

Stadtpost Schriften 1

Juli 82 5 Mark

*Hanomag-
verladen
und
verkauft*



Der Anlaß für diese Broschüre liegt auf der Hand: Die Machenschaften von IBH-Chef Esch, den Vertretern von Stadt und Land und sonst noch einigen füllten so oft die Spalten nicht nur der STADTPOST, daß es sich wohl lohnt, eine zusammengefaßte Darstellung herauszubringen.

Die neuesten Meldungen über Kurzarbeit für fast alle Beschäftigten, über Entlassungen, die „aus wirtschaftlichen Gründen vorgenommen werden müssen“ (HAZ, 1.7.82) und die wirtschaftlichen Hintergründe (Überproduktion, Absatzschwierigkeiten), die dadurch erhellt werden, zeigen, wie weit es mit einer gesicherten Zukunft der Hanomag im Schoße der IBH her ist. So wird die Hanomag-Problematik trotz der Ausflüge (oder -flüchte?) in morgenländische Gefilde noch auf unabsehbare Zeit eine beklemmende hannoversche Aktualität behalten.

Aber was in den letzten 1 1/2 Jahren geschehen ist, und noch geschieht, überhaupt der Verkauf der Hanomag an die IBH, mit allen Nach- und Nebenwirkungen, ist kein Einzelfall, nicht mal ein einmaliger Fall für die Hanomag. Da gab's vor Esch schon andere, die gleiches oder ähnliches mit der Hanomag veranstaltet haben – immer zum Nachteil der dort Arbeitenden.

Oft haben sich diese gewehrt, manchmal ließen sie die Firmenbosse gewähren, mehrfach wurden sie verkauft, immer jedoch verladen.

Einleitung: Verladen und verkauft



Vor 9 Jahren wurde die Überführung der Hanomag in die „Selbstverwaltung der Arbeiter und Angestellten“ gefordert – von der SPD! Wer erinnert sich noch?

Es gab Zeiten, da florierte die Hanomag, trotzdem wurde sie dichtgemacht – fast jedenfalls: Rheinstahl-Hanomag 1973. Was sind die Erträge einer Lindener Fabrik, wenn sie großen Monopolen, die weit größere Profite einfahren möchten, im Wege steht? Ganz zu schweigen von den 7.000 Arbeitern, die bei der Operation Hanomag des damaligen Rheinstahl-Chefs Toni Schmücker ihre Arbeit verloren.

Auch dies ist nur eine Episode der Hanomag-Geschichte, die reich ist an lehrreichen Beispielen für

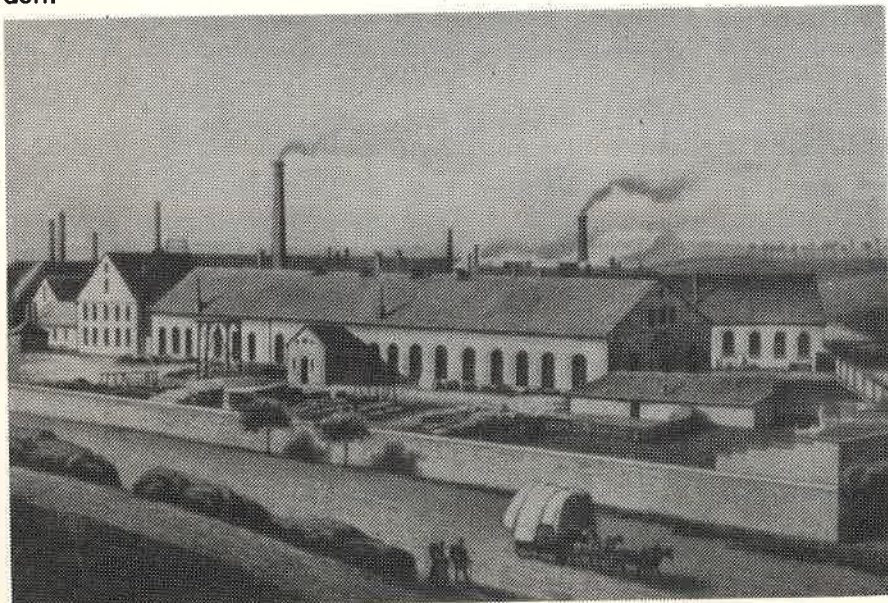
das „Funktionieren“ kapitalistischer Wirtschaft.

Doch die Hanomag ist nicht nur irgend ein Industriebetrieb mit derzeit zweieinhalbtausend Beschäftigten, dem die Auflösung droht; die Hanomag ist auch ein Stück hannoverscher und Lindener Industriegeschichte. Aber in 147 Jahren Hanomag-Existenz vermischt sich konkrete Erfahrung und geschichtliche Symbolik, was vielleicht der Hintergrund für das stürmische Drängen aus den Reihen der Lindener SPD auf Annahme des Hanomag-Vertrages von 1982 ist: Die Arbeiter nicht im Stich lassen und die Arbeitsplätze halten!

Auch wir hatten versucht, der historischen Bedeutung der Hanomag etwas gerecht zu werden: die Kontinuität des „verladens & verkaufens“ reicht weit in die Geschichte zurück. Und wenn schon Symbolik, dann auch dafür!

In diesen Hintergrund fügt sich die neuere Hanomag-Geschichte erschreckend nahtlos ein: ein sich mit immer neuen Namen wiederholendes Spiel.

Vielleicht trägt unsere „weitwinklige“ Hanomag-Schau ein wenig dazu bei, daß die „alten“ Forderungen der Arbeiter (und auch noch der Lindener SPD von 1973) nach Selbstbestimmung bei Hanomag (und anderswo) über die Methoden der „Arbeitsplatzsicherung“ von 1982 nicht ganz vergessen werden. Schön wär's!



Egestorffs Maschinenfabrik und Eisengießerei im Jahre 1856

I. Betriebsgeschichte der Hanomag

1. Der Frühkapitalismus legte den Grundstein für eine große Fabrik

In der Frühphase industrieller kapitalistischer Entwicklung in Deutschland - in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts - sammelte der "Kalkjohann" Egestorff mit verschiedensten Unternehmungen (u. a. gehörten ihm Ziegeleien, Kalkbrennereien, Kohlenbergwerke und eine Zuckerfabrik) das Kapital zusammen, das zum Ausgangspunkt einer Linden und später Hannover prägenden, weltweit bekannten Maschinenproduktion wurde.

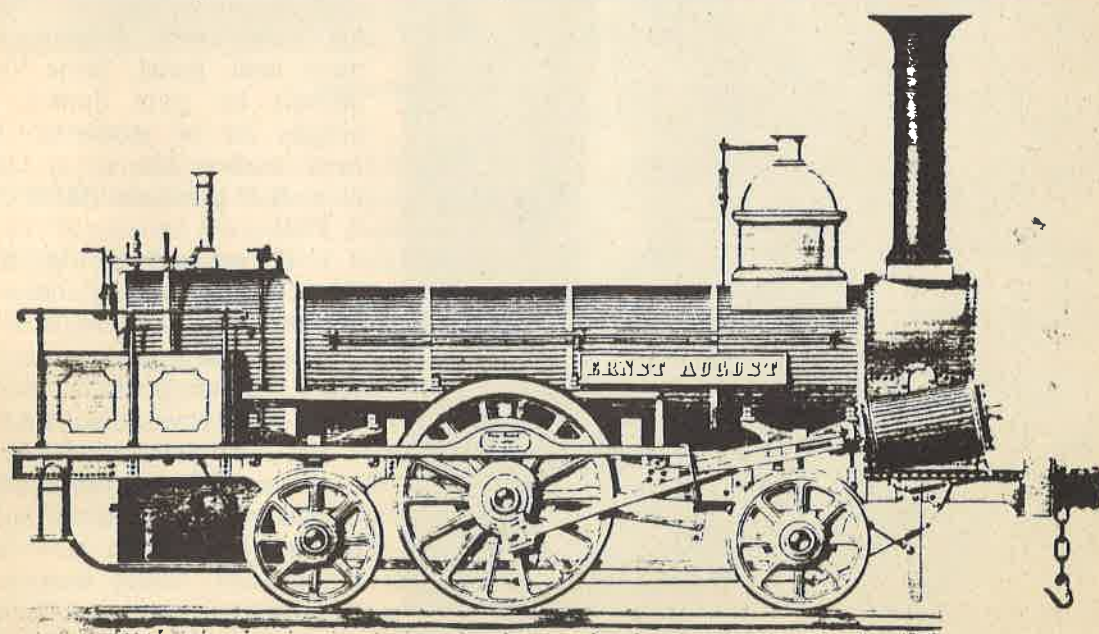
1835 gründete sein Sohn Georg Egestorff gewissermaßen als „Zulieferbetrieb“ für die vom Vater ererbten Unternehmungen die "Eisengießerei und Maschinenfabrik" in Linden. Das war zunächst eine ganz kleine Fabrik mit 20 Arbeitern. Die Maschinen stammten noch aus dem schon "industrialisierten" England, ebenso wie die Vorarbeiter, die dort angeworben wurden.

Aber schon 1836 wurde dort die erste Dampfmaschine und

1846 bereits die erste Lokomotive produziert. Der Hintergrund dafür war der Ausbau der Eisenbahn im Königreich Hannover im Jahre 1842. Diese Lokomotive wurde damals auf eigene Kosten hergestellt, weil Ernst August, der König von Hannover, sich noch nicht zur Unterstützung der heimischen Wirtschaft hatte durchringen können. "Sie solle sich erst in der Konkurrenz bewähren", schrieb er als Antwort auf einen Bittbrief Georg Egestorffs. Da zahlreiche Zollschranken und unzureichende Transportwege im zersplitterten Deutschland die Absatzmöglichkeiten erheblich schmälerten, war die Gunst des jeweiligen Landesherren eine erstrebenswerte Vorbedingung für's Geschäft. So erhielt die erste Lokomotive auch ohne staatliche Zuschüsse den Namen "Ernst-August". Eine ganz anders geartete Ausgangslage als heute, wo staatliche Zuschüsse auch ohne den Radlader "Ernst-Albrecht" im Übermaße sprudeln.

Der Lokomotivbau wurde in den nächsten Jahren das wesentlichste Standbein der Maschinenfabrik. Daneben bestand weiter der Dampfmaschinenbau, die Eisengiesserei und der Werkzeugmaschinenbau, der allerdings in der ersten Wirtschaftskrise des noch jungen Kapitalismus 1855 wieder eingestellt wurde. Die ansteigende Zahl der Arbeiter signalisierte allerdings einen auch durch Krisen kaum gebremsten Aufschwung: 1852 400 Arbeiter, 1857 nach der Fertigstellung eines schon länger andauernden Fabrikneubaus 780 Beschäftigte und 1867 1.000 Beschäftigte.

1868 starb Geort Egestorff und wie viele patriarchalische Unternehmer hatte auch er es unterlassen, rechtzeitig seine Nachfolge vorzubereiten. 1868 war keiner in Sicht und seine Erben verkauften das Unternehmen ... und das hatte Folgen.



Egestorffs erste Lokomotive „Ernst August“, abgeliefert am 15. Juni 1846

2. Höhenflug und Depression – Wechseljahre



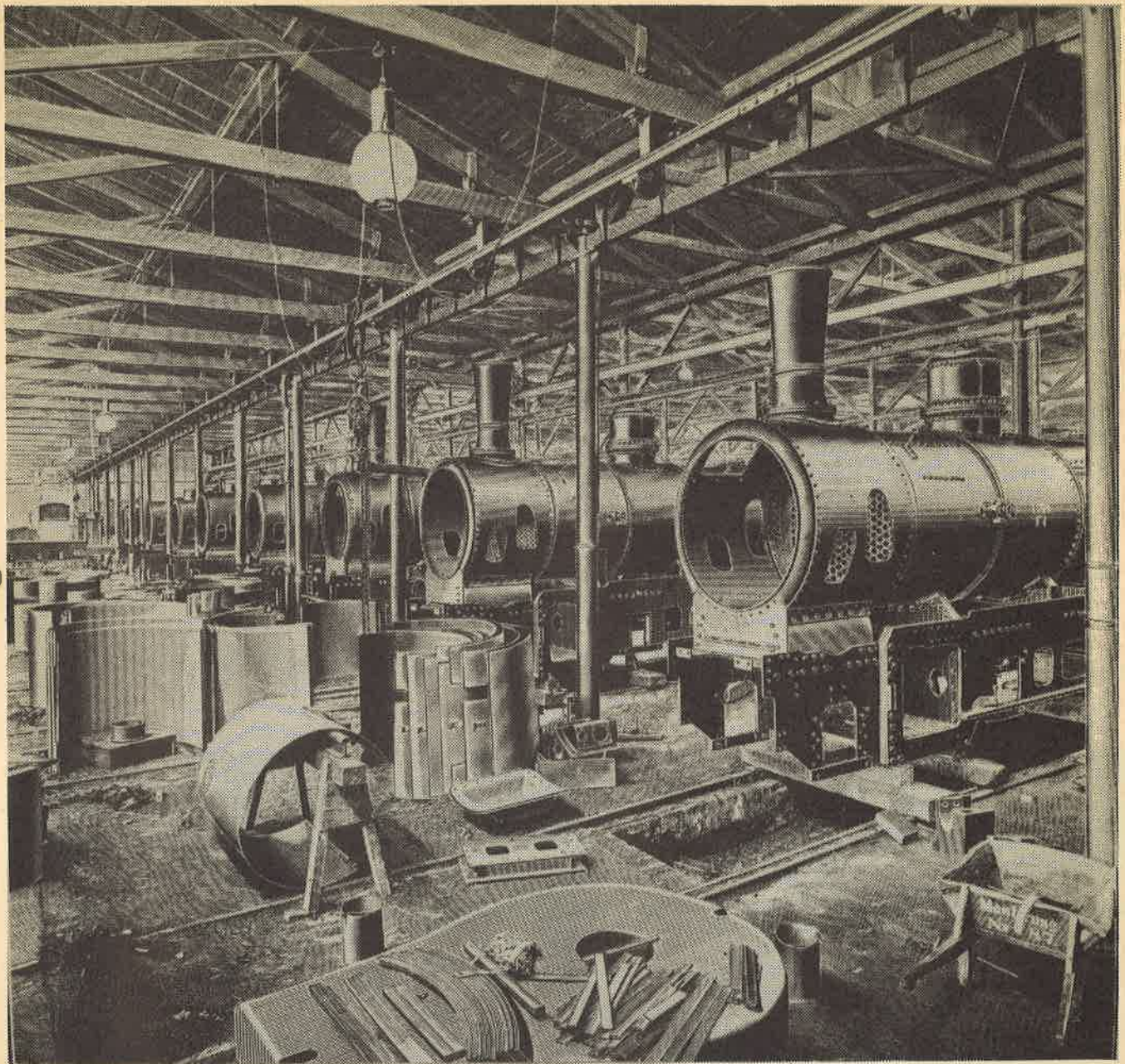
„Der größte Mann in Deutschland ist unbedingt der Strousberg. Der Kerl wird nächstens noch deutscher Kaiser.“ (Friedrich Engels)

Noch im Todesjahr Egestorffs übernahm Bethel Henry Strousberg die Maschinenfabrik. Strousberg war 1861 in Berlin in's Eisenbahngeschäft eingestiegen und wurde schon 1865 der "Eisenbahnkönig" genannt. Grundlage seiner Geschäftstätigkeit war die Generalübernahme von Eisenbahnneuanlagen. Strousberg, der das alles Jahrzehnte lang in England gelernt hatte, war damit ein gemachter Mann. Friedrich Engels schrieb 1869 über ihn: "Der größte Mann in Deutschland ist unbedingt der Strousberg. Der Kerl wird nächstens noch deutscher Kaiser. Überall, wohin man kommt, spricht alles nur von Strousberg. (...) Er hat einzelne geniale Züge und ist jedenfalls dem Railwayking Hudson unendlich überlegen. Er kauft jetzt alle industriellen Etablissements auf und reduziert sofort die Arbeitszeit auf 10 Stunden, ohne den Lohn herabzusetzen. Dabei hat er das klare Bewußtsein, daß er als armer Schlucker endigen wird. Sein Hauptprinzip ist: nur Aktionäre zu prellen, mit Lieferanten und anderen Industriellen aber kulant zu sein. In Köln sah ich sein Porträt aufgehängt, gar nicht übel, jovial. Seine Vergangenheit ist ganz dunkel, nach einigen ist er studierter Jurist, nach andern hat er in London einen Puff gehalten." (MEW Bd.32, S. 370)

Und er erinnert in einigen Zügen auch an Horst Dieter Esch von heute: In Krisenjahren eine Produktionsstätte nach der anderen aufkaufen, um seinen Konzern abzurunden bzw. aufzubauen.

Mit Finanzierungstricks im noch neuen Aktiengeschäft brachte Strousberg die Mittel auf und seine Unternehmen auf Vordermann, auch hierin ähnlich dem H.D.Esch von heute. Ob dieser aber die Arbeitszeit senken wird und nur Aktionäre prellt ...?

Die hannoversche "Maschinenfabrik" sollte in Strousbergs Kon-



Lokomotivproduktion bei Hanomag um 1870

zern die Lokomotivproduktion führend übernehmen. Und er kam mit großen Plänen nach Hannover. Eisenbahngeschäfte in aller Welt - insbesondere ein vielversprechendes Rumäniengeschäft - wiesen auf einen großen Absatz hin ("das internationale Vertriebsnetz ..." würden wir heute sagen) und lockerten die Kreditbereitschaft der Banken und das Kapital der Aktionäre. Zunächst sollte eine neue Fabrik entstehen und dazu noch Werkswohnungen (die Siedlung Klein-Rumänien an der Göttinger Straße auf dem heutigen Werksgelände).

Der Umbau begann - da platzte das Rumäniengeschäft bereits

1870! Im Zuge der ökonomischen Stabilisierung seines Konzerns mußte Strousberg die Maschinenfabrik an ein hannoversches und Berliner Bankenkonsortium abstoßen. Dieses begründete 1871 die "Hannoversche Maschinenbau Aktiengesellschaft". Infolge des Telegrammdienstes zu überseeischen Niederlassungen Anfang des 20. Jahrhunderts wurde das Kürzel "HANOMAG" zum Markenzeichen.

Die Ära Strousberg in Hannover war vorbei. Der Niedergang des restlichen Strousbergschen Konzerns ließ sich ebenfalls nicht aufhalten: Noch im Jahre 1871 mußte er weitere Teile des Kon-

zerns abstoßen, Grundschulden wurden erhoben, der Konzern brach zusammen: 1884 starb Strousberg - wie der Chronist schrieb und Engels es vorhersah - in „ärmlichen Verhältnissen“.

Dennoch blieben Strousbergs Pläne für die Hanomag von Bedeutung: bis 1874 wurde die HANOMAG nach seinen Vorstellungen auf insgesamt 19,4 ha Produktionsfläche ausgebaut - und es ging weiter bergauf: Der Gründerboom, der im wesentlichen auf den französischen Reparationszahlungen nach dem siegreichen Krieg 1870/71 beruhte, belebte die Produktion:

Von 1872 bis 1874 wurden mit

2500 Arbeitern 613 Lokomotiven hergestellt. Die berühmten Borsig-Werke in Berlin produzierten im selben Zeitraum nur 497 Stück.

Dem Boom folgte die Überproduktionskrise, und eine anhaltende Depression: Nur noch 30 Lokomotiven pro Jahr konnten hergestellt werden. 1880/81 wurde der Tiefpunkt mit 460 Arbeitern und 9 Lokomotiven erreicht.

Ebenfalls bemerkenswert, daß damals Krisen noch mit einem Rückgang der Produktivität pro Kopf der Beschäftigten verbunden waren, ein Phänomen, das längst überholt ist. Heute werden gerade in Krisenzeiten die höchsten Produktivitätsraten aus der reduzierten Arbeiterschaft herausgepreßt.

Erst mit der staatlichen Übernahme der Eisenbahnen in Preußen wurden die Jahre der Depression langsam überwunden. In den nächsten Jahren wurden bis zu 100 Lokomotiven pro Jahr hergestellt. Die Zahl der Beschäftigten wurde

der jeweiligen Konjunktur angepaßt:

1881:	1.000 Arbeiter
1883:	1.500 Arbeiter
1888:	900 Arbeiter
1891:	1.700 Arbeiter
1894:	1.100 Arbeiter

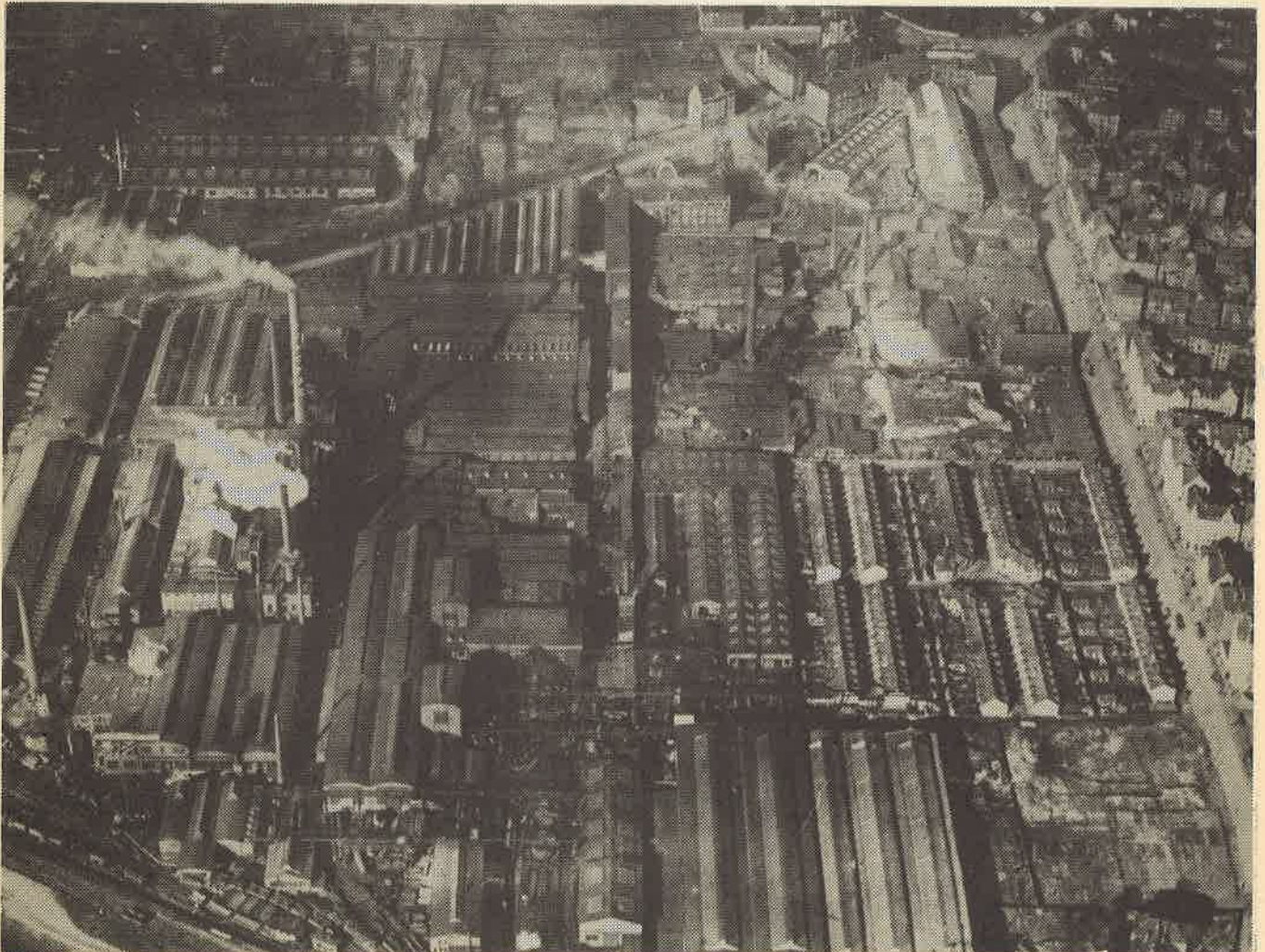
Der gesamtwirtschaftliche Aufschwung des deutschen Kapitalismus, der den Weltmarkt zu entdecken begann, zog auch die HANOMAG mit nach oben. In den Jahren von 1911 - 1914 wurden schließlich 359 Lokomotiven im Jahresdurchschnitt hergestellt. Der Anteil des Exportes an der Produktion nahm erheblich zu:

1901 - 1906:	28 %
1906 - 1910:	45 %
1911 - 1914:	48 %

1914 beschäftigte die HANOMAG 4.400 Personen.

Die Produktionsanlagen wurden grundlegend erneuert. Das neue Verwaltungsgebäude für 400 Angestellte an der Bornumer Straße ist uns bis heute erhalten geblieben.

Grundlage der Produktion blieb die Lokomotive, aber mit den entwickelten Benzin-Motoren wird 1912 ein neues Standbein entwickelt, das noch Geschichte machen sollte.



Das Hanomag-Werksgelände mit der Arbeitersiedlung „Klein-Rumänien“ um 1918



Tagesproduktion des „Kommißbrots“ in den Zwanziger Jahren

3. Rüstungsproduktion und Wirtschaftskrise

Der Kampf um den Weltmarkt verstärkte die Widersprüche zwischen den nationalen Kapitalien. Der 1. Weltkrieg war eine in diesem Sinne notwendige Konsequenz. Lokomotiven wurden aber auch und gerade im Kriege benötigt. Bei Rückgang des Exportanteils auf 13 % wurden 1918 noch einmal 416 (!) Lokomotiven hergestellt: die Soldaten mußten zur Front. Im Bereich des Lokomotivbaus bereitete die Rüstungsproduktion keinerlei Komplikationen. Für eine weitergehende Rüstungsproduktion mußte die HANOMAG erst umgestellt werden ... Schließlich wurden dann Granaten, Geschützrohre und Zünder in großen Mengen hergestellt.

Der im Kriege anhaltenden Expansion der Produktion entsprach die von 1915 - 1917 vorgenommene Ausdehnung der Produktionsanlagen auf 85 ha. In der Planung waren auch Werkwohnungen vorgesehen, wahrscheinlich für die Arbeiter aus dem „Werkverein“, der zur Sicherung des Betriebsfriedens Anfang des 20. Jahrhunderts gegründet worden ist. Der Krieg verhinderte die Realisierung.

Weiter ging es dagegen mit dem Ausbau der Produktionsanlagen: 1917 wird das neue HANOMAG-

Kraftwerk mit 16.000 kw fertiggestellt, dessen Schornstein noch heute in den Himmel ragt. Am Ende des ersten Weltkrieges arbeiteten 9.000 Personen, davon 2.000 Frauen, auf dem Gelände.

Nach dem verlorenen Kriege wurde die Umstellung auf die Friedensproduktion notwendig – und das war auch für die HANOMAG

nicht einfach. Die Weltmärkte blieben zunächst verschlossen. Doch die ehemaligen Gegner im Westen hielten den deutschen Kapitalismus mit Krediten aufrecht, nachdem die russische Oktoberrevolution eine weltpolitische Wende mit sich brachte.

Lokomotiven waren nun nicht mehr gefragt – neue Technologien



Bandproduktion des „Kommißbrots“ 1924

entwickelten neue Transportsysteme. HANOMAG produzierte bis 1923 zwar noch 280 Lokomotiven pro Jahr, dann sanken die Produktionszahlen kontinuierlich. Andere Abteilungen mußten verstärkt oder neu aufgebaut werden: die Schlepperproduktion und der Automobilbau.

Nach dem Vorbild Henry Fords wurde das Auto für die Massen entwickelt. „Ein Kilo Blech, ein Kilo Lack, fertig ist der HANOMAG“. So entstand das Kommißbrot, ein sehr erfolgreicher Kleinstwagen. Aber auch andere, größere Karosserien wurden – vor allem in den 20er Jahren – hergestellt.

Doch trotz allem ging die Aktiengesellschaft am Ende der Weimarer Zeit pleite. D. h. nicht ganz: ein Vergleich, der allen Schuldnern bis zu 40 % ihrer Forderungen auszahlte, rettete den Namen „HANOMAG“. Der Ausstieg aus der Lokomotivproduktion von 1930/31 – nicht zuletzt eine Folge der Weltwirtschaftskrise – und die seitdem zerrütteten wirtschaft-

lichen Verhältnisse, führten zum Niedergang im Jahre 1931.

Der rettende Ast in Gestalt des Automobil- und Schlepperbaus wurde in einer eigenen GmbH fortgeführt. In dieser GmbH wurde dann 1932 auch noch der Dampfmaschinenbau eingestellt – der ökonomische Tiefpunkt war erreicht. Die Arbeiterzahlen bezeugen den Entwicklungsprozeß:

	Umsatz RM	Arbeiter
1923/24	-	6 266
1924/25	27 863 800	4 614
1925/26	27 321 100	3 591
1926/27	40 924 500	5 714
1927/28	50 311 100	5 488
1928	18 487 100	3 549
1929	39 550 400	3 435
1930	36 487 600	3 401
1931	33 035 700	2 994
1932	10 906 800	1 260
1933	18 629 100	1 890
1934	32 250 000	3 220

Den Aufschwung 1933/34 und ein vollständig ausgewechselter

Aufsichtsrat war erstes Ergebnis der Machtergreifung durch den Faschismus in Deutschland, der ökonomisch sehr stark auf den Automobilbau setzte – HANOMAG setzte im Faschismus auch andere Zeichen:

In guter Erinnerung war offensichtlich die Bedeutung der HANOMAG als Rüstungsproduzent im ersten Weltkrieg, denn schon 1935 werden wieder die ersten Granaten und Flak-Geschütze hergestellt.

Darüber hinaus wurde der Fahrzeugbau vorangetrieben: Schnelle Wagen wurden neben dem Kommißbrot entwickelt. Und der Dieselmotor fand seine erste Anwendung in Planiermaschinen und danach im PKW: der Hanomag-Diesel-PKW stellte erste Weltrekorde auf!

In den Kriegsjahren 1939 bis 1945 wurden dann die Produktionskapazitäten voll ausgenutzt. Mit 6.000 Zwangsarbeitern aus den besetzten Gebieten und aus dem KZ-Zwischenlager Mühlenberg wurde die Zahl der Arbeitskräfte auf 20.000 hochgetrieben!!

Die „feinen Herren“ der Hanomag im Faschismus: Aufsichtsrat und Vorstand 1935

Von links nach rechts: Direktor Dr. Korte (V), Direktor Najork (V), Geheimrat Dr. v. Flotow (A), Staatsrat Dr. Thyssen (A), Direktor Plumpe (V), General der Infanterie a. D. Fleck (A), Admiral a. D. v. Karpf (A), Generaldirektor Dr. Borbet (V), Generaldirektor Dr. Vögler (A), Direktor Dr. Poensgen (A)

(A = Aufsichtsrat, V = Vorstandsmitglied)



4. Nach dem Kriege – mit Lastwagen und Baumaschinen im Aufwind des Wiederaufbaus

1950 wurde wieder neu angefangen. Die Friedensproduktion rückte den Lastwagenbau in den Mittelpunkt. Planiertrappen und Laderaufen füllten das Programm auf und der Wiederaufbau mit amerikanischem Kapital stärkte der westdeutschen Wirtschaft und damit auch der HANOMAG wieder einmal den Rücken.

Auf dem Baumaschinen- und LKW-Markt war infolge der Kriegszerstörungen eine lang anhaltende Konjunktur in Sicht und es wurde produziert „auf Teufel komm' raus“.

Die Zahl der Arbeitskräfte stieg bis in die 60er Jahre an die 10.000 -er Marke und es ging eigentlich nur bergauf. Wie gut, daß im Faschismus zahlreiche Fabrikneubauten, denen auch die Wohnkolonie Klein-Rumänien weichen mußte, eine solide bauliche Expansion der Produktion geschaffen worden war.

In die seit Srousborgs Zeiten immer stark von örtlichem Kapital beherrschte HANOMAG stieg nun ein Großkonzern ein: Die Rhein Stahl AG. Bis 1960 war HANOMAG ein von Rhein Stahl zwar voll übernommener, aber nach innen selbständiger Zweig im Gesamtunternehmen.

1962 wurde der Schaufellader entwickelt, die Palette weiteraufgefüllt. Aber das Ende der westdeutschen „Ausnahmesituation“, der ungehemmte Wiederaufbauboom, mit der Krise von 1966/67 markiert den großen Wendepunkt. Der erste Rückgang der Produktion seit Kriegsende begann und war nicht aufzuhalten – vor allem wollte ihn niemand in Rhein Stahls Chefetagen aufhalten.



Hanomag Lastwagen „Kurier“, „Garant“ und „Markant“ rollen vom Band

5. 1966-1974: Rheinstahl schrumpft sich auf Kosten der Hanomag gesund

Unmittelbar nach der Krise von 1966/67 merkte allerdings noch niemand was davon. Im Gegenteil: Im November 1968 erreichte die HANOMAG mit 10.000 Beschäftigten den höchsten Beschäftigtenstand seit der Krise. Der spekulative Bauboom jener Jahre (der u.a. zu den Halden unverkaufter Luxus- und Eigentumswohnungen ein paar Jahre später führte) und eine Exportoffensive führte nochmals zu einer kurzzeitigen Vollaustattung der Produktion. Für Produkte der HANOMAG gab es Lieferfristen!

Doch den Herren der Rheinstahl paßte eine florierende HANOMAG nicht mehr ins Konzept: Die vielseitige Produktionspalette der HANOMAG sollte stromlinienförmig ins Gesamtkonzept des Rheinstahl-Konzerns eingepaßt werden – und da war nur Platz für die Baumaschinen-Produktion, zunächst jedenfalls. Und öffentlich bekannt wurde das alles sowieso erst Jahre später.

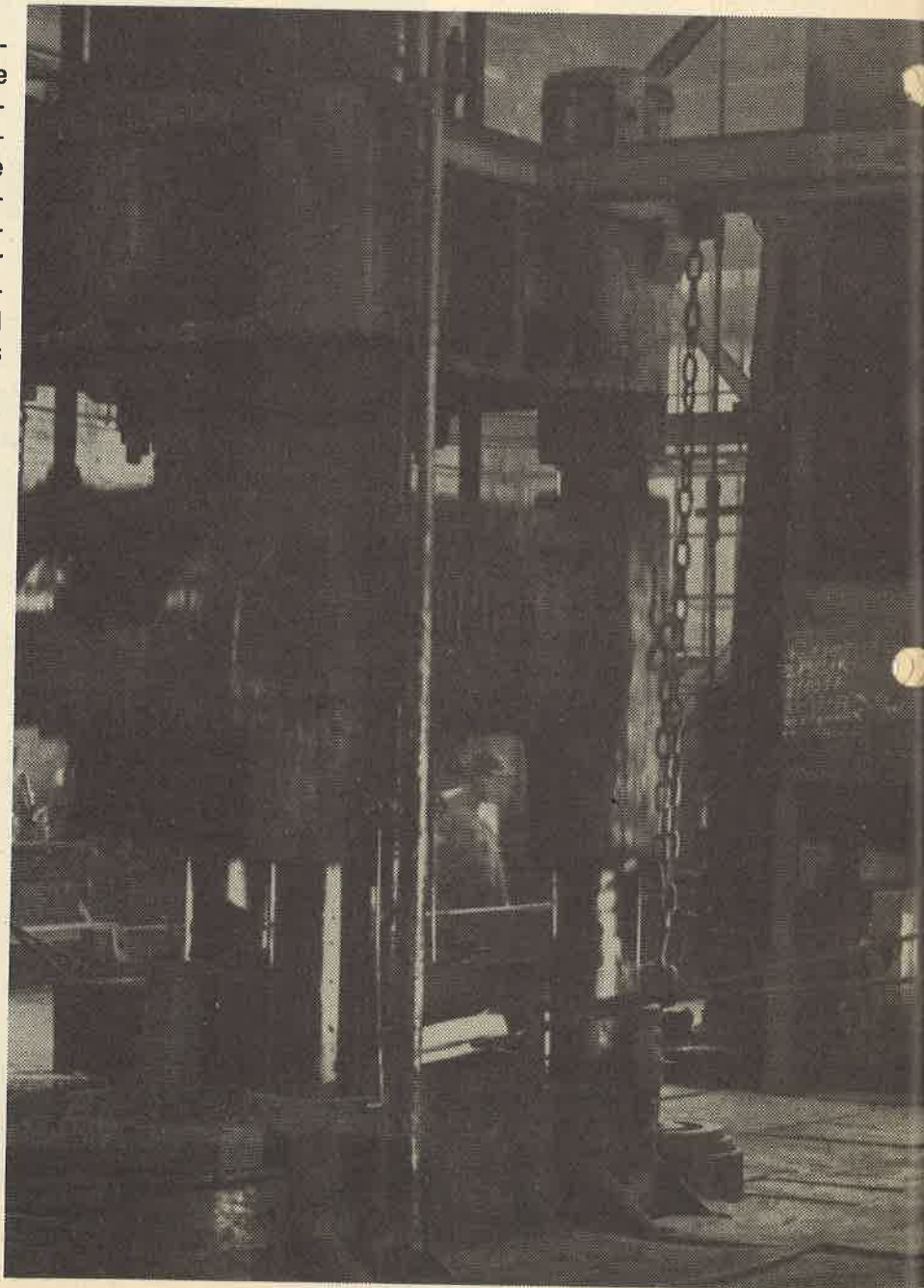
Zunächst ging die Hanomag-Tochter Hanomag-Henschel im Jahre 1969 – als von einem Produktionsrückgang noch kaum was zu spüren war – eine Kooperation mit Daimler-Benz ein. Doch mehr war geplant, denn bereits einen Monat später übernahm Daimler-Benz die Aktienmehrheit der Hanomag-Henschel. Damit war HANOMAG die Lkw-Produktion und den anerkannt besten Diesel-Motor Europas los.

Hier wurde eine Strategie des Rheinstahl-Konzerns im Zusammenspiel mit dem Daimler-Benz-Konzern deutlich: die Ausschaltung der Konkurrenz auf dem Binnenmarkt. Der Niedergang der HANOMAG war eng mit dem zunehmenden Einfluß des Daimler-Benz-Konzerns verbunden. HANOMAG war am Motoren- und Lastkraftwagenmarkt für Daimler-Benz ein Konkurrent. Diese Konkurrenz wurde systematisch zunächst über den Aufkauf der Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke in Kassel und über sogenannte Kooperationsverträge mit dem Moto-

renwerk in Hannover (Daimler-Benz nahm monatlich soundsoviele Motoren ab) und schließlich über Anteilsaufkäufe und Anteilstransaktionen ausgeschaltet. Ein kompletter Unternehmensteil wurde zwischen den Konzernen profitabel ausgetauscht und damit Daimler-Benz zu einer Monopolstellung im Lastkraftwagenbau verholfen. Opfer dieser in diesem System legalen Schieberei der Konzernleitung waren die Kollegen der HANOMAG.

Als Folge davon wurde Anfang 1969 die Baumaschinenproduktion zum „stärksten Bein“ der HANOMAG. Die systematische Vernachlässigung der anderen Produktionsbereiche war nach dem Verkauf der Lkw-Produktion offensichtlich geworden. Folgerichtig wurde im April 1970 – also nur 1 Jahr später – die Ackerschlepperproduktion eingestellt.

Zur organisatorischen Absicherung dieses Prozesses wurde die HANOMAG – seit 1952 selbstän-



Das Hammerwerk bei Hanomag

dige Tochter der Rhestahl AG — im Juni 1970 vollständig in den Iutterkonzern integriert.

Die Konsequenzen folgten auf den Fuß: im August des selben Jahres wurden 200 Arbeiter entlassen! Das waren die ersten Entlassungen seit der Krise von 1966/67. Und die Entlassungen rissen in den folgenden 2 Jahren nicht mehr ab.

Anfang 1971 wurde die Sattelschlepperproduktion eingestellt. Durch die dabei „freiwerdenden“ Arbeitskräfte waren's nur noch 6.000. und über's Jahr 1971 ging's munter so weiter. Zusammen mit den unterlassenen Neueinstellungen gelang es bis Dezember, die

Belegschaft auf 4.800 zu „schrumpfen“.

Damit war die Zeit reif für neue Dinge: Endlich wurde die Reduktion der HANOMAG auf die reine Baumaschinenproduktion auch offiziell als Konzernstrategie verkündet. Im Klartext hieß das zu diesem Zeitpunkt: Die restlichen Produktionsbereiche, die nicht mit der Baumaschinenproduktion nötig waren die Lkw-Motoren- und die Getriebefertigung — und damit zusammenhängend die Gießerei und die Schmiede der HANOMAG — wurden binnen Jahresfrist stillgelegt.

Das bedeutete für 1.500 bis 1.800 Beschäftigte den Verlust ihres Arbeitsplatzes, denn im Baumaschinensektor waren nur rund 3.000 tätig. An die angekündigte Umschulung eines Teils der „freiwerdenden“ Arbeitskräfte glaubte niemand.

Gleichzeitig wurde bekannt, daß der Rhestahl-Konzern in Südamerika Werke baute, in denen eben diese Baumaschinen kostengünstiger hergestellt werden sollten oder bereits gebaut wurden. Rhestahl investierte mehr im Ausland und ließ HANOMAG austrocknen. Seit 1967 wurde vom Rhestahl-Konzern keine müde Mark mehr im HANOMAG-Werk investiert!

Endlich merkte die „Basis“ der HANOMAG, was los ist. Im Juni 1972 streikte die Belegschaft gegen die Teilstilllegungspläne von Hammerwerk und Gießerei. Am 12. Juni kam es zu einer spontanen Demonstration durch Linden und die Innenstadt Hannovers. „Protestmarsch unter roten und schwarzen Fahnen — Hanomag-Arbeiter protestieren gegen Massenentlassungen“ — so lautete die Schlagzeile der „Hannoverschen Presse“. In einer Kundgebung vor dem Rathaus forderten Sprecher des Betriebsrates — schon damals unter der Führung des bewährten Siegesbert Kassubowski —, der IG Metall und der Stadt Hannover (!) eine bessere Unternehmenspolitik und sichere Arbeitsplätze. Der frischgebackene Oberbürgermeister Schmalstieg sicherte den Arbeitern seine Hilfe zu.

Der SPD-Ortsverein Linden brachte im Rat einen Antrag ein:

Die Stadt solidarisierte sich mit den um ihre Arbeitsplätze kämpfenden Arbeitnehmern bei der Hanomag und warf der Rhestahl-AG vor, verfehlte Konzernpolitik auf dem Rücken der Arbeitnehmer auszufragen. Der Konzern wurde aufgefordert, die beabsichtigten Maßnahmen nochmals zu überprüfen.

Doch Oberstadtdirektor Neuffer schätzte die Möglichkeiten der Stadt schon damals realistisch ein. In einem Interview mit der „Hannoverschen Presse“ betonte Neuffer, daß die Stadt, wenn der Konzern bei seinem Beschluß bleibe, „nur sehr begrenzte Möglichkeiten“ habe.

Und es geschah auch nichts. Die Schmiede wurde wie geplant im Oktober stillgelegt, im Dezember die Lkw-Motorenstraße an den schwedischen Volvo-Konzern verkauft.

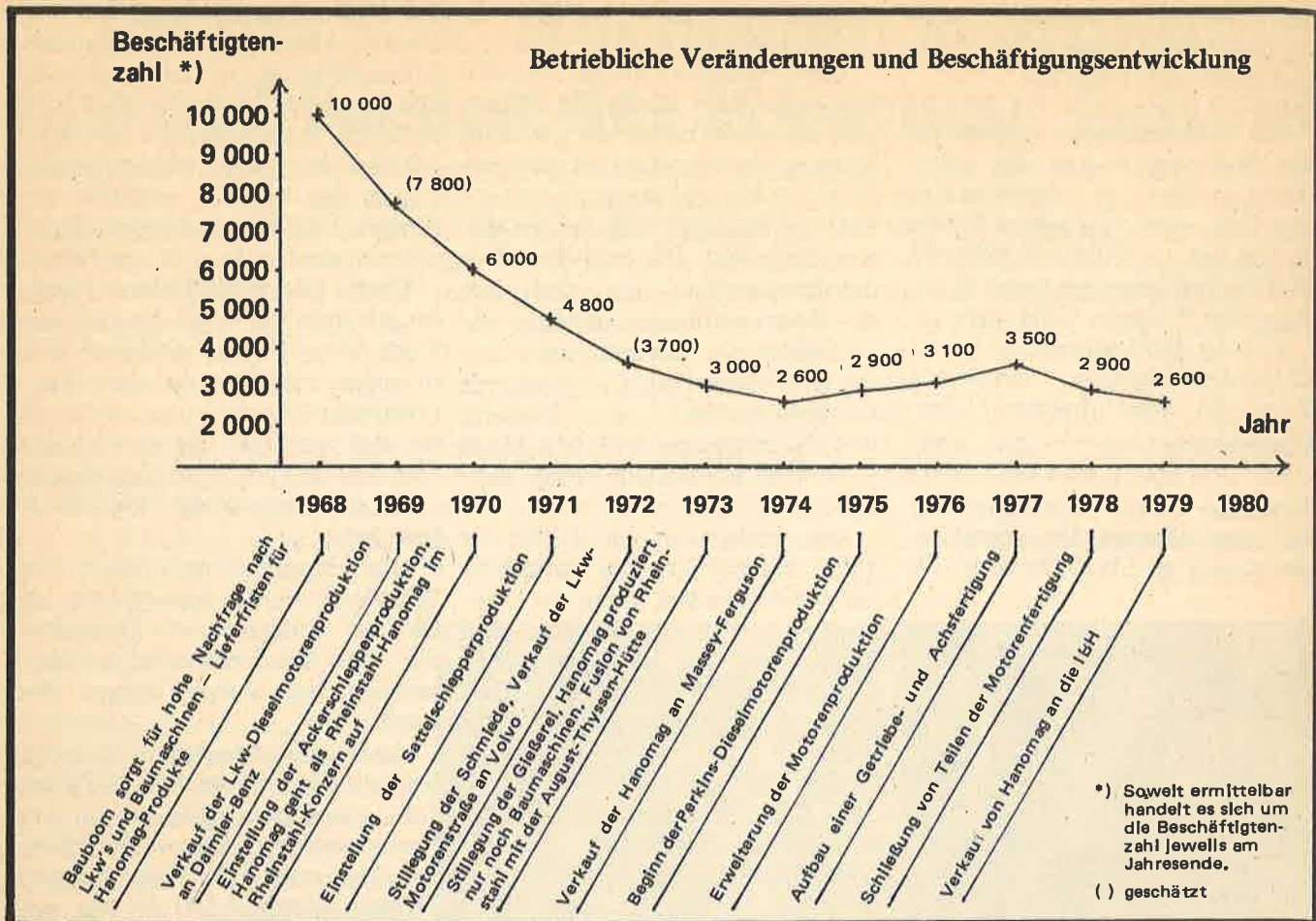
Aber noch Bedeutsameres wurde bekannt: Im November 1972 erfuhr die Öffentlichkeit von den Fusionsverhandlungen zwischen der Rhestahl-AG und der August-Thyssen-Hütte (ATH) — und das Szenario komplettierte sich. Langsam, aber deutlich wurde für alle sichtbar, was hinter der scheinbar widersinnigen Politik des Rhestahl-Konzerns steckte. Rhestahl und August-Thyssen-Hütte versuchten ihre Produktion aufeinander abzustimmen — und deshalb sollte der HANOMAG die Luft abgedreht werden.

Damit das alles nicht so deutlich wurde, paßt es gut, daß ein kurzzeitiger Aufschwung in der Baumaschinenproduktion im ersten Halbjahr 1973 zu Neueinstellungen im Baumaschinensektor führte — so fiel die endgültige Schließung der Gießerei im Mai nicht so auf.

Es fiel auch kaum auf, daß sich bis zum Sommer die Gesamtbelegschaft der HANOMAG auf 3.300 reduziert hatte — genau so, wie es ein Jahr zuvor angekündigt worden war. Und daß die Fusion der Rhestahl mit der ATH völlig konjunkturunabhängige Konsequenzen auf die HANOMAG haben könnte — das rückte auch wieder in den Hintergrund.

Bis zum Oktober 1973. Dann platzte die Bombe: 1.000 Beschäf-





tigte sollen entlassen werden! Antrag auf Massenentlassung beim Arbeitsamt gestellt! So lauteten die Schlagzeilen der Lokalpresse.

Ein Jahr zuvor hatte der Hanomag-Vorstand auf die Frage nach der weiteren Arbeitsplatzentwicklung noch öffentlich bekanntgegeben, daß eine auf Baumaschinen spezialisierte HANOMAG mit weniger als 3.000 Arbeitsplätzen nicht rentabel wirtschaften könnte.

Damit war auch dem letzten klar, daß es bei der HANOMAG nicht um konjunkturbedingten Arbeitsplatzabbau ging, sondern um die absichtliche Stilllegung eines ganzen Werkes.

Der SPD-Ortsverein Lindener-Limmer forderte angesichts der drohenden Stilllegung der ganzen HANOMAG die Überführung des Betriebes in die Selbstverwaltung der Arbeiter und Angestellten und Unterstützung durch das Land. Die SPD-Landtagsfraktion zog – ein wenig – mit und klagte den Rhein Stahl-Konzern öffentlich an. Auch wurde erstmalig die einseitige Ausrichtung auf die Baumaschinenproduktion kritisiert: Die IG

Metall stellte fest, daß nur mit zusätzlichen Produktionsbereichen die Arbeitsplätze gesichert würden. Es sei „wirtschaftlich nicht vertretbar, daß ein Unternehmer dieser Größenordnung nur auf einem Bein – der Baumaschinenherstellung – stehe, da der Absatz auf dem Baumaschinensektor besonders anfällig sei.“

Angesichts dieser öffentlichen Aufwallung kam es zu Verhandlungen des Konzerns mit Bund und Land. Der Rhein Stahl-Konzern verlangte u. a. Beihilfen von der niedersächsischen Landesregierung.

Einen Monat wurde verhandelt. Im November wurde der HANOMAG-Konflikt offiziell beigelegt: Das Land zahlte (wieviel ist nie bekannt geworden) und statt der angekündigten (und angedrohten) Massentlassungen wurde Kurzarbeit vereinbart. Nicht vereinbart, aber vom Konzern praktiziert wurden Einzelentlassungen – nämlich bis zu 49 pro Monat, da 50 Entlassungen meldepflichtig sind.

Im Hintergrund der Konfliktbeilegung mag eine Rolle gespielt

haben, daß Rhein Stahl und August-Thyssen-Hütte für ihre geplante „Elefanten-Hochzeit“ die Zustimmung des Bundesministeriums brauchten und von daher das rigore Abwürgen der HANOMAG nicht unbedingt in dieser Zeit vollziehen wollten – aus kosmetischen Gründen, versteht sich. Zwei Tage vor Weihnachten '73 war die Stahlfusion Rhein Stahl/ATH perfekt – und die HANOMAG kleiner denn je.

Im Frühjahr 1974 hörten die Entlassungen sogar ganz auf – vereinzelt wurden sogar Neueinstellungen vorgenommen. Allerdings weniger als Beschäftigte das Unternehmen verließen, so daß die Beschäftigtenzahl kontinuierlich sank.

Währenddessen hielt die Rhein Stahl Ausschau nach einem Käufer für die ausgepresste und abgewirtschaftete HANOMAG. Ein Verkauf wäre natürlich die elegantere Methode für den Konzern, die HANOMAG loszuwerden.

Und im Oktober '74 fand sich dann ein „Dummer“: der kanadische Massey-Ferguson-Konzern. Aber das ist ein anderes – trauriges – Kapitel.

6. Das Zwischenspiel

Massey-Ferguson

Am 1. 10. 1974 übernahm der kanadische Bau- und Landmaschinenkonzern Massey-Ferguson (MF) die HANOMAG vom Rheinstahl-Konzern mit 2.600 Beschäftigten.

MF gehörte neben International Harvester und John Deere zu den drei großen Super-Multis in dieser Branche mit einem Weltjahresumsatz von fast 3 Milliarden Dollar, wobei die Landmaschinenproduktion mit Abstand an erster Stelle der Produktionspalette vor den Industrie- und Baumaschinen rangierte. In der Bundesrepublik besaß MF neben dem neuen Hauptwerk HANOMAG noch eine Landmaschinenfabrik in Eschwege (mit ca. 1.500 Beschäftigten) und eine Beteiligung an der Eichler GmbH in Landau mit knapp 1.000 Beschäftigten.

Der Kauf der HANOMAG wurde ausdrücklich damit begründet, daß man sich von dem – im Gegensatz zu England, Frankreich und Italien – in der Bundesrepublik „ruhigeren Sozialklima“ günstigere Gewinnchancen ausrechnete: „Im Geschäftsjahr 1973 ist MF schmerzhaft klageworden, daß niedrigere Löhne – wie in England/Italien/Frankreich – jeden Sinn verlieren, wenn langwierige Sozialkonflikte zu großen Produktionsausfällen führen und die interna-

tionale Arbeitsteilung die Produktion und den Vertrieb des Konzerns lähmen“ (FAZ 21. 9. 1974).

Als Verkaufspreis für die HANOMAG wurden zunächst 120 Mio. DM genannt. Diese Zahl wurde zwar nie laut demütiert, jedoch korrigierte sich die Presse kurze Zeit später auf Vermutungen, die zwischen 40 und 50 Mio. DM lagen (vgl. HAZ vom 18.7. und 11.9.74) – ebenfalls undemütiert. Auf jedenfall mußte Rheinstahl bei diesem Geschäft „Geld mitbringen“, so Rheinstahl-Chef Schmücker.

Zu dem ohnehin geringen Kaufpreis erhielt der neue Besitzer auch noch Zuschüsse des Landes Niedersachsen aus dem Programm für „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ in Höhe von 3 Mio. DM. Auflage: Erhalt des Betriebes in der derzeitigen Größenordnung. Voraussetzung:

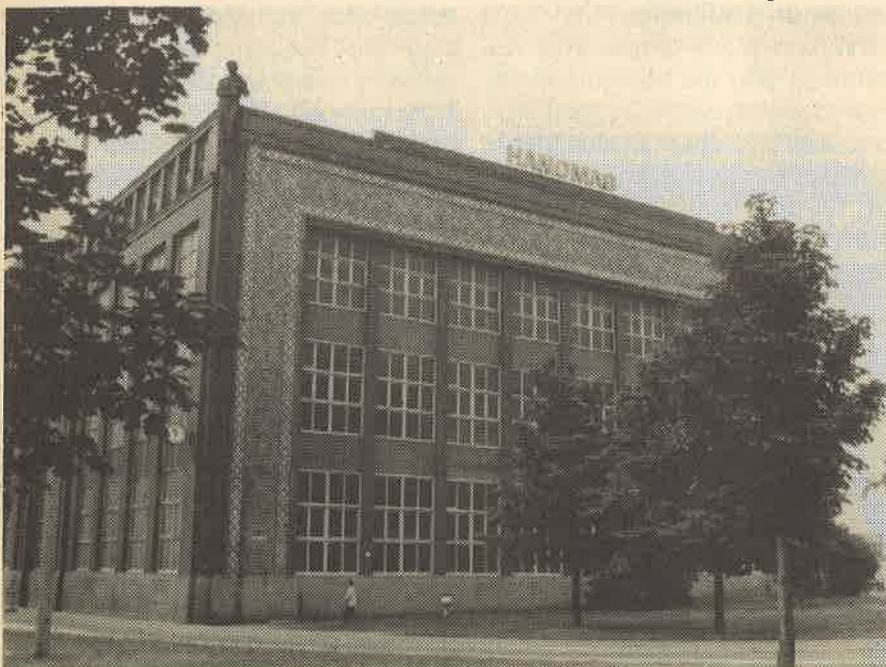
Stillegung des Werkes bei Nichtzustandekommen des Verkaufes. Und diese Stillegung hatte Rheinstahl-Chef Schmücker dem Land während der Verkaufsverhandlungen angedroht (vgl. HAZ v. 11.9.74) Vermutlich das erste wahre Wort, daß aus Rheinstahls Chefetagen seit langem zum Fall Hanomag verlautete! Im übrigen meint Schmücker zum Hanomag-Verkauf,

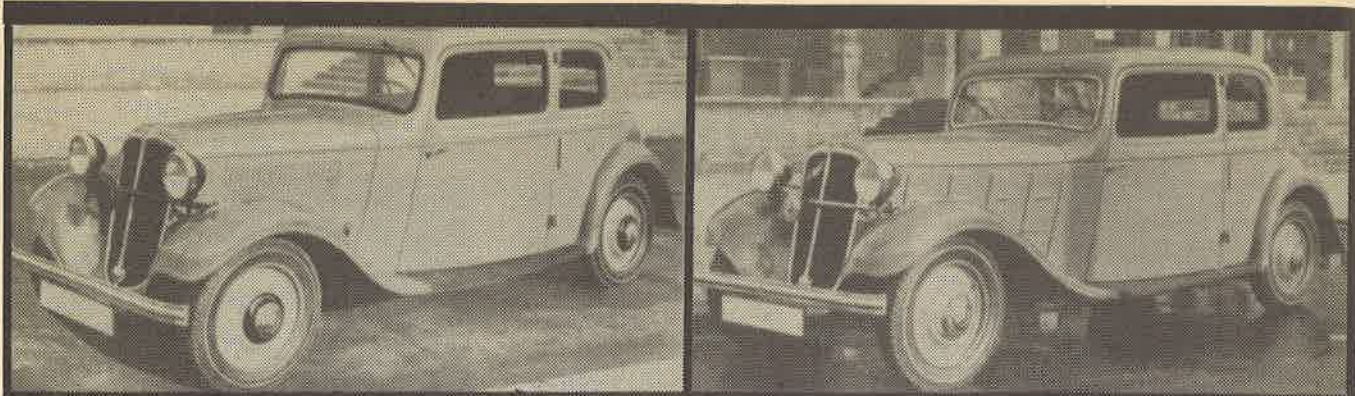


daß „das Werk Hanomag einen wichtigen Platz in den weltweiten Expansionsplänen von MF übernehmen wird ... Unter diesem Aspekt hätten die jahrelangen Umstrukturierungsmaßnahmen auf ein reines und leistungsfähiges Baumaschinenwerk ihren Zweck erfüllt.“ (HAZ v. 18.7.74)

„2.000 neue Arbeitsplätze“

Am 18. 10. 1974 kündigte der Präsident der Massey-Ferguson Ltd., Toronto, auf einer internationalen Pressekonferenz in Hannover an: 500 neue Arbeitsplätze für die neue Motoren- und 1.300 für die Baumaschinenproduktion. Und wenn man schon beim Einstellen sei, über 2.000 „neue“ würden es bestimmen. Mit anderen Worten: die Gesamtbelegschaft der Hanomag sollte auf insgesamt über 4.600 gesteigert werden. Ob's wohl jemanden gab, der das glaubte?





Wehmütige Erinnerungen an eine breite Produktionspalette: PKWs und ...

Im ersten Jahr wurden einige Versprechen auch noch gehalten. Am 4. 11. 1975 setzte die Generaldirektorin der MF-Gesellschaften in der BRD, Frau Dr. Ursula Brinkmann, in Anwesenheit der Presse demonstrativ das Montageband der ersten Fertigungsstraße für Dieselmotoren in Betrieb. Der „langfristige“ Liefervertrag mit VW hatte sich inzwischen als Drei-Jahresvertrag herausgestellt (Lieferung pro Jahr 26.000 Stück). Frau Brinkmann kündigte dennoch optimistisch eine Verdoppelung der Kapazität bis 1985 an (NHP v. 5.11.75)

Immerhin war die Belegschaft bis zum Herbst 1975 auf 2.900 Beschäftigte aufgestockt worden.

Nach 2 Jahren: 500 Neueinstellungen

Im Februar '76 verkündete MF als großen Verkaufserfolg, daß jede 5. Baumaschine, die in der BRD verkauft wurde, von MF stammt. Und wenn die mal angekündigten 4.600 Arbeitsplätze bei Hanomag trotz des guten Geschäftsverlaufs noch längst nicht in Sicht waren, genügte doch als

„Erfolgsmeldung“ und gesicherte Zukunftsaussicht, daß es wenigstens 3.100 waren; seit Übernahme der Hanomag durch MF damit schon 500 mehr.

Als Wermutstropfen in diese Erfolgsbilanz fiel lediglich, daß die Hanomag nach wie vor mit Verlust arbeitete. Offiziell verlautete für 1975, das erste MF-Jahr, 40 Mio. DM, für das Jahr 1976 immerhin noch 30 Mio. DM. Gewinnerwartungen wurden erst für das Jahr 1978 geäußert.

Die Wende

Und während offiziell für 1977 noch der Ausbau eines weiteren Produktionsschwerpunktes bei der Hanomag angekündigt wurde, die Getriebe- und Achsenfertigung (für die laut HAZ v. 20.1.77 bereits 16,5 Mio. DM investiert worden waren, drohte der Motorenproduktion Schlimmes.

VW und MAN gingen eine Kooperation ein, die auch die Motorenproduktion umfaßte. Bei MF-Hanomag tröstete man sich damit, daß das Transporterprogramm von VW, für das Hanomag die Motoren lieferte, nicht Bestandteil der Ko-

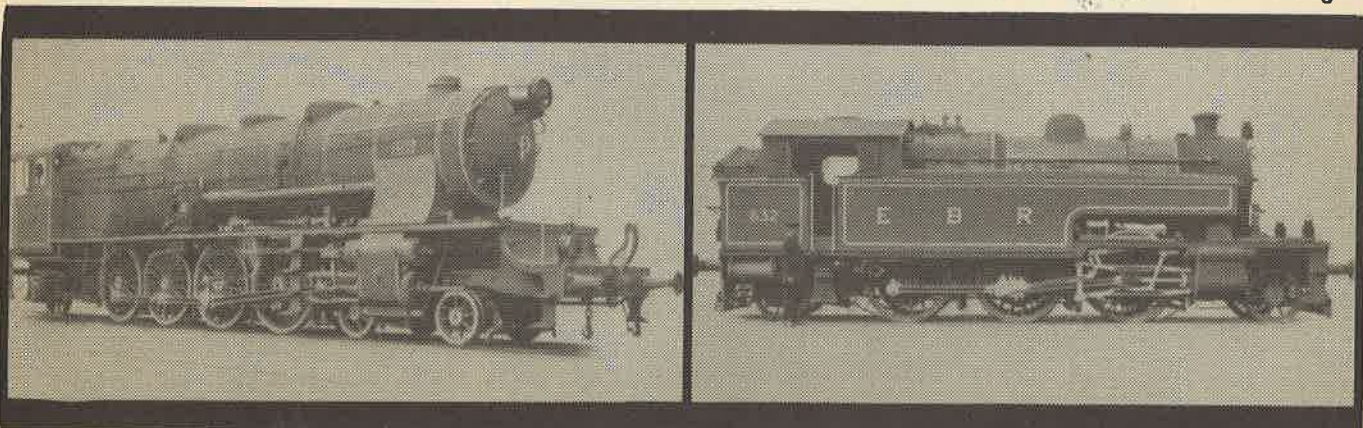
operation war. Auch die VW-Eigenentwicklung von Dieselmotoren wurde nicht als Bedrohung empfunden, da diese sich angeblich nur auf den Pkw-Bereich beschränkte. Stattdessen „sollen Perkins-Motoren künftig auch an andere Kunden in den USA, England und der Iberischen Halbinsel geliefert werden.“ (HAZ 26.5.76)

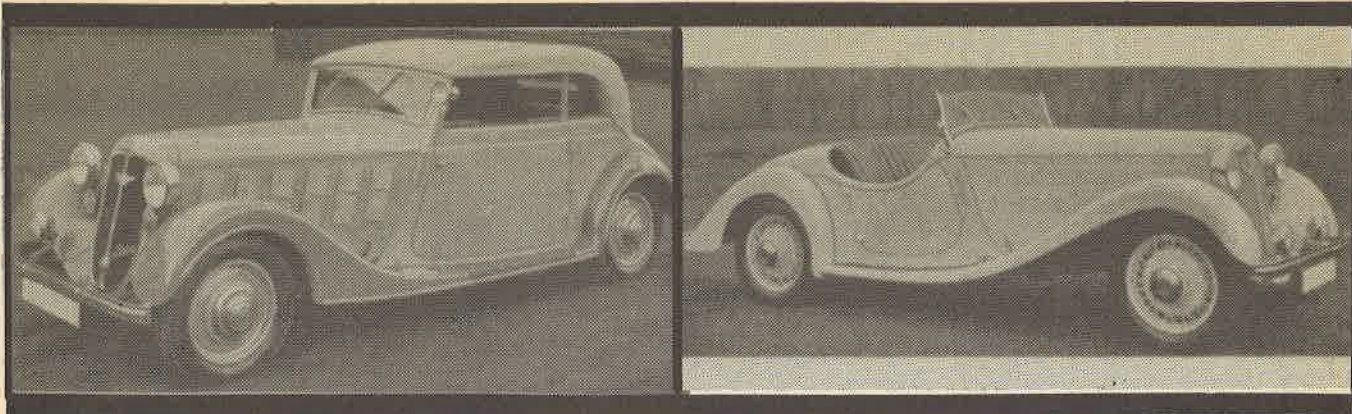
Diese Geschäftsentwicklung blieb Utopie. Infolgedessen konnte die Hanomag auch – entgegen der Erwartungen – 1978 nicht mit Gewinnen aufwarten.

Entgegen der Praxis früherer Jahre machte MF keine Angaben zur Ertragsentwicklung bei der Hanomag mehr. Zwar stieg die Beschäftigtenzahl noch bis Ende 1977 kontinuierlich auf rund 3.500 an, aber die rosigen Zukunftsmeldungen blieben langsam aus.

Welche Perspektiven der Mutterkonzern Massey-Ferguson damals schon der Hanomag einräumte, mag die Tatsache verdeutlichen, daß zur gleichen Zeit ein neues Motorenwerk für die Perkins-Dieselmotoren in Mexiko gebaut wurde!!

So kann vermutet werden, daß auch das Auswechseln des Manage-





ments Anfang 1978 – Frau Brinkmann mußte samt Mitarbeitern gehen – nicht die Konsolidierung der Hanomag im MF-Konzern bewerkstelligen sollte, sondern lediglich einen einigermaßen „gesunden“ Betrieb „verkaufsfertig“ zu machen.

Im Frühjahr 1978 wurde es dann konkret: rund 40 % der inzwischen 3.500 Beschäftigten mußten zwischen April und Mai kurzarbeiten! Weitere Kurzarbeit zwischen Juli und Oktober wurde bereits angekündigt.

Durch ungünstige Wechselkurse mußte der Export in die USA völlig eingestellt werden. Gleichzeitig wurde durch Einstellungsstopp die Belegschaft reduziert: Im Sommer '78 waren es bereits nur noch 3.400. Doch das Mittel des Einstellungsstopp reichte nicht mehr aus: Im Juli wurden 200 entlassen!

Der Betriebsrat zeigte sich auf Anfragen von Kollegen informiert: Die Motorenproduktion wird stillgelegt. VW erneuerte den Vertrag mit der Hanomag nach Ablauf der 3 Jahre nicht mehr und baute seine Dieselmotoren stattdessen selbst! Auch das neue Management von MF-Hanomag erwies sich als unfähig,

neue Interessenten aufzutreiben. Stattdessen begann der schnelle Niedergang: Schließung eines Teils der Motorenproduktion („Halle III“) bereits im Juli (damit verbunden war die Entlassung von 200 Beschäftigten). Ein weiterer Teil sollte bis Dezember dichtgemacht werden und weitere 450 Entlassungen wurden beim Arbeitsamt Hannover angemeldet!

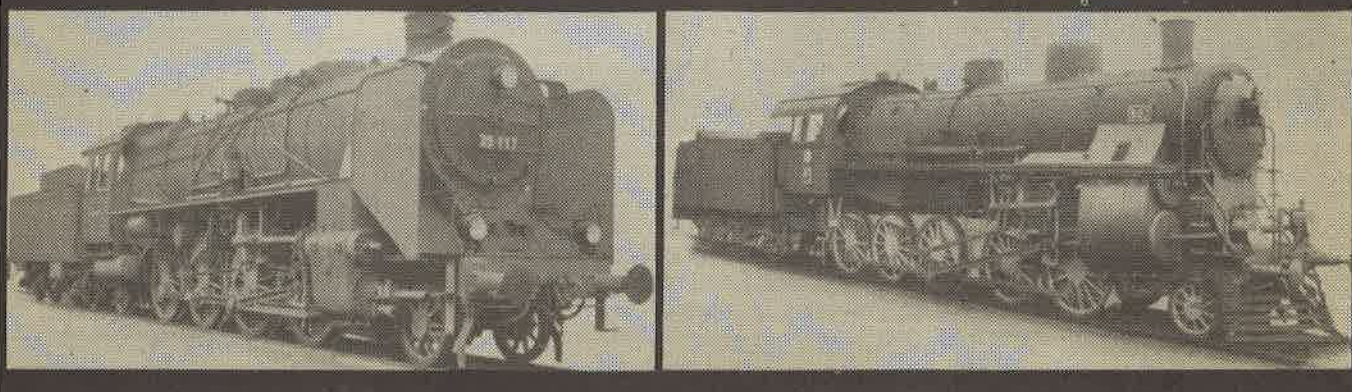
Und dann ging's Schlag auf Schlag: Obwohl das im Betrieb längst klar war, wurde die Stilllegung der Motorenproduktion erst Anfang Oktober verkündet. Von den angekündigten 450 Entlassungen wurden bis Herbst 120 vollzogen.

Gleichzeitig wurde bekannt, daß die geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen (Wie oft soll die Hanomag noch „umstrukturiert“ werden?) das Ziel hatten, die Belegschaft bis Mitte 1979 auf 2.600 zu senken („gesundschrumpfen“) – genau die Zahl, zu der Massey-Ferguson die Hanomag übernommen hatte! Man nannte es zwar „Umstrukturierung“ – in Wirklichkeit wollte MF sich von dem Verlustgeschäft Hanomag trennen – und suchte nach Käufern.

Um das Klima hierfür zu verbessern, wurden noch im Frühjahr '79 „Erfolgsmeldungen“ in die Presse lanciert: „Umsatzzahlen bei Hanomag um 10 % überschritten“ (HAZ v. 23.3.79) und im April die letzte positive Meldung: „Hanomag wird weltweite Baumaschinenzentrale von Massey-Ferguson“ sowie „neue Aufträge“ und „zunehmende Nachfrage“. Dann war endgültig Ruhe. – Grabesruhe.

Als am 30. 10. 79 schließlich die Nachricht verbreitet wurde, daß die Hanomag erneut einen neuen Besitzer habe, konnte von einem „Verkauf“ kaum mehr die Rede sein. Eher schon hatte sich ein Übernehmer der Konkursmasse gefunden: Horst-Dieter Esch. Fazit des MF-schen Konsolidierungsversuchs: „Um die Verkaufsverhandlungen zum Abschluß zu bringen, dürfte die kanadische Muttergesellschaft zu erheblichen Zugeständnissen gezwungen sein. Auch eine Landesbürgschaft müßte daher relativ hoch ausfallen.“ (HAZ, 3.10.79)

Lokomotiven der HANOMAG aus den Zwanziger Jahren.

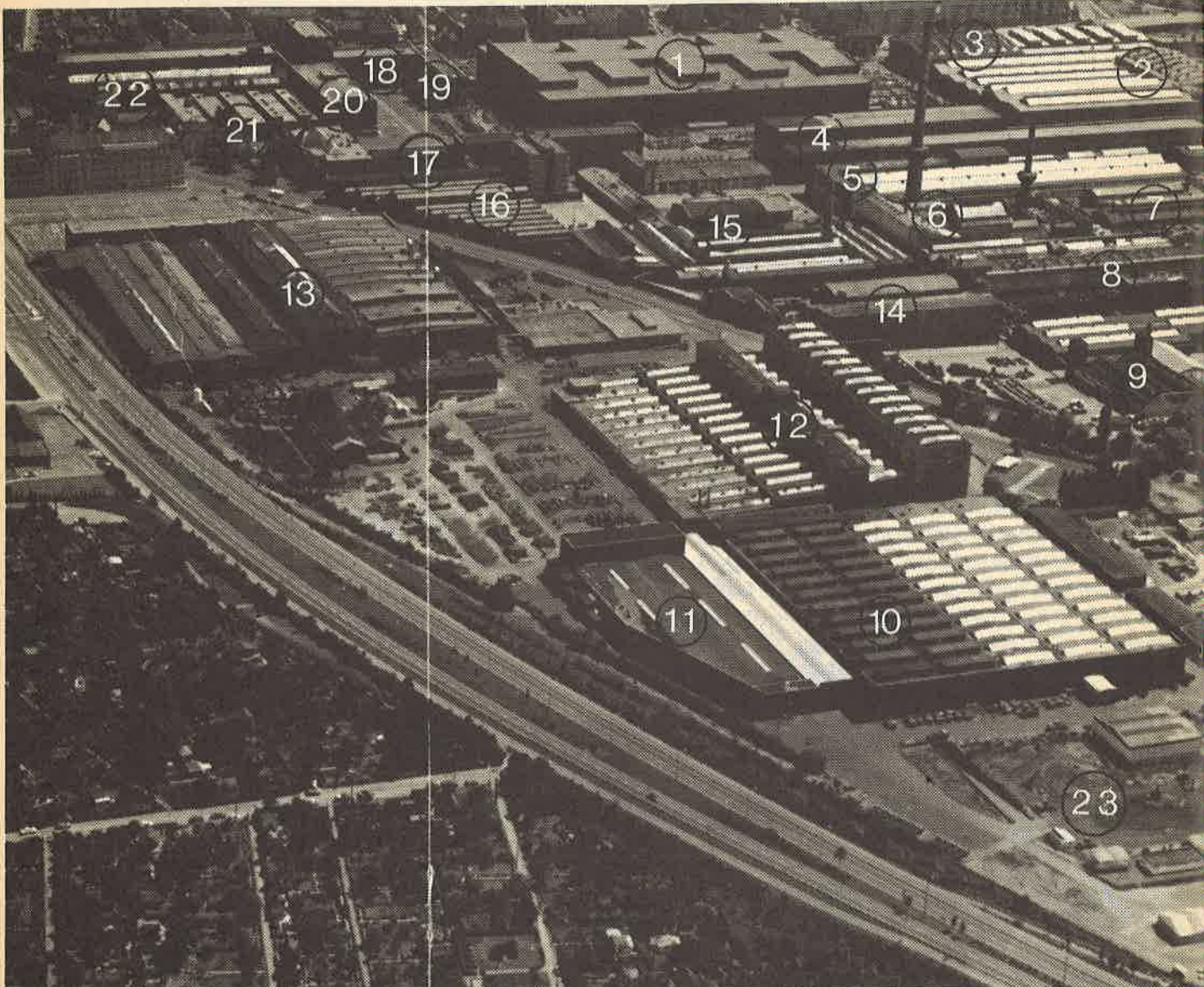


7. Hanomags vorläufig letzter Akt: Horst-Dieter Esch und die IBH

Der Kaufpreis lag nach Auskunft des IBH-Chefs Esch in einem NDR-Interview nicht erheblich über der geplanten Aufstockung des Grundkapitals der IBH: dies wurde von 68 auf 98 Mio. DM erhöht – macht 30 Mio. Dazu kamen ca. 40 Mio. für Grundstücke, Werksanlagen und Maschinen, die

nicht direkt von der IBH, sondern von der IBH-Tochter „Hanomag Grundstücksverwaltung GmbH“ zu zahlen waren. Aus steuerlichen Gründen operiert diese Tochter selbständig, d. h. überläßt der Hanomag im „leasing“ die Produktionsanlagen. Insgesamt ist damit der IBH ein großer Coup gelungen,

Doch die flotten IBH-Herren planten noch mehr: IBH erwartete, daß Banken und Zulieferer – besonders Reifenhersteller zinsfreie Kredite zur Verfügung stellten. Die Kalkulation dabei war, daß diese am Weiterbestehen der Hanomag interessiert sein mußten. Und schließlich – wer hätte es an-



① Halle 1: Endmontage; ② Halle 6: Motorenbau (soll in den nächsten 3 Jahren stillgelegt werden); ③ Ersatzteillager (steht zum großen Teil leer, könnte ausgelagert werden); ④ Halle 2: Schweißfertigung (steht zum großen Teil leer, könnte ausgelagert werden); ⑤ Halle 3: Früher Fertigung der Perkins-Motoren für VW (Produktionsanlagen werden abgebaut); ⑥ Kraftwerk/Hilfsbetriebe; ⑦ ehemaliges Hammerwerk, jetzt Lager; ⑧ ehemalige Gießerei: wird abgerissen; ⑨ Reparaturwerkstätte für betriebseigene Fahrzeuge; ⑩ Halle 33: Bandmontage; ⑪ Halle 35: Lager; ⑫ Halle 32: mechanische Fertigung; ⑬ Halle 31: Schweißwerk; ⑭ Halle 17: Austauschmotorenbau (läuft demnächst aus); ⑮ Lehrwerkstatt/Sonder- und Musterbau/Werkzeugbau/Versuch; ⑯ Alte, für die Produktion nicht mehr genutzte Hallen, Abstellräume; ⑰ Verwaltung; ⑱ Kantine; ⑲ Umkleieräume; ⑳ ehemalige Verwaltung, jetzt Tagungsräume und Betriebsfeuerwehr; ㉑ Vergüterei (Härtung von Zahnrädern, Oberflächen usw.); ㉒ Getriebebau; ㉓ Vorführ- und Testgelände

ders erwartet – sollte auch die niedersächsische Landesregierung einspringen: sie sollte für einen Bankkredit in Höhe von 50 Mio. DM bürgen.

Die IBH erwarb Hanomag nicht nur „für ‘nen Appel und ein Ei“ – nämlich für „nicht erheblich über“ 30 Mio. plus ca. 40 Mio. für Grundstücke usw., sondern machte sie von Anfang an zum Objekt erpresserischer Finanzmanöver – nicht nur gegenüber staatlichen Stellen, sondern auch gegenüber Zulieferern.

Wie schon oft in der Geschichte der Hanomag wurden von den „neuen Herren“ Versprechungen gemacht. So erklärte die IBH, daß beabsichtigt sei, die Produktion anderer voll ausgelasteter Werke des IBH-Konzerns zum Teil nach Hannover zu verlegen.

Das Pokern um eine neues Werk beginnt

In den nächsten Monaten tat sich jedoch nicht viel – bis auf ein kurzfristiges Sonderprogramm: die Produktion von Bergbaugerät.

Im Sommer '80 begann sich aber etwas ganz anderes zu tun: Es verdichteten sich Gerüchte, daß die IBH das alte Hanomag-Werk schließen und ein neues „auf der grünen Wiese“ errichten wolle, das vielleicht nicht mehr in Hannover stehen würde. Der Hintergrund dafür war, daß im alten Werk nicht mehr konkurrenzfähig produziert werden kann und als Resultat des jahrelangen „Gesundenschumpfungprozesses“ nur noch die Hälfte des Werkes genutzt wird. Die HAZ wies alarmierend auf ein ähnliches Vorhaben der IBH bei der Firma Zettelmayer in Konz bei Trier hin.

Anfang Juli teilte die Stadtverwaltung auf Befragen der BI Linden-Süd mit, daß die Stadt der IBH bei der Suche nach einem neuen Grundstück im Stadtgebiet behilflich sein wolle. Ein angebliches Angebot, das Grundstück der Hanomag zu kaufen, wurde dementiert. Der SPD-Ortsverein Linden/Limmer keifte: „Hanomag muß in Linden bleiben!“ Am 31. 7.1981 sah sich Wirtschaftsdezernent Dr. Fischer genötigt, zu bestätigen, daß im Juli mit Esch Gespräche über den Kauf des Grund-



stücks durch die Stadt stattgefunden hatten. Fischer betonte jedoch gleichzeitig, daß dies die Möglichkeiten der Stadt übersteigen würde.

Anfang September schien man Möglichkeiten gefunden zu haben: Es wurde bekannt, daß die IBH den Neubau eines Werkes auf einem Teil des jetzigen Geländes plane und die Stadt am verbleibenden Rest des Hanomag-Geländes interessiert sei. Aus Gerüchten, die um die laufenden Gespräche um die Zukunft der Hanomag kursierten, konnte man im November 1980 entnehmen, daß die Stadt im Gegenzug für ihn Engagement Arbeitsplatzgarantien von der IBH forderte.

Das Millionen-Ding beginnt Gestalt anzunehmen

Es blieb daraufhin Monate ruhig, bis am 2.7.1981 von der Stadt Hannover, dem Land Niedersachsen und der IBH-Hanomag eine „Absichtserklärung“ unterzeichnet wurde. Ihr Inhalt: Stadt und Land wollen die „Umstrukturierung“ der Hanomag mit 75 Mio. durch Grundstückskäufe und direkte Zuschüsse unterstützen. Die IBH verpflichtet sich im Gegenzug, ab Mitte '85 bei Hanomag 3.000 Arbeitsplätze zu garantieren und für jeden der garantierten Arbeitsplätze, der nicht besetzt ist, DM 10.000 an die Stadt zu bezahlen.

Verschleierungsaktion durch die Stadt

Auf Anfrage der DKP im Rat gab Wirtschaftsdezernent Fischer am 28.11.1981 bekannt, daß die Vertragsverhandlungen im Dezember im Sinne der Absichtserklärung abgeschlossen würden. Am 11. Dezember betonte Fischer auf weitere Nachfragen im Rat, daß die Vertragsunterzeichnung abhängig sei vom Ergebnis einer Überprüfung der wirtschaftlichen Lage der IBH durch das bundeseigene Wirtschaftsprüfungsunternehmen „Treuarbeit“;

Am 29. Dezember war es dann soweit – wie sich später herausstellte ohne das die Stadt das „Treuarbeit“-Gutachten kannte: Ein Rahmenvertrag zur Umstrukturierung der Hanomag wurde paraphiert. Als Begründung für die schnelle Paraphierung noch im Jahre '81 wurde angeführt, daß die Grundstücksverkäufe für IBH-Hanomag noch für 1981 hätten „bilanzwirksam“ werden müssen. Der Hintergrund dafür sollte bald deutlich werden.

Für die notarielle Seite des Zustandekommens der Vertragsparaphierung sorgten drei Notare, die – natürlich rein zufällig – aus SPD/CDU/FDP kamen. Der Notar Walter Heinemann, der in seiner Freizeit SPD-Fraktionsvorsitzender im Rat ist, verwahrte sich im

nachhinein, daß er für seinen Part 72.000 DM bekommen habe. Nein! Für die Vertragsparaphierung eines der drei Teilverträge hätte sein Büro nur 68.000 DM eingestrichen, denn die zusätzlichen 4.500 MwSt. verblieben ja nicht in seiner Tasche.

Das die schnelle Vertragsparaphierung etwas mit der wirtschaftlichen Lage der IBH-Hanomag zu tun haben könnte – wie die GABL vermutete – wies der Sprecher der Hanomag-Geschäftsleitung, Dr. Freimuth, zurück: das sei „völliger Unsinn“.

Wider besseres Wissen und Verstand ...

Was Dr. Freimuth damit für Unsinn redete, wurde in der Zeit bis zur endgültigen Vertragsunterzeichnung am 18. März deutlich.

Das Gutachten des „Treuearbeit“ zur finanziellen Situation des IBH-Konzerns lag inzwischen dem Land vor. Entgegen anderslautenden Ankündigungen hielt es sich aus der Hanomag-Problematik weitgehend heraus. Der Stadt wur-

de es nicht einmal zugänglich gemacht. Lediglich über Berichterstatter des Landes erfuhr die Stadt vom Inhalt. Wie der auch ohne gesonderte Betrachtung des Falles Hanomag aufgefallen sein mußte, ließ sich aus der Reaktion des Landes ablesen:

Als Voraussetzung für Bürgschaft und Zuschüsse wurde plötzlich – vorher war davon keine Rede – eine kräftige Kapitalerhöhung der IBH erwartet (90 Mio. DM). Ausserdem forderte das Land als weitere Voraussetzung für seine Verpflichtungen, daß die Stadt mit den ihren in Vorhand treten müsse.

Aber das war noch nicht alles. Anfang März wurde die Geschäftsführung der Hanomag bei der Stadt vorstellig. Anlaß: die IBH konnte trotz der finanziellen Versprechen von Stadt und Land, trotz der Vertragsparaphierung keine Kreditzusagen von Banken vorweisen, um ihren Anteil an der Hanomag-Umstrukturierung zu finanzieren.

Im Gegenteil: Die Situation stellte sich so dar, daß eine Vertragsunterzeichnung am 18. März

für die Aufnahmen laufender Betriebsmittelkredite nötig war, die im übrigen nicht nur 10 Mio. – wie offiziell genannt –, sondern 60 Mio. DM betragen, weil kurzfristige Kredite in Höhe von 50 Mio. DM ausliefen und nicht verlängert wurden!

Das schreckte sogar die Vertreter der Stadtverwaltung auf. Sie forderten jetzt, daß die Finanzierung des Werksneubaus vor Vertragsunterzeichnung gesichert werden müsse. Ohne gesichertes Finanzierungskonzept des Eigenanteils der IBH/Hanomag riet sie von dem ohnehin schon halbbrecherischen Unternehmen Hanomag-Vertrag ab, der nun den letzten Hauch von Seriosität verloren hatte.

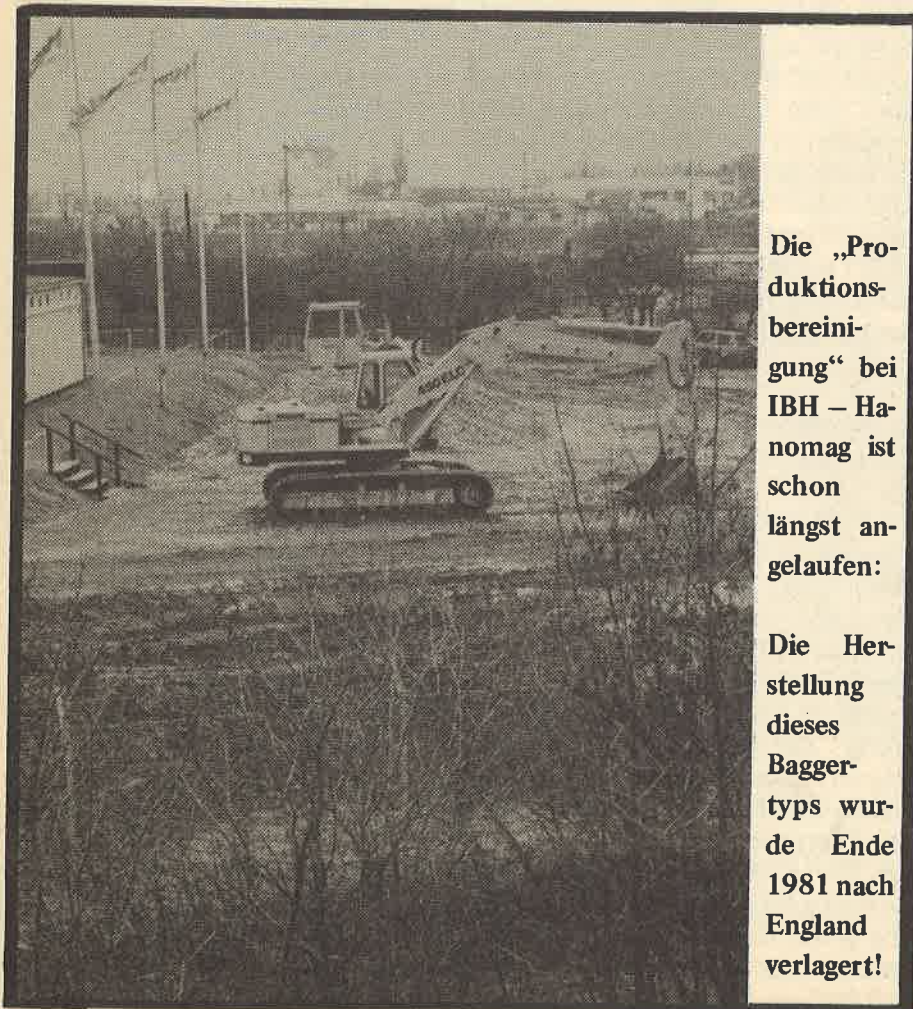
In der Ausschußsitzung vor der entscheidenden Ratssitzung am 18. März waren sich Ratsvertreter und Verwaltung denn auch weitgehend einig: Keine Unterzeichnung ohne gesicherte Finanzierung, Verschiebung der ganzen Aktion bis ein Finanzierungskonzept vorliegt.

Doch jetzt erwies sich, was die Hanomag wirklich wert ist – in der Hand des Horst-Dieter Esch: Wenn die Verträge nicht unterzeichnet würden, keine Kredite für den laufenden Betrieb und dann sei die Hanomag futsch, mitsamt ihren Arbeitsplätzen. Und das alles innerhalb weniger Wochen!

So wurde binnen kürzester Zeit klar, wer hier Forderungen stellte. Und schließlich ließ Esch „seine“ Arbeiter aufmarschieren – wie zwei Tage vor der Ratssitzung in die SPD- und die CDU-Fraktion – zusammen mit der Hanomag-Geschäftsführung.

Die Drohung einiger Lindener SPD-Funktionäre, im Falle einer Weigerung, das Vertragswerk zu unterzeichnen (die Hanomag im Stich lassen nennt sich sowas neuerdings), aus der Partei auszutreten, tat ein übriges, diejenigen zur Raison zu bringen, die den Kopf noch zum Nachdenken (und Nachrechnen) benutzten.

Aber gar zu peinlich sollte das Ganze dann wiederum auch nicht werden – fand Herr Esch, und diktierte sich ganz harte Bedingungen: der Vertrag wird zwar unterzeichnet, aber bis zum 15. November des Jahres muß die IBH ein ge-



Die „Produktionsbereinigung“ bei IBH – Hanomag ist schon längst angelaufen:

Die Herstellung dieses Baggertyps wurde Ende 1981 nach England verlagert!

sicheres Finanzierungskonzept nachreichen – sonst darf die Stadt kostenlos vom Vertrag zurücktreten. Herr Esch sicherte damit die Stadt so toll ab, daß sogar Frau Taeglichbeck (FDP) keine gute Miene zu dem bösen Spiel machen wollte und offenherzig bekannte: „Die Stadt wird auch am 15. November nicht den Mut haben, von ihrem Rücktrittsrecht gebrauch zu machen, falls die Hanomag bis dahin kein klares Finanzierungskonzept präsentiert.“

Die Produktionsstillegung war schon vorbereitet

Obwohl Esch auf die Frage, was denn gewesen wäre, wenn der Rat die Verträge nicht gebilligt hätte, nicht antworten mochte, schrieb die NP, daß in diesem Falle auf der gleichen Pressekonferenz die Verlagerung der Hanomag-Produktion in andere Unternehmen des IBH-Konzerns angekündigt worden wäre. Ohne Subventionen ist die Hanomag für den Herrn Esch eben nichts wert!

Was steht in den Verträgen?

Esch hat sich verpflichtet, bis Mitte 1985 ein neues Hanomag-Werk zu bauen, das ca. 150 Mio. kosten soll. Er garantiert in diesem Werk 3.000 Arbeitsplätze und will für jeden nicht besetzten Arbeitsplatz 10.000 DM pro Jahr an die Stadt zahlen. Stadt und Land sub-

Seit Sommer
1981 bereits
auf dem Hano-
mag - Gelände
präsent:
Das Arbeitsamt
„Bürgernahe
Sozialpolitik“
ist eben gefragt!



ventionieren diesen Neubau zusammen mit 75 Mio. plus ca. 50 Mio. DM Bürgschaften des Landes.

Da Stadt und Land rechtlich nicht einfach diese Millionen der IBH in die Tasche schieben dürfen, mußte ein regelrechtes Schachtelwerk von Zuschüssen, Subventionskäufen und Garantien errichtet werden.

Die Stadt steigt mit 48 Mio. ein,

und zwar über den Kauf des Hanomag-Grundstücks. Die Hälfte des Geländes erhält die IBH-Hanomag auf Erbpachtbasis (bei einem 5-prozentigen Erbpachtzins) zurück. Den Rest erwirbt die Stadt für Industrieansiedlungszwecke. Den rechten Sinn erhält diese Transaktion dadurch, daß die Stadt nach dem Gemeindehaushaltsrecht keine direkten (besser: offenen) Investitionszuschüsse zahlen darf. Was lag da näher, als der Erwerb des Hanomag-Geländes zu einem überhöhten Preis, um Esch 48 Mio. zukommen zu lassen.

Um die Stadt formal darüber hinaus „sauber“ zu halten, stieg die städtische Immobiliengesellschaft „Union-Bodén“, die bislang nur für Parkhäuser und Tiefgaragen zuständig war, in den Handel ein: Formal hat die „Union-Bodén“ den Teil des Grundstücks erworben, den die IBH-Hanomag auf Erbpachtbasis zurück erhält.

Aber rechtlich klappte in der gesamten Transaktion noch ein weiteres Loch: Bund und Land weisen den Großraum Hannover nicht als ein besonderes Fördergebiet

(Fortsetzung auf S. 22)



Ein zukunftssträchtiger Produktionsbereich – militärisches Gerät? Hier der IBH-Zettelmayer Radlader ZL 3000 F (255 PS, 90 kmh schnell), von dem 1980 158 Stück an die französische Armee geliefert wurden!

II. Zur Entwicklung der IBH

Der derzeit in der Welt drittgrößte Baumaschinenproduzent, die IBH-Holding, existiert erst seit 1975. Zuvor gab's nur das Spekulationstalent Horst-Dieter Esch.

Nach Presseberichten liest sich das so: 100.000,- DM hatte sich der Gute erspart – das war 1973. Damit kaufte er sich an der Londoner Börse für 145 Cent pro Stück Aktien der englischen Baumaschinenfirma Blackwood-Hodge, für die Esch damals arbeitete. Doch schien ihm kein Erfolg beschieden zu sein, denn im Verlauf des Jahres 1974 verfiel der Kurs dieser Aktien rapide.

Doch Esch – nach eigener Schilderung: „'Daraufhin borgte ich mir 300.000 Mark und stieg zu 33 Cent ein.' Und im Juni 1975 verkaufte er alles für 146 Cent je Aktie. 'Damit habe ich meine erste Million verdient und konnte so das Baumaschinenwerk meines früheren Arbeitgebers Duomac kaufen, der Vergleich beantragt hatte.' (Esch).“ (Wirtschaftswoche, 7.11.80)

1977 lernte Esch – beim Skilaufen – die beiden „Abschreibungskünstler Dr. Dieter Quast und Dr. Rolf Than kennen, die nicht nur zusammen für 2 Mio. DM neue Aktien zeichneten, sondern auch ihre Stimmrechte auf Esch übertrugen.

Mit weiterem gepumpten Geld übernahm Esch in den nächsten Jahren die Baumaschinenfabriken Zettelmayer, Hamm und Lanz in der BRD sowie Maco-Meudon, Derruppe und Europamat in Frankreich. Größeres öffentliches Aufsehen erregte die IBH dann, als sie den renommierten englischen Bagger-Hersteller Hymac übernahm.

Allen Firmen war die gleiche Ausgangslage eigen: sie standen vor dem Bankrott oder sollten von ihren Mutterkonzernen aus „Anpassungsgründen“ aufgegeben werden. Gegen Übernahme der Schul-

den waren diese Firmen ohne Kaufpreis zu haben. „One-Dollar-Verfahren“ nennt sich so etwas im Jargon des Wirtschaftsjournalismus. Esch: „Täglich werden mir Dutzend weitere Firmen angeboten, doch ich nehme nichts.“

„Nehmen“ tut Esch nur, wenn sich besondere Vorteile bieten. So wie bei der Hanomag, die zwar auf den ersten Blick keine zu bieten schien, aber das geschulte Auge des IBH-Chefs stieß vermutlich schon beim zweiten Blick auf die Ersprießlichkeit, die der Hanomag-Erwerb in Stadt- und Landeskasse entwickeln würde (mit Recht, wie man gesehen hat).

Auch die Wibau, immerhin Europas größter Hersteller von Asphaltmischanlagen und Betonsaugern, die Esch 1980 übernahm, bot neben der Tatsache, daß sie nichts kostete, weitere Vorteile. Die vor dem Bankrott stehende Firma brachte der IBH potente Geldgeber und angesehene Teilhaber ein.

„Die Privatbank Schröder, Münchmeyer, Hengst & Co. plagte sich seit längerem mit dem wenig erfolgreichen Kunden Wibau. In einem Geschäft auf Gegenseitigkeit übernahm Esch die Mehrheit des Unternehmens und offerierte

den Bankiers gleichzeitig eine Beteiligung an der IBH. Die Geldmanager prüften Eschs Bücher und stiegen mit 15 Mio. bei dem Mainzer ein.“ (Spiegel 41/80, 6.10.80)

Nach diesen beiden „Käufen“ war die IBH mit einem Umsatz von fast 1,2 Milliarden DM zum größten Baumaschinen-Konzern geworden. Allerdings nur dem Umsatz nach, denn Gewinne warf die „stark mit Fremdkapital arbeitende Gruppe“ keine ab. Entsprechend reagierten die Wirtschaftsblätter auf die Expansion der IBH. „Zu stark auf Spekulation aufgebaut“, „Kapitaldecke zu kurz“ u.ä. – womit sie wohl recht hatten.

Aber da wußte auch noch niemand von dem Fischzug auf öffentliche Gelder, den Esch in Zusammenhang mit dem Hanomag-Erwerb so erfolgreich (und überraschend?) durchführen konnte. Und auch niemand von dem Terex-Coup, dessen Zustandekommen auch heute noch tief im Dunkeln liegt.

Der US-Automobilkonzern General Motors überließ der IBH seinen gesamten Baumaschinenkomplex, die Firma Terex. Terex weist nicht nur fast den gleichen Umsatz wie die restliche IBH auf, sondern verfügt über moderne Produktionsanlagen in den USA, Brasilien und Schottland, ein Forschungs- und Entwicklungszentrum für Baumaschinen in den USA sowie eine weltweite Vertriebsorganisation (178 Händler mit 339 Niederlassungen vor allem in Südamerika und Südostasien).



Vertragsunterzeichnung zur Terex-Übernahme
rechts: Roger Smith, Chairman, General Motors
links: H.D. Esch, Vorstandsvorsitzender, IBH Gruppe

Esch, dessen Gesamtkonzern nach Übernahme der Terex einen Marktwert von rund 300 Mio. haben soll (laut Spiegel, 6.10.80), übernimmt 350 Mio. DM Schulden von Terex, bezahlt dafür aber nichts für die Firma, sondern kassiert noch 40 Mio. DM von General Motors als Beteiligung an der IBH-Aktiengesellschaft!

Warum wurde Terex überhaupt verkauft? Und warum ausgerechnet an die IBH, die nicht einmal dafür bezahlen kann? Diese Fragen warf die „Zeit“ damals zwar berechtigt auf, konnte sie aber nur sehr dünn beantworten:

„Die Ertragslage kann kaum ein Grund gewesen sein. Denn in den beiden vergangenen Jahren hat Terex insgesamt 90 Mio. DM verdient. Der Umsatz lag bei rund 950 Mio. DM. Bei der IBH sahen die Zahlen nicht so günstig aus. 1980 will die IBH mit 1,2 Mrd. DM zwar mehr Umsatz machen als Terex, aber der Gewinn wird mit 20 Mio. DM vor Steuern deutlich niedriger liegen als der Vorjahresgewinn von Terex. Roger B. Smith, Executiv Vice-President bei General Motors und der kommende Mann des Autokonzerns, begründet den Terex-Verkauf mit den großen Lücken im Produktionsprogramm des Unternehmens. Um diese Lücken zu schließen und damit die Ertragskraft der Terex zu sichern, hätte General Motors viel Geld in die Baumaschinentochter stecken müssen. Da sei es einfacher gewesen, Terex an einen anderen Baumaschinenhersteller abzugeben. Die Initiative für das Terex-Geschäft, laut Esch die bedeutendste Transaktion, die es je auf dem Baumaschinenmarkt gegeben hat, ging von Smith aus. Er hat vor etwa vier Monaten Esch angerufen. Das Konzept des Jungunternehmers hatte dem altgedienten Auto-manager überzeugt. Esch: 'Denen geht es nicht ums Geld; die wollen sicherstellen, daß der Laden läuft.' Kanadische und europäische Mitbewerber, die für Terex weit mehr boten als IBH, ließ Smith abblitzen. Er hatte Gefallen an Esch gefunden, von dem er sagt, er würde ihn sofort in die Chefetage von General Motors holen, wenn er

verfügbar wäre.“ (Zeit, 3.10.80) Ja, ja – die treuen Augen des Herrn Esch!

Aktionäre der IBH Holding AG

	Beteiligung in DM	in %
General Motors Corp., Detroit	21 980 800	19,8
Powell Duffryn Limited, London	21 563 950	19,5
Horst-Dieter Esch, Niederhausen- Wildpark	18 447 500	16,6
Builma-Investment- Holding AG, Schwyz	15 700 000	14,1
Schröder, Münchmeyer, Hengst & Co.-Gruppe	12 167 500	10,9
Dr. Dieter Quast, Köln	9 223 750	8,3
Dr. Rolf Than, Köln	9 223 750	8,3
Gerd Schaeidt, Trier	2 747 500	2,5
	111 053 950	100
Rücklagen	59 092 070	
Gesamtkapital	DM 170 146 020	

Nach der Terex-Übernahme ist die IBH der drittgrößte Baumaschinenhersteller der Welt nach Caterpillar (USA) und Komatsu (Japan) und noch vor John Deere (USA) und Poclain-Case (Frankreich/USA). 1981 belief sich der Gesamt-Umsatz auf 2,4 Mrd. DM, wovon allein 1 Mrd. auf Terex entfielen. Nach IBH-Angaben entfallen von den 1,1 Mrd. DM Umsatz der „deutschen Gruppe“ knapp 500 Mio. auf die Hanomag, je 200 Mio. auf die Wibau und Hamm, den Rest teilen sich Zettelmayer, Lanz und Duomac. Der Auftragsbestand soll Anfang 1982 500 Mio. DM plus 250 Mio. DM Militäraufträge (!) betragen. (Welt, 27.1.82)

Als „Geschäftsprinzipien“ der IBH Holding AG nennt Esch

1. „Ausschließliche Konzentration auf das Entwickeln, Produzieren und Verkaufen von Baumaschinen, mit dem Ziel, eine lückenlose Produktionspalette von der kleinsten Vibrationspalette bis zum 118-Tonner-Muldenkipper anzubereiten;
2. Verkauf dieses Sortiments weltweit über eigenständige und freie Händlerorganisationen (und)

3. dezentrales Management und Unabhängigkeit der IBH-Töchter.“ (Wirtschaftswoche, 14.8.81)

Mit der Übernahme von Hanomag und Terex bietet die IBH inzwischen fast alles an, was es auf dem Baumaschinenmarkt gibt. Terex bringt auch das angestrebte weltweite Vertriebsnetz in den Konzern mit ein, und für das dezentrale, relativ unabhängige Management spricht die angeblich nur aus 14 Personen bestehende Konzernzentrale in Mainz, die sich nach Angaben von Esch „vorwiegend auf finanzwirtschaftliche und verkaufskordinierende Aufgaben“ beschränkt.

„Kernstück der IBH-Strategie ist der Verkauf von qualitativ hochwertigen und preiswerten Maschinen. Das aber zwingt zu steigenden Stückzahlen, wenn Esch sich im Markt behaupten will. Und genau darauf ist auch seine Vertriebs- und Produktionspolitik ausgerichtet. Nach Fertigstellung der neuen Fabrikationsanlage für Zettelmeyer sollen als nächstes die Hamm Maschinenfabrik in Tirschenreuth, dann Hanomag auf modernste Fertigung umgerüstet werden.“ (Wirtschaftswoche, 14.8.81);

Die erheblichen Mittel, die für eine solche hochmoderne und durchrationalisierte Produktion notwendig sind, waren in der Vergangenheit überwiegend Fremdmittel (also Schulden) sowie die in bekannter Weise „hervorgelockten“ öffentlichen Mittel.

Erst mit den Öl-Millionen des Scheich Kamil und dem Nachziehen der Alt-Aktionäre (insgesamt 150 Mio. DM) steht die IBH in nennenswertem Umfang auf „eigenen Beinen“. Für wie lange, wird sich zeigen.

Auf keinen Fall ein Grund, im nachhinein die Methoden zu glorifizieren, mit denen die Stadt Hannover der IBH das nötige (Anfangs-) Kapital beschaffte, wie es die Lokalpresse lautstark tat (vgl. NP v. 4.5.82). Davon, daß die IBH nun besser dasteht, fließt kein Pfennig der IBH-Millionen in die Stadtkasse zurück – oder?

aus. Darum kann das Land auch nur einen Zuschuß von festgelegten 7,5 % auf die Investitionssumme von 150 Mio. DM gewähren: Das macht 11,25 Mio. DM.

Mit 48 Mio. DM steigt wie erwähnt die Stadt bzw. Union Boden ein. Nach der Absichtserklärung von Stadt, Land und IBH wollen Stadt und Land aber insgesamt einen Beitrag von 75 Mio. DM leisten. D. h. in der Rechnung fehlen noch 15,25 Mio. DM.

Die wurden nun urplötzlich vom Zweckverband Großraum Hannover geschlossen: Der Zweckverband tauchte mit den in der Finanzierung gerade fehlenden 15,25 Mio. DM auf. Hier schien der Zweckