

**Das  
ist  
die**

**HANOMAG**

OBERING. WERNER KROLL

Das ist die  
**HANOMAG**

WERNER KROLL VERLAG · BERLIN-SCHLACHTENSEE



*us Stadt und Land kommen Tag für Tag Menschen aller Berufe, um das HANOMAG-Werk zu besichtigen; und das hat, so glauben wir, zwei natürliche Gründe. Sie interessieren sich für die HANOMAG-Erzeugnisse, den Schnelllastwagen, den Schlepper mit seinen Geräten, die Baumaschinen und das Motoren-Programm. Die Besucher möchten einmal mit eigenen Augen sehen und erleben, wie die für ihre Betriebe lebenswichtigen Fahrzeuge entstehen. Darüber hinaus interessiert das Werk allgemein als Industriebetrieb ersten Ranges.*

*Dieses Werk ist mit seinen modernen Einrichtungen und mit seinen vielen schaffenden Menschen einfach eine Welt für sich, eine Welt der Arbeit, mit dem Rhythmus unserer Zeit. Schon in dem Moment, wo der Besucher das Werk durch eines der vielen Tore betritt, spürt er ganz deutlich etwas von dem Faszinierenden der Atmosphäre, die hier über-*

*all in den großen, lichten Werkhallen herrscht, und er begreift sofort: Hier gilt nur ein Gebot — das der Produktion. Und dieses Gebot hält Menschen und Maschinen gleichermaßen in seinem Bann. — Wer die Menschen an den Maschinen beobachtet, erkennt, welche Verantwortung jeder einzelne trägt. Die Verantwortung gegenüber dem Werk ist das Gemeinsame. Ohne diese innere Einstellung bliebe der Technik der Erfolg versagt.*

*Möge diese Schrift all denen, die die HANOMAG besuchten, die Erinnerung an die Werksbesichtigung lebendig erhalten; den vielen anderen aber, die diese Gelegenheit noch nicht hatten, möge dieser Bericht einen Einblick geben in die Produktionsstätten eines Unternehmens, dessen Erzeugnisse in über 120 Jahren bewegter Firmengeschichte Weltgeltung erlangten.*

## WIR GEHEN DURCH DAS WERK

Vom Werkstoff bis zum Werkstück ist ein langer Weg. Ein weiterer noch vom Werkstück bis zum Aggregat — man versteht darunter den Motor, das Schaltgetriebe, das Differential usw. Ehe aus den verschiedenen Einheiten ein Schlepper oder Lastwagen entsteht, muß noch viel Arbeit geleistet werden.

Auf dem Wege zur Gießerei schildert der Ingenieur, der mit der Führung betraut ist, die verschiedenen Möglichkeiten der metallischen Formgebung. Außer dem Gießen (Grauguß, Leichtguß, Stahlguß) kennen wir das Pressen, das Schmieden und die mechanische Bearbeitung. Ausgangsprodukt ist immer der Werkstoff in seinen vielfältigen Formen und Zusammensetzungen. Blech ist z. B. nicht gleich Blech, wenn auch eine Tafel wie die andere aussehen mag, und Stahlknüppel ist nicht gleich Stahlknüppel, wenn auch im Materiallager der eine Stapel wie der andere erscheint. Da auch der Fachmann mit dem bloßen Auge die chemische Zusammensetzung eines Werkstoffes nicht erkennen kann, ist dies Rohmaterial mit farbigen Normkennzeichen versehen.

Bevor der Werkstoff oder die angelieferten Fertigteile — wie zum Beispiel Kugellager, Einspritzpumpen — der Fabrikation übergeben werden, gehen sie durch die Wareneingangskontrolle. Diese Stelle prüft in Gemeinschaft mit dem Labor und weist unerbittlich das nicht brauchbare Material oder fehlerhafte Zulieferteile zurück. In dieser Beziehung kennt die HANOMAG kein Verhandeln. Letzten Endes geht es im Schlepper- und Lastwagenbau nicht nur um wirtschaftliche Gesichtspunkte, sondern auch um die Sicherheit von Menschenleben!

## IN DER GIEßEREI

Doch da sind wir schon in der Gießerei angelangt, die eine der modernsten Anlagen dieser Art in Europa darstellt.

Das meist aus Metall bestehende Modell des späteren Gußstückes wird in zwei Hälften, und zwar im Ober- und Unterkasten, in Sand eingeformt.

Auf Rüttelmaschinen wird der Formsand, der in den Kasten mit dem Modell einfließt, verdichtet. Das Abheben der Form vom Modell erfolgt bei leichter Vibration.

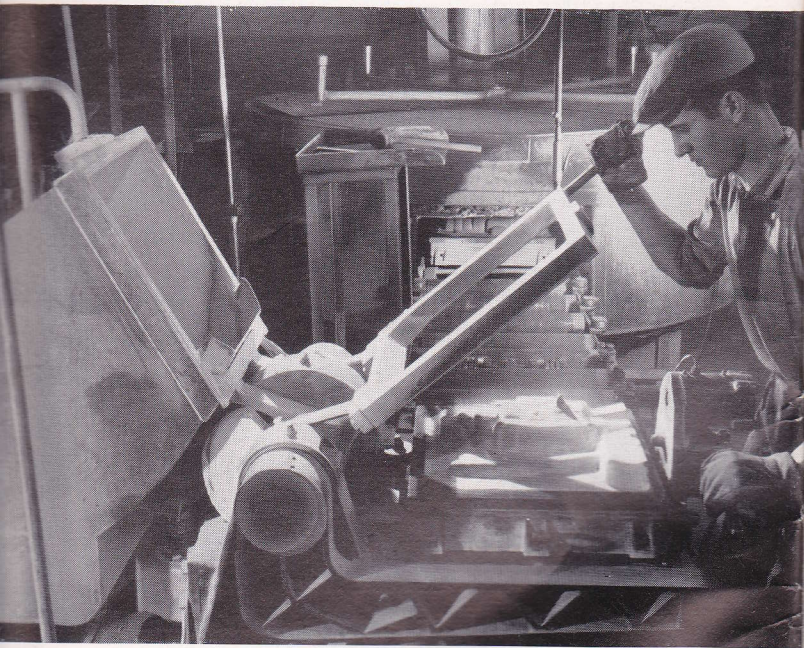
Um die Konturen im Inneren des Gußstückes zu schaffen, werden die „Kerne“ eingepaßt, das sind gebrannte Sandformlinge. Die Kerne stellen also die späteren Hohlräume des Stückes dar.

Die Form wird alsdann mit der zweiten Kastenhälfte zugedeckt. Durch festes Verklammern oder Beschweren muß verhindert werden, daß das flüssige Eisen an irgendeiner Stelle durchläuft.

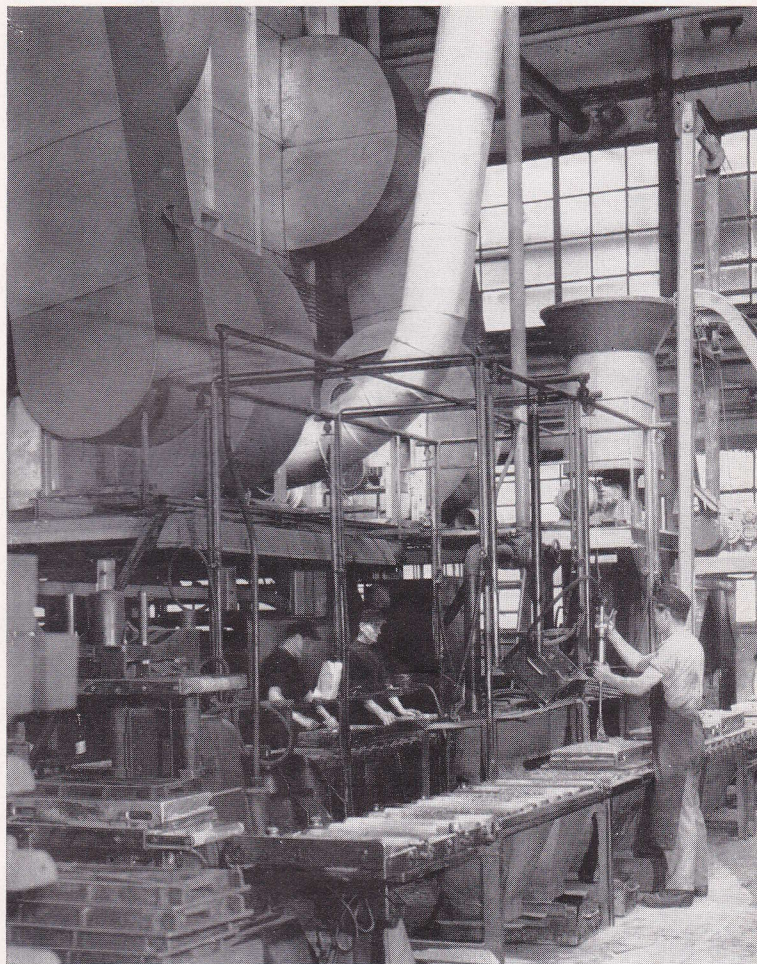
Die Herstellung der Kerne ist eine Arbeit, die große Sorgfalt verlangt. Kerne müssen äußerst fest sein.

Man mischt Quarzsand mit sogenannten Kernbindern. In großen Tunnel- oder Turmöfen werden die Formlinge gebrannt und anschließend — um ihnen eine glatte Oberfläche zu geben — geschwärzt.

In der Kernmacherei sind Männer und Frauen beschäftigt. Die Geschicklichkeit der Frauenhände ist gerade bei der Herstellung der kleinen Kerne sehr geschätzt.



*Im Croning-Verfahren werden Gußstücke höchster Präzision gegossen. Herstellen der Formmasken bei kürzestem Zeitaufwand.*



*In riesigen Tunnel- oder Turmöfen werden die Kerne bei 220° C gehärtet.*

Das Ausgießen der fertigen Formen wird auf Rollenbahnen oder Standbahnen durchgeführt. Die Gießpfannen mit dem flüssigen Gußeisen, das eine Temperatur von etwa 1400° C haben muß, werden durch Kräne herangefahren.

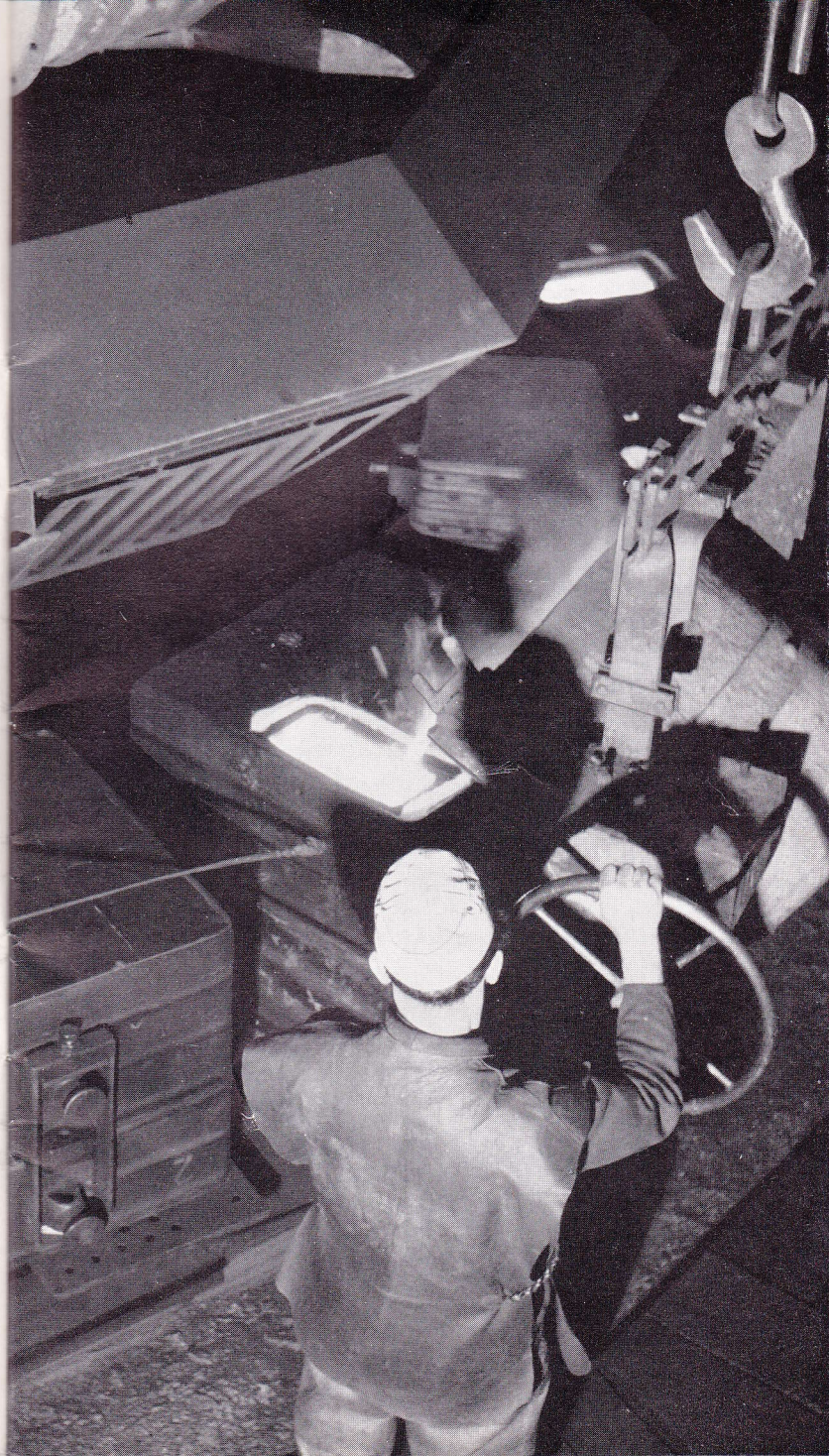
Das Schmelzen des Gußeisens besorgen große Schachtöfen, sogenannte Kupolöfen. Das sorgfältig zusammengestellte Material (Roheisen, Schrott, Koks und Zuschläge wie Kalk und Silizium) wird durch einen Aufzug von oben in den Ofen befördert und schmilzt im Heruntergehen zu einem Eisen einheitlicher Zusammensetzung.

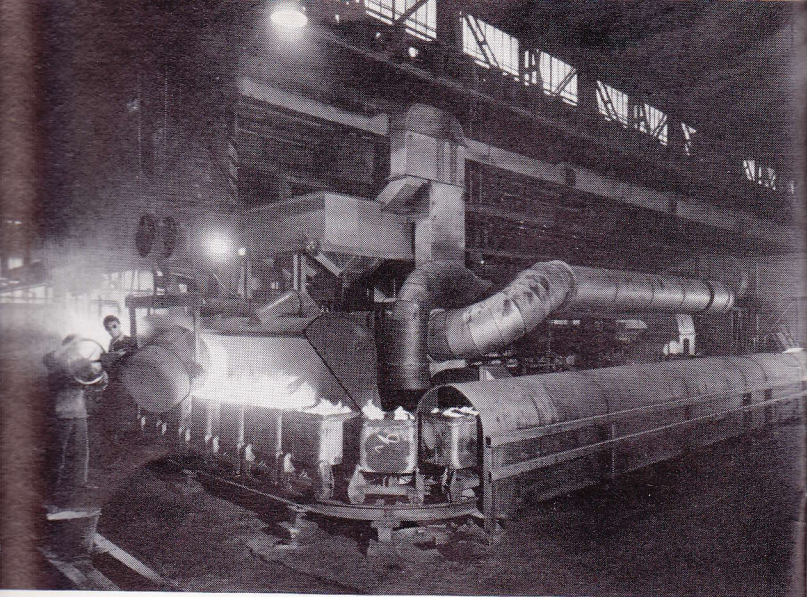
Die von besonders geschickten Leuten abgossenen Formen läßt man abkühlen und entleert sie dann auf Rüttelrosten. Der Sand fällt in eine unterirdische Transportanlage. Das rohe Gußstück mit dem Formkasten bleibt oben liegen. Während der Formsand zu neuer Verwendung in die Aufbereitungsanlage fließt, werden die Gußstücke zur Putzerei gebracht und dort nachgearbeitet. Es stehen dafür Rüttelböcke, Strahlmaschinen, Schleifscheiben und handliche Spezialwerkzeuge zur Verfügung.

Das geputzte Gußstück wird einer sehr sorgfältigen Kontrolle unterzogen. Sodann wandert es weiter in ein Tauchbad, erhält dort einen Rostschutzüberzug und gelangt zur weiteren Bearbeitung.

Die HANOMAG ist dazu übergegangen, die Verbrennungsluft für den Ofen durch seine Abgase auf 400° C vorzuwärmen. Auf diese Art und Weise wird eine bessere Wärmeausnutzung des Kokses

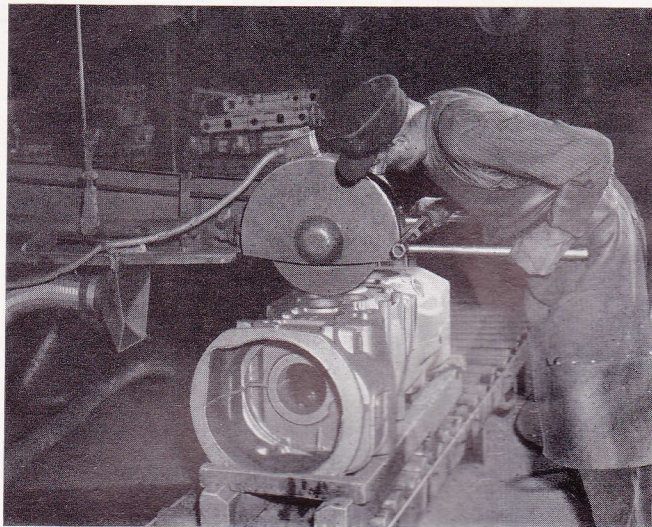
*Massenfertigung von Teilen durch Guß am Fließband.* ➡





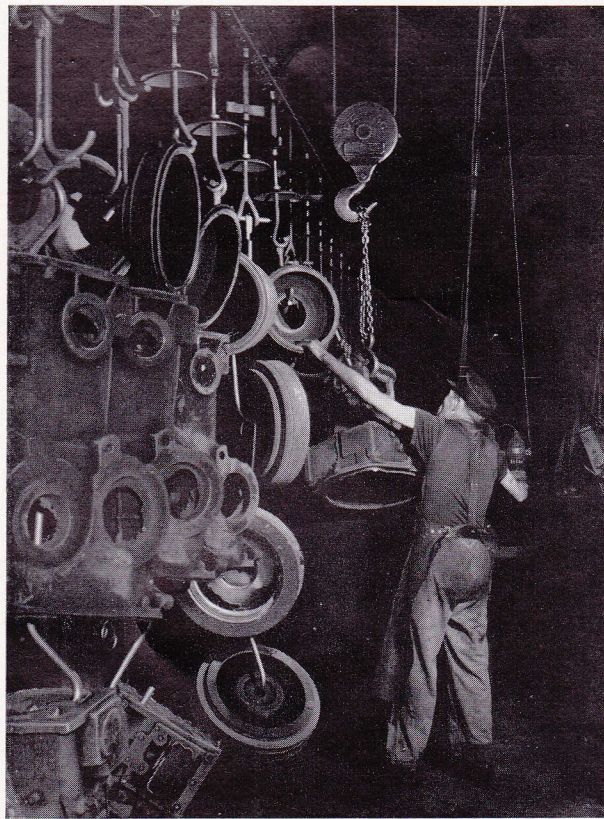
*Fließband für Croning-Gußverfahren mit Gasabsaugung und Kühltunnel.*

*Abschleifen der Gußnähte durch schwebende Korundscheibe.*



erreicht, der Koksanteil im Ofen konnte von 16 bis 18 Prozent auf 10 Prozent gesenkt werden. Und trotzdem ist die Temperatur des flüssigen Eisens, das den Ofen verläßt, höher als 1500° C. Es kann so in einem Vorherd gesammelt und je nach Bedarf abgegeben werden.

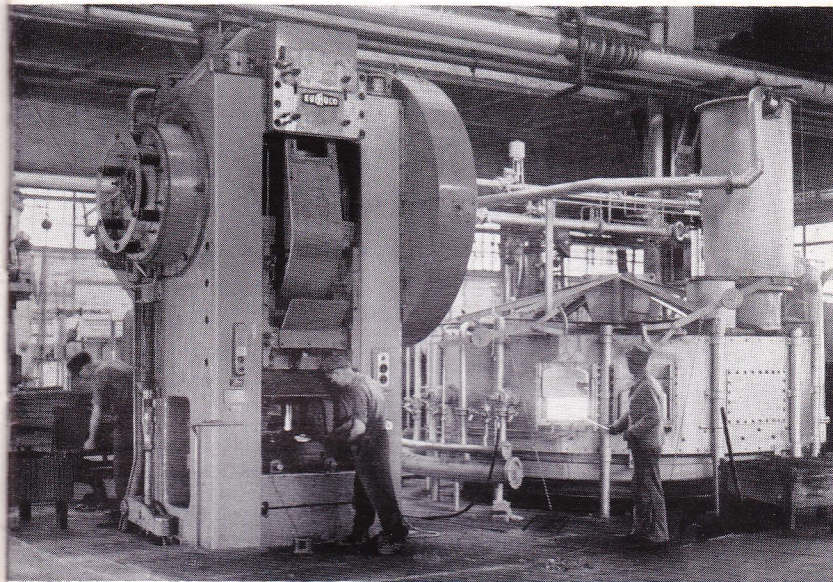
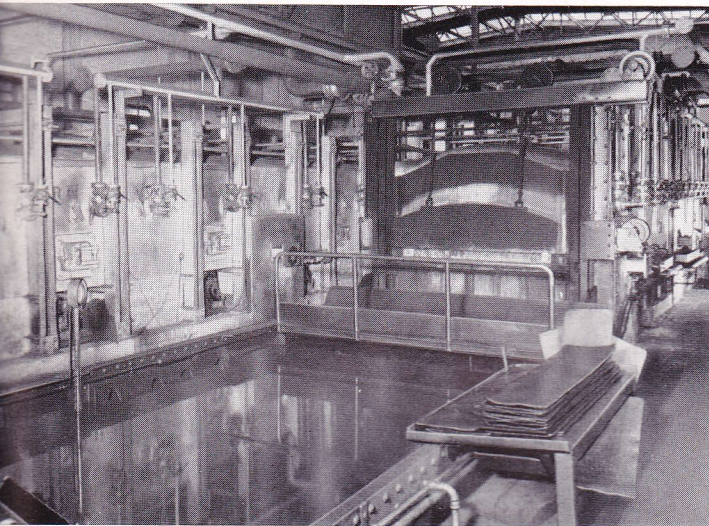
*Säubern der Gußstücke durch die Schleuderstrahl-Gußputzmaschine.*



## IM HAMMERWERK

Den großen Unterschied zwischen Gießen und Schmieden kann man schon mit den Ohren wahrnehmen. Ging in der Gießerei bis auf den Vorgang des Rüttelns alles in gedämpfter Lautstärke und ohne besondere Kraftanwendung vor sich, so hallt hier das Lied der Arbeit laut und mächtig durch die Hallen. Drei „Instrumente“ hat der Hammer-schmied: Ofen, Hammer und Abgratpresse. Und mit welcher Kunstfertigkeit die starken Männer auf ihren Instrumenten spielen können! Ein Hebeldruck — und schon saust der „Bär“, wie der obere Hammerteil heißt, mit wuchtiger Kraft auf das rotglühende Material. Der Erdboden der Halle erbebt

*Qualitätssteigerung der geschmiedeten Stücke  
in Durchlauf-Vergüteöfen.*



*1600-t-Schmiedepresse schmiedet  
bis zu 200 Stück pro Stunde.*

bis in die hintersten Winkel. Die meisten Schmiedeteile werden im Gesenk geschmiedet. Das glühende Stahlstück wird unter Hämmern mit Schlagenergien bis zu 30 000 Meterkilogramm verformt. Schon nach einigen Schlägen erkennt man deutlich, welche Teile hier gefertigt werden: eine Kurbelwelle, eine Nockenwelle usw. Mit der dicht neben dem Hammer stehenden schweren hydraulischen Presse werden im nachfolgenden Arbeitsgang die Grate entfernt.

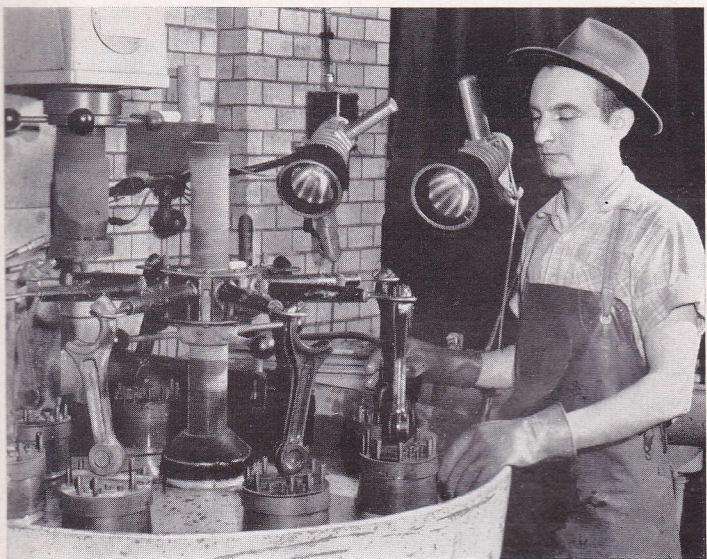
Wenn man in der Nähe der Hämmer oder Gratpressen steht, ist es unmöglich, sich seinem Nachbarn verständlich zu machen. Vorsorglich hat uns

unser Werkführer die notwendigen Erklärungen schon vor dem Eintritt in die Halle gegeben. Die zumeist aus drei bis fünf Personen bestehende Hammer-Arbeitsgruppe hat es aber gar nicht nötig, sich mit Worten zu verständigen. Da sitzt jeder Handgriff, und wo es notwendig ist, genügt eine Hand- oder Kopfbewegung des Hammerführers, um den Arbeitsablauf nach Wunsch zu steuern.

Wir sehen Schmiedehämmer, an denen kleine Werkstücke hergestellt werden, und Stauchmaschi-

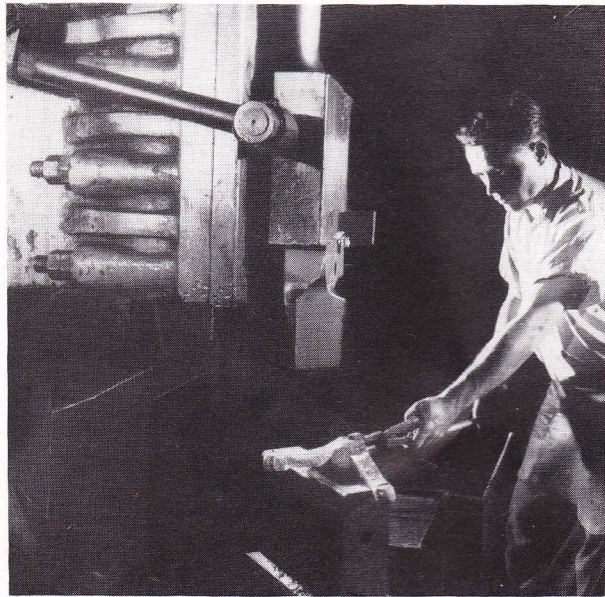
*Schmieden schwerer Kurbelwellen  
auf einem Gegenschlaghammer  
mit einer Leistung von 30 000 Meterkilogramm.* ➔

*Nach der Abkühlung werden die Schmiedestücke an  
Ort und Stelle durch eine moderne Rißprüfmaschine  
mit fluoreszierender Strahlung geprüft.*



nen, mit deren Hilfe an glühende Stäbe Flansche oder Köpfe angestaucht werden. Zu jeder Gruppe solcher Schmiedehämmer gehört immer ein Ofen, der für den Nachschub von glühendem Material sorgt. Manche Stücke werden auf modernsten Elektro-Schweißmaschinen zusammengeschweißt. Durch das für den Schmiedevorgang unerlässliche Glühmachen des Werkstoffes geht die ursprüngliche Härte verloren. Um sie wieder herzustellen, wird das Material erneut in glühenden Zustand versetzt, im Wasser- oder Ölbad abgeschreckt, im Schwefelsäurebad entzündert und abschließend auf Maß und Güte untersucht.

*Hammerschmiede  
für kleinere Werkstücke.*



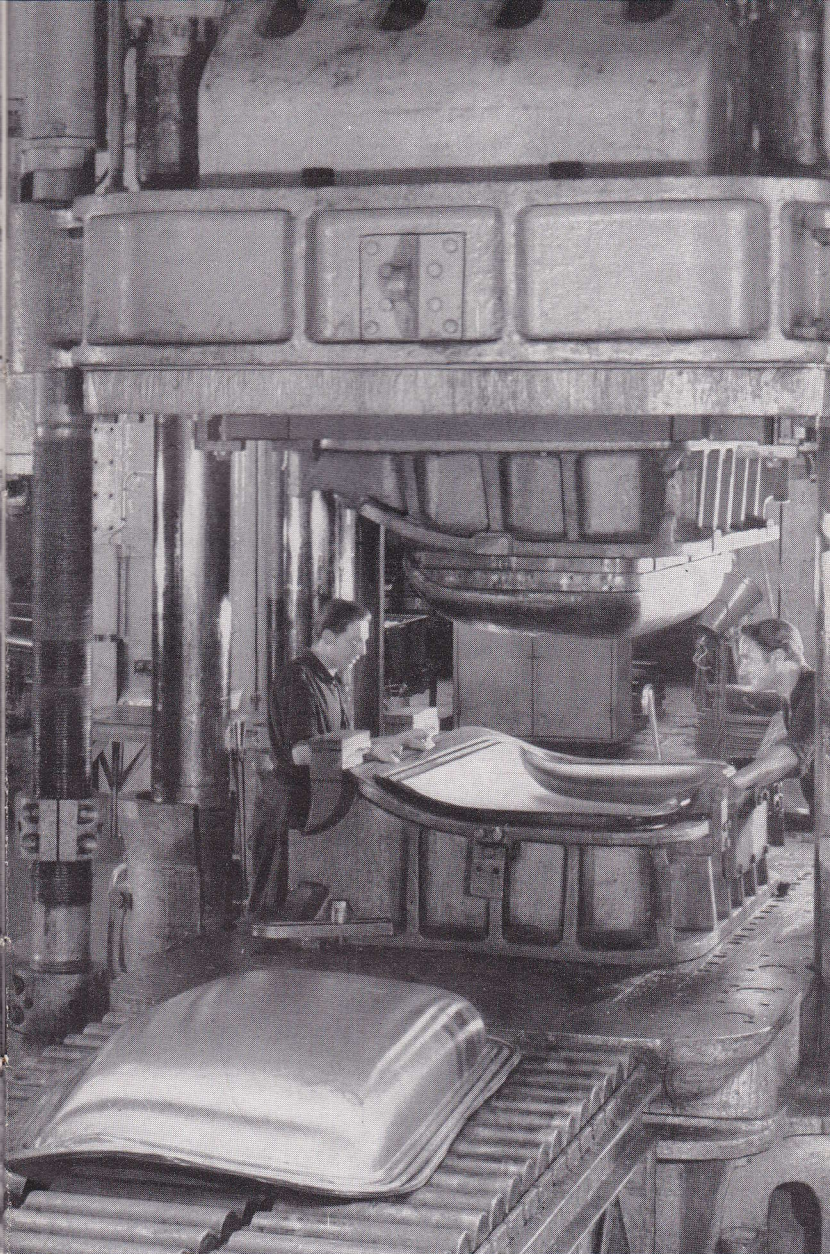
## DAS PRESSWERK

Die Maschinen im Preßwerk ähneln in ihrem Äußeren den Schmiedehämmern. Ein grundlegender Unterschied besteht aber darin, daß bei den Hämmern die Wucht des herabfallenden Bärs zur Verformung des Werkstoffes ausgenutzt wird, während beim Pressen der Druck der hydraulischen Presse nicht ruckartig, sondern kontinuierlich wirkt. Es gibt ja auch nicht so stark dimensionierte Teile zu verformen wie in der Schmiede, sondern nur dünnes Blech. Deshalb ist es auch nicht notwendig, das Material vorher zu erwärmen. Die schweren Pressen schaffen es auch so. Wunderwerke der Technik sind die im Werkzeugbau hergestellten Gesenke, die aus Oberteil und Unterteil bestehen. Zwischen beiden ist gerade soviel „Luft“, wie das zu pressende Werkstück — z. B. das Dach eines Fahrerhauses — stark ist. Da schiebt der Arbeiter gerade wieder eine Blechtafel ein, berührt mit beiden Händen den Auslöser, und schon senkt sich das Oberteil auf das Unterteil des Gesenkes, dem Blech die gewünschte Form gebend. War die ebene Blechtafel vorher biegsam und schmiegsam, so ist das nun aus dem Gesenk herauskommende Teil zu einem steifen Körper geworden.

Beim Verlassen des Preßwerkes gehen wir durch das Lager, in dem die Gesenke aufbewahrt werden. Hunderte von ihnen stehen dort. Manche haben eine Längenausdehnung von mehreren Metern. Das schwerste Gesenk wiegt 46 Tonnen.



*Hydraulische 1300-t-Tiefziehpresse. Sie formt*

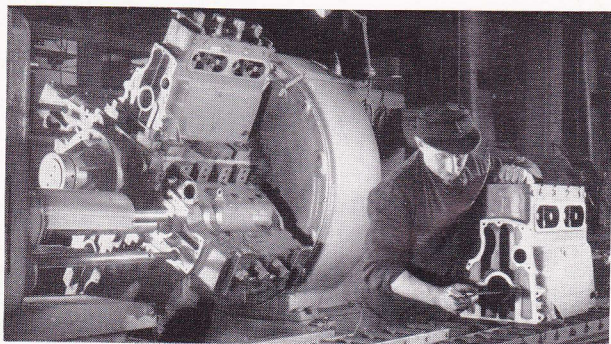


*Hauben für Schlepper und Fahrerhausdächer für Lastwagen.*

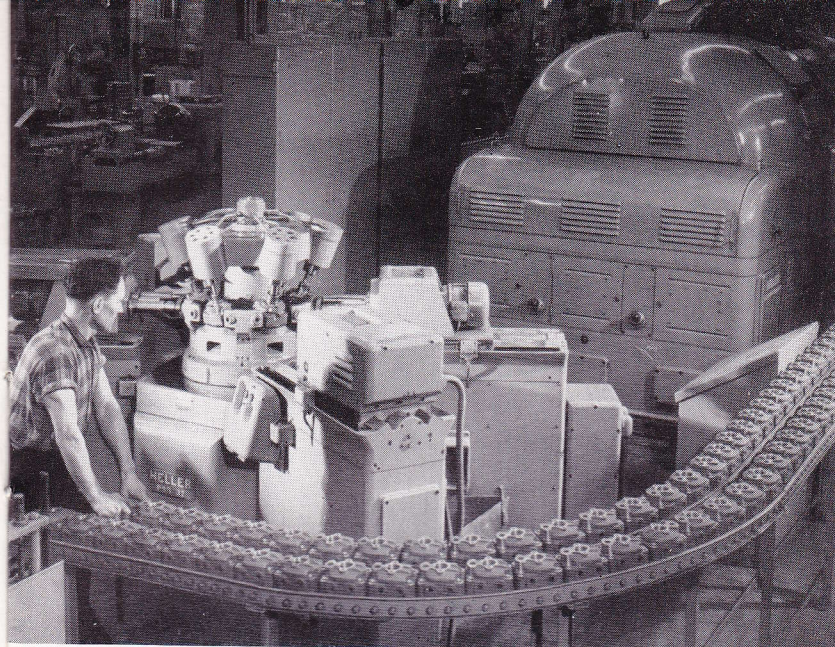
# DIE SPANABHEBENDE BEARBEITUNG

Außer der Formung eines Werkstückes durch Gießen, Schmieden oder Pressen kennen wir die spanabhebende Bearbeitung durch Drehen, Bohren, Fräsen, Schleifen und Hobeln.

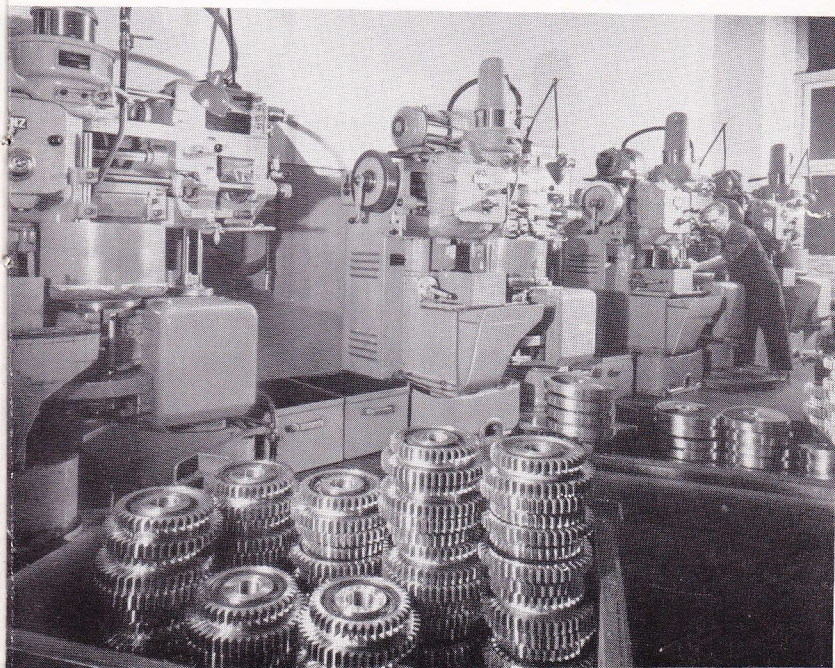
Bei der Motorenfertigung haben wir am besten Gelegenheit, die verschiedenen Bearbeitungsmöglichkeiten zu beobachten. Was beim Eintritt in die Halle gleich auffällt, ist die Tatsache, daß die Fließbandfertigung, die in der Gießerei, Schmiede und Presserei nur begrenzt Anwendung finden konnte, hier im größten Umfange verwirklicht ist. Verfolgen wir die Bearbeitung eines Zylinderblocks oder eines Getriebegehäuses, so sehen wir, daß die Maschinen so hintereinander aufgestellt sind, wie es die einzelnen Vorgänge erfordern. Von Maschine zu Maschine gleitet das Werkstück, das nach und nach die endgültige Form gewinnt, und zwar auf Rollenbahnen, die mit Gefälle verlegt sind. Von den Rollenbahnen wird das fertige Gehäuse auf das Motoren-Fließband gesetzt, an dessen Ende der fertige Motor vom Band zum Prüfstand befördert wird.



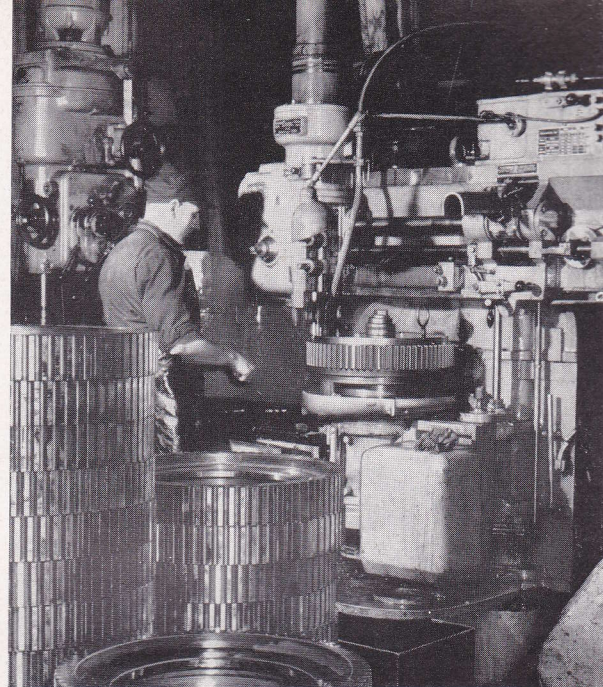
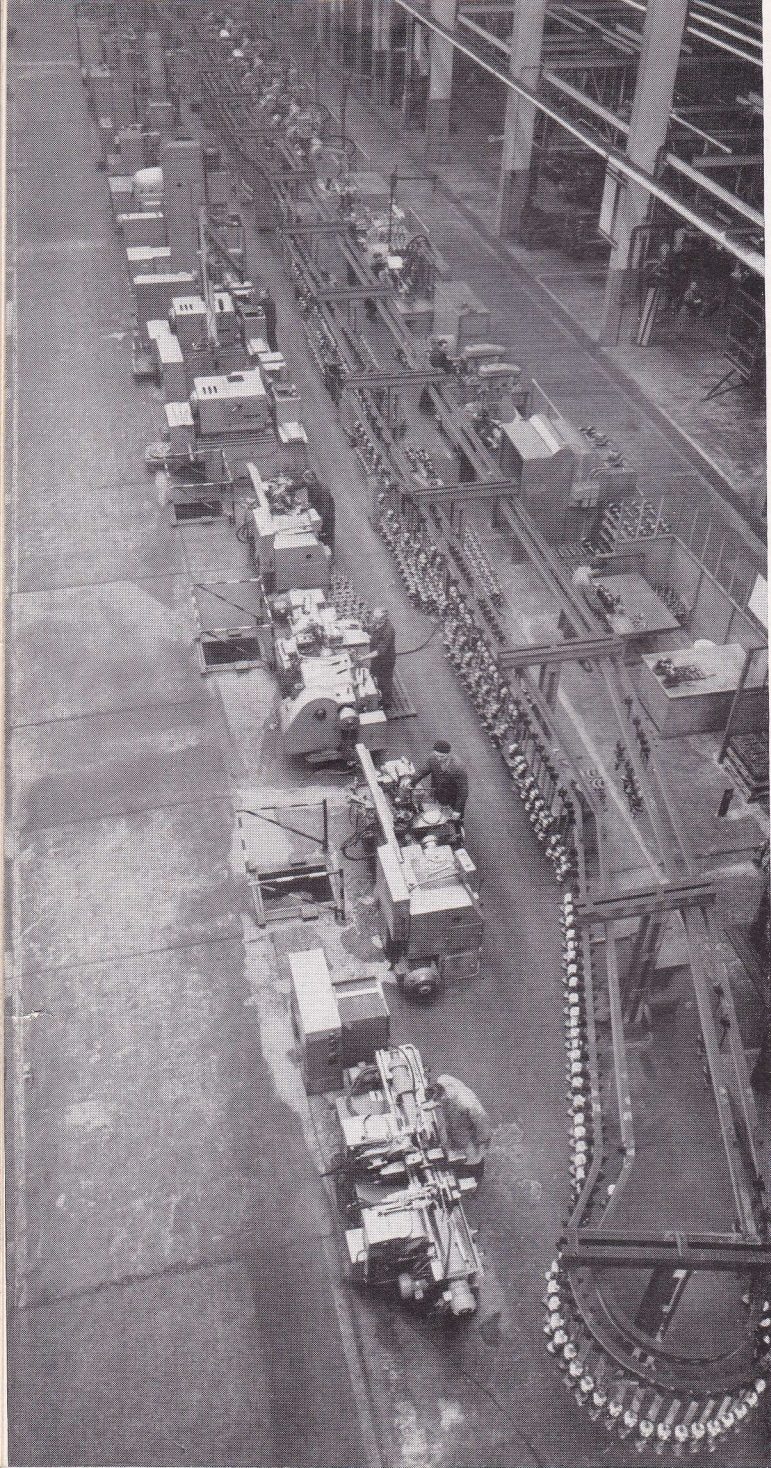
*Kreuzbohrwerk im Viertakt-Motorenbau.*



*Zweitakt-Motorenfertigung — Zylinderkopfstraße.*

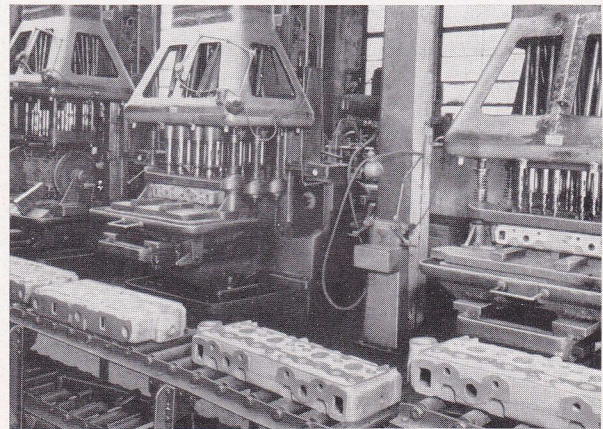


*Gruppen moderner Zahnstoßmaschinen.*

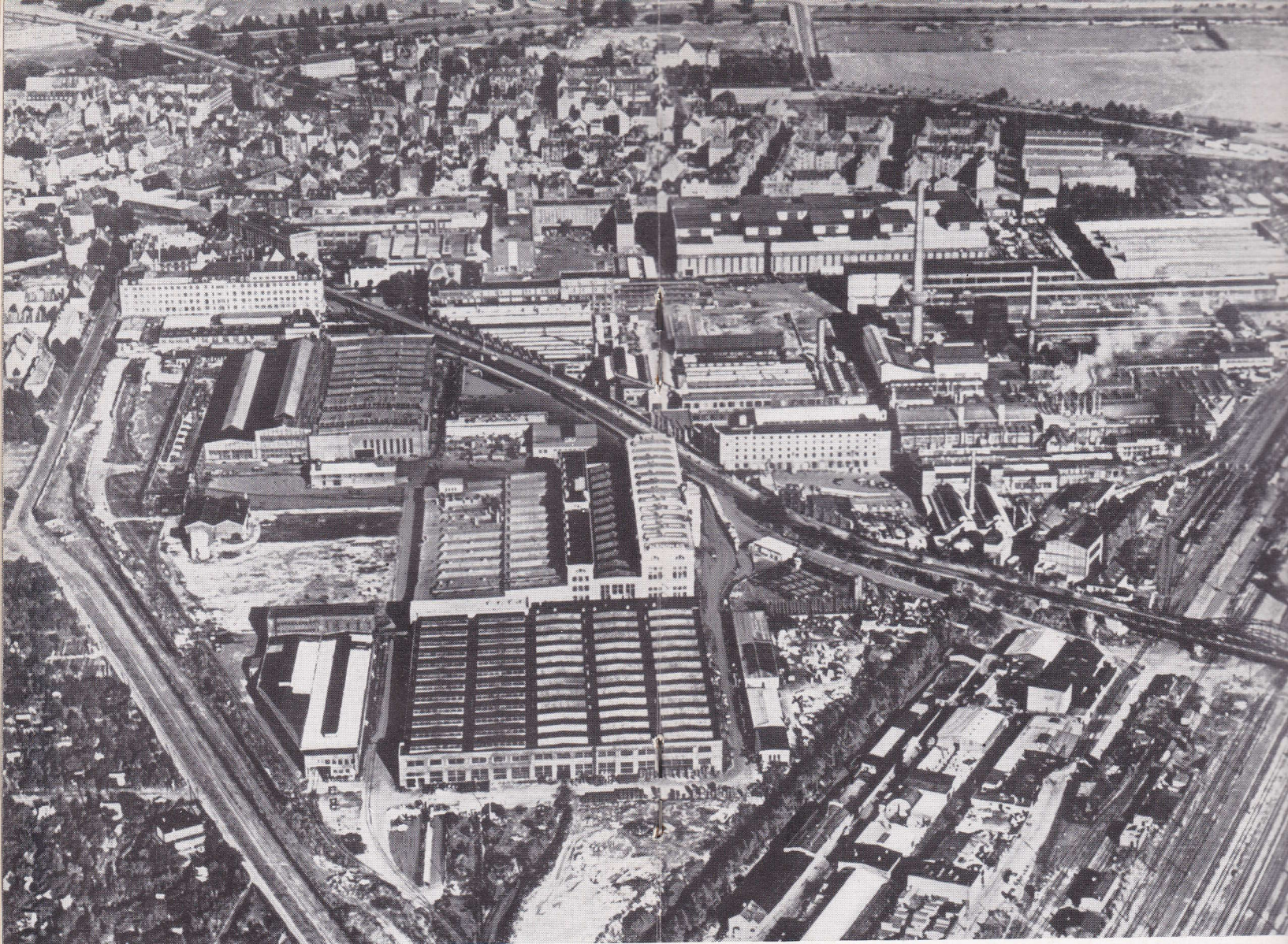


*Verzahnung von Stirnrädern auf einer  
Zahnradstoßmaschine.*

*Vielspindelbohrmaschine für Zylinderkopfbearbeitung  
(133 Bohrvorgänge).*



⇨ *Fertigungsstraße für Kurbelwellen  
im Zweitakt-Motorenbau.*



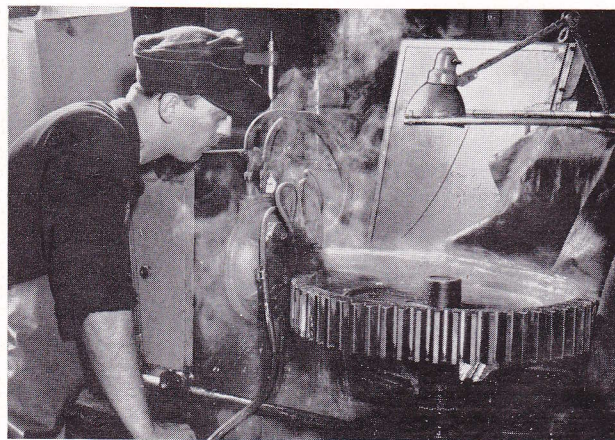
*HANOMAG — mit einem Werksgelände von 711 692 qm — eine Stadt in der Stadt. Einige Zahlen, die interessieren dürften: Der Energieverbrauch der HANOMAG betrug im letzten Jahr an: Strom 37 Millionen kWh, Gas 20 Millionen cbm, Wasser 0,9 Millionen cbm, Preßluft 72 Millionen cbm, Kohle und Koks 11 000 t. Jährlich wird das Werk von 11 000 Personen besucht.*

## DAS HÄRTEN

Die Härtung vieler Werkstücke wird nicht nur in einer Zentralhärterei durchgeführt, sondern als Zwischenoperation in den Arbeitsfluß eingeschaltet. Hierzu bedient sich HANOMAG der neuzeitlichen Induktions-Härtemaschinen. Mittels hoher elektrischer Energie wird z. B. der Zahn eines Zahnkranzes bis auf eine Tiefe von 2 mm im Bruchteil einer Sekunde glühend gemacht und sofort wieder mit Wasser abgeschreckt.

Ein anderes Verfahren ist das Brennhärten. Um dem Stück die geforderte Härte zu geben, wird die Oberfläche mit Leuchtgas-Sauerstoff-Brennern auf Rotglut gebracht und dann mit Wasserstrahlen abgeschreckt. Die Kunst des Härtens ist bei HANOMAG zu höchster Meisterschaft entwickelt worden. Jedes Werkstück wird auf Grund jahrelanger Erfahrung nach dem jeweils zweckmäßigsten Verfahren gehärtet.

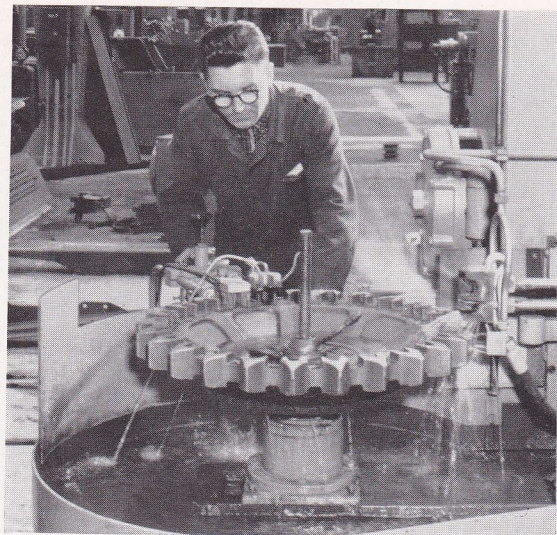
*Induktivhärten von Zahnflanken durch hochfrequente Wirbelströme.*



*Einfahren von Materialbehältern in die Glühöfen der Härterei.*



*Härten von Kleinteilen in Salzbadöfen.*

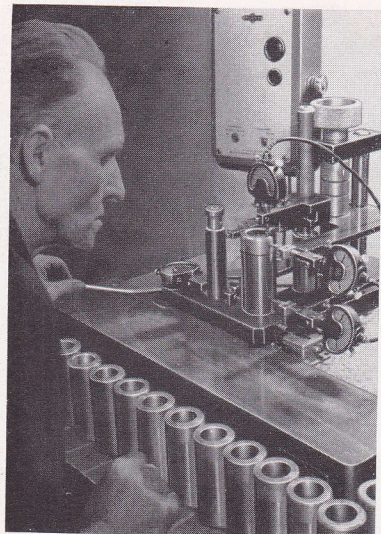


*Brennhärten von Kettenrädern.*

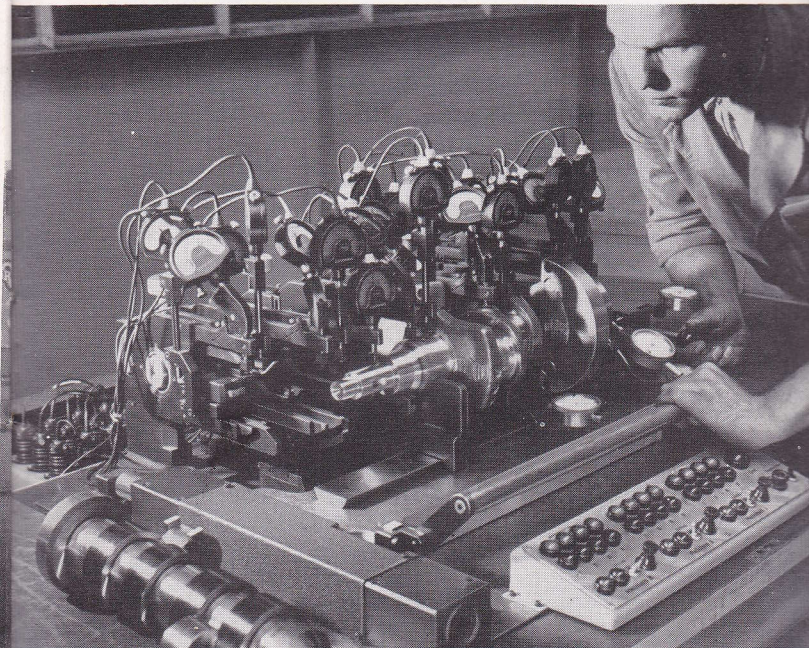
## DIE PRÜFUNG

An dieser Stelle müssen wir einmal über die Technische Revision sprechen. Die Revisoren haben die Aufgabe jedes Teil zu prüfen. Sie haben nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, in jedem Stadium der Fertigung jedes beliebige Teil zu entnehmen und auf Maßhaltigkeit und einwandfreie Materialqualität zu überprüfen. Stellen sie an einem Stück einen Fehler fest, so wird der ganze übrige Posten dieser Serie verschärft kontrolliert; erbarungslos wandern die Teile in den Schrott, die die vorgeschriebenen Werte nicht erreichen. Da sehen

*Alle Maße der Kurbelwelle werden in einem Meßgang durch Signallampen angezeigt.*

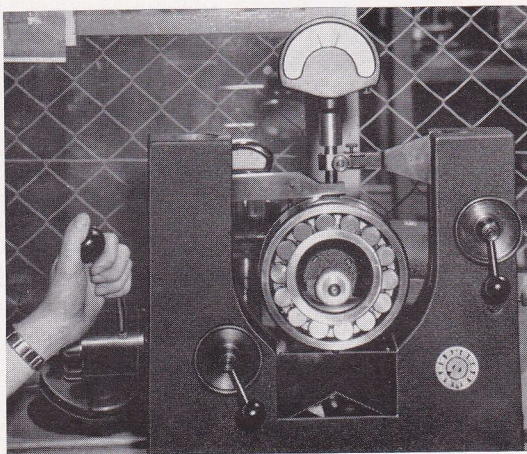


*Massenprüfung von Kettenbolzen und -büchsen auf Mehrstellenmeßgerät mit elektrischer Signaleinrichtung.*

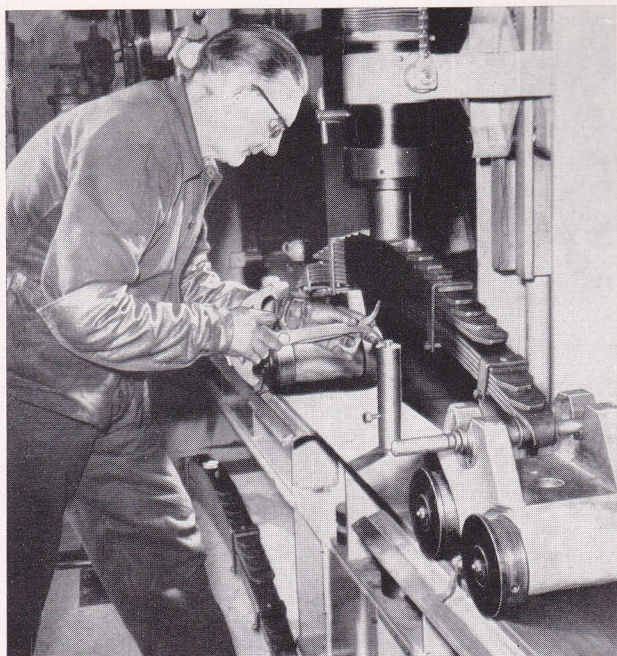




*Prüfen und automatisches Sortieren von Ventilfevern auf Federprüfmaschine mit Elektro-Signaleinrichtung.*

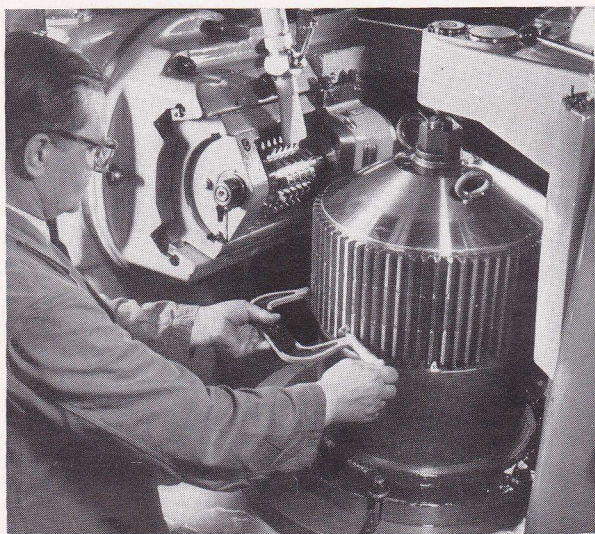


*Kugellagerprüfgerät. 1 Teilstrich = 1/1000 mm.*



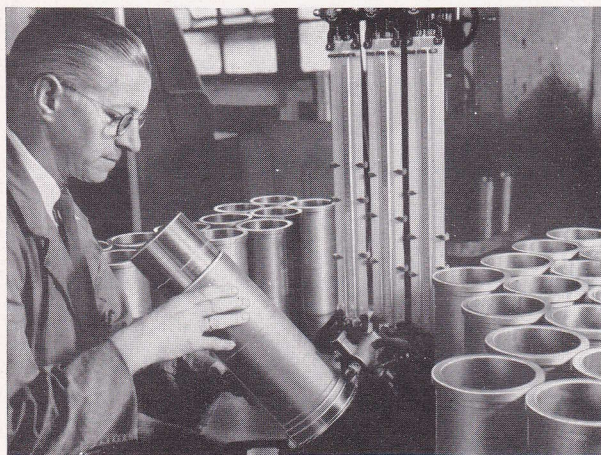
*Prüfen der Federcharakteristik von Blattfedern für HANOMAG-Lastwagen.*

wir bei unserem Rundgang gerade wie ein Revisor einen der vorhin induktionsgehärteten Zahnkränze ergreift, um auf einem Prüfgerät durch den Eindruck eines Diamanten die Härte des Materials festzustellen. Die Härteprobe scheint zur Zufriedenheit ausgefallen zu sein; der Zahnkranz wandert zum nächsten Arbeitsplatz weiter. Wie hier, so finden wir überall im Werk die Arbeitsplätze der Revision, die verantwortlich ist für die Einhaltung der vorgeschriebenen Toleranzen und Gütevorschriften.

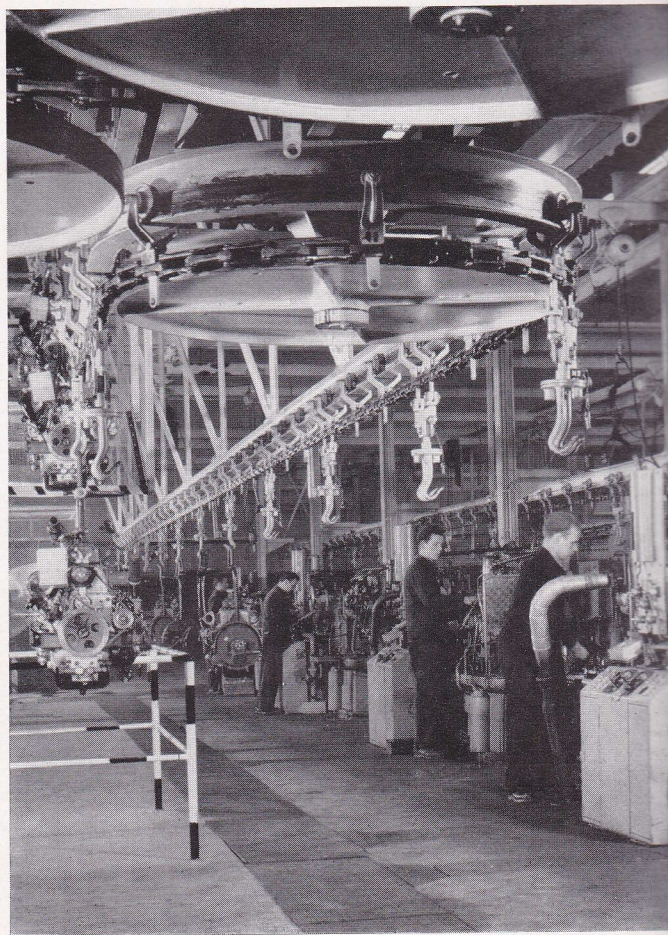


*Der Mann an der Maschine prüft selbst die Maßhaltigkeit seiner Arbeit.*

*Prüfen von Zylinderlaufbuchsen mit Solex-Gerät.  
Alle Maße werden in einem Prüfgang ermittelt.*

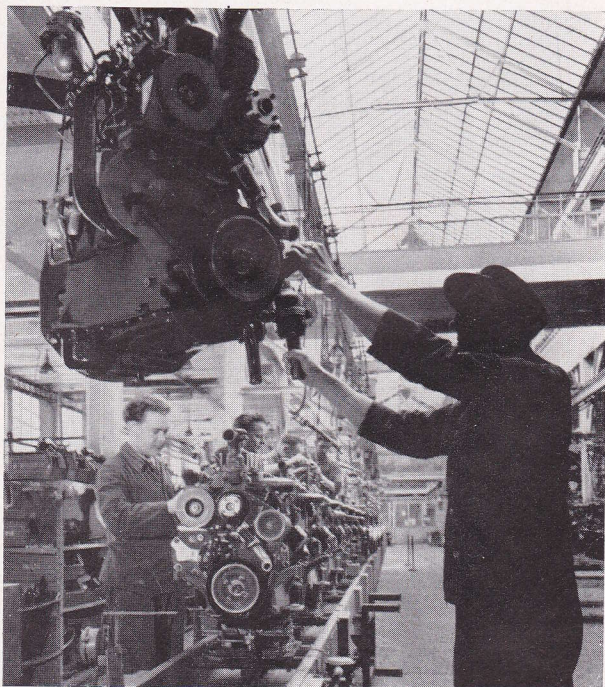


*Motorenerprobung auf zahlreichen Prüfständen der Motorenbremse. Die Motoren werden über Transportbänder zu den Ständen gebracht und von dort zur Fahrzeugmontage oder zur Versandhalle geleitet.*



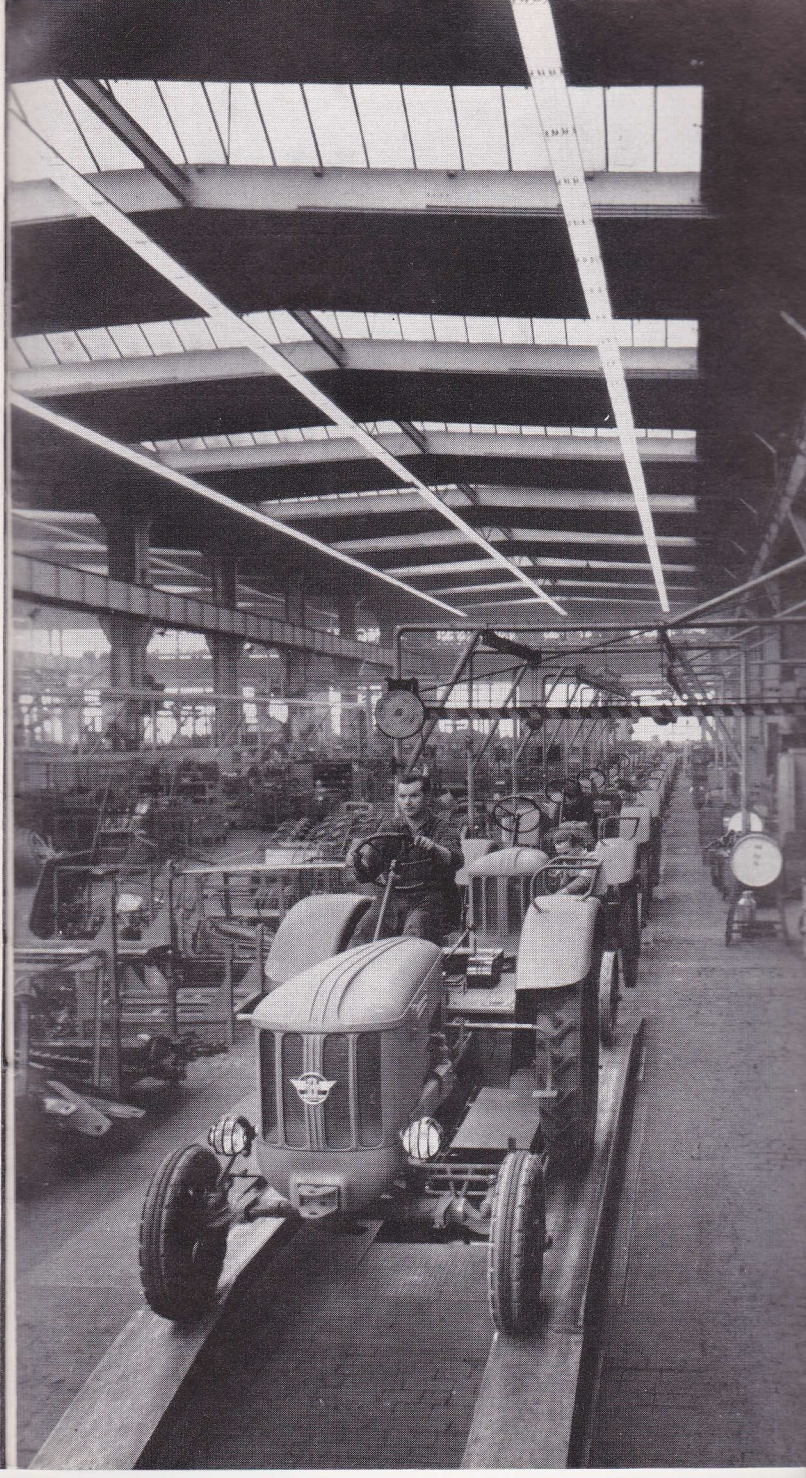
## DIE FERTIGMONTAGE

Doch nun wollen wir einmal sehen, wie ein Rad-  
schlepper am Fließband entsteht. Es würde den  
Rahmen dieser Abhandlung überschreiten, wollte  
man im einzelnen schildern, wie das geschieht. Nur  
soviel: Transportanlagen, die auf das Schlepper-



*Fließbandmontage von 2-, 3- und 4-Zylinder-Motoren.*

*Montageband des  
HANOMAG-Schlepper u. Geräteträgers C 224.*



fließband münden, bringen die für die Fertigung benötigten Teile und Aggregate heran. Geschäftige Hände bauen sie an den Grundkörper an, so daß — wenn man dem millimeterweise vorrückenden Band folgt — der Radschlepper immer mehr an Form gewinnt. Hier wird am deutlichsten, wie alle Abteilungen Hand in Hand arbeiten müssen, damit der Fertigungsablauf reibungslos funktioniert. Zum Schluß gehen sämtliche Fahrzeuge ebenfalls wieder durch die Inspektion. Sie werden gefahren, Motor, Getriebe und alle wichtigen Funktionen werden überprüft, damit der Kunde ein in jeder Beziehung einwandfreies Fahrzeug erhält.

Eine wichtige Abteilung im Werk muß in diesem Zusammenhang einmal hervorgehoben werden. Das ist die *Arbeitsvorbereitung*. Ihr obliegt es, dafür zu sorgen, daß schon für Monate im voraus die notwendigen Materialien über die Einkaufsabteilung bestellt werden und alles auf lange Sicht so vorbereitet ist, daß der Arbeitsfluß ungehemmt ablaufen kann.

Doch zurück zu unserem Radschlepper.

Mit Fließbandgeschwindigkeit fährt er an einer Tanksäule vorbei. Der Dieselölschlauch senkt sich in seinen Leib, und das Lebenselixier „gluckert“ in den Tank. Dann besteigt ein Arbeiter den Sitz, drückt auf den Starterknopf, und schon singt der Motor sein Lied. Es ist allerdings nicht die erste Strophe. Die mußte er schon von sich geben, als er das *Motorenfertigungsband* hinter sich

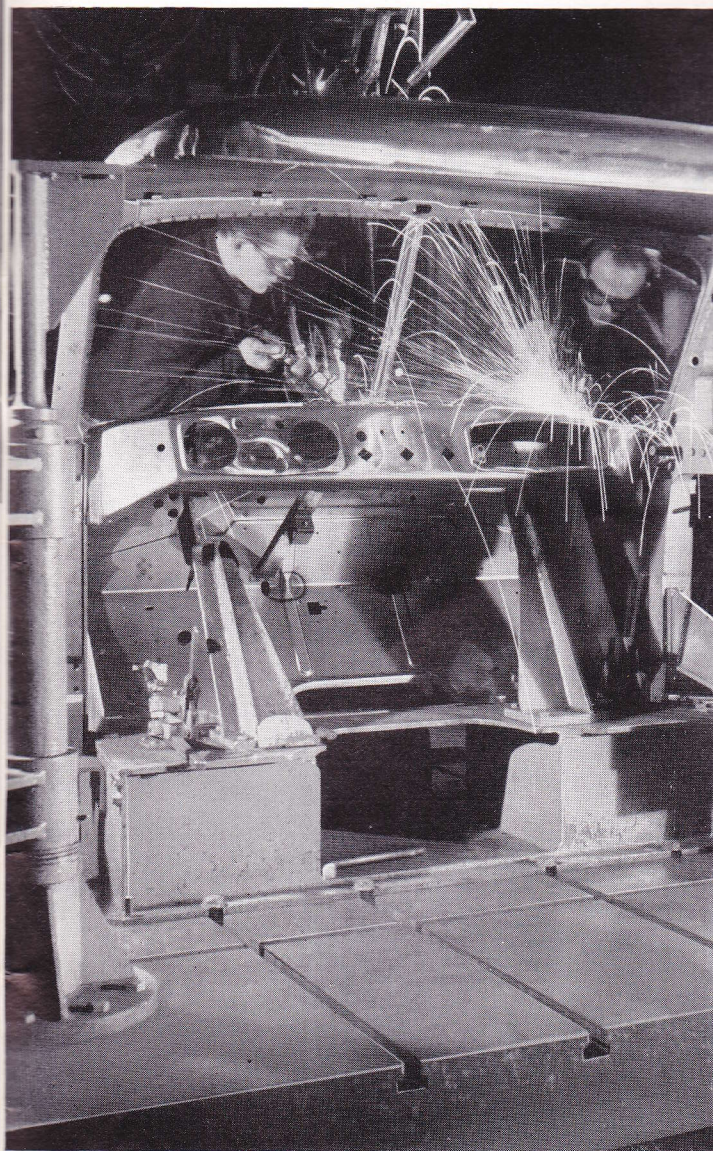


*Montageband für Kettenschlepper.*

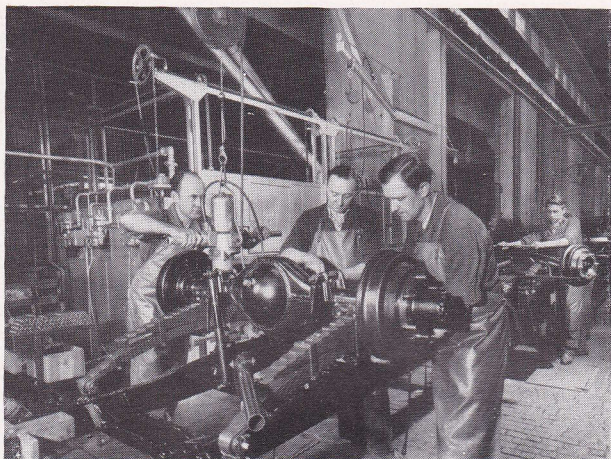
gebracht hatte und auf der Bremse erprobt wurde. Außenstehenden erscheint es immer wieder als ein Wunder, wenn ein gerade fertig gewordener Motor plötzlich zu laufen beginnt. Mehrere Stunden schon hat er auf dem Prüfstand sein Können zeigen müssen. Dabei wurden Leistung und Kraftstoffverbrauch gemessen. Im Motorenbau übrigens hat bei der HANOMAG schon die vieldiskutierte Automatisierung begonnen. Modernste Maschinen und Transportanlagen bilden Fertigungsstraßen, bei denen vielfach der Mensch nur noch eine qualifizierte Kontrolltätigkeit ausübt.

Noch einmal muß der Schlepper eine Einfahrzeit bestehen, bevor er in einen tunnelartigen Ofen kommt, in dem die zuvor aufgespritzte Lackierung getrocknet wird. Eine letzte Inspektion — und erst dann wird das Fahrzeug für die Auslieferung freigegeben. So ähnlich geht es natürlich auch im Kettenschlepper- und Lastwagenbau her. Auch hier lange Fließbänder, an denen tausendfach geübte Hände Teil für Teil zu einem Ganzen — einem Kettenschlepper oder einem Diesel-Schnelllastwagen — zusammenfügen.

Was wäre nicht noch alles zu berichten! Über die Konstruktionsbüros, die Exportabteilung, den Ersatzteil- und Kundendienst, über die Versuchsabteilung könnte man viel Interessantes schreiben. Überall ist der Eindruck: es steht eine feste Organisation modernster Art, die Achtung und Anerkennung verdient.



*Punktschweißen der LKW-Ganzstahl-Kabine.*



*Das LKW-Fahrgestell, von dem in hohem Maße die Fahrsicherheit abhängt, wird von eingespielten Arbeitskräften zusammengebaut.*

Der wichtigste Aktivposten im Wettbewerb um die Gunst der internationalen Käufer, das wird uns nach dem Rundgang besonders deutlich, ist die Tatsache, daß Ingenieure und Arbeiter Höchstleistungen deutscher Wertarbeit schaffen, die als äußeres Gütezeichen das geflügelte „H“ und das kleine, unscheinbare, für den Auslandskäufer aber so wichtige Schild „Made in Germany“ tragen.



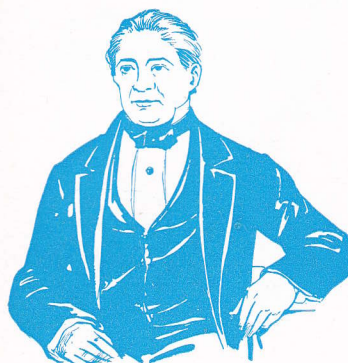
*Während das Fließband stetig vorrückt, fügt sich Teil für Teil zu einem Diesel-Schnellastwagen.*



*HANOMAG-Erzeugnisse gehen in über 80 Länder.*

# HANOMAG

## GESCHICHTE IN STICHWORTEN



**1835**

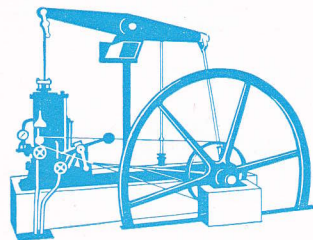
„Eisen-Gießerey und Maschinen-Fabrik von Georg Egestorff zu Linden vor Hannover“ gegründet (6. Juni 1835).

**1836**

Dampfmaschinen- und Kesselbau beginnt. Eigene Krankenkasse errichtet.

**1838**

Bau von Schiffsmaschinen. Herstellung einer Verbund-Dampfmaschine für den Dampfer „Kronprinz von Hannover“.

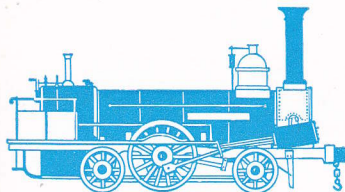


**1846**

Lokomotivbau beginnt. Am 15. Juni 1846 der Eisenbahnverwaltung erste Lokomotive geliefert.

**1868**

Georg Egestorff gestorben (27. Mai 1868). 1000 Arbeiter und Angestellte zu dieser Zeit in der Maschinenfabrik beschäftigt. 323 Lokomotiven in 23 Jahren gebaut. Bedeutende Produktion an Maschinen, Pumpen und Kesseln.

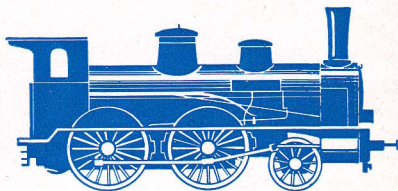


**1871**

Unternehmen erhält Rechtsform einer Aktiengesellschaft (10. 3. 1871). Grundkapital: 3,5 Millionen Taler.

**1873**

HANOMAG-Lokomotivbau genießt Weltruf. „Fürst Bismarck“ ist der Name der 1000. Lokomotive, die am 4. Juni 1873 geliefert wird.



**1896**

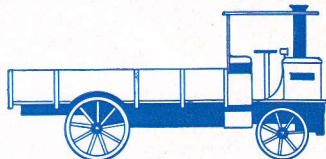
Witwen- und Waisenkasse für „Beamte“, Meister und Arbeiter gegründet.

**1897**

Die 3000. Lokomotive gebaut.

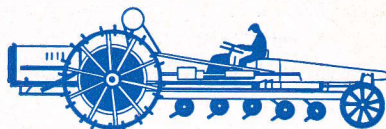
**1905**

Kraftfahrzeuge mit Dampfantrieb hergestellt.



**1912**

Bau von Motorpflügen nach dem System Wendeler-Dohrn aufgenommen. Beginn des HANOMAG - Landmaschinenbaus. (Der „WD“-Pflug hatte einen 80-PS-Benzin-Motor.)



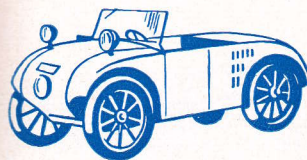
**1914**

Das Werk beschäftigt 4400 Menschen. Die 7000. Lokomotive verläßt die Produktionsstätte.

**1920**

Erster Kettenschlepper fertiggestellt (20 - PS - Motor).

46



**1924**

Beginn des HANOMAG-Automobilbaus: Der erste deutsche Kleinwagen, der „Kleine HANOMAG“, im Volksmund „Kommißbrot“ genannt.

Die ersten Radschlepper werden hergestellt.

**1928**

Die Entwicklung der Diesel-Motoren läuft an.

**1931**

11 000 Lokomotiven wurden im Zeitraum von 1846 bis 1931 produziert.

**1932**

HANOMAG baut den ersten Lastwagen mit Unterflurmotor (Baumuster HL 3—3,5 mit 65 PS).

**1933**

HANOMAG baut in Zusammenarbeit mit Menck & Hambrock die erste Diesel-Planierraupe.

**1936**

Der erste Diesel - Personenwagen.

**1939**

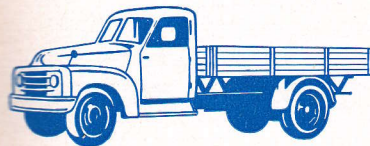
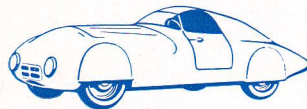
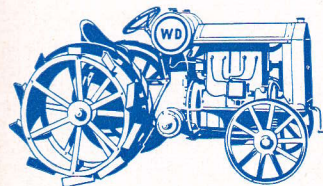
HANOMAG-Diesel-Rennwagen fährt vier Weltrekorde.

**1945**

Beginn des Wiederaufbaus. Produktion von Anhängern, Radschleppern und Schnelltransportern.

**1950**

Der 1,5-t-HANOMAG-Diesel - Schnelllastwagen auf dem Markt. Einführung des Frontladers an Schleppern, Planier-  
raupen.



47

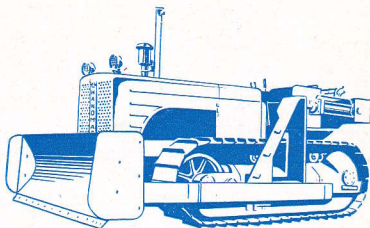
## 1952

Gründung der Rhein-  
stahl-Union (29. Okto-  
ber), deren größte Toch-  
tergesellschaft die HA-  
NOMAG ist.

Kettenschlepper K 90 mit  
90 PS als schwerste Ein-  
heit auf den Markt ge-  
bracht.

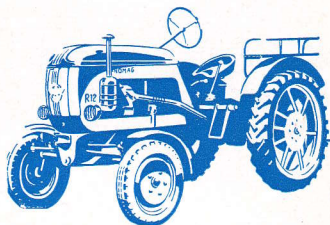
Der 10 000. HANOMAG-  
Diesel-Lastwagen rollt  
vom Band.

Der 75 000. Schlepper  
wird hergestellt.



## 1953

Der 2,5-t-HANOMAG-  
Diesel-Lastwagen mit  
Auflademotor wird ge-  
baut. — Der 12-PS-  
HANOMAG-Tragschlep-  
per mit Einzylinder-  
Zweitakt-Dieselmotor  
erscheint.



## 1954

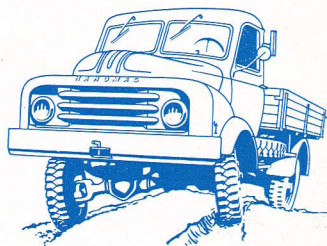
Der 100 000. HANOMAG-  
Schlepper rollt vom Band  
(26. Mai).

Der 25 000. LKW her-  
gestellt (28. Juli).

## 1955

HANOMAG und Vidal  
& Sohn Tempo-Werk  
GmbH bilden eine Inter-  
essengemeinschaft.

Am 6. April wird in einer  
HANOMAG-Werkhalle  
der vom VdM (Verband  
der Motorjournalisten)  
gestiftete „Goldene VdM-  
Dieselring“ für Ver-  
dienste um die Verkehrs-  
sicherheit verliehen. Am  
gleichen Tage wird den  
in- und ausländischen  
Journalisten der 1,5-t-  
Allradlastwagen vorge-  
führt.



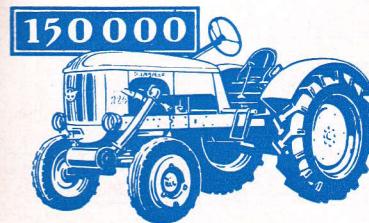
Auf der 43. DLG-Wan-  
derausstellung in Mün-  
chen (15.—22. Mai) wer-  
den zum ersten Male  
der 24-PS-HANOMAG-  
Tragschlepper und „HA-  
NOMAG-Antisclupf“  
gezeigt.

Im Rahmen der 37. Inter-  
nationalen Automobi-  
lausstellung in Frankfurt/  
Main (22. 9.—2. 10.) wird  
der Öffentlichkeit der  
3-t-HANOMAG-Diesel-  
LKW vorgestellt.

## 1956 (Mai)

Der 150 000. HANOMAG-  
Schlepper  
wird hergestellt.

Auf der 44. Wander-  
ausstellung der DLG in  
Hannover werden der  
18-PS-Tragschlepper und  
der Kettenschlepper K 60  
erstmalig ausgestellt.



## 1957 (Oktober)

Der 50 000. HANOMAG-Diesel-Schnelltransporter  
läuft vom Band.

## 1958

Im April wird der 170 000. HANOMAG-Schlepper  
fertiggestellt.

## **DAS HANOMAG - BAUPROGRAMM**

### **Für alle Zweige der Wirtschaft**

Schnellastwagen  
Straßenzugmaschinen

### **Für die Land- und Forstwirtschaft**

Tragschlepper  
Zugschlepper  
Kettenschlepper  
Geräte für jede Arbeit

### **Für das Baugewerbe und die Industrie**

Planiertrauben  
Laderaupen

### **Diesel-Motoren für alle Zwecke**

**RHEINSTAHL HANOMAG · HANNOVER**

Fotos: W. Schmeling, H. Stähli, L. Windstösser

Nachdruck mit Quellenangabe gern gestattet

