

Unternehmensgründung durch Georg Egestorff 1835

von Horst-Dieter Görg und Michael Mende (+)

Mit der Gründung einer Eisengießerei und Maschinenfabrik legte Georg Egestorff 1835 den Grundstein für ein Unternehmen, das später als Hanomag weltberühmt werden sollte. Grabkreuze, Dampfmaschinen und alsbald auch Lokomotiven waren die Grundlage. Auf den wirtschaftlichen Verbindungen von Egestorff konnten seine Nachfolger erfolgreich aufbauen und einen Beitrag zur Industrialisierung einer ganzen Region leisten. Die Spuren dieser 175-jährigen Geschichte sind noch heute vielerorts nachzuvollziehen.

Eine wichtige Voraussetzung für die Gründung seiner Unternehmungen schaffte bereits Johann Egestorff (1772 bis 1834), der „alte Kalkjohann“. Er hinterließ seinem Sohn Georg bei seinem Tod zwei Steinkohlenbergwerke, drei Kalkbrüche, 24 Kalköfen, drei Ziegeleien, eine Zuckerraffinerie sowie die Windmühle auf dem Lindener Berg, zu der auch eine Schankwirtschaft gehörte. Die Belegschaft aller dieser Unternehmungen entsprach ihrem Umfang nach



Ölgemälde von Georg Egestorff, 1802 bis 1868, Gründer der Eisengießerei und Maschinenfabrik



Der Ausgangspunkt der Lindener Industrie: Das Kalkbrennerhaus von Johann Egestorff

einem knappen Sechstel der zu dieser Zeit nur zweieinhalbtausend Köpfe zählenden Einwohnerschaft Lindens, damals einem Vorort von Hannover.

An der Gabelung zwischen Hamelner und Göttinger Chaussee gelegen, war das neue Egestorff'sche Unternehmen 1835 nicht die erste oder gar einzige Gründung eines Industriebetriebs in Linden. Bereits 1826 wurde am Lindener Ihmeufer, wo heute das Ihme-Zentrum steht, eine kombinierte Spinnweberei in Betrieb genommen, deren „Lindener Samt“ Berühmtheit erlangte. Diese Hannoversche Baumwoll-

Dampflokomotiven

von Egestorff bis Hanomag

von Horst-Dieter Görg

Mit der „Ernst August“, Egestorffs erster Lokomotive, wurde 1846 der Lokomotivbau in Hannover-Linden begründet. Bis zu seinem Tod im Jahr 1868 folgten ca. 250 Maschinen. Der Eisenbahnpionier Bethel Henry Strousberg baute das Unternehmen zu einem modernen Industriebetrieb um und stellte so die Weichen für die Zukunft. Um 1900 entstand der Name HANOMAG als Telegrammkürzel und wurde zum weltweiten Markenzeichen. Im Zuge der Unternehmenszusammenschlüsse und Spezialisierungen verkaufte die Hanomag 1931 nach über 10.500 gebauten und in alle Welt gelieferten Lokomotiven ihre Lokomotivbauquote an den Konkurrenten Henschel in Kassel.



Mit dem Bau der ersten Eisenbahnen, die schon bald James Watt und der stationären Dampfmaschine folgten, kam Europa in eine Gründer-Euphorie, die technischen Fortschritt und Wohlstand verhiess. Überall wurden Gleise verlegt, jährlich bis zu 50.000 km, Fabriken und Schlote schossen aus dem Boden. Innerhalb kürzester Zeit legte sich ein Eisenbahnnetz über den Kontinent.

Dampfmaschinen und Dampflokomotiven waren auch in Deutschland die Wegbereiter der industriellen Revolution. Das Königreich Hannover verdankte

es in erster Linie dem Weitblick und Unternehmergeist Georg Egestorffs, hier nicht den Anschluss zu verpassen. Auf seinen wirtschaftlichen Verbindungen konnten seine Nachfolger erfolgreich aufbauen. Egestorff gab damit entscheidende Impulse zur Industrialisierung der Region Hannover.

