Vale-Bahn in England, war gerade ein größerer Auftrag eingegangen, als der Weltkrieg ausbrach.

Wie die beistehenden Jahreszahlen erkennen lassen, war auch jetzt der Auslandsabsatz z. T. erheblichen Schwankungen unterworfen. In den letzten Jahren vor dem Weltkrieg machte er durchschnittlich zwei Fünftel der jährlichen Lokomotivlieferungen aus.

Indessen sind es nicht nur die steigenden Zahlen der gelieferten Lokomotiven, die die Weiterentwicklung kennzeichnen; ebenso sehr ist auf die ständig wachsende Größe und auf die Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit hinzuweisen. In letzterer Hinsicht kam es in dieser Zeit zur Einführung bahnbrechender Neuerungen, von denen die Verbundwirkung und der Heißdampf hervorgehoben sei. Bei letzterem handelte es sich darum, den aus dem Kessel kommenden Dampf vor dem Eintritt in den Dampfzylinder in einem Röhrensystem durch Heizgase von hoher Temperatur bis zu 350° C zu erhitzen. Die Verbundwirkung, die darin besteht, daß man den Dampf in Zylindern mit ungleichem Volumen nacheinander expandieren ließ, war bei ortsfesten Dampfmaschinen seit längerer Zeit bekannt. Für ihre Übertragung auf Lokomotiven war aber erst die Erfindung einer Vorrichtung notwendig, die ein Anfahren der Lokomotiven bei jeder Kurbelstellung ermöglichte. Hier hatte sich schon seit 1887 der Schweizer Anatole Mallet mit Erfolg versucht und war dabei zu recht brauchbaren Ergebnissen gelangt. Sodann hatte der schon

Lokomotiv-Lieferungen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G.			
	insgesamt	davon	
		Inland	Ausland
1894/95	86	81	5
1895/96	120	73	47
1896/97	131	86	45
1897/98	167	137	30
1898/99	193	174	19
1899/00	192	168	24
1900/01	195	160	35
1901/02	141	104	37
1902/03	191	113	78
1903/04	192	156	36
1904/05	182	118	64
1905/06	337	177	160
1906/07	306	268	38
1907/08	279	215	64
1908/09	318	226	92
1909/10	281	219	62
1910/11	337	173	164
1911/12	321	197	124
1912/13	375	226	149
1913/14	404	264	140



Nr. 28. Erste Vierzylinder-Verbundlokomotive
Bauart von Borries

Weltausstellung Paris 1900. Nr. 3408

Triebwerk	$\frac{2 \times 330}{2 \times 520}$	600/1980 mm	Rostfläche 2,3 m ²
			Heizfläche 119 m ²
Dampfüberdruck	14 at		Reibungsgewicht 31 t
			Dienstgewicht 53 t

erwähnte August von Borries durch Verbesserungen, die er an Mallets Verbundlokomotive anbrachte, diese Entwicklung wesentlich weitergeführt, wie er sich auch durch zahlreiche andere Konstruktionen im Eisenbahnmaschinenwesen und durch seine vielseitigen schriftstellerischen Arbeiten auf dem gleichen Gebiet den Ruf eines bedeutenden Eisenbahnfachmannes seiner Zeit erwarb. Er stand 25 Jahre lang im preußischen Staatseisenbahndienst, wo er zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion Hannover war, um später

einem Ruf an die Technische Hochschule, Berlin, zu folgen. Mit ihm hielt die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. enge Verbindung, und bei der Ausbildung, die sie ihrerseits der Verbundlokomotive widmete, kam von Borries ein maßgebender Anteil zu. 1900 ward die Pariser Weltausstellung mit einer Vierzylinder-Verbundlokomotive beschickt, die eine durch von Borries eingeführte Anordnung aller vier Zylinder in einer Querebene und die Wirkung aller vier Kolben auf eine Achse sowie die Bewegung der vier Dampfschieber durch nur zwei Steuerungen aufwies. Diese Bauart hat dann in Deutschland andere Ausführungen fast vollständig verdrängt und in der ganzen Welt weitverbreitete Anwendung gefunden.

Es fehlt hier der Platz, um die zahlreichen, namentlich auch für außerdeutsche Bahnen seit der Jahrhundertwende geschaffenen neuen Lokomotivtypen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. anzuführen. Die Abbildungen auf Seite 102/103 geben nur einen kleinen Ausschnitt aus der weiteren Entwicklung.

Ein reiches Absatzgebiet brachte auch die 1904 aufgenommene Herstellung von Baulokomotiven. Auf Grund einer Typisierung wurden Lokomotiven von 20, 30, 40, 50, 60, 80, 100 und 125 PS bei 600 bis 900 mm Spur für Holz- und für Kohlenfeuerung im Vorrat gebaut. Besonders die 40 PS-Lokomotiven für 600 mm Spur (Abbildung 37) und die 125 PS-Lokomotiven für 900 mm Spur begegneten guter Nachfrage.

Die Werkstätten waren auf diese in vielen hundert Exemplaren gelieferten Baulokomotiven derart eingearbeitet, daß die Zeichnungen häufig schon wieder

im Büro lagen, ehe die betreffenden Serien fertig waren. „Für diese Lokomotiven“, hieß es, „brauchen wir keine Zeichnungen, wir kennen sie in- und auswendig.“ An Stelle von 125 PS-Lokomotiven traten sodann, namentlich in schweren Braunkohlenbergwerken, 160 PS- bis 200 PS-Lokomotiven, die wegen der Durchfahrten in den Kohlenbaggern meist recht niedrig gebaut werden mußten. Ebenso wurden regelspurige Lokomotiven für Industriezwecke bis zu 400 PS, z. B. für Verwendung in Hüttenwerken, typisiert.

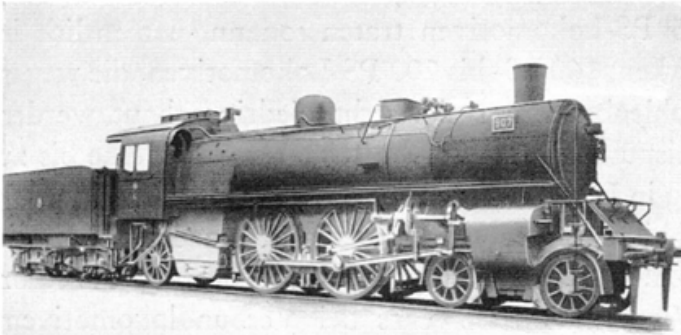
Auch bezüglich der Durchbildung der Lokomotive im einzelnen hat die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. viel geleistet. Hervorgehoben sei die schon erwähnte Anordnung des Vierzylindertriebwerks bei Verbundlokomotiven; 1904 folgte die Einführung des Pielock-Überhitzers, der in seiner Einfachheit nicht zu übertreffen war; er ging lediglich daran zugrunde, daß die Heizrohre dicht an den Rohrwänden überaus schnell durchrosteten — eine Erscheinung, deren man trotz aller darauf verwendeten Mühe nicht Herr werden konnte. 1907 führte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. die im Dampfmaschinenbau bewährte Lenz-Ventil-Steuerung auch im Lokomotivbetrieb ein. 1910 wurde auf eigene Verantwortung eine 1 A-Tenderlokomotive für 20 atü Kesseldruck gebaut, deren Kessel noch nach 20 Jahren keine Anstände zeigte.

Als der Weltkrieg ausbrach, hatte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. rund 7300 Lokomotiven geliefert. Ein Dampfer, der mit vier Lokomotiven über Bassora nach Bagdad gehen sollte, wurde von den Engländern aufgebracht; die vier Lokomotiven laufen heute noch auf der Ägyptischen Staatsbahn.

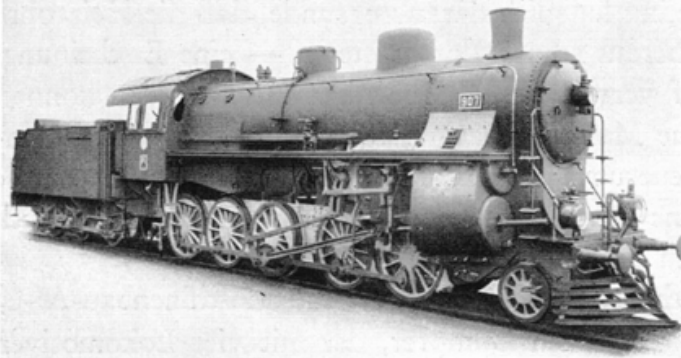
Dampfmaschinen und Dampfkessel

Wie im Lokomotivabsatz so zeigte sich bald auch im Dampfmaschinen- und Kesselbau der belebende Einfluß des seit Mitte der 1890er Jahre eingetretenen industriellen Aufschwungs. Dazu kam, daß die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. dank ihrer hervorragenden Leistungen auf diesem Gebiet sich gleichfalls eines bekannten Namens erfreute und daß die wachsende Anerkennung in der Fachwelt ihr selbsttätig neue Kunden zuführte. Im weiteren Verlauf der Hochkonjunktur Ende der 1890er Jahre war gerade in dieser Abteilung die Beschäftigung derart stark, daß nach Äußerungen der Werksleitung „den heranretenden Anforderungen nur zum Teil genügt werden konnte“. Auch das Krisenjahr 1901 brachte noch ein günstiges Ergebnis; allerdings hatte sich die Marktlage bereits sichtlich geändert. Der Geschäftsbericht begann mit der Feststellung: „Das abgelaufene Geschäftsjahr 1900/01 stand im Gegensatz zu einer Reihe vergangener Jahre im Zeichen des Niedergangs der Konjunktur. Wenn auch in den ersten Monaten die Nachfrage nach unseren Erzeugnissen eine rege

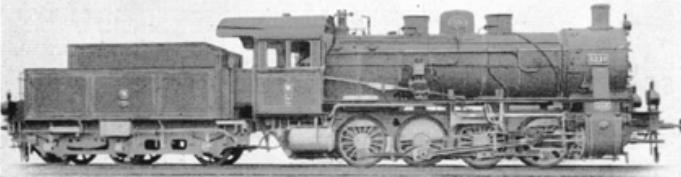
Lokomotiven aus den Jahren 1908 bis 1929



Nr. 29.
Preußische Staatsbahn 1908



Nr. 30.
Bulgarische Staatsbahn 1913



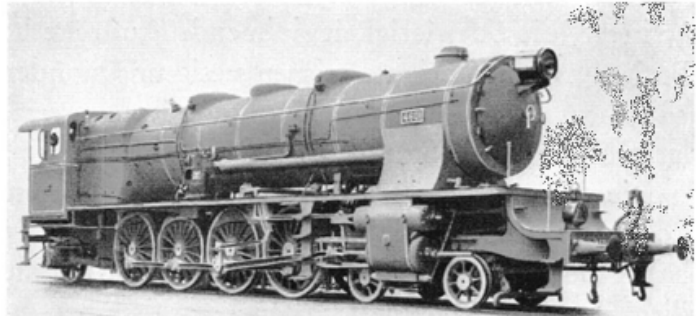
Nr. 31.
Preußische Staatsbahn 1915



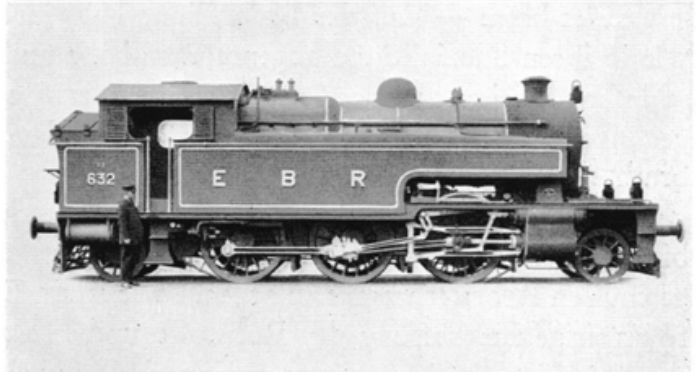
Nr. 32.
Deutsche Reichsbahn 1929

Lokomotiven aus den Jahren 1908 bis 1929

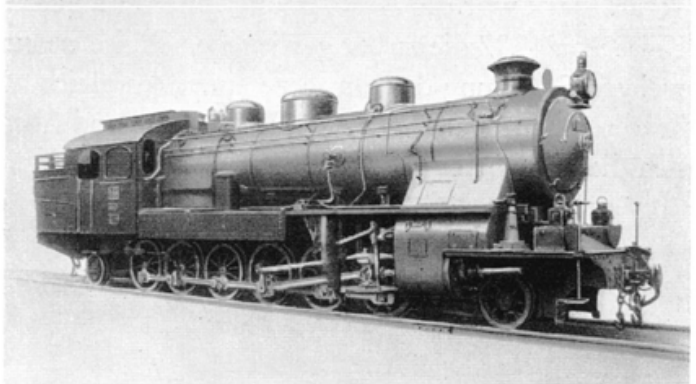
Nr. 33.
Spanische Nordbahn 1925



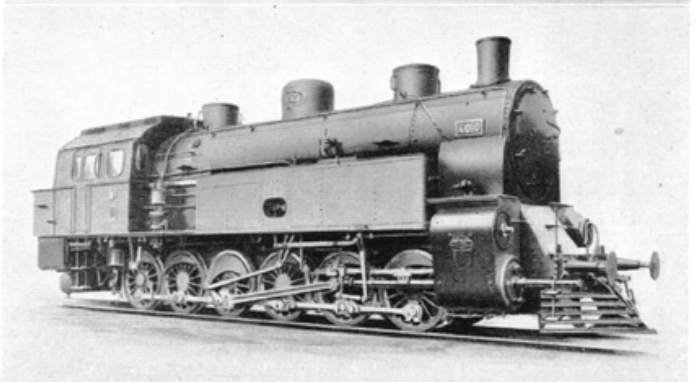
Nr. 34.
Eastern Bengal Ry. 1924



Nr. 35.
Staatsbahn auf Java 1912



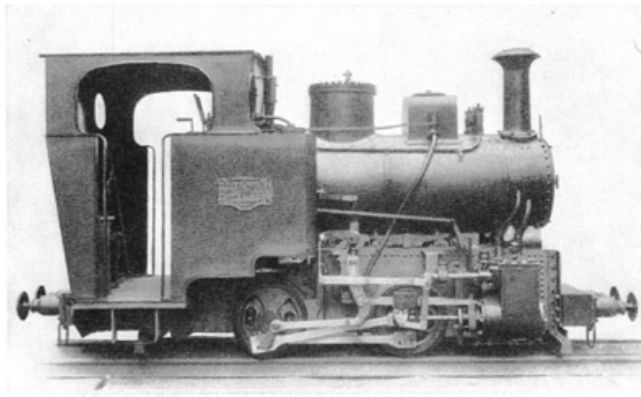
Nr. 36.
Bulgarische Staatsbahn 1922
Fbr.-Nr. 10 000



war und ein hoher Bestand an Aufträgen gebucht werden konnte, so änderten sich die Verhältnisse im Laufe des Jahres doch erheblich. Die Nachfrage wurde geringer, die Schwierigkeit, lohnende Aufträge hereinzubekommen, wuchs, die Preise unserer Fabrikate wichen stetig und standen nicht mehr im richtigen Verhältnis zu den Preisen der wichtigsten Rohmaterialien und Halbfabrikate, welche letztere durch die Syndikate auf der alten Höhe gehalten wurden.“

Diese Entwicklung dauerte auch in den folgenden Jahren an. Während im Lokomotivgeschäft die preußische Eisenbahnverwaltung durch Erteilung namhafter Bestellungen die wirtschaftliche Stockung mit Erfolg überbrückte, klagte die Leitung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. noch mehrere Jahre lang — auch nachdem sich die allgemeine Wirtschaftslage schon wieder zum Besseren gewendet hatte — daß der Bedarf innerhalb ihres allgemeinen Maschinenbaus wie in ihren Spezialitäten abgenommen habe und Aufträge schwer und nur zu schlechten Preisen zu erlangen seien. Um so erwünschter war es, daß die vorausgegangene Erneuerung der meisten Werksanlagen Kostensenkungen mit sich brachte.

Seit 1906 herrschte indessen wieder reger Betrieb und die Beschäftigung ging bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit. Abermals machte sich der Mangel an geschulten Arbeitern bemerkbar, und wie schon Ende der 1890er Jahre bot die rechtzeitige Beschaffung der Rohstoffe und Halbfabrikate Schwierigkeiten — derart stark war die Anspannung innerhalb der Gesamtwirtschaft. Als nach der Krise von 1907 die zuvor gestiegenen Preise erneut sanken, gelang es, durch eine weitere Erhöhung der Umsätze einen Ausgleich zu finden. Die folgenden Jahre brachten neue Zunahmen von Erzeugung und Absatz. Erst 1910 bis 1911 wirkte sich die allgemeine Abschwächung in einer rückgängigen Beschäftigung auch bei



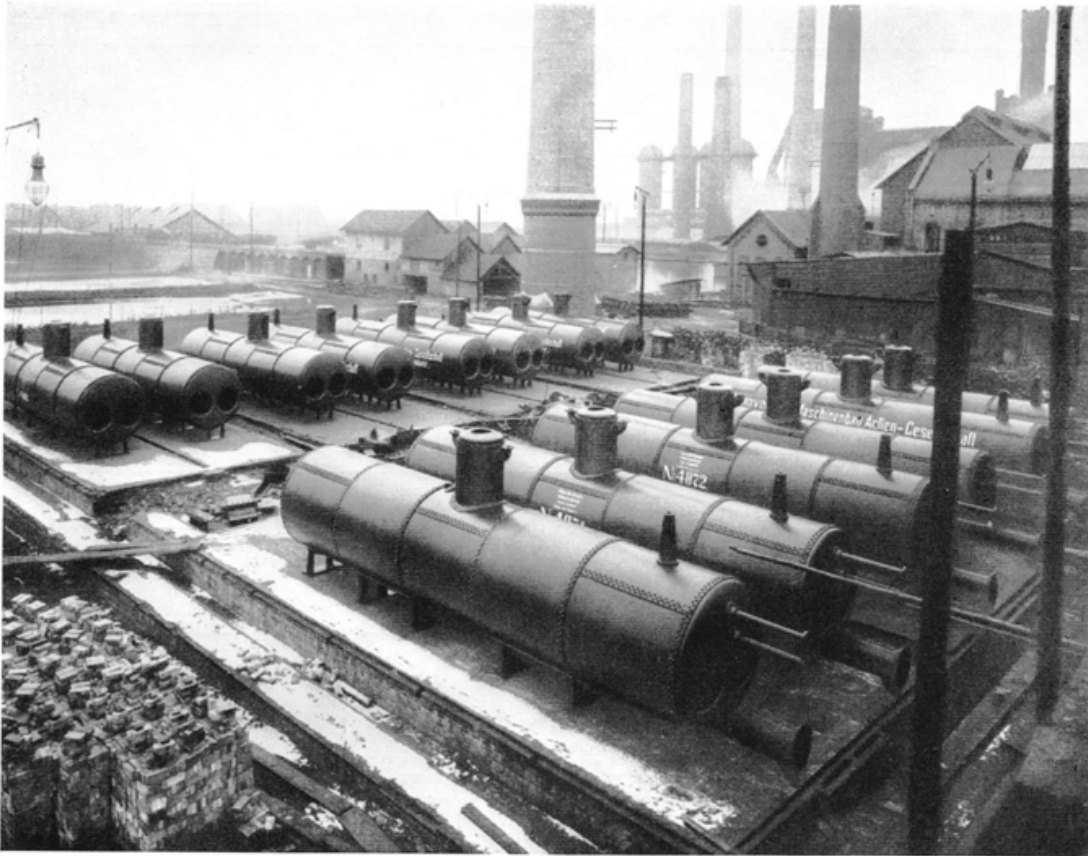
Nr. 37.

40 PS-Baulokomotive für 600 mm Spur

Triebwerk 190/300/600 mm	Dienstgewicht 8,3 t
Dampfüberdruck 12 at	Heizfläche 16,4 m ²
Rostfläche 0,33 m ²	Wasser/Kohle 0,75/0,3 t

der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. aus. Das Jahr 1912 leitete eine abermalige Wendung nach oben ein, und dieser Anstieg hat sodann bis zum Ausbruch des Weltkrieges angehalten.

An technischen Fortschritten jener Zeit im Gebiet des Dampfmaschinenbaus ist in Anknüpfung an früher Gesagtes die Weiterbildung der Ventilsteuerung erwähnenswert. Im Jahre 1900 wurde die Radovanovic-Steuerung durch



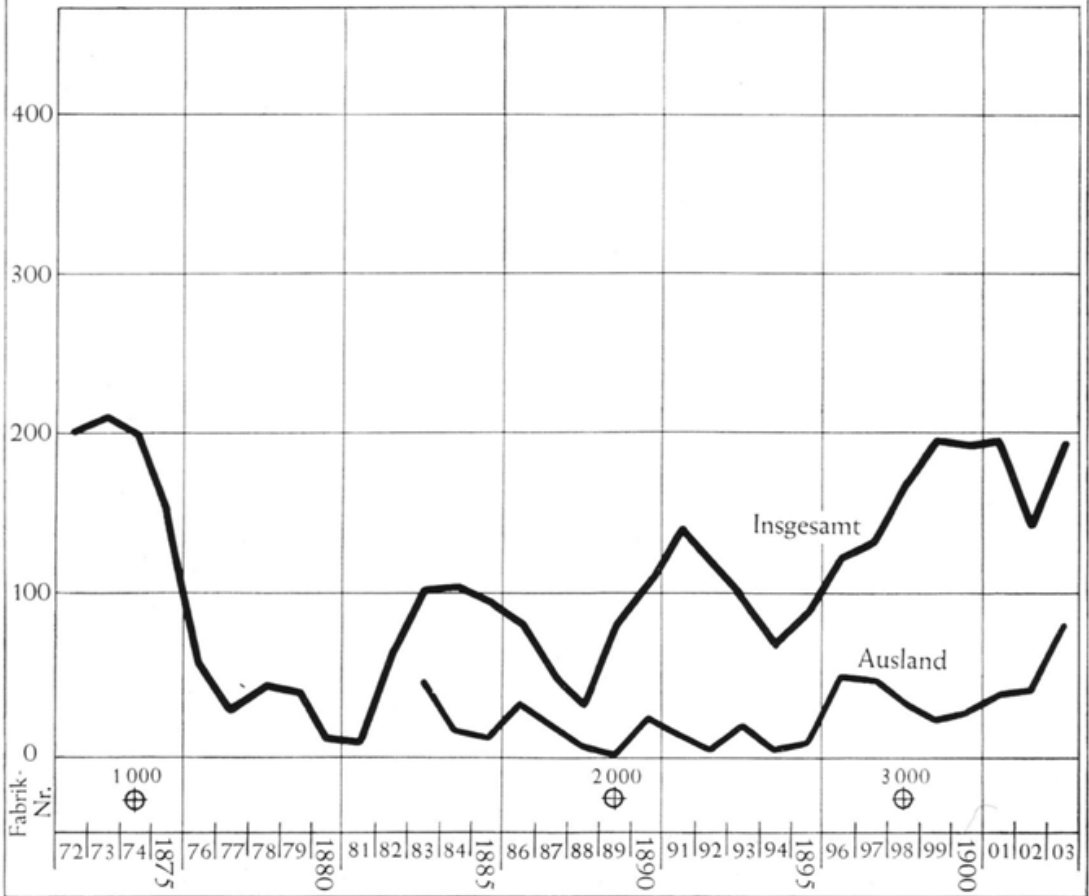
Nr. 38. Großkesselanlage der Ilseder Hütte vom Jahre 1900

14 Zweiflammrohrkessel von je 90 m² Heizfläche

die einfache Präzisions-Ventilsteuerung von Lentz abgelöst; sie wurde erstmalig bei einer 3300 PS-Maschine für das Städtische Elektrizitätswerk Hannover verwendet und bewährte sich so vorzüglich, daß die Hanomag sie bis zur Aufgabe des Dampfmaschinenbaus im Jahre 1928 beibehielt. Einer ihrer Vorteile lag darin, daß sie wesentlich höhere Umdrehungen — 150 bis 250 statt bisher etwa 75 in der Minute — zuließ. Auch die Lentzsche Metallstopfbüchse war ein glänzender Erfolg.

Mit der Einführung der Ventilsteuerung und der Inbetriebnahme der neuen Maschinenbauhalle im Jahre 1898 wurde, nachdem dort, wie ein Direktor des Werks sich einmal drastisch ausdrückte, zuvor der Vorschlaghammer das wichtigste Werkzeug gewesen war, erstklassige Genauarbeit eingeführt, die den Dampfmaschinen der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. überall Anerkennung einbrachte. Lag doch z. B. das Geheimnis der Bewährung der Lentzschen Metallstopfbüchse hauptsächlich darin, daß man die Kolbenstangen auf damals

Schaubild 2: Lokomotivlieferungen der

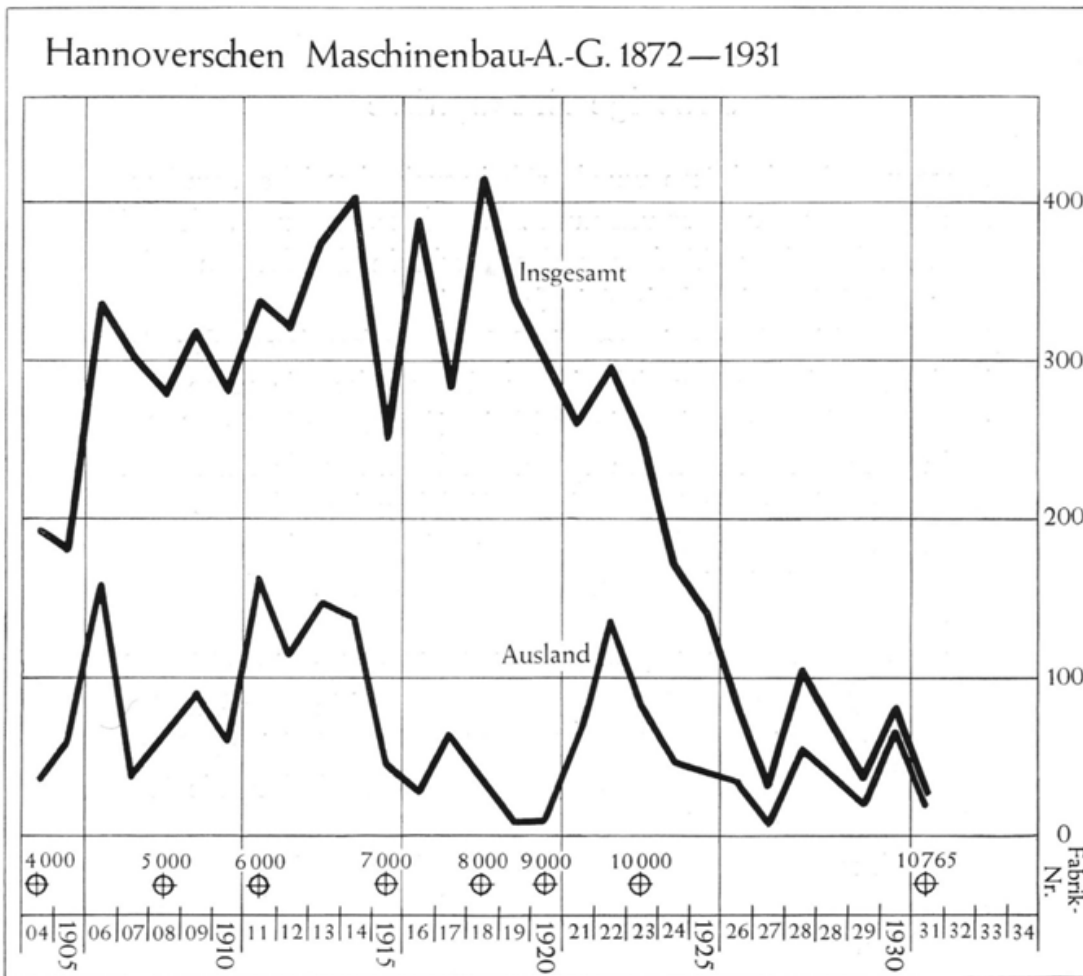


Ende des Geschäftsjahrs 1872—1928 am 30. Juni; 1928 Umstellung auf das Kalenderjahr.

neuen Präzisions-Schleifmaschinen mit bisher ungekannter Genauigkeit von 0,01 mm zu schleifen vermochte.

Von der alten Einzylindermaschine aus wurden neue Bauarten — Verbundmaschinen, kurzgebaute Tandemmaschinen, Gleichstrommaschinen, Maschinen mit Zwischen- und Abdampfverwertung, liegende und stehende Ausführungen für alle möglichen Betriebszwecke, z. B. auch Fördermaschinen, Walzenzugmaschinen u. dgl. entwickelt. Bis 1913 waren über 1900 Dampfmaschinen mit mehr als 3 900 000 PS gebaut.

Auf dem Gebiet des Dampfkesselbaus nötigten vor allem die Leistungssteigerungen der Elektrizitätswerke zu größeren Kesseleinheiten und höheren Wirkungen. Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. wandte sich hierbei nicht dem Bau der inzwischen üblich gewordenen Wasserrohrkessel mit schrägliegenden Rohren zu, sondern übernahm von der Stirling Boiler Co. in Glasgow die Bauart



eines Wasserrohrkessels mit steilen, fast senkrecht stehenden Rohren, weil diese Konstruktion die Möglichkeit erheblicher Größenentwicklung auf beschränkter Bodenfläche erwarten ließ. Diese Annahme erfüllte sich, und damit drängten die Steilrohrkessel allmählich alle anderen Bauarten großer Kessel in den Hintergrund. Zugleich wurde die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. unter unausgesetzten Verbesserungen des Steilrohrkessels zur führenden Firma auf dem Gebiet des Kesselbaus.

Der erste Steilrohrkessel wurde 1909 nach Amsterdam geliefert. Bald folgten ihm zahlreiche andere.

Sonstige Erzeugnisse

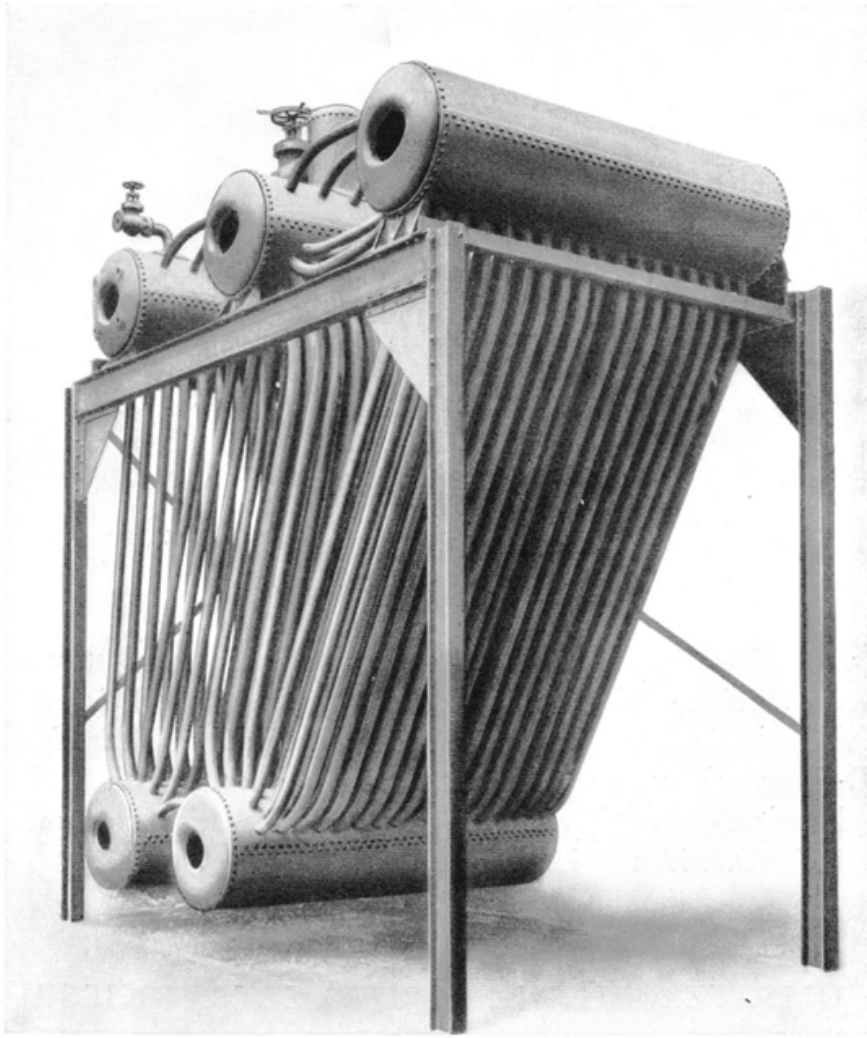
Die Pflege von Spezialitäten wurde rührig weiterbetrieben, und wenngleich auch jetzt nicht jeder neue Versuch zum Ziel führte, so trugen diese Geschäftszweige zu dem kräftigen Wachstum des Werks in den letzten beiden Jahrzehnten vor dem Weltkrieg doch gleichfalls bei.

Im Dampfmaschinenbau spielten die Wasserwerksanlagen für Städte und große Fabriken sowie der Bau elektrischer Kraftwerke, die schon zuvor große Bedeutung erlangt hatten, weiter eine wichtige Rolle. Auch die 1889 eingerichtete „Abteilung zur Massenherstellung von Artikeln für die Centralheizungen“ brachte besonders Ende der 1890er Jahre Erfolge; im Jahre 1902 wurde sie jedoch wegen zu starken Wettbewerbs der auf diesem Gebiet entstandenen Spezialfabriken und zur Zeit eines neuen starken Aufschwungs im Lokomotivbau aufgegeben.

Durch die erwähnte Angliederung der Wiedeschen Maschinenfabrik in Chemnitz im Jahre 1906 wurde die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. vorübergehend auch Herstellerin von Spinnereimaschinen. Nachhaltige Rückwirkungen auf den Betrieb in Hannover sind indessen von dieser Fusion, die 1911 wieder rückgängig gemacht wurde, nicht ausgegangen.

Ein überaus interessanter technischer Fortschritt war die im Jahre 1905 aufgenommene Herstellung von Kraftfahrzeugen mit Dampftrieb, „Bauart Stoltz“. Es handelte sich um einen Rohrplattenkessel für eine Dampfspannung von 50 at. Stahlplatten von 180 mm Stärke wurden mit einer Reihe nebeneinanderliegender Bohrungen von 50 mm versehen und diese Platten alsdann in Batterien zu einem Kessel mit halbselbsttätiger Koksfeuerung zusammengebaut.

Abbildung 40 zeigt diesen Lastwagen. Am Wagenrahmen hing eine zierliche, mit Ventilsteuerung versehene Dampfmaschine, die mittels Ketten die Hinterräder antrieb. Ein so ausgerüsteter Dampfomnibus stand einige Zeit bei der Berliner Omnibus-Gesellschaft im Verkehr. Ebenso kamen eine Reihe von Schienenwagen in Betrieb. Die Fahrzeuge handhabten sich sehr gut, da die bequem zu regelnde Dampfmaschine jedes Schaltgetriebe überflüssig machte. Manche dieser Lastwagen waren über zehn Jahre in Gebrauch. Schwierigkeiten machte nur bei unreinem Speisewasser die Verkrustung des Kessels mit Kesselstein; sie wäre wohl durch Einführung einer Kondensation des Abdampfes zu beheben gewesen. Es sanken aber damals die anfänglich teuren Benzinpreise plötzlich derart, daß der Dampfwagen in wirtschaftlicher Beziehung zurückblieb. Nach beinahe 30 Jahren scheinen die Dampftriebwagen mit Spannungen von 100 at gegenwärtig wieder aufzuleben.



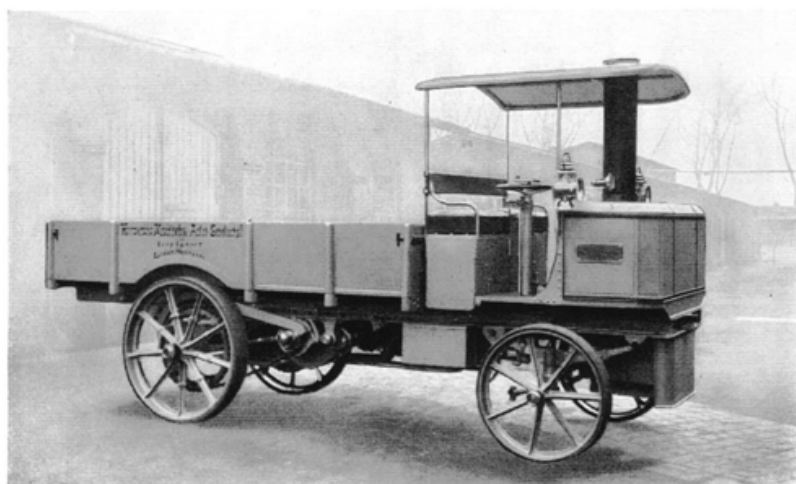
Nr. 39.

Erster Steilrohrkessel der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G.

257 qm Heizfläche

12 at Betriebsdruck

1907 nahm die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. den Bau von Schleudermaschinen, Bauart Schaefer-ter Meer, zur Entwässerung städtischen Klärschlammes auf. Die Aufbereitung des unangenehm zu behandelnden flüssigen Klärschlammes bereitete den städtischen Abwasseranlagen große Schwierigkeiten. Sie wurde durch diese ununterbrochen arbeitenden Schleudermaschinen zufriedenstellend gelöst. Der bis auf 65 % Wassergehalt entwässerte Schlamm entfiel dabei in humusartiger, stichfester Beschaffenheit, und zwar ohne Stillsetzen der Schleuder. Eine große Zahl von Städten im In- und Ausland rüsteten Kläranlagen mit diesen Maschinen aus. Auch zum Ausschleudern von Kohlen-, Salz-, Farb- und Kaolinschlamm zeigte sich diese Schleudermaschine verwendbar.



Nr. 40. Hanomag-Lastwagen von 1905
mit Stoltzschem Rohrplattenkessel für Dampfdruck von 50 at

Im Jahre 1912 wurde der Bau von Motorpflügen nach dem System Wendeler-Dohrn aufgenommen. Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. betrat damit völlig neue Gebiete, nämlich die des Landmaschinenbaus und des Motorenbaus. Der W-D-Pflug, wie er allgemein genannt wurde, besaß einen 80 PS-Benzinmotor und zeitigte erstaunliche Leistungen. Auf seine Leistungen und die konstruktive Weiterentwicklung ist noch zurückzukommen.

UMSÄTZE, BILANZEN UND ERTRÄGNISSE

Im Zusammenwirken der einzelnen Produktionszweige, der Lokomotivfabrik, des Maschinen- und Kesselbaus sowie der sonstigen Spezialitäten, und im Ineinandergreifen vom Inlands- und Auslandsgeschäft zeigte auch der Gesamtumsatz der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. in diesen zwei Jahrzehnten allgemeiner wirtschaftlicher Blüte als durchgehenden Grundzug eine starke Steigerung. Im einzelnen war ihr Ausmaß verschieden, mit einem deutlicheren Unterschied zwischen dem ersten und dem zweiten Jahrzehnt dieses Zeitabschnitts, derart daß das Jahr 1906 eine Art Einschnitt bildete. Zunächst stieg der Gesamtumsatz, der 1895 etwa 4,5 Mill. M. betragen hatte, bis 1899 kräftig auf 10 bis 11 Mill. M. an, hielt sich dann aber mehr als ein Jahrzehnt auf diesem Stand. Parallel hiermit erfuhr die Arbeiterzahl, die 1895 etwa 1100 Mann betragen hatte, eine Verdoppelung.

Das Geschäftsjahr 1905/06 brachte einen empfindlichen Rückschlag. Der Umsatz sank auf 9,4 Mill. M. und die Belegschaft, die 1904 mehr als 2500 betragen