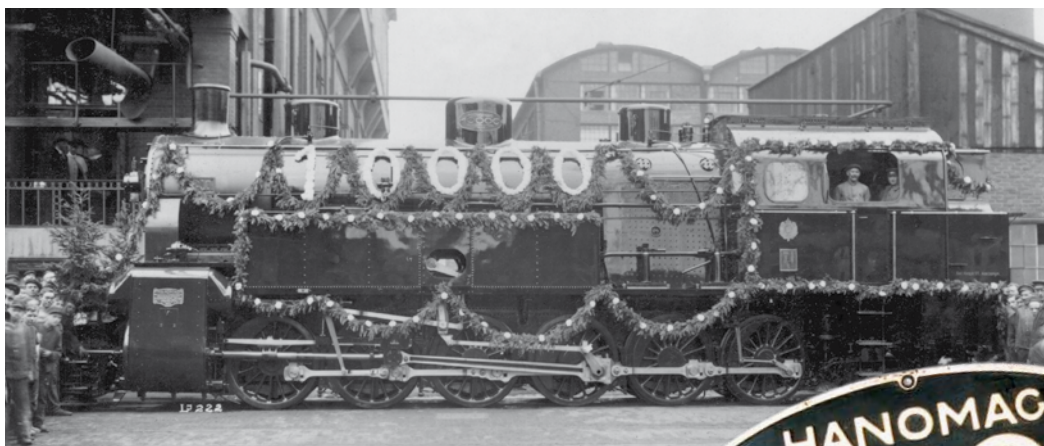


EISENBAHNGESCHICHTE(N) AUS NIEDERSACHSEN

Viele Ideen und immer Dampf auf dem Kessel: Der Lokomotivbau in Hannover

Geschichte hinter den Geschichten. Takt stellt sie vor. In dieser Ausgabe widmen wir uns dem Thema Lokomotivbau in Hannover.

Im Jahr 1835 gründet Georg Egestorff in Hannover-Linden die „Maschinenfabrik & Eisengießerei Georg Egestorff“. Mit der „Ernst August“ wird dort ab 1846 der Lokomotivbau begründet.



Geschmückte Lok in Hannover – die 10.000 bei „Hanomag“.

Lokbau: Produktionszahlen

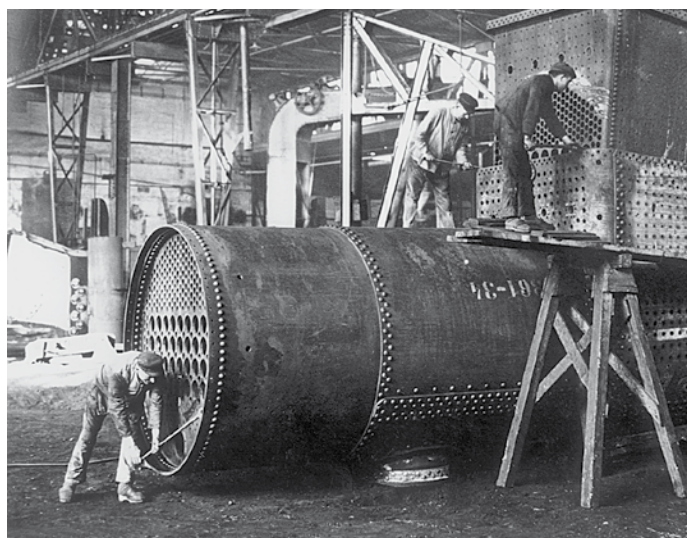
Die erste Lokomotive wird am 15. Juni 1846 ausgeliefert. In den folgenden Jahren bis zur Aufgabe des Lokbaus 1931 folgen vor allem Staatsbahnlokomotiven. Es entstehen aber auch Lokomotiven für Privat- und Werksbahnen, ebenso auch Feldbahndampflokomotiven. Für die elektrischen Lokomotiven der Staatsbahnen lieferte die Hanomag den mechanischen Teil. Fast unbekannt dagegen sind die Akku-Lokomotiven, die die Hanomag ebenso wie etliche feuerlose Lokomotiven baut. Eine Spezialität sind auch die schweren schmalspurigen Dampflokomotiven für Indien und Afrika. 10765 ist die letzte Fabriknummer, die Zahl der gebauten Lokomotiven ist aber geringer. Kessel werden bei Hanomag fast gar nicht im Lokomotiv-Lieferverzeichnis aufgeführt, dafür gibt es eine eigene Liste.

Damit gehört das hannoversche Werk zu den ersten Lokfabriken in Deutschland. Bis zum Tod des Firmengründers im Jahr 1868 werden unter seiner Leitung etwa 250 Maschinen gebaut. Danach übernimmt Dr. Bethel Strousberg für drei Jahre das Werk. Es war keine lange, aber eine prägende Zeit. Der Eisenbahnbaupionier führt entscheidende Maßnahmen ein, wandelt die noch handwerklich orientierte Eisengießerei und Maschinenfabrik in einen Großbetrieb mit industrieller Prägung um. 1871 wird die Fabrik zu einer AG und heißt fortan „Hannoversche Maschinenbau AG vormals Georg Egestorff“. Zu diesem Zeitpunkt gehört das Werk bereits zu den bedeutendsten deutschen Lokomotivfabriken. Bereits 1880 wird hier der Versuch unternommen, eine Motorlokomotive zu bauen. Allerdings: Der 2-PS-Zweitaktmotor ist zu schwach. Ab Anfang des 20. Jahrhunderts lenkt Erich Metzeltin für drei Jahrzehnte die Geschichte des Unternehmens. Der Name „Hanomag“ ent-

steht als Telegrammkürzel und wird zum weltweiten Markenzeichen. Den Motorlokbau gibt Hanomag auch später nicht auf. Bis in die 1920er Jahre hinein werden ausschließlich Dampflokomotiven gebaut. Die Wirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre und die wenigen Aufträge der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft führen zur Aufgabe des Lokomotivbaus. Am 31. Juli 1931 verlässt die letzte Lokomotive das Werk, in dem nun vor allem Straßenfahrzeuge gebaut werden.

Im Zug der Unternehmenszusammenschlüsse und Spezialisierungen verkaufte die „Hanomag“ 1931 nach über 10.500 gebauten Lokomotiven ihre Kapazitäten an den Konkurrenten Henschel.

Quellen: Dipl.-Ing. Schmeiser: „Lieferliste der Hanomag“, L. Spielhoff: „Hanomag Lokomotiven“, www.hanomag-museum.de, H.D. Görg/G.Metzeltin: „Dampfloks aus Hannover-Linden“



Blick in die Werkhallen: Arbeit an einer Feuerkiste.