Nach den USA belegte Deutschland Platz 2 in der gesamten Weltproduktion von Dampflokomotiven. Mit England als Mutterland des Lokomotivbaus bildeten diese Länder die „Großen Drei“ der Weltproduktion, die mehr als die Hälfte aller je gebauten

Aufarbeitung und Einsatz eines Hanomag WD-Großpflugs

von Andreas Bock und Horst-Dieter Görg

Steht die Aufarbeitung eines alten Autos an, so gibt es genug Experten und Fachwerkstätten. Dies gilt grundsätzlich auch für alte Schlepper. Bei einem WD-Tragpflug, von der Hanomag ab 1912 gebaut, sah die Sache etwas anders aus. Aber die Recherche und der Einsatz des Berufsbildungszentrums Hildesheim, unterstützt von einigen erfahrenen Spezialisten, haben sich gelohnt: Das Ergebnis konnte sich zunächst optisch sehen lassen. Die Technik musste anschließend aufwändig nachgebessert werden, worüber die Jahre ins Land gingen.



Mit einer Anzeige war es der Hanomag 1959 gelungen, in Argentinien einen Großpflug, Baujahr 1919, ausfindig zu machen und nach Hannover zurückzutransportieren. Wieder im Werk, wurde lediglich 1964 der defekte Kühler getauscht. Der Pflug stand dann über fünfzehn Jahre lang auf einem eigens dafür gegossenen Sockel hinter der

Hauptverwaltung über dem Eingang eines Tunnels, der einst unter der heutigen Hanomagstraße hindurch die Werke I und II verband. Ende der 1970er Jahre kam der Großpflug in die Sammlung des damaligen Hanomag-Händlers Palucki in Gifhorn. Von dort aus wurde er noch sporadisch bei Veranstaltungen eingesetzt.

Der legendäre Radschlepper R 40

Klassische Formen und Technik

von Horst-Dieter Görg



Mit dem Diesel-Radschlepper R 40 gelang der Hanomag in der schweren Kriegs- und Nachkriegszeit der entscheidende Durchbruch bei der Landmaschinenfertigung. Auch mit Holzgas-Generatoranlage fand er seine Kunden in über fünfzig Ländern der Erde. Wie schon bei den Automobilen, machte der Grafiker Heinz Brüning die Traktoren der Hanomag mit ansprechend gestalteter Werbung bekannt.

Der Radschlepper R 38, noch mit Dreigang-Getriebe ausgestattet, war in die Jahre gekommen. Mit dem neuen R 40 konnte die Hanomag in der schwierigen Kriegs- und Nachkriegszeit an

altbekannte Tugenden in der Landmaschinenfertigung anknüpfen. Der robuste Diesel-Schlepper war bei Land- und Forstwirten, Fuhrunternehmen und Schaustellern über Jahrzehnte als Universalmaschi-

HANOMAG

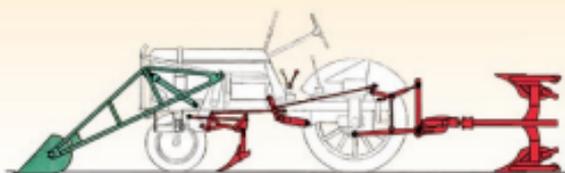
Combitrac



R12

Das Combitrac-System und der Tragschlepper

von Friedrich Scheiber



Ab 1953 kamen bei der Hanomag Zweitakt-Motoren zum Einsatz. Hoch gelobt, läuteten sie ohne Frage eine neue Zeit beim Bau von Landmaschinen ein und rundeten zugleich das 1951 begonnene Combitrac-Programm für den kleinbäuerlichen Betrieb ab. Der R 12 und seine Nachfolger-Modelle prägten die Mechanisierung in den 1950er und 1960er Jahren, auch mit der darauf aufbauenden Geräteträgerkonzeption der Hanomag.

