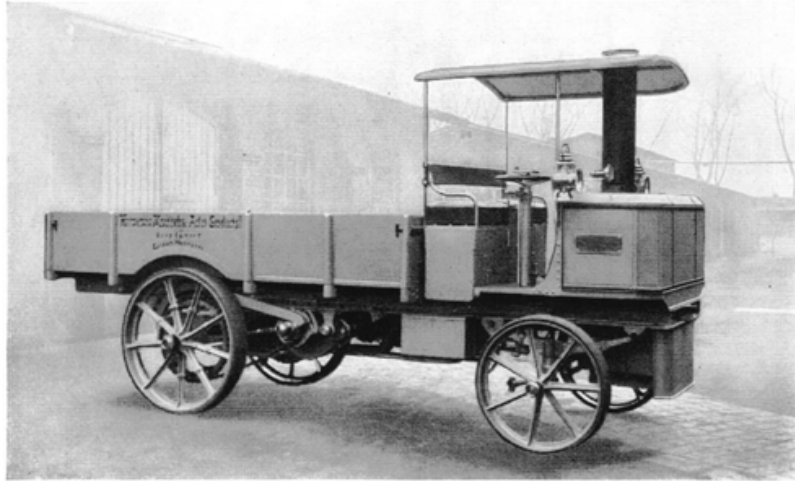


V I E R T E R   A B S C H N I T T

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



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

hatte, verminderte sich auf knapp 1800. Eine besondere Ursache war ein mehr als neun Wochen dauernder Streik, so daß tatsächlich nur neun Monate lang gearbeitet wurde.

Dann aber folgte eine geradezu sprunghafte Steigerung des Umsatzes auf mehr als 20 Mill. M., die sich, nach einer vorübergehenden Senkung, bis 1913/14 auf 33 Mill. M. fortsetzte. Gleichzeitig wuchs die Arbeiterzahl auf 4000 und schließlich auf 4400 an.

Den Gegensatz dieser beiden Jahrzehnte machen die folgenden Durchschnittsberechnungen deutlich, bei denen das Geschäftsjahr 1905/06 außer Betracht gelassen ist.

	1895/96 bis 1904/05	1906/07 bis 1913/14
Durchschnittlicher Jahresumsatz . . . . .	10 100 000 M.	22 100 000 M.
Durchschnittliche Arbeiterzahl . . . . .	1950 Mann	3580 Mann

Zur Erklärung dieses verschieden starken Wachstums ist darauf zu verweisen, daß in der ersten Hälfte dieses Zeitabschnitts jener bereits geschilderte Um- und Neubau der Werksanlagen vor sich ging, der zunächst begreiflicherweise mannigfache Hemmungen im laufenden Betrieb mit sich brachte, während nach seinem Abschluß die Leistungsfähigkeit der Anlagen eine erhebliche Steigerung erfuhr. Sodann kam seit 1907 der Umsatz und die Belegschaft des Wiedeschen Zweigwerks in Chemnitz dazu. Zur gleichen Zeit erfolgte nahezu eine Verdoppelung des Aktienkapitals der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. von 4,6 Mill. auf 8 Mill. M., worauf noch zurückzukommen ist, und die Gläubiger zeigten eine noch stärkere Zunahme. Andererseits ist bei einer vorübergehenden Senkung seit 1910, abgesehen von konjunkturellen Nachwirkungen, die Wiederveräußerung der Wiedeschen Fabrik zu berücksichtigen. In den letzten Jahren der Vorkriegszeit konnte sich die Hannoversche Maschinenbau-A.-G., beflügelt von einer neuen Hochkonjunktur, zu den stärksten Leistungen entfalten.

Den gleichen Eindruck vermitteln die Bilanzziffern, wofür im einzelnen auf die nachstehenden Auszüge verwiesen sei.

Im Endergebnis von Neuanlagen und Abschreibungen stieg das Fabrik-Konto, wie schon früher erwähnt, von 5 bis 6 Mill. M. zur Zeit der Jahrhundertwende auf 12 bis 13 Mill. M. zu Ende dieses Abschnitts. Die Bestände an Materialien, Halb- und Fertigwaren verdoppelten sich, die Debitoren verdreifachten sich. Andererseits ging auf der Passivseite die alte Anleihe durch planmäßige Tilgungen mehr und mehr zurück, so daß zu dem Zeitpunkt, als die inzwischen fertig-

## Bilanzstatistik

Geschäfts- jahr	Fabrik- anlagen	Bestände an Vorräten und Fabrikaten	Debitoren	Wert- papiere	Kasse und Wechsel	Aktien- Kapital
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1894/95	5 100 000	847 400	1 669 600	634 000	34 800	4 643 100
1895/96	5 016 300	1 051 700	2 098 800	634 100	42 000	4 643 100
1896/97	5 014 500	1 962 800	1 348 100	630 500	46 200	4 643 100
1897/98	5 305 900	1 551 900	2 313 700	624 000	35 300	4 643 100
1898/99	5 563 000	1 621 200	2 898 400	627 200	19 500	4 643 100
1899/1900	5 445 000	2 689 900	2 416 000	602 600	26 900	4 643 100
1900/01	6 320 600	2 744 600	1 970 400	582 500	102 700	4 643 100
1901/02	6 754 700	2 363 800	1 752 400	107 500	36 500	4 643 100
1902/03	6 850 600	1 363 100	2 688 600	107 500	33 100	4 643 100
1903/04	6 832 200	1 113 700	3 421 400	107 500	25 500	4 643 100
1904/05	7 089 300	956 200	3 644 500	108 000	24 200	4 643 100
1905/06	6 926 800	2 402 800	2 095 900	162 200	29 800	4 643 100
1906/07	8 851 700	4 469 800	4 383 600	164 100	131 100	5 093 100
1907/08	11 221 900	5 620 000	7 487 100	340 600	124 600	8 000 000
1908/09	12 487 600	3 054 900	7 225 100	407 100	102 900	8 000 000
1909/10	12 723 100	2 598 800	8 054 300	211 000	226 500	8 000 000
1910/11	11 837 700	3 535 500	6 219 900	242 400	221 900	8 000 000
1911/12	12 059 600	5 125 400	5 035 300	210 500	274 500	8 000 000
1912/13	12 564 500	4 953 600	7 500 300	260 800	95 700	8 000 000
1913/14	13 351 900	4 044 500	6 087 300	260 800	1 348 500	8 000 000

## 1895 bis 1914

Rücklagen	Anleihe	Kreditoren	Gewinn	Divi- dende	Jahres- umsatz	Arbeiter- zahl
M.	M.	M.	M.	%	M.	
1 388 300	1 152 600	518 400	574 600	11	4 441 100	1 113
1 467 500	1 116 400	869 400	737 000	14	6 392 400	1 423
1 557 600	1 079 000	873 000	841 400	16	7 023 100	1 752
1 786 500	1 040 200	1 270 300	1 082 800	20	9 730 200	1 924
2 088 000	1 000 100	1 455 100	1 535 100	28	10 941 300	2 005
2 255 200	958 600	1 729 800	1 583 400	28	11 162 100	2 088
3 100 600	915 600	1 540 900	1 454 100	28	11 760 000	2 160
3 304 100	871 100	1 116 200	1 068 300	20	10 068 000	2 027
3 519 600	825 000	979 700	1 066 100	20	11 153 000	2 095
3 721 100	777 400	1 013 900	1 326 400	25	11 427 000	2 135
3 938 300	728 100	1 166 200	1 328 000	25	11 310 000	1 992
3 961 700	677 000	1 070 900	1 235 100	20	9 431 000	1 789
4 223 400	974 200	5 885 700	1 788 000	25	17 162 000	3 195
8 587 900	919 500	5 396 500	1 855 900	25	20 828 000	3 921
8 633 300	862 900	3 231 500	2 516 600	24	24 750 000	3 954
8 771 000	571 000	4 087 400	2 359 800	20	19 000 000	3 647
8 920 300	393 700	2 876 900	1 841 800	16	17 700 000	3 066
9 023 500	330 900	3 657 700	1 670 400	14	16 806 000	3 045
9 116 100	266 000	5 317 400	2 652 100	20	26 828 000	3 433
9 265 000	198 700	4 053 000	3 483 300	20	33 436 000	4 370

gestellten Neuanlagen in vollen Betrieb kamen, auf eine Zuführung neuer Mittel Bedacht genommen werden mußte. So kam es zu einer zweimaligen Erhöhung des Aktienkapitals.

Wie früher geschildert, war das letztere 1880 von 10,5 Mill. M. auf 4,6 Mill. M. vermindert worden und etwa zweieinhalb Jahrzehnte auf diesem niedrigen Stand verblieben. Die gesamten, zuvor durchgeführten Neubauten waren aus laufenden Mitteln bestritten worden. Nun gab der Erwerb der Wiedeschen Fabrik 1906 den ersten Anlaß zu einer zunächst bescheidenen Kapitalvermehrung. Das Aktienkapital des Chemnitzer Werks betrug 1,5 Mill. M. Dank dem hohen Kurs der Hanomag-Aktien konnte aber die Fusion auf der Grundlage erfolgen, daß für nom. 10 000 M. Wiede-Aktien nom. 3000 M. eigene Aktien gegeben wurden und zu diesem Zweck nur nom. 450 000 M. ausgegeben zu werden brauchten. Damit entstand ein Buchgewinn von 1 050 000 M., der zum größten Teil zu Abschreibungen auf Anlagewerte und Bestände und mit einem kleinen Rest zu Rückstellungen verwendet wurde.

Hieran schloß sich 1908 eine zweite beträchtlichere Kapitalerhöhung um nom. 2 906 900 M., womit das Aktienkapital auf den runden Betrag von 8 Mill. M. gebracht wurde. Diesmal erhielten die Aktionäre ein Bezugsrecht derart, daß auf je 2000 M. alter Aktien eine neue Aktie von 1000 M. zum Kurs von 250% bezogen werden konnte. Den verbleibenden Rest zeichnete das Übernahme-Konsortium von 300 %. Da die Emission mithin abermals mit einem stattlichen Aufgeld erfolgte, erbrachte sie nach Abzug der Unkosten einen Überschuß von 4 118 000 M., der diesmal in voller Höhe der gesetzlichen Rücklage zugeführt wurde. Diese letztere hatte 1895 rund 1,4 Mill. M. = 30% des Aktienkapitals betragen und war aus laufenden Gewinnen sodann bis 1905 auf mehr als 80% des Aktienkapitals aufgefüllt worden. Nunmehr stieg sie durch die erwähnten außerordentlichen Zuwendungen und durch weitere Gewinnzuweisungen über das nominelle Aktienkapital hinaus. 1914 belief sie sich auf 9,3 Mill. M. Wenige deutsche Aktiengesellschaften verfügten damals über einen entsprechend großen Rückhalt.

Am deutlichsten läßt die Entwicklung der Dividenden in diesen beiden Jahrzehnten den Unterschied gegenüber der Vergangenheit erkennen. Auf die mageren Jahre folgten jetzt die fetten Jahre — allerdings auch deshalb, weil seinerzeit, in der Zeit der Not, das Aktienkapital sehr kräftig zusammengelegt worden war, und weil weiterhin, in den Zeiten besserer Ertragnisse, auf alle Bestände laufend hohe Abschreibungen gemacht, ferner auch erhebliche Teile der Jahresgewinne zu Neuanlagen verwendet worden waren. So stieg die Dividende, die schon in der Mitte der 1890er Jahre über 10% hinausgegangen war, 1899/1901 auf 28% und bewegte sich selbst in der konjunkturell unsicheren Folgezeit zwischen 20 und 25 %. Seit 1908 war ein auf 8 Mill. M. erhöhtes

Aktienkapital zu verzinsen. So ging die Dividende zeitweise auf 14% zurück, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Aktionäre bei der Kapitalerhöhung ein wertvolles Bezugsrecht vereinnahmt hatten. In den letzten Jahren dieses Zeitabschnitts stieg der Dividendensatz abermals auf 20%.

1914 verfügte die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. bei 8 Mill. M. Aktienkapital über 9,3 Mill. M. Reserven. Ihre Anleiheschuld war bedeutungslos geworden. Ihr Rohgewinn betrug 6,4 Mill. M., ihr Reingewinn fast 3,5 Mill. M. Ihr Status zeigte eine ausnehmende Flüssigkeit. Es war eine finanzielle Verfassung, die innerhalb der deutschen Aktiengesellschaften ihresgleichen suchte.

## ARBEITER- UND SOZIALE FRAGEN

Die Fürsorge für Angestellte und Arbeiter des Werks war ein Erbe, das die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. von Georg Egestorff übernommen hatte. Ohne Bildung eines eigenen Unterstützungsfonds erhielten alle nach jahrzehntelanger Zugehörigkeit arbeitsunfähig Gewordenen eine monatliche Rente, die eine wertvolle Ergänzung der inzwischen eingeführten gesetzlichen Invalidenrente bildete. In Verbindung mit dem Fest des 25jährigen Bestehens der Aktiengesellschaft 1896 wurde eine Witwen- und Waisenkasse für Beamte, Meister und Arbeiter begründet. Aus Anlaß der Herstellung der 5000sten Lokomotive im Juni 1907 beschloß die Werksleitung, allen Arbeitern, die fünf Jahre im Dienst der Firma gestanden hatten, jährlich einen Erholungsurlaub von einer Woche unter Zahlung des vollen Lohns zu gewähren.

Vor allem war die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. eine Stätte guter Verdienstmöglichkeiten. Ihre Arbeiterschaft gehörte zu der bestbezahlten des Maschinenbaus im ganzen Reich. So blieb sie vergleichsweise lange Zeit von Störungen verschont. Der schwerste Streik, der sie betraf, brach, vom damaligen Deutschen Metallarbeiterverband angezettelt, im April 1906 unter ihren Formern und Gießereiarbeitern aus und führte, da ohne die Gießerei nicht gearbeitet werden konnte, für die Dauer des Streiks, d. h. für drei Monate, zu fast völliger Stilllegung der Betriebe. Er endete mit einer Niederlage der Arbeiter und brachte diesen, wie der Geschäftsbericht des folgenden Jahres ausführte, einen Lohnausfall von 600 000 M.

Um ein Gegengewicht gegenüber den auf Klassenkampf eingestellten Arbeitergewerkschaften zu schaffen, wurde 1912 ein wirtschaftsfriedlicher „Werkverein“ gegründet, der um 1914 etwa 1800 Mitglieder zählte. Er besaß eine Krankenkasse, Begräbniskasse, Sparkasse, Wöchnerinnenfürsorge, eigene Warenversorgung, eine Schreiber-, Lieder-, Radfahrer- und Jugendabteilung sowie eine Bücherei. Endlich plante die Werksleitung umfassende Wohnungsbauten für die

Angehörigen des Werkvereins, deren Ausführung jedoch der Kriegsausbruch vereitelte. Um das Gefühl der Verbundenheit zwischen Arbeiterschaft und Werk zu fördern, ward ferner 1914 eine eigene Werkzeitschrift herausgegeben.

## PERSONALIEN

1895 hatte K. Stockhausen als Generaldirektor an der Spitze des Werks gestanden. Im gleichen Jahr wurde ihm, wie der Aufsichtsrat ausführte, „um dem allgemeinen Maschinenbau ein größeres Interesse widmen zu können“, Ingenieur Ernst Heller als technischer Direktor beigegeben. In dieser Zusammensetzung blieb der Vorstand bis zum Ausscheiden Stockhausens im Jahre 1900. Sein Nachfolger als kaufmännischer Direktor wurde 1901 Hugo Hauger. Nachdem er 1905 ausgetreten war, berief der Aufsichtsrat die bisherigen Prokuristen Oberingenieur Gustav ter Meer und Regierungsbaumeister a. D. Erich Metzeltin zunächst als stellvertretende Direktoren; 1907 wurden beide zu Vorstandsmitgliedern ernannt. 1906 war Ingenieur Willy Krüger, bisher Direktor der inzwischen erworbenen Wiedeschen Maschinenfabrik, Chemnitz, hinzugekommen; 1911 schied er mit dem Verkauf dieses Zweigwerks wieder aus. Als Kommerzienrat Ernst Heller 1909 verstarb, wurde der Regierungs- und Baurat H. Büscher sein Nachfolger. 1911 trat er aus, und so bestand fortan der Vorstand aus G. ter Meer und E. Metzeltin. 1913 war Albin Mittenzwei, der bereits 19 Jahre in den Diensten der Firma gestanden hatte, in den Vorstand berufen.

An der Spitze des Aufsichtsrats stand bis 1910 Kommerzienrat Georg Lücke, Direktor der Hannoverschen Bank. Als er im Dezember des genannten Jahres verstarb, hatte er diesem Kreis 34 Jahre angehört und 20 Jahre lang in ihm den Vorsitz geführt. Daraufhin ward Kommerzienrat Paul Klaproth, der auch in der Leitung der Hannoverschen Bank Lückes Nachfolger geworden war, zum Vorsitzenden gewählt.

Unter den übrigen Mitgliedern des Aufsichtsrats fand in dem Zeitraum 1896 bis 1914 nur ein geringer Wechsel statt. Einzelne schieden durch Tod aus; neu traten außer P. Klaproth (1906) in ihn ein: Ingenieur F. Buresch, ein Schwiegersohn von Georg Egestorff (1897), und Geheimrat Dr.-Ing. G. Barckhausen (1910). 1914 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Persönlichkeiten zusammen: Bankdirektor Kommerzienrat Paul Klaproth, Hannover, Geh. Kommerzienrat Dr.-Ing. E. h. Gerh. L. Meyer, Hannover, Bankier Richard Schreib, Berlin, Bankier Oskar Heimann, Berlin, und Geh. Regierungsrat Professor Dr.-Ing. E. h. Georg Barckhausen, Hannover.



Hier sei noch angemerkt, daß im Jahre 1904 zunächst für die Zwecke des überseeischen Telegrammverkehrs die Abkürzung der Firma „Hanomag“ eingeführt wurde, die sehr bald allgemeine Anwendung fand, sodaß sie im Weg einer Satzungsänderung späterhin auch der ursprünglichen Firma hinzugefügt wurde.

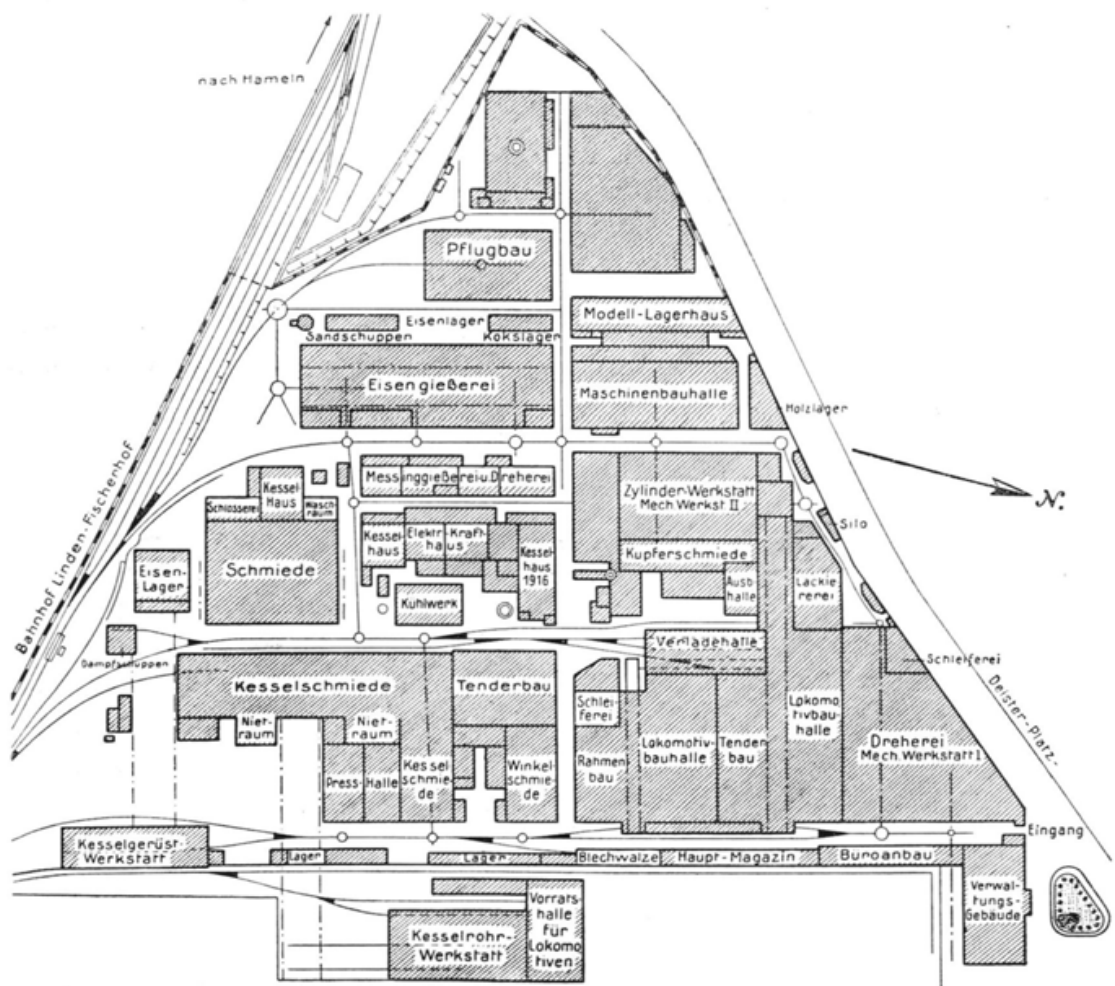
Das Ende dieses Kapitels möge ein Auszug aus einer Beschreibung der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. bilden, die in Heft 12 des zweiten Jahrgangs der bereits erwähnten Werksnachrichten vom Dezember 1915 erschien. Die Darstellung sollte zu ihrer Zeit den Geschäftsfreunden einen Überblick über die Vielseitigkeit und den Umfang der Tätigkeit der Firma geben; sie erfüllt diesen Zweck auch jetzt noch, nachdem zwei Jahrzehnte verflossen sind und die Zwischenzeit durchgreifende Veränderungen und völlig neue Verhältnisse gebracht hat. Dieser Quelle ist zugleich der beigegebene Lageplan entnommen.

## DAS PRODUKTIONSPROGRAMM

führte die folgenden hauptsächlichsten Gegenstände auf:

1. Lokomotiven jeder Größe, von 3,6 t bis 95 t Leergewicht und jeder Bauart, von der einfachsten Baulokomotive bis zur vierzylindrigen Heißdampfverbund-Lokomotive.
2. Dampfkessel jeder Größe, von 5 bis 2000 m<sup>2</sup> wasserberührter Verdampfungs-Heizfläche, und zwar Großwasserraumkessel, Ein-, Zwei- und Dreiflammrohrkessel, Doppelkessel sowie Doppelflammrohr-Röhrenkessel bis 700 m<sup>2</sup> Heizfläche, Steilrohrkessel bis zu 2000 m<sup>2</sup>, Abhitzekeessel; ferner Ausführung vollständiger Kesselhäuser mit allen Einrichtungen und Zubehör. Desgleichen Einrichtungen für Kesselanlagen, und zwar elektrische Wasserstandsregler, Wasserstandsanzeiger, Niederschlagwasser-Entöler u. ä.
3. Dampfmaschinen jeder Größe, von 2 bis 3000 PS-Leistung, mit Schieber- und Ventilsteuerung, als Einzylinder-, Verbund- oder Gleichstrommaschinen für Auspuff-, Kondensations- oder Gegendruckbetrieb. Einrichtung von Verbunddampfmaschinen mit automatischer Zwischendampfenahme. Ferner Lieferung von Ersatzteilen, Zubehörteilen, Rohrleitungen.
4. Pumpmaschinen jeder Größe und Bauart, als Dampfpumpen, elektrisch oder durch Wasserturbinen angetriebene Pumpen, Transmissionspumpen, Preßpumpen (Betriebsdruck bis 350 at). Für Wasserwerke und Fabrikbetriebe Lieferung ganzer Anlagen einschließlich Rohrleitungen.
5. Schleudermaschinen Bauart „ter Meer“ zur automatischen Trennung von Festteilen aus stark wasserhaltigen Materialien.

6. Motorpflüge Bauart Wendeler-Dohrn: Tragpflüge mit auswechselbaren Scharrahmen, zwei Vorwärtsgeschwindigkeiten und Rückwärtsgang für Betrieb mit Benzin, Benzol, Autin oder Benzol-Spiritus. Anhängervorrichtungen für alle Arten Geräte zur Feldbestellung.
7. Schiffsmotoren: Viertakt-Verbrennungsmotoren für Betrieb mit Benzin, Benzol, Autin oder Benzol-Spiritus, in Zweizylinder-, Vierzylinder- und Sechszylinder-Anordnung mit Bremsleistungen von 8 bis 120 PS. Wendegetriebe für Schiffsmotoren von 8 bis 120 PS Leistung.
8. Werkstätten-Einrichtungen: Schienenplatten, Rohrabschneider, Siederohr-Einstauchmaschinen, dgl. Aufweitmaschinen, Prüfungsmaschinen und Reinigungstrommeln. Abkochereien zum Säubern einzelner Maschinenteile.



Nr. 41. Grundriß des Werkes 1914/15

## DIE EINZELNEN WERKSTATTEN

wurden wie folgt geschildert:

1. die Schmiede: Eisenbau,  $66 \times 67$  m Grundfläche in drei Schiffen.  
Grobschmiede: 2 hydraulische Pressen von 1000 bzw. 300 t Druck, 3 Dampfhämmer von 4000, 2500 und 1500 kg Bärge­wicht, 13 Schweißöfen.  
Kleinschmiede: 11 Dampfhämmer von 1000 bis 250 kg Bärge­wicht, 64 Feuer, 1 Schmiedemaschine zum Pressen von Bolzen.
2. die Kesselschmiede: Haupthalle  $140 \times 33$  m, Belegschaft 800 Mann, 80 Motoren, 2 Kumpelpressen von 500 bzw. 300 t Druck, 3 feste hydraulische Nieter und 2 bewegliche Nieter, Leistungsfähigkeit der 5 Nieter 500 Nieten stündlich, Kräne zu 15, 18 und 24 t, Sonderbohrmaschinen für Stehbolzenlöcher, zum Bohren der Rundnähte u. ä. Laufkräne bis zu 30 t Tragkraft.  
Werkstätten für Herstellung der Gerüste der Steilrohrkessel und zum Biegen der Rohre, dgl. zur ersten Bearbeitung von Rahmenblechen.
3. Tischlerei und Modellhaus: fünfstöckiger feuersicherer Bau in Eisenbeton,  $84 \times 16$  m Grundfläche.
4. Eisengießerei: Eisenbau, Grundfläche  $126 \times 42$  m.  
Eine Haupthalle als Form- und Gießraum, zwei Seitenhallen für die Nebenräume, 4 Kupolöfen für je 5500 kg Guß in der Stunde, 12 Trockenkammern mit Koksfeuerung, Sand- und Lehmformerei, 2 Laufkräne zu 15 t und 4 Velozipedkräne zu 5 t.
5. Gelbgießerei: 4 Bueßöfen für Preßluft-Rohölfeuerung, Leistung bis 6000 kg Rotguß im Tag.  
Metallwerkstatt mit Fräsmaschinen und Sondermaschinen, Prüfräume für die Armaturen.
6. Mechanische Werkstatt I: Dreherei nebst Schraubensaal und Schleiferei, Belegschaft 500 Mann, 381 Arbeitsmaschinen, darunter 42 Fräsmaschinen. Bemerkenswert 2 Bodenringfräsmaschinen, 4 Langfräsmaschinen, 2 Doppel­fräsmaschinen und 1 Vertikalfräsmaschine zum Fräsen von Achslagern, 1 Hochleistungsbohrmaschine, 2 Hochleistungsabstechbänke, 1 Stiftschraubenautomat, verschiedene Rund-, Flächen-, Radius-, Zapfen- und andere Schleifmaschinen.
7. Mechanische Werkstatt II: Zylinder- und Stangenwerkstatt.  
Schiffsmotorenbau:  $44 \times 85$  m Grundfläche, Belegschaft 300 Mann, 116 Werkzeugmaschinen.  
Bearbeitung der Zylinder, Zylinderteile und Stangen sowie Schiffsmotorenbau. Bemerkenswert u. a.: Zylinderbohr-, -hobelmaschinen, Zylinderfräs-,

Stangenkopffräs-, Keillochfräs-, Langlochfräsmaschinen, Karusseldrehbänke und verschiedene Schleifmaschinen.

8. Rahmenwerkstatt:  
Vorbereitung der Rahmenplatten: Richten mit 7walziger Richtwalze, Auslochen, Weiterbearbeitung auf großen Fräsmaschinen, Bohren der Platten, Zusammenbau auf 10 Ständen, Kaltvernieten.
9. Kupferschmiede: Grundfläche  $28 \times 47$  m.  
Herstellung sämtlicher kupferner und eiserner Rohrleitungen an der Lokomotive, Anfertigung der Schmidtschen Überhitzer, 12 Feuer, Biegeplatte und Biegewinden, Hochleistungskaltsäge und Geschwindsschneidautomat.
10. Lokomotivbauhalle: Haupthalle  $64 \times 100$  m, Mitte Schiebebühne, westliches Schiff Lokomotivbau, östliches Schiff Tenderbau, 12 Lokomotivstände, davon 3 mit unmittelbarer Ausfahrt, und 14 Tenderstände, 4 Stück 25 t-Kräne, Velozipedkräne von 3 und 5 t.  
Nebenhalle zur Ausbesserung von Lokomotiven in 5 Ständen, Lackierung mit 5 Ständen.  
Große Verladehalle mit 2 Kränen von 15 t zum Verpacken und Verladen überseeischer Lokomotiven, ferner besondere Vorratsschuppen für 50 Bau-lokomotiven.  
Hierher gehörig eine gesonderte Blechwerkstatt zur Herstellung der Kesselbekleidungsbleche, Führerhäuser u. ä.
11. Maschinenbauhalle: Haupthalle  $42 \times 85$  m, Belegschaft 250 Mann, 2 Laufkräne von 15 t, Bearbeitung und Zusammenbau von Dampf- und Pumpmaschinen.  
Zylinderbohrwerke für Zylinder bis 1500 mm Bohrung und 3000 mm Bohrlänge, Drehbänke zum Drehen von 10 m langen Wellen, Bank zum Bearbeiten der Kurbelzapfen und Wellen bis 10 t Gewicht, Planscheibendrehbank für Schwungräder bis 8000 mm Durchmesser, Hobelmaschine, bis  $7000 \times 2800 \times 28\ 000$  mm hobelnd.
12. Pflugbau-Werkstatt:  
Eisenfachwerkhalle zum Montieren der Motorpflüge Bauart Wendeler-Dohrn.
13. Magazine: Lagerplätze und Schuppen für Bleche, Kesseltrommeln, Halbzeug, Träger, Winkel, versehen mit Laufkränen und Laufkatzen, Hauptmagazin, Schmiedemagazin, Holzmagazin, sonstige Stapelräume.
14. Versuchsanstalt: Mechanische Prüfungs- und Chemische Versuchsanstalt, Zerreiß- und ähnliche Proben mit Spezialprüfmaschinen, Analysen von Metallen, Wasser, Öl, Heizwertbestimmungen von Brennstoffen, Mikrophotographie von Metallschliffen, Untersuchung von Abwässern und Abfallstoffen, Schleuderversuche mit schlammigen Materialien u. ä.

## 15. Kraftanlage:

Erstes Kesselhaus: 10 Zweiflammrohrkessel von je 80 qm Heizfläche, 7 at, Leachfeuerung.

Zweites Kesselhaus: 4 Steilrohrkessel von je 275 qm Heizfläche, 12 at, 30 kg Dampferzeugung je m<sup>2</sup> Heizfläche und Stunde.

Drittes Kesselhaus: 4 Steilrohrkessel von je 20 qm Rostfläche und je 575 m<sup>2</sup> Heizfläche.

Altes Maschinenhaus mit je einer 350 PS-Zwillingsdampfmaschine, 350 PS-Verbunddampfmaschine, 730 PS-Tandem-Verbunddampfmaschine, 250 PS-Gleichstromdampfmaschine. Diese vier Maschinen dienen in erster Linie zur Beleuchtung.

Neues Maschinenhaus: zwei 800 PS-Tandemaschinen (Lentz), eine 2400 PS-Zweidruckdampfturbine, gekuppelt mit zwei Gleichstromdynamos von je 800 kW. Eine 2500 PS-Dampfturbine in Aufstellung.

Die Fertigstellung einzelner dieser Neuanlagen (drittes Kesselhaus und neues Maschinenhaus) erstreckte sich bis in die ersten Jahre des Weltkrieges. Für Ende 1915 wurde die Gesamtkraft der Zentrale auf rund 5900 PS angegeben, mit demnächstiger Steigerung auf 8400 PS. Angeschlossen waren 670 Motoren mit 7800 PS, 710 Bogenlampen und 6600 Glühlampen. Durch zwei 500 PS-Motore wurde auch die Kolbenkompressoranlage angetrieben (zwei Aggregate mit zusammen 8000 cbm/st angesaugter Luft, die auf 8 at verdichtet werden). In Gebrauch waren 66 Preßlufthämmer und 46 Preßluftbohrmaschinen.

In diesem Zustand technischer Vollendung und höchster wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit befand sich die Hannoversche Maschinenbau-A.-G., als der Weltkrieg ausbrach.

F Ü N F T E R   A B S C H N I T T

DER WELTKRIEG

**D**er Ausbruch des Weltkriegs im Sommer 1914 traf die Hanomag und mit ihr die ganze deutsche Wirtschaft überraschend wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Mit einem Schlag unterbrach zunächst die Mobilmachung des Heeres den ruhigen Gang der friedlichen Arbeit in den Fabrikhallen und Werkstätten. Von den 4400 Werksangehörigen wurden sofort 1230 Mann zu den Fahnen einberufen. Das gewohnte Verkehrsnetz der Eisenbahnen stand, solange der Aufmarsch nach West und Ost dauerte, nicht zur Verfügung, und die gesamte Zu- und Abfuhr von Materialien und Fabrikaten geriet ins Stocken. Angesichts der unübersehbaren Tragweite der Ereignisse blieben neue Bestellungen aus.

Aber diese Lähmung dauerte nur kurze Zeit. Der Geschäftsbericht von 1915 stellt zunächst fest, daß in den beiden Monaten August und September 1914 die Erzeugung des Werks erheblich zurückgegangen sei, und fährt dann fort: „Durch die günstigen Kriegsergebnisse kehrte das Vertrauen bald wieder, so daß wir, während wir im Dampflokotivbau nicht voll beschäftigt waren, in den anderen Teilen der bisherigen Friedenserzeugnisse, hauptsächlich in Dampfkesseln und Motorpflügen, dem stetig zunehmenden Bedarf kaum gerecht werden konnten.“ Die Lokomotivlieferungen stiegen bald wieder an und erreichten ein Ausmaß, das selbst das der letzten Friedensjahre übertraf. Zu den Friedenserzeugnissen traten umfangreiche Lieferungen für die Heeresverwaltung. Schon im Jahre 1915 überstieg der Gesamtumsatz des Werks den Umsatz des Vorjahres, und jedes neue Geschäftsjahr brachte weitere beträchtliche Zunahmen, so daß bis 1918 eine Verdreifachung, von 33 Mill. auf 103 Mill. M., eintrat. Allerdings ist hier wie bei allen sonstigen Wertziffern etwa seit 1916 die beginnende Geldentwertung nicht außer acht zu lassen. Die Belegschaft hob sich von 2960 Mann im November 1914 schon im folgenden Jahr auf 5700 und erfuhr in den nächsten Jahren eine weitere Erhöhung auf 9000; gegenüber dem Vorkriegsstand war damit ebenfalls eine Verdoppelung eingetreten.

Dieser Aufschwung ließ zunächst noch eine Tatsache in den Hintergrund treten, die sich weiterhin immer folgenschwerer für die Hanomag auswirken mußte: Der Krieg hatte die Verbindung mit dem größeren Teil des Auslands zerschnitten, zunächst mit den Kriegsgegnern, deren Zahl im Lauf der Jahre anwuchs, und sodann überhaupt mit Übersee, je lückenloser sich die Blockade um Deutschlands Küsten legte. In der Generalversammlung vom November

	Jahresumsatz M.	Arbeiterzahl
1913/14	33 436 000	4 370
1914/15	35 497 100	5 664
1915/16	51 513 600	7 894
1916/17	67 734 100	9 147
1917/18	103 038 600	9 000

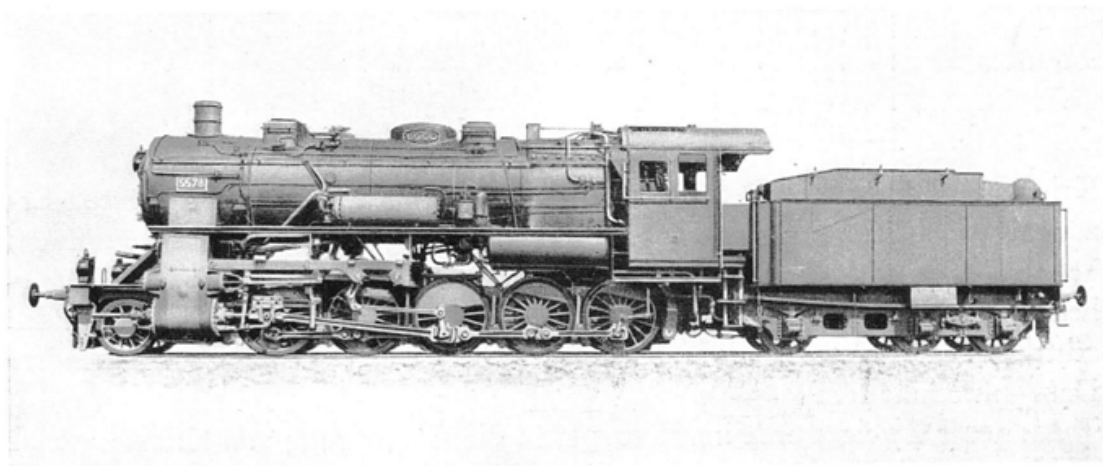
1914 erklärte zwar der Vorstand: „Der schon jetzt übersehbare Schaden, welcher uns durch den Nichteingang von Auslandsforderungen treffen kann, ist nicht von großer Bedeutung. Zufallweise hatten wir bei Kriegsausbruch gerade keine großen Außenstände im feindlichen Ausland, und große Lieferungen, welche wir dafür in Auftrag genommen hatten, standen erst im Beginn der Fabrikation, so daß erhebliche Mittel darin noch nicht festgelegt waren.“ Auf die Dauer war indessen mit dem Ausfall am Auslandsmarkt eine wesentliche Änderung im geschäftlichen Aufbau der Hanomag verbunden. In besonderem Maße war sie bisher weltwirtschaftlich orientiert gewesen, nicht nur weil wichtige von ihr benötigte Rohstoffe aus dem Ausland stammten, sondern vor allem, weil im Lauf der vorausgegangenen Jahrzehnte die Ausfuhr in nahezu alle Länder der Welt an Bedeutung gewonnen und den geschäftlichen Erfolg immer mehr beeinflußt hatte. Dieses mit vieler Sorgfalt aufgebaute Netz der Ausfuhrbeziehungen wurde durch den Krieg zerrissen.

## PRODUKTIONSLEISTUNGEN

Im letzten Friedensjahr hatte die Hanomag mit der Lieferung von 404 Lokomotiven einen Höchststand erzielt. 1915 folgte, wie schon erwähnt, ein Rückgang auf 250. Die Einschränkung ergab sich einesteils durch den Wegfall von Auslandsaufträgen, andernteils weil seit der Mobilmachung und mit dem Fortgang der Einberufungen nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Schon 1916 traten jedoch wieder stärkere Anforderungen in Lokomotiven an die Hanomag heran. Das Eisenbahnnetz war vom ersten Mobilmachungstag an und weiterhin im Stellungskrieg ein außerordentlich wichtiges Werkzeug in der Hand der deutschen Heeresleitung geworden. Es ermöglichte, den Kampf nach zwei und mehr Seiten zu führen und die Armeen hinter den Fronten je nach den strategischen Notwendigkeiten hin und her zu bewegen. Damit und mit der sonstigen Inanspruchnahme der Bahnen für Heereszwecke und für die Zwecke



der ebenfalls aufs höchste angespannten Wirtschaft war eine ganz außerordentliche Abnutzung des gesamten Materials und so auch aller Lokomotiven verbunden. Bei der Hanomag gingen in diesen Jahren vor allem Bestellungen auf Güterzuglokomotiven ein. Vornehmlich wurde die äußerst brauchbare D-Güterzuglokomotive von 68 t Dienstgewicht, Gattung G 8<sup>1</sup> der preußischen Staatsbahn (Abbildung 31), geliefert. Die Hanomag baute 1913 bis 1919 von diesem Typ 999 Stück. 1917 kam die schwere 1 E-Lokomotive, Gattung G 12, zur Einführung, die als erste deutsche Einheitslokomotive besonders genannt zu werden verdient.



### Nr. 42. 1 E-Einheitsgüterzuglokomotive Gattung G 12

Hanomag Fabr.-Nr. 9000, geliefert 1. Oktober 1919

Triebwerk 3 x 570/600/1400 mm  
Dampfüberdruck 14 at

Rostfläche 3,9 m<sup>2</sup>  
Heizfläche 263 m<sup>2</sup>

Reibungsgewicht 83 t  
Dienstgewicht 96 t

Die Zahl der abgelieferten Lokomotiven stieg im Jahre 1916 auf 389 und — nach einem Rückgang im folgenden Jahr — bis 1918 sogar auf 416; damit war die höchste je erzielte Jahresleistung erreicht. Im letzten Kriegsjahre hatten sich die Anforderungen an den Lokomotivbau derart gesteigert, daß monatlich 40 bis 44 schwere Lokomotiven das Werk verließen. Die siebentausendste Lokomotive war am 30. Juni 1914 fertiggestellt worden. Die achttausendste wurde am 23. Januar 1917 geliefert; ihre Abnehmerin war die Oldenburgische Staatsbahn.

Die Auslandslieferungen, die in den Vorkriegsjahren bis zu 160 Stück jährlich betragen und damit etwa zwei Fünftel der Gesamtlieferungen ausgemacht hatten, sanken 1915 bis 1918 auf jährlich etwa 40 Stück = 13% der Gesamtleistung. Unter Berücksichtigung der schwierigen Verhältnisse konnte dies noch immer als ein günstiges Ergebnis gelten, das auch wegen des damit verbundenen Devisenanfalls willkommen sein mußte.

Unter den sonstigen Friedenserzeugnissen erlangten, wie bereits erwähnt, in den Kriegsjahren die Dampfkessel und Motorpflüge eine besondere Bedeutung. Die Motorpflüge, deren Vertrieb die Deutsche Kraftflug-Gesellschaft m. b. H., Berlin, übernahm, führten sich um so rascher ein, je mehr es im Verlauf des

#### Lokomotiv-Lieferungen der Hanomag

	insgesamt	davon	
		Inland	Ausland
1914/15	250	206	44
1915/16	389	362	27
1916/17	284	220	64
1917/18	416	379	37

Krieges an Landarbeitern für die Feldbestellung fehlte. Von den übrigen Erzeugnissen blieben auch in der Kriegszeit Dampfmaschinen, Pumpmaschinen, Werkstatteinrichtungen von Bedeutung, während andere Zweige des bisherigen Arbeitsprogramms zurücktraten. Im gleichen Jahr, 1917, in dem die achttausendste Lokomotive zur Ablieferung kam, wurde auch die zweitausendste Dampfmaschine fertiggestellt.

Als neuer Zweig wurde im Herbst 1914 die Anfertigung von Kriegsmaterial aufgenommen. Die Hanomag war hierauf in keiner Weise vorbereitet. Lediglich die Zahl der Schleifmaschinen war von militärischer Seite vorweg festgestellt, um Seitengewehre schleifen zu können. Daß es dennoch möglich war, die Heereslieferungen rasch zu beginnen, wurde durch den Umstand erleichtert, daß hierfür ein bei Kriegsausbruch nahezu fertig ausgebautes neues, großes Magazin verwendet werden konnte. Hier wurde eine Zünderfabrik eingerichtet, die allmählich auch die schwierigen Dreifachzünder in großen Mengen herstellte. Ferner kam das Abdrehen und die Erzeugung von Granaten hinzu; schließlich wurden Geschützrohre hergestellt.

Um diesen außerordentlichen Anforderungen der Kriegsjahre entsprechen zu können, waren gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden, die sich um so höher türmten, je länger der Krieg währte. Insbesondere machte sich sehr bald ein Mangel an Facharbeitern fühlbar. Die Besten standen draußen an der Front. Als Ersatz konnte man im wesentlichen nur auf ungelernte, nicht kriegsverwendungsfähige Männer und insbesondere auf weibliche Hilfskräfte zurückgreifen. 1915 waren bereits 1600 Frauen auf dem Werk tätig und 1917 etwa 2300. Andere schwere Hemmnisse ergaben sich aus der Knappheit aller Rohstoffe und Betriebsmittel, insbesondere derjenigen, die Deutschland nicht selbst erzeugt, sondern aus dem Ausland eingeführt hatte, wie z. B. Kupfer. Durch Streckung der



Nr. 43. Motorenwerkstatt am Deisterplatz

Vorräte, Verwertung von Altmaterial und Verwendung von Ersatzstoffen fanden sich auch hier Auswege. Die Geschäftsberichte dieser Jahre betonten, „daß der Erfolg vor allem der Tatsache zu danken war, daß Beamte und Arbeiter, insbesondere auch die im Werk beschäftigten Frauen, mit vollster Hingabe ihre Kräfte in den Dienst der Sache stellten, alle Werkstätten bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit beansprucht und die zur Verfügung stehenden Betriebsmittel voll ausgenutzt werden konnten“.

## DIE WERKANLAGEN

Während die Aufnahme der Lieferungen für Heereszwecke zunächst keine Neubauten erforderte, trat ein Bedarf an neuen Werkstätten im weiteren Verlauf des Kriegs, besonders 1916/17 auf, als mit der Durchführung des Hindenburgprogramms die Waffenlieferungen überhaupt stark gesteigert wurden. Sodann erforderte die bereits gekennzeichnete Entwicklung der Herstellung von Motorpflügen und Schleppern neue Raumlösungen. Nachdem deren Produktion

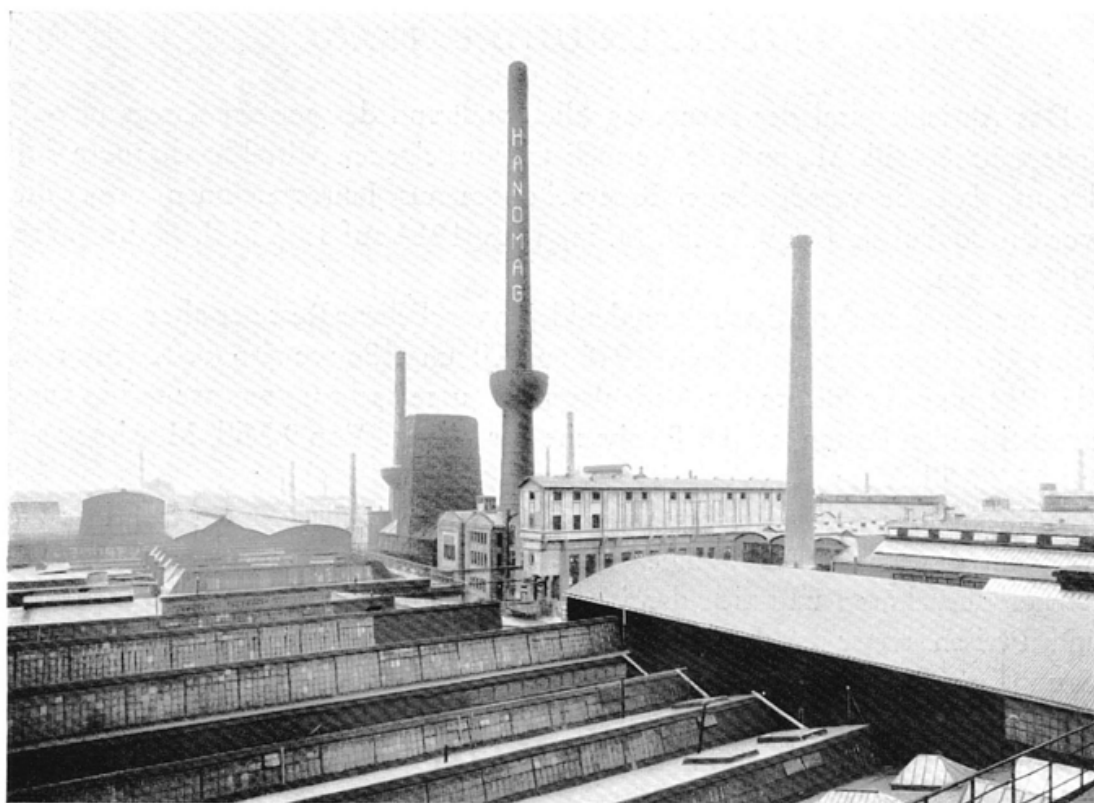
zunächst in kleineren Hallen betrieben war, wurde 1915/17 eine große Motorenwerkstatt als vierstöckiges Gebäude am Deisterplatz errichtet.

Dieser Bau genügte schon damals zur Erzeugung von 1000 Motoren im Jahr. Ferner wurden auf dem inzwischen erworbenen Gelände zwischen der Arbeitersiedlung und dem Bahnhof Fischerhof fünf Hallen für Blech- und Rohrbearbeitung sowie Tenderbau erstellt.

Der bisherige Besitz zwischen Göttinger und Hamelner Straße war nunmehr voll bebaut. Inzwischen aber waren erhebliche Gebäudezukäufe getätigt worden. 1915/16 waren 200 hann. Morgen und 1916/17 ein in unmittelbarer Nähe des Werks jenseits der Hamelner Straße gelegenes Grundstück von 40 Morgen erstanden. Teilweise sollten diese Erwerbungen der Schaffung besserer Wohngelegenheiten für die Belegschaft dienen; doch kamen diese Pläne wegen der Schwierigkeiten der Kriegszeit nicht zur Ausführung, und man mußte sich mit gründlicher Überholung des alten, noch von Strousberg errichteten „Arbeiterquartiers“ begnügen. Sodann war auf eine Erweiterung der Fabrikanlagen Bedacht zu nehmen. Damit kam die gesamte Grundfläche des Werks auf 85 ha 22 ar = 325 hann. Morgen, wovon 125 Morgen bebaut bzw. für Lagerplätze in Benutzung genommen wurden und etwa 200 Morgen für künftige Werks-erweiterung und den Bau von Beamten- und Arbeiterwohnhäusern zur Verfügung standen.

In die ersten Kriegsjahre fiel die Fertigstellung eines neuen Kesselhauses auf der Grundfläche des Kesselhauses von 1902, das zu diesem Zweck abgerissen wurde. Die Deckung des wachsenden Kraftbedarfs begegnete aus schon dargelegten Gründen besonderen Schwierigkeiten; es galt auf beengtem Raum Höchstleistungen zu erzielen. So wurden vier weitere Steilrohrkessel aufgestellt, die auf 2300 m<sup>2</sup> Heizfläche 99 000 kg Dampf von 15 kg/cm<sup>2</sup> Spannung stündlich brachten, während die Grundfläche früher mit Flammrohrkesseln von insgesamt 800 m<sup>2</sup> Heizfläche ausgenutzt worden war. Ferner wurde 1915 eine Zweidruckturbine von 2500 PS zugefügt, welche den Abdampf der Schmiede verwertete. 1917 folgte die Beschaffung einer 1500 kW- und 1918 die Aufstellung einer 5000 kW-Turbine für 15 kg/cm<sup>2</sup>.

Nicht weniger dringlich war in den Kriegsjahren die Frage der Erneuerung und Erweiterung des Bestandes an Arbeitsmaschinen, Werkzeugen und Geräten. Erweiterungen wurden mit der Steigerung der Produktion erforderlich. Vor allem war unter der außergewöhnlichen Inanspruchnahme, z. T. durch nicht geschulte männliche und weibliche Arbeitskräfte, der Verschleiß aller Werkseinrichtungen sehr erheblich. Dagegen stießen die Ersatz- und Neuanschaffungen auf manchmal unüberwindliche Hemmnisse, je knapper alle Rohstoffe, Halb- und Fertigwaren in Deutschland wurden und je mehr zur Verwendung von geringerwertigen Ersatzstoffen übergegangen werden mußte.



Nr. 44. Hanomag-Kraftwerk 16 700 kW  
mit dem 100 m hohen Schornstein

Die folgende Tabelle zeigt, daß die Zugänge auf dem Konto der Fabrikanlagen in den vier Kriegsjahren fast 12 Mill. M. betragen; besonders seit dem Hindenburgprogramm von 1916 stiegen sie stark an. Andererseits wurde nicht nur reichlich dieselbe Summe, nämlich 12,8 Mill. M., laufend auf dem gleichen Konto abgeschrieben, sondern es wurden außerdem in derselben Höhe Sonderabschreibungen vorgenommen.

	Konto Fabrikanlagen		Sonder- Abschreibungen M.
	Zugänge M.	Abschreibungen M.	
1914/15	1 305 000	1 477 000	1 500 000
1915/16	2 192 000	3 785 000	3 800 000
1916/17	3 957 000	3 788 000	3 800 000
1917/18	4 439 000	3 763 000	3 800 000
insgesamt	11 893 000	12 813 000	12 900 000

## BILANZEN UND ERTRAG

Das Aktienkapital der Hanomag blieb während des ganzen Kriegs unverändert auf 8 Mill. M., und die Vermehrung der eigenen Mittel beschränkte sich darauf, daß die verschiedenen Reservekonten aus Jahresgewinnen aufgefüllt wurden, so daß sie von 9,3 Mill. M. im Jahre 1914 auf 13,6 Mill. M. im Jahre 1918 stiegen.

Unter den fremden Mitteln kam der kleine verbliebene Rest der alten, aus dem Jahre 1871 stammenden Anleihe 1916 zur Tilgung. So wurden die Kreditoren, die 1914 noch die Hälfte des Aktienkapitals ausgemacht hatten, weiterhin zum entscheidenden Posten auf der Passivseite der Bilanz. Von 9 Mill. M. stiegen sie auf 23,7 Mill. M. an.

Auch auf der Aktivseite begannen sich schon jetzt die Konten in solche zu scheiden, die mehr oder weniger gleichblieben, und andere, die sich um so stärker ausdehnten und sich damit der Entwicklung von Erzeugungsmengen und Preisen enger anschmiegt. Die Fabrikanlagen gehörten der ersteren Gruppe an; die hier entstehenden Zugänge wurden, wie bereits erwähnt, durch die jährlichen Abschreibungen mehr als ausgeglichen. Die Material- und Warenbestände wuchsen dagegen von 4 Mill. M. auf 15 Mill. M. und die Verbindlichkeiten von 6 Mill. M. auf 16,8 Mill. M. an. Das Wertpapierkonto, in früheren Zeiten ohne rechte Bedeutung, stieg dadurch erheblich, daß auf ihm Kriegs-anleihebestände verbucht wurden, zeitweise fast 5,5 Mill. M., später etwas weniger, nachdem ein Teil zur Zahlung von Kriegssteuern und zur Abdeckung anderer Verpflichtungen Verwendung gefunden hatte. An sämtlichen Kriegs-anleihen hat sich die Hanomag mit allen verfügbaren Mitteln beteiligt, insgesamt mit 20,3 Mill. M.

Nach überkommenen Maßstäben war mit dieser Gestaltung der Bilanzen eine fortschreitende finanzielle Verflüssigung der Hanomag verbunden. Sie trat auch insofern ein, als insbesondere das Lokomotivgeschäft herkömmlicherweise die Betriebsmittel auf sehr lange Zeit festlegte. Vom Beginn der Werkstättenarbeit bis zur Ablieferung der fertigen Lokomotive war ein Zeitraum von 80 bis 100 Tagen notwendig. Da die Hüttenwerke zwei bis vier Monate Lieferzeit für die Kesselbleche forderten, so ergaben sich unter Umständen unter Hinzuziehung der Zeit für die Entwurfsarbeiten Lieferzeiten von 8 bis 10 Monaten. Hieran schloß sich gegebenenfalls, besonders bei Auslandslieferungen, noch eine längere Kreditgewährung an die Abnehmer. Dagegen kamen bei Kriegsmaterialien sehr viel kürzere Umschlagsperioden in Betracht, und überdies bezahlte der Staat, der jetzt fast der alleinige Auftraggeber war, sofort in bar. Abgesehen hiervon spielte jedoch bei dieser Verflüssigung der Bilanzen je länger je mehr die Geldentwertung mit.

Aus dem Gleichbleiben des Aktienkapitals und des immer rascher steigenden Jahresumsatzes ergab sich in der Kriegszeit rechnermäßig ein weit über den Friedensstand hinausreichender Kapitalumschlag. Während 1914 das Aktienkapital etwa viermal umgeschlagen wurde, war dies 1916 fast sechseinhalbmal und 1918 sogar fast dreizehnmal der Fall.

Desgleichen verschob sich das Verhältnis von Aktienkapital und Gewinn noch stärker als bisher zugunsten des letzteren. Die Finanzpolitik der Hanomag war, seit sich ihre finanzielle Lage in den 1890er Jahren sichtlich gebessert hatte, stets von großer Vorsicht geleitet gewesen. Das Aktienkapital war seit der Zusammenlegung im Jahre 1880 niedriggehalten worden. Bei der Kapitalerhöhung von 1908 war keine Verwässerung durch Gewährung eines hohen Bezugsrechts an die Aktionäre eingetreten, sondern das Aufgeld, das die Aktien im Börsenhandel hatten, kräftig für die Stärkung des Reservefonds herangezogen worden. Die Neuanlagen waren zum großen Teil aus laufenden Gewinnen bestritten und die vorhandenen Bestände aus den gleichen Quellen stark abgeschrieben worden. So waren die Hanomag-Aktien in der Vorkriegszeit eines der bestrentierenden Börsenpapiere geworden. Die letzten Jahre vor dem Krieg hatten zwar gegenüber der vorausgegangenen Zeit eine leichte Senkung gebracht. 1913 waren „nur“ 20% Dividende verteilt worden. In der Generalversammlung vom November 1914 teilte die Verwaltung mit, daß an sich die Möglichkeit einer Erhöhung gegeben sei; doch wurde in Anbetracht der ungeklärten Zukunft davon abgesehen; es blieb bei 20%. 1915 stieg der Reingewinn, der 1914 3,5 Mill. M. betragen hatte, auf 5,3 Mill. M. und in den folgenden Jahren weiter bis auf 6 Mill. M. Daraufhin wurde die Dividende auf 30% erhöht und in solcher Höhe auch beibehalten, als 1918 der Reingewinn auf 4 Mill. M. fiel. Bei diesen Zahlen ist gegen Ende dieses Zeitabschnitts ebenfalls die Geldentwertung zu berücksichtigen.

Als ein völlig neues Gebiet der Betätigung ergab sich jetzt die

### KRIEGSFÜRSORGE

Sie wurde von den Daheimgebliebenen alsbald im Gefühl stärkster Verantwortlichkeit für alle diejenigen, die unter den Fahnen standen, aufgenommen. Liebesgaben wurden ihnen regelmäßig ins Feld gesandt, den einberufenen Angestellten auch ein nach der Kinderzahl abgestufter Teil ihres Gehalts weitergezahlt. Dazu hielten die „Hanomag-Nachrichten“ mit ihrer monatlichen Kriegsbeilage und mit ihren Berichten, Feldpostbriefen und Bildern die Beziehungen zwischen Front und Heimat lebendig. Vor allem galt die Fürsorge den in der

Heimat gebliebenen Angehörigen der Feldgrauen. Die Hanomag richtete sofort eine große Kriegsküche mit Speisesaal ein — Georg Egestorffs einstige „Speiseanstalt“ lebte damit wieder auf. Hier wurde in vier großen Kesseln von je 750 l Inhalt gekocht, und Frauen und Kinder aller einberufenen Arbeiter erhielten unentgeltlich täglich, auch Sonntags, ein reichliches warmes Mittagessen. Die Einrichtung bewährte sich in hervorragender Weise und ward, je länger der Krieg dauerte und je mehr damit die heimischen Verpflegungsschwierigkeiten wuchsen, von den Empfängern als segensreich empfunden.

Wegen der zunehmenden Einstellung weiblicher Arbeitskräfte eröffnete die Hanomag unter Mitbeteiligung einiger anderer Lindener Werke im Jahre 1916 eine Kleinkinder-Warteschule — auch dies eine Einrichtung, die schon Georg Egestorff getroffen hatte.

Darüber hinaus beteiligte sich die Firma in großem Umfang an der freiwilligen Kriegshilfe des Roten Kreuzes und anderer Stellen; die Zuweisungen für die genannten Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtungen erreichten in diesen vier Jahren einen Betrag von 4,5 Mill. M.

## DIE TOTEN DES WELTKRIEGS

Nicht alle, die ins Feld gezogen waren, kehrten wohlbehalten heim. Vielen schlug der Krieg blutige Wunden, andere fielen in treuer Pflichterfüllung. Alle Kriegsschauplätze forderten Opfer. Besonders groß war ihre Zahl im ersten Kriegsjahr während des Bewegungskampfes; aber auch jedes weitere Jahr riß neue Lücken. 254 Angehörige der Hanomag aus allen Betriebsstätten des Werks starben den Heldentod für das Vaterland, von ihnen 136 in Belgien und in Frankreich, 48 an der Ostfront, 34 verschieden im Lazarett und 36 wurden als vermißt gemeldet. Zum Andenken an die Toten des Weltkriegs ward späterhin im Lichthof des Verwaltungsgebäudes der Hanomag eine Ehrentafel errichtet. Sie trägt die Namen dieser Helden, um sie für immer im Gedächtnis der Nachfahren zu bewahren und die Gefühle unauslöschlichen Dankes lebendig zu halten.



S E C H S T E R   A B S C H N I T T

INFLATION

## DIE GELDENTWERTUNG

**J**m Dezember 1918, als die Generalversammlung der Hanomag tagte, war der Ausgang des viereinhalbjährigen heldenhaften Ringens gegen eine Welt von Feinden entschieden. Der Krieg war verloren. Die Werksangehörigen, die bisher im Felde gestanden hatten, kehrten zu ihren alten Arbeitsstätten zurück und lösten hier die bisherigen weiblichen Hilfskräfte und den sonstigen Ersatz ab.

Die Friedensarbeit wurde wieder aufgenommen; die Herstellung von Kriegsmaterial, die im Programm der Hanomag zuletzt immer wichtiger geworden war, fand ein plötzliches Ende. Die hierfür bestimmten Anlagen mußten zerstört werden. Für die Heereslieferungen war Ersatz zu sichern.

Allmählich öffneten sich die zuvor geschlossenen Grenzen. Die so lange Zeit unterbrochenen Verbindungen zum Ausland wurden wieder angeknüpft. Die geleerten Läger konnten wieder aufgefüllt werden, und auch die Ausfuhr kam nach und nach in Gang. So sehr Deutschlands Kriegsgegner sich bemüht hatten, seine überseeischen Verbindungen zu zerstören, und so tiefgreifende Strukturwandlungen sich während der vorausgegangenen Jahre in der Weltwirtschaft angebahnt hatten, so setzte sich die deutsche Ware dank ihrer Güte doch wieder durch.

Dieser Wiederaufbau der Wirtschaft vollzog sich indessen unter den größten Schwierigkeiten. Eine Revolution war mit Kriegsende von gewissenlosen Elementen entfesselt worden. Schwere politische und soziale Kämpfe, blutiger Bürgerkrieg und erbitterte Streiks unterbrachen immer von neuem die Ansätze zu einer Beruhigung, Besserung und Neuordnung. Vor allem ward jetzt die Wirtschaft in die Strudel einer immer stärker um sich greifenden Geldentwertung gezogen. Durch das Zerstörungswerk des Kriegs verarmt und überdies durch das Friedensdiktat von Versailles mit den Kriegskosten seiner Gegner belastet, sah sich der Staat außerstande, seine Finanzen in Ordnung zu halten. So nahm, was sich bereits in den letzten Kriegsjahren angebahnt hatte, neue und verhängnisvollere Ausmaße an. Um einen Ausgleich zwischen seinen rückläufigen Einnahmen und seinen steigenden Ausgaben zu schaffen, griff das Reich zur Notenpresse, zum Druck von Papiergeld, und leitete damit eine künstliche Wertbildung ein, die bald zu einer Steigerung der Groß- und Kleinhandelspreise, der Löhne und Gehälter, der Aktien, der Devisen und aller Sachwerte führte, wie sie andererseits alle auf Mark lautenden festen Forderungen entwertete. Diese

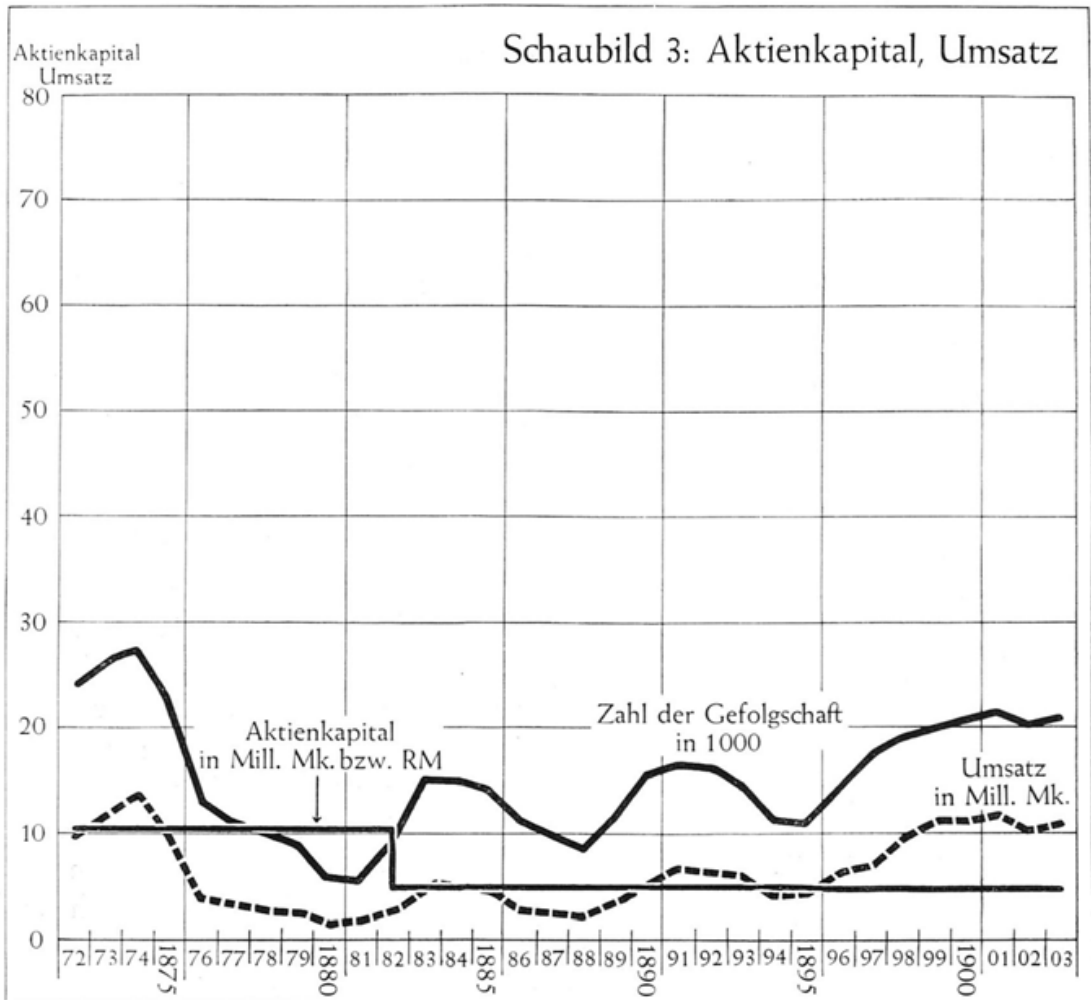
Bewegung aber verbreitete sich ungleichmäßig über die ganze Wirtschaft und untergrub damit jede geordnete Wirtschaftsführung. An Stelle nüchterner Kalkulation trat die Spekulation mit dem Ziel, Zwischengewinne zu erzielen oder sich durch Flucht in Sachwerte der Geldentwertung zu entziehen. Ein Wettlauf zwischen Preisen und Löhnen begann. Teil- und Generalstreiks wurden von der Arbeiterschaft begonnen, um Lohnerhöhungen zu erzwingen, und auch die Hanomag blieb hiervon nicht verschont. Andererseits gelang es der Leitung des Unternehmens nur schwer, die Preise seiner eigenen Erzeugnisse den steigenden Löhnen, Gehältern und Materialpreisen anzugleichen. Die langen Lieferfristen, die gerade im Lokomotivgeschäft üblich waren, erwiesen sich hierbei als besonders hinderlich.

Die Geschäftsberichte dieser Jahre sind erfüllt von sorgenvollen Betrachtungen, die den mit der Inflation aufgeworfenen Problemen galten. Immer deutlicher wurde in den Bilanzen der Gegensatz zwischen Goldmark- und Papiermarkwerten. Der Geschäftsbericht von 1920 führte aus: „Der Wert der Fabrikanlagen mit 17 Mill. M. ist in vorsichtiger Weise in Goldmark ausgedrückt. Das Aktienkapital (das zu dieser Zeit gerade eine Erhöhung erfuhr), die Rücklagen ebenso wie die Lagerbestände und Betriebsvorräte stellen ein Gemisch von Gold- und Papiermark dar, während die Außenstände, die Verpflichtungen und der Gewinn sich rein auf Papiermark beziehen. So sind wir gezwungen, im Abschluß ganz ungleiche Werte miteinander in Beziehung zu bringen.“ Eine andere folgenreichere Frage war die künftige Werkserhaltung. An der gleichen Stelle führte die Direktion aus: „Unser Werk hat durch die von uns seit Jahrzehnten befolgte vorsichtige Finanz- und Abschreibungspolitik seine heutige Bedeutung erlangt. In den Zeiten der reinen Goldwährung lag der durchschnittliche Zugang an Erneuerungsbauten und Maschinen zwischen 1 und 2 Millionen jährlich. Einen ähnlich hohen Betrag konnten wir durch Abschreibungen für die im Laufe des Jahres durch Benutzung eingetretene Entwertung von Gebäuden, Maschinen und Werkzeugen absetzen. Die heutigen Preise von Gebäuden, Maschinen, Werkzeugen und Geräten sind gegenüber den Friedensverhältnissen um etwa das 10- bis 30fache, vielleicht auch noch höher gestiegen. Wenn wir in früheren Jahren zum Ersatz einer Maschine schreiten mußten, die als vollständig abgenutzt für gute Arbeit nicht mehr brauchbar war oder die durch inzwischen gemachte technische Fortschritte mit besseren, arbeitssparenden Maschinen nicht mehr in Wettbewerb treten konnte, so war durch die Abschreibung der vergangenen Jahre dafür gesorgt, daß wir über die nötigen Geldmittel verfügten, um neue vollwertige Maschinen als Ersatz erwerben zu können. Heute ist dies unmöglich. Für eine Maschine, die zur Zeit der Goldwährung etwa 20 000 M. kostete, müssen wir etwa 300 000 bis 400 000 M., vielleicht noch mehr, aufwenden. Wird für die Erhaltung höchster technischer Leistungsfähigkeit nicht rechtzeitig durch

die Werkleitungen gesorgt, so tritt mit unweigerlicher Folgerichtigkeit nach und nach eine technische Minderwertigkeit und damit eine Wettbewerbsunfähigkeit der deutschen Industrie im In- und Ausland ein.“ Hieran wurde die Forderung der Steuerfreiheit für Abschreibungen in Höhe der Wiederbeschaffungskosten geknüpft, ferner wurden ein eigenes „Werkerhaltungs-Konto“ innerhalb der Bilanz und 1922/23 ein Baureserve-Konto sowie ein Ausgleichskonto gebildet. Durch rechtzeitige Überführung der damit bereitgestellten Mittel in Bauten und andere Sachwerte gelang es, die bezeichnete gefährliche Entwicklung wenigstens in engen Grenzen zu halten.

Jedes neue Jahr brachte eine weitere Entwertung der Mark, damit weitere Aufblähungen der betreffenden Kostenbestandteile, Bilanzposten und Nominalerträge, ohne daß daraus Schlüsse auf die innere Entwicklung des Werks gezogen werden könnten, weshalb hier auch von der Wiedergabe der Bilanzzahlen des letzten Inflationsjahrs abgesehen sei. Selbst kürzere Zeitabschnitte ließen sich nicht mehr miteinander vergleichen. Im Geschäftsjahr 1921/22 wurden 248 Mill. M. an Löhnen und Gehältern gezahlt; allein im Dezember 1922 mußten, wie die Direktion der Generalversammlung berichtete, hierfür 500 Mill. M. aufgewendet werden. „Mit der in nicht vorauszusehender Weise sprunghaft sinkenden Kaufkraft der Mark wurde jeder geordneten Vorkalkulation der Angebote und Nachkalkulation der Erzeugungskosten die Grundlage entzogen.“ Schließlich war die Mark im Herbst 1923 völlig wertlos geworden. Die letzte Papiermark-Bilanz vom 30. Juni 1924 schloß mit einer Summe von 13 327 090 819 967 965 400 M.; der buchmäßige Gewinn stellte sich auf 345 568 523 862 878 815 M.

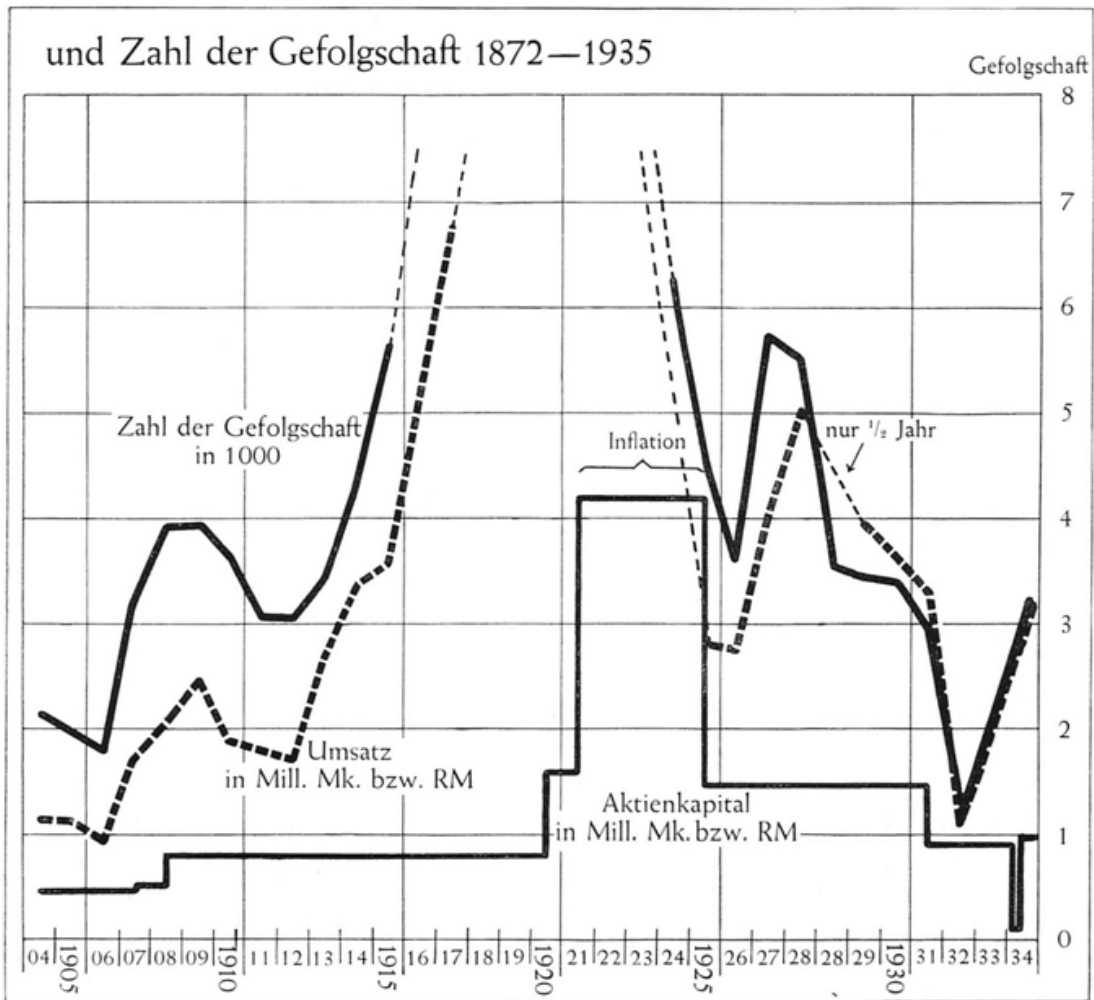
In den Anfängen dieser Entwicklung versuchte die Werksleitung dem sich bemerkbar machenden Mangel an Betriebsmitteln im Weg von Kapitalerhöhungen zu begegnen. Die Generalversammlung vom 12. Januar 1920 beschloß eine Verdoppelung des Aktienkapitals von 8 Mill. M. auf 16 Mill. M. derart, daß 8 Mill. neue Stammaktien den Aktionären zum Kurs von 150% zum Bezug angeboten wurden. Die fortschreitende Geldentwertung nahm diesem Schritt indessen schon nach kurzer Zeit seinen Sinn. In der Generalversammlung vom Januar 1921 folgte eine zweite Erhöhung um 26 Mill. M. Zugleich wurde hiermit eine Vorsichtsmaßnahme verbunden, die in etwas anderer Form schon ein Jahr zuvor erwogen worden war. Neben 12 Mill. M. neuen Stammaktien, die zum Kurs von 225% ausgegeben wurden, schuf man 14 Mill. M. 6%ige Vorzugsaktien, die von einem unter der Führung der Hannoverschen Bank stehenden Konsortium zum Nennwert übernommen wurden. Die Übertragung dieser Vorzugsaktien war an die Zustimmung des Aufsichtsrats geknüpft. Durch diese Bindung sollte die Gefahr einer Überfremdung verhütet werden. Es war eine Zeit, in der das valutastarke Ausland in großem Umfang deutsche Sach-



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

werte für ein Spottgeld kaufte. Aber auch kapitalkräftige inländische Wettbewerber konnten durch Erwerb von Aktienmehrheiten gefährlich werden. Im Verlauf dieser beiden Emissionen war das Aktienkapital der Hanomag auf 42 Mill. M. gestiegen; mit diesem Betrage wurde es auch neben den obengenannten astronomischen Zahlen in der letzten Papiermark-Bilanz aufgeführt; irgendeine Bedeutung für die Versorgung des Werks mit flüssigen Mitteln hatte dies nicht mehr. 1921 waren die Kreditoren bereits auf 164 Mill. M. angewachsen. 1923 betrug sie 102 Milliarden M., 1924 machten sie eine 19stellige Ziffer aus.

Daß die Hanomag, obwohl sie wegen der bei ihr üblichen langen Lieferfristen den Gefahren der Geldentwertung besonders ausgesetzt war, dennoch ihr Schiff mit vergleichsweise gutem Erfolg durch diese schweren Zeitläufte steuerte, war wesentlich zwei Umständen zuzuschreiben. Einerseits ergab sich vor allem für ihren Lokomotivbau in den dem Krieg unmittelbar folgenden Jahren eine



Sonderkonjunktur, auf die noch näher einzugehen ist. Sodann gelang es sowohl im Lokomotivgeschäft wie auf anderen Gebieten im Ausland wieder Fuß zu fassen. Zwar konnte nicht in vollem Umfange die Stellung wieder erobert werden, die das Unternehmen in der Vorkriegszeit innegehabt hatte, immerhin aber wurden beträchtliche Auslandsaufträge hereingeholt, die in Zeiten des Verfalls der Papiermark wertbeständige Zahlungsmittel erbrachten.

Eine letzte in den Geschäftsberichten eingehend erörterte Frage, die aus der Inflation erwuchs, war der innere Wert der erzielten Gewinne. Nominell stiegen die Dividenden bis zu einer Höhe, die in der Vorkriegszeit keinerlei Vorbild hatte, von 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% im Jahre 1919 auf 75% im Jahre 1922. In Wahrheit handelte es sich auch hier um künstliche Aufblähungen, die die Geschäftsberichte etwa durch Vergleiche mit den gleichzeitigen Arbeitslöhnen auf ihren wahren Gehalt zurückzuführen suchten. So wies der Bericht von 1921 darauf hin, daß

die auf 36% erhöhte Dividende 11,8% der gezahlten Löhne und Gehälter ausmache, während 1913/14 eine Dividende von 20%, also nur in halber Höhe, 19% der Löhne und Gehälter entsprochen habe. Und 1922 war es so weit gekommen, daß 21,8 Mill. M. erforderlich waren, um 75% Dividende auf die Stammaktien und 6% auf die Vorzugsaktien auszuschütten, während die Lohn- und Gehaltssumme allein im Dezember dieses Jahres 500 Mill. M. betrug, „ein Beweis, daß der Anteil des Kapitals an den Erträgen der industriellen Werke bis zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken ist“. Als im Januar 1924 die Generalversammlung tagte, die über das Geschäftsjahr 1922/23 Beschluß fassen sollte, war bereits der Übergang zu einer neuen Festwährung vollzogen. Es wurde auf die Vorzugsaktien eine Dividende von 6% und aus den wertbeständig angelegten Mitteln der Hanomag auf die Stammaktien eine Ausschüttung vorgenommen derart, daß auf je 3000 M. Aktien 3 Dollars in der zuvor ausgegebenen Goldanleihe des Deutschen Reichs entfielen.

	Umsatz M.	Arbeiterzahl
1917/18	103 038 600	9000
1918/19	90 740 400	6750
1919/20	174 255 000	7100
1920/21	.	8770
1921/22	.	8869

Der Rückgang der Belegschaft von 9000 auf 6750 Mann im Jahre 1919 hing mit dem Wegfall der Heereslieferungen und den übrigen damaligen Schwierigkeiten zusammen. Weiterhin stieg die Zahl der Arbeiter bis zum Jahre 1922 auf 8870 an, und wenn auch in jenen unruhigen Zeiten die Leistung des einzelnen Arbeiters hinter derjenigen der Vorkriegszeit weit zurückblieb, so konnte doch der Gesamtverlauf als verhältnismäßig befriedigend bezeichnet werden. Einer der Gründe hierfür war, wie schon angedeutet, die Sonderkonjunktur im Lokomotivgeschäft.

## DIE EINZELBETRIEBE

### Der Lokomotivbau

Die Zerrüttung, in der sich das deutsche Eisenbahnwesen bei Kriegsende befand, wurde durch eine der Bedingungen des im November 1918 geschlossenen Waffenstillstands furchtbar vermehrt: unter den Deutschland auferlegten Lasten befand sich die Lieferung von 5000 gebrauchsfähigen Lokomotiven. Sollte jetzt das deutsche Verkehrswesen wieder einigermaßen in Gang kommen, so mußten nicht nur die verbleibenden Lokomotiven wieder instand gesetzt, sondern es mußte auch in ungewöhnlichem Umfang Ersatz für die ausgemusterten oder an die Siegerstaaten abgegebenen Lokomotiven geschaffen werden.

Kurz darauf gingen diese Aufgaben auf das Deutsche Reich über. Denn dieses übernahm auf Grund der Verfassung von Weimar am 1. April 1920 alle bisherigen einzelstaatlichen Bahnen und führte die Neuordnung des Eisenbahnwesens mit größter Energie durch. Als im Jahre 1924 der „Sachverständigenausschuß für die deutschen Eisenbahnen“ innerhalb des Dawes-Komitees ein Gutachten über den Zustand der deutschen Bahnen erstattete, kam er zu der Feststellung, „daß das im Besitz des Deutschen Reichs befindliche rollende Material sowohl an Qualität wie an Quantität dem vor dem Krieg verwendeten weit überlegen sei“. 1919 bis 1923 wurden fast 6000 Lokomotiven ausgemustert und gleichzeitig 9200 Lokomotiven neu in Dienst gestellt. Damit hob sich der Bestand an Dampflokomotiven auf den deutschen Eisenbahnen von 28 000 Ende 1913 auf 30 000 im Januar 1924, obwohl inzwischen mit der Abtretung der Elsassisch-Lothringischen Bahnen beträchtliche weitere Abgaben von Lokomotiven verbunden gewesen waren.

Aus dieser besonderen Lage des Verkehrswesens ergaben sich auch für die Hanomag in dem hier geschilderten Zeitabschnitt Inlandsaufträge, die hinter denen der Kriegszeit mit ihrer Höchstanspannung zunächst nur wenig zurückblieben.

1919 bis 1923 konnten 1144 Lokomotiven, d. h. im Jahresdurchschnitt noch fast 230 Lokomotiven im Inland zur Ablieferung gebracht werden.

Einen erheblichen Umfang nahmen auch die Ausbesserungsarbeiten an den durch den Krieg heruntergewirtschafteten Lokomotiven an. Aus amtlichen Darlegungen jener Zeit sei angeführt, daß 1919/20 auf 100 betriebsfertige Lokomotiven etwa 45 kamen, die zur Ausbesserung in den Werkstätten standen, gegen 19 vor dem Krieg. Da die Staatsbahnwerkstätten zur Durchführung dieser Reparaturen nicht ausreichten, dehnte die Hanomag ihre Tätigkeit auch auf dieses Gebiet aus und erhielt sowohl seitens der Staatsbahnen wie der



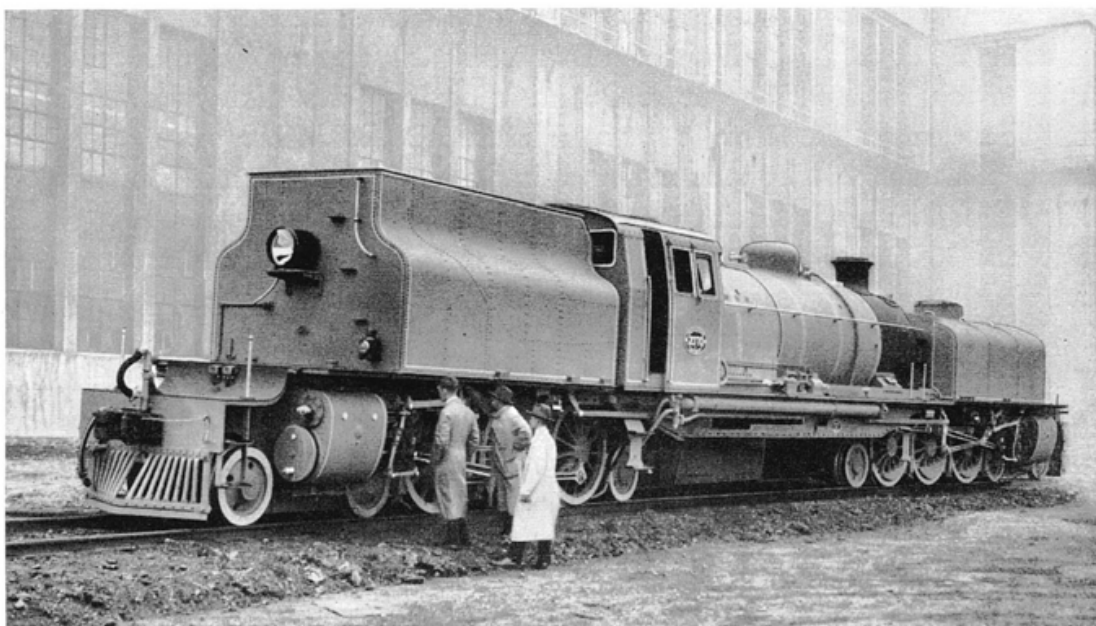
deutschen Privatbahnen und der österreichischen Bundesbahnen umfangreiche Aufträge.

### Lokomotiv-Lieferungen der Hanomag

	insgesamt	davon	
		Inland	Ausland
1918/19	337	329	8
1919/20	300	290	10
1920/21	258	196	62
1921/22	295	159	136
1922/23	250	170	80

Bis 1923 wurden etwa 300 ausnahmslos sehr schwierige Ausbesserungen ausgeführt. Dann flaute dieses Ausbesserungsgeschäft stark ab und beschränkte sich auf Wiederinstandsetzung von Kesselwagen u. dgl.

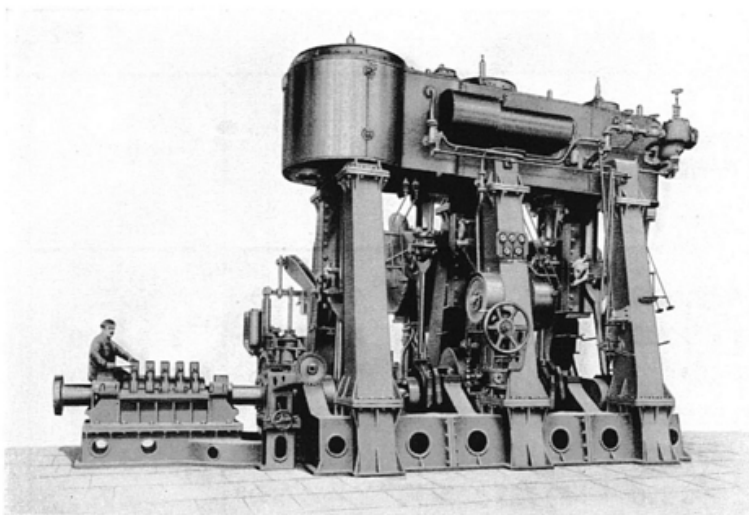
Neu aufgenommen wurde 1923 die Herstellung der Aufdornstehbolzen, die sich nach mühevoller Lehrzeit allmählich durchsetzten und inzwischen nicht nur



### Nr. 45. 2 C 1 - 1 C 2-Garratt-Lokomotive für die Südafrikanischen Staatsbahnen

1927 von der Hanomag 37 Stück gebaut.

Spurweite 1067 mm	Rostfläche 4,1 m	Wasservorrat 18 m <sup>3</sup>
Triebwerk 4 × 406/660/1371 mm	Heizfläche 252 m <sup>2</sup>	Kohlenvorrat 10 t
Achsstand 21 260 mm	Reibungsgewicht 79 t	Zul. Geschwindigkeit 80/km/h
Dampfüberdruck 13 at	Dienstgewicht 140 t	



### Nr. 46. 1450 PS-Dreifach-Verbund-Schiffsmaschine

mit Lentzventilsteuerung für den 4000 t-Reichspostdampfer Schleswig-Holstein, gebaut 1922  
 Zylinderdurchmesser 580/940/1520 mm                      Umdrehungszahl 80/min.  
 Kolbenhub 1000 mm    Eintrittsspannung 13 kg/cm<sup>2</sup>

in Deutschland allgemein verwendet werden, sondern auch im Ausland vielfach eingeführt sind.

Allmählich konnten auch im Außenhandel die alten Beziehungen wieder aufgenommen und neue angeknüpft werden. So gelang es der Werksleitung, teilweise namhafte Bestellungen für Holland, Bulgarien, Polen, Rumänien, Finnland, vor allem für Rußland, ferner für Indien und Java hereinzuholen.

Im Durchschnitt entfiel in diesem Jahrfünft ein Fünftel aller Lokomotivlieferungen auf Ausfuhren; allerdings war dieser Anteil in den einzelnen Jahren sehr verschieden.

Nachdem die 9000ste Lokomotive am 1. Oktober 1919 geliefert worden war, konnte am 15. Juli 1922 die 10 000ste zum Versand kommen.

## Dampfmaschinen-, Kessel- und Schlepperbau

Auch der Dampfmaschinenbau wurde in den ersten Nachkriegsjahren weiter entwickelt und der Bau von Schiffsmaschinen, der seit 1883 geruht hatte, wieder aufgenommen.

Allerdings war hier inzwischen, wie zuvor schon in ortsfesten Betrieben, der Dampfmaschine ein ernsthafter Wettbewerb in der Dampfturbine entstanden, der auf die Dauer auch diesem Geschäftszweig der Hanomag gefährlich wurde. Besser blieben vorerst die Aussichten für solche Anlagen, die sich mit kleineren Leistungen begnügten.

## Bilanzstatistik

	Fabrik- anlagen	Bestände an Vorräten und Fabrikaten	Debitoren	Wertpapiere	Kasse und Wechsel
	M.	M.	M.	M.	M.
1913/14	13 351 900	4 044 500	6 087 300	260 800	1 348 500
1914/15	13 179 700	4 110 300	7 179 200	2 496 200	272 200
1915/16	11 587 200	6 442 400	10 427 400	5 403 500	401 500
1916/17	11 756 300	17 538 500	10 509 000	3 212 600	277 500
1917/18	12 431 900	15 360 700	16 810 100	4 184 300	566 300
1918/19	12 396 500	23 723 200	20 493 000	616 700	118 800
1919/20	16 973 200	85 451 800	50 536 200	335 900	494 100
1920/21	22 328 800	58 338 600	109 991 900	469 800	60 522 900
1921/22	36 484 700	378 615 200	389 382 400	619 200	5 299 800

Die Aufnahme des Schiffsmaschinenbaus brachte zugleich die Lieferung von Schiffskesseln mit sich, jedoch nur in Ausmaßen, die noch auf Tiefgangwagen mittels Eisenbahn befördert werden konnten.

Wichtiger war die Weiterentwicklung der Steilrohrkessel. Auf Einzelheiten ist im nächsten Abschnitt zurückzukommen.

Von noch größerer Bedeutung, auch im Hinblick auf die weitere Zukunft der Hanomag, wurde die Ausgestaltung, die der Schlepperbau in der Nachkriegszeit erfuhr. Sie sei im einzelnen ebenfalls an späterer Stelle geschildert und hier nur darauf verwiesen, daß zu den Wendeler-Dohrn-Pflügen, von denen man ausgegangen war, Raupenschlepper mit vielseitigerer Verwendung sowie leichtere Zugmaschinen für landwirtschaftliche und Straßentransporte traten.

## Werkstätteneinrichtungen

Bei ihren engen Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen wandte sich die Hanomag nach Kriegsende in größerem Umfange der Herstellung von Werkstätteneinrichtungen zu. Damit wurde zugleich der zurückflutenden Arbeiterschaft eine neue Beschäftigung eröffnet. Zur Reinigung der mit Ölschmutz bedeckten Lokomotivteile dienten Abkochanlagen. Hierbei gelangte man von kleinen zu immer größeren Ausführungen, in die Drehgestelle und selbst ganze Lokomotivrahmen eingeführt werden konnten.

## 1914 bis 1922

Aktien- kapital	Rücklagen	Anleihe	Kreditoren	Gewinn	Dividende	
					Stamm- Aktien	Prioritäts- Aktien
M.	M.	M.	M.	M.	%	%
8 000 000	9 265 000	198 700	4 053 000	3 483 300	20	
8 000 000	9 428 000	129 200	4 228 900	5 313 100	30	
8 000 000	9 871 700	57 200	10 054 500	6 043 400	30	
8 000 000	10 735 500		18 719 900	5 701 700	30	
8 000 000	13 567 300		23 681 700	3 955 700	30	
8 000 000	13 647 300		32 326 000	3 304 800	22,5	
16 000 000	20 030 100		111 693 000	6 007 600	30	
42 000 000	42 999 400		163 900 600	13 090 000	36	6
42 000 000	31 042 600		620 932 600	116 020 000	75	6

Um die Heizrohre von Kesselstein zu befreien, wurden große Trommelanlagen für Trocken- und Naßverfahren gebaut, ferner Universalmaschinen zum Eintauchen, Aufweiten, Abschneiden, Abgraten und Schleifen der Heizrohrenden sowie besondere Einzelmaschinen für die genannten Arbeitsvorgänge.

Ein weiteres umfangreiches Liefergebiet waren gußeiserne Schienenplatten für Werkstätten. Sie boten einerseits einen guten Anschluß an den Fußbodenbelag jenseits der Schienen, andererseits eine Arbeitsleiste zum sicheren Ansetzen der Brechstangen bei der Fortbewegung der Fahrzeuge.

Auch auf anderen Gebieten wurden Versuche unternommen. Eine Zeitlang wurde der Kort-Krafthammer, ein neuzeitlicher Federhammer, gebaut, ferner wurden „Glasmachines“ zur Herstellung von Flaschen sowie Schaufelmaschinen gefertigt, die zur mechanischen Aufschaufelung der in Bergwerksstollen gebrochenen Kohlen und Erze dienen sollten, u. a. m.

## PERSONALIEN

Die Veränderungen, die sich im Kreis der führenden Persönlichkeiten während des Jahrzehnts 1914 bis 1923 vollzogen, beschränkten sich auf wenige Fälle.

Die Leitung der Gesellschaft lag während des Krieges in der Hand von G. ter Meer und E. Metzeltin, die beide seit 1905/07 dem Vorstand angehörten, und

von A. Mittenzwei, der 1913 hinzugetreten war. 1919 wurde als weiteres Vorstandsmitglied Regierungsbaumeister a. D. Hans Hinnenthal und 1921 Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Max Ott berufen; letzterer stand seit 16 Jahren im Dienst der Hanomag und war bisher Leiter der Kesselbau-Abteilung gewesen.

Den Aufsichtsrat hatten 1914 gebildet: Kommerzienrat P. Klaproth von der Hannoverschen Bank, Geh. Kommerzienrat G. Meyer, Bankier R. Schreib, Bankier O. Heimann und Geheimrat G. Barckhausen. 1916 starb nach 23jähriger Mitgliedschaft Geheimrat Meyer, 1921 O. Heimann. 1916 wurde Direktor F. Fissenebert von der Hannoverschen Bank hinzugewählt; als er bereits im folgenden Jahr ausschied, wurde Bankdirektor M. Kluge sein Nachfolger. 1922 trat Geheimrat Karl Henschel von der Firma Henschel u. Sohn, Kassel, in den Aufsichtsrat ein, und 1923 Generaldirektor Otto Gehres. Auf die Anlässe, die zu diesen Zuwahlen führten, ist im folgenden näher einzugehen.