Nach Überwindung der ersten Nachkriegsjahre ab 1945, in denen neben den Aufbauarbeiten zunächst Ersatzteile für vorhandene Traktoren und später auch wieder Fahrzeuge in beträchtlichen Stückzahlen produziert werden konnten, wurden

auch Entscheidungen über weitere Entwicklungen zum Ausbau des Werkes getroffen. Obwohl durch die Teilung Deutschlands in Ost und West die kleinbäuerlichen Betriebe (ca. 60 Prozent unter 5 ha Größe) einen hohen Anteil hatten, war der Bedarf an Zug-

Ackermoped und Düsenjäger

Radschlepper mit Zweitakt-Motoren

von Ralf Lücke



Aufgrund der wachsenden Zahl kleiner Bauernhöfe Anfang der 1950er Jahre entwickelten viele Hersteller Kleinschlepper mit bis zu 13 PS. Die meist als Tragschlepper oder Geräteträger ausgeführten Maschinen waren so konstruiert, dass eine Einmann-Bedienung möglich war. Die Hanomag hatte in dieser Zeit als kleinsten Schlepper zunächst nur den R 16 in Blockbauweise im Programm. So begannen die Hanomag-Ingenieure mit der Entwicklung eines preiswerten, leichten, sparsamen und vielseitig einsetzbaren Tragschleppers, dem R 12.

Allrad-Technik von Hanomag

Die Hanomag-Robust-Serie

von Horst Jöbst

Mit der Robust-Serie und der Einführung der Allrad-technik gelang den Hanomag-Konstrukteuren nochmals ein großer Wurf. Die Technik war ausgereift und den gestiegenen Anforderungen der Märkte angepasst. Auch dem Thema Sicherheit des Fahrers hatte man sich in Hannover angenommen. Das Produkt-Programm war auf die 1980er Jahre ausgerichtet, die Kompakt-Motoren liefen auf der seinerzeit modernsten Fertigungsstraße vom Band, neue Getriebe sorgten für eine Unterteilung der 12 Vorwärts- und 3 Rückwärtsgänge in drei Gruppen. Als starke Zugschlepper waren die Typen Brillant und Robust für landwirtschaftliche Mittel- und Großbetriebe ausgelegt.



Feuertaufe bestanden

Erstes Kommißbrot der Hanomag IG läuft wie am Schnürchen ...

von Horst-Dieter Görg und Klaus Thon

KRAD steht als Abkürzung für eine Schraubergemeinschaft, die seit 2004 regelmäßig in den Räumen des Technik-Forums Hanomag in Bockenem-Störy zusammenkommt, um dort eingelagerte Fahrzeuge zu warten, bzw. zunächst wieder betriebsbereit zu machen. Dazu gehören Klaus Thon, Rainhard Koch, Adolf Eberl und Dieter Görg – die vier Anfangsbuchstaben der Vornamen ergeben unser Kürzel. Wir treffen uns meistens dienstags – die Rentner von uns haben die Zeit, Dieter teilt es sich meistens irgendwie ein. Dann geht es zeitig los, zwischendurch wird Mittag gekocht und eine Tasse Kaffee ist meistens auch noch drin, aber die Tage sind eigentlich immer zu kurz für die Berge an Arbeit, die dort auf uns warten.

So haben wir über die Jahre neben anderen Fahrzeugen auch begonnen die beiden Kommißbrote aus den Beständen des Technik-Forums Hanomag und der Hanomag IG, eine Limousine und ein Cabriolet, von Grund auf durchzuarbeiten und neu aufzubauen. Vergammeltes Holz musste ersetzt werden, Blech repariert oder ebenfalls erneuert, diverse Teile in Kopie nach Muster gefertigt werden. Im Sommer 2007 gab es eine erste kleine Premiere. Das Cabriolet hat aus eigener Kraft gelaufen, wenn auch noch ohne Karosserie! Walter Spangenberg, Kraftfahrzeugmeister i. R. und Mitglied der Hanomag IG, hatte uns den Mo-

tor gemacht, der Holzaufbau kam von einem befreundeten Tischler. Fast alle anderen Arbeiten konnten wir selbst erledigen.

Durch den privaten Verkauf einer Limousine 2005 an ein Museum in Tampa Bay, Florida, war schon mal der erforderliche neue Holzaufbau für beide Wagen finanziert; auch etwas Material konnte damit noch angeschafft werden. Als „Lohn“ für die Motor-Reparatur gaben wir eine überzählige, bei uns nicht passende EMW-Hinterachse an Walter

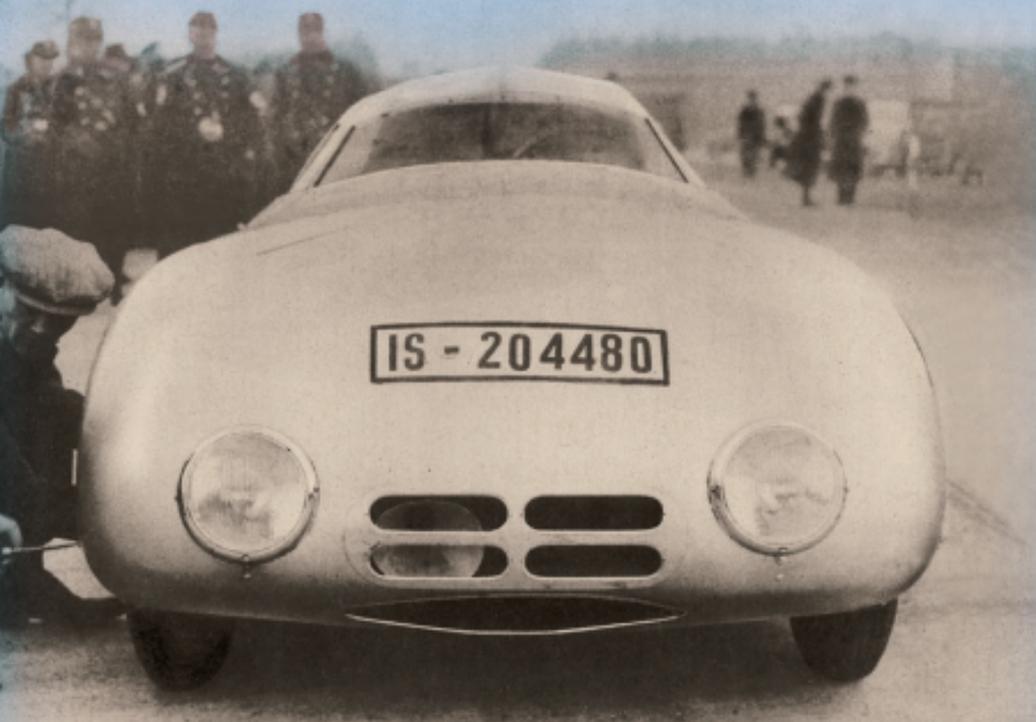


Ein Weltrekordler aus Hannover

Das Diesel-Rekord-Projekt

von Joachim Feldmann (†), Dieter Tasch, Horst-Dieter Görg und Adolf Eberl

Unter dieser Überschrift war in der Auto-Beilage der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und der Neuen Presse vom 07. April 2007 von Dieter Tasch nachzulesen, dass die Vorbereitungen für den Nachbau des Diesel-Weltrekordwagens angelaufen sind, die Federführung liegt beim Arbeitskreis Technik- und Industrie-Geschichte in der Region Hannover, kurz AK TIG. Fernziel ist es, bis Anfang 2014 – 75 Jahre Diesel-Weltrekorde – diesen Meilenstein der Technikgeschichte mit Originalteilen neu aufzubauen.



In der Tat ist neben den Detail-Bauplänen von 1938 mit dem bereits vorhandenen Diesel-Motor inzwischen auch das Fahrgestell eingetroffen. Es konnte mit Hilfe einer Spende von Komatsu Hanomag

aus einer privaten Sammlung, Gut Hand in Aachen-Richterich, erworben werden. Dank privater Initiative und einer Förderung von Niedersachsen-Metall konnte es bis Ende 2008 aufgearbeitet werden.

Unterflur Lkw

Das letzte Exemplar wird neu aufgebaut ...

von Karl-Friedrich Meyer

Mit Frontlenkerkabine und unter Flur liegendem Dieselmotor kann Hanomag eine bedeutende Pioniertat für sich in Anspruch nehmen. Der Konstrukteur Paul Arendt kam von Büssing, wo er seine Vorstellungen zunächst nicht umsetzen konnte. Eine konservative Kundschaft und eine unstete Geschäftspolitik vereitelten seinerzeit in Braunschweig den Erfolg. Das wohl einzige noch vorhandene Fahrzeug wird jetzt Schritt für Schritt wieder vervollständigt.



Hanomag-Stand auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1934 in Berlin mit Allrad-Chassis HL 5-6 und Pritschenwagen HL 3,0-3,5

Die „Giganten“ kommen

Straßenzugmaschinen für den Güterverkehr

von Sascha Theopold



Die SS 55 kam 1933 als Straßenzugmaschine für den Güterverkehr auf den Markt. Ergänzt wurde das Zugmaschinenprogramm der Hanomag 1936 mit der SS 100 „Gigant“. Für den schweren Güterverkehr entwickelt, waren die Maschinen bald in großer Zahl als Zugfahrzeuge bei der Wehrmacht im Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die schweren Hanomags, jetzt unter den Bezeichnungen ST 55 und ST 100, zu gefragten Helfern beim Wiederaufbau West-Deutschlands. Mit Lang-Chassis waren auch zwei Lkw-Varianten erhältlich.

Die frühen Straßenzugmaschinen der Hanomag waren konstruktiv eng mit den Ackerschleppern verwandt. Meist war die fein profilierte Bereifung des Straßenschleppers der auffälligste Unterschied

zur Landmaschine. Mit der 1933 erscheinenden SS 55 (zunächst als SS 50 mit 48 PS in der Vorserie) verfolgten die hannoverschen Konstrukteure jedoch ein ganz anderes Konzept. Geschwindigkeit und Eig-

Vor 50 Jahren: Pionierarbeit im Radladerbau

Der Hanomag B 70 AF / B 8 AF

von Horst-Dieter Görg

Anfang der 1950er Jahre des letzten Jahrhunderts tauchten auf den Baustellen in aller Welt die verschiedensten Konzepte auf, um Verladearbeiten von Erdgut durchzuführen. Überall wurde experimentiert, auch auf Basis landwirtschaftlicher Traktoren. Mit diesen Maschinen erweiterten sich die Einsatzbereiche und Arbeitsgeschwindigkeiten deutlich. Erste Radlader trugen wesentlich zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit, Mobilität und Flexibilität im Erd-, Tief- und Straßenbau bei. Die Hanomag gehörte hier mit zu den Pionieren, die mit Maschinen wie dem B 70 AF dabei war.

Arbeitsmaschinen waren bei der Hanomag ursprünglich Kettenschlepper, die ab 1919 in Hannover gefertigt wurden. Die Grundkonstruktion stammte von Joseph Vollmer, der im ersten Weltkrieg den deutschen Panzerkampfwagen, den Tank A7V, entwickelt hatte und dessen Grundkonzept die Basis für die Kettenschlepper darstellte, die weiter entwickelt wurden und sich bereits in der Erprobung befand.

Dominierte bei diesen Fahrzeugen noch die landwirtschaftliche Verwendung, so kamen in den 30er Jahren mechanische, später hydraulisch zu be-

tätigende Planierschilde für die Erdbewegungsarbeiten im Straßenbau und bei Grundstücksflächen hinzu, die bisher von Hand und mit Pferdegespannen durchgeführt werden mussten. Diese Maschinen stellen damit die zaghaften Anfänge auf dem Weg zur Baumaschine dar.

Bei Kettenschleppern begann nach dem Zweiten Weltkrieg im Rahmen des Wiederaufbaus eine rasante Entwick-



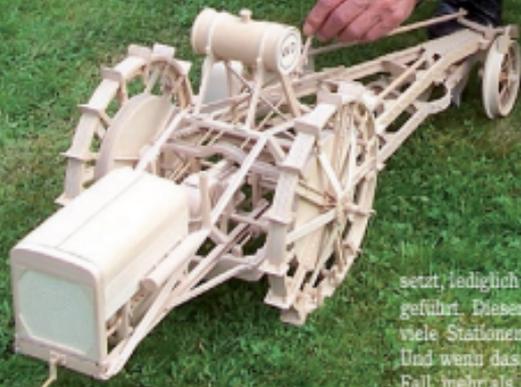
Modelle aus Holz:

WD-Großflug und Unterflur-Lkw

von Horst-Dieter Görg und Wilfried Krebs

Heinz Hunte aus Gehrden bei Hannover ist bekannt durch seine präzisen Holz-Nachbauten im Maßstab 1:10. Unter anderem fertigte er Lastkraftwagen von Hanomag, wie zum Beispiel einen L 28, eine ST 100 sowie einen K 8-Anhänger. Ein besonderes Einzelstück ist der WD-Großflug.

Sein jüngstes Werk ist ein Unterflur-Lkw HL 3,5 t.



Die Präzision in Holz ist sein Markenzeichen. Heinz Hunte aus Gehrden bei Hannover ist für seine Holzmodelle überregional bekannt. Von ihm gewonnene Daten werden im Detail an den einzelnen Bauteilen seiner Objekte in Buchenholz umge-

setzt, lediglich Reifen sind in Weichholz (Fichte) ausgeführt. Dieser nicht immer einfache Weg geht über viele Stationen – schon bei der Bestandsaufnahme. Und wenn das große Vorbild dann, wie im aktuellen Fall: mehr als 110 km entfernt im Deutschen Traktoren- und Modellauto-Museum von Oskar Vogel in Paderborn steht, kommen da schon mal reichlich erste Stunden für die reine Bestandsaufnahme zusammen.

Nach Auswertung der Daten fertigte Heinz Hunte maßstäblich Detailzeichnungen in 1:10, nach denen

Neues Leben auf der Hanomag

Kein Stein wird weggeschmissen

von Andreas Asche und Horst-Dieter Görg



Im Jahr 1991 hatte die münchener Doblinger Industriebau AG, kurz DIBAG, große Teile der Industriebranche Hanomag in Hannover-Linden erworben. Es dauerte einige Jahre, bis hohe Vorleistungen in Infrastruktur und Altlastensanferung erbracht und ein neues Nutzungskonzept entwickelt waren. Im Sommer 2010 sind die Initiatoren auf der Zielgeraden angekommen, große Teile des Geländes einer neuen Nutzung zugeführt. Das Gelände wird damit zum Spiegel des gesellschaftlichen Wandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft.

Neues Leben auf der Hanomag

Kein Stein wird weggeschmissen

von Andreas Asche und Horst-Dieter Görg



Im Jahr 1991 hatte die münchener Doblinger Industriebau AG, kurz DIBAG, große Teile der Industriebranche Hanomag in Hannover-Linden erworben. Es dauerte einige Jahre, bis hohe Vorleistungen in Infrastruktur und Altlastensanferung erbracht und ein neues Nutzungskonzept entwickelt waren. Im Sommer 2010 sind die Initiatoren auf der Zielgeraden angekommen, große Teile des Geländes einer neuen Nutzung zugeführt. Das Gelände wird damit zum Spiegel des gesellschaftlichen Wandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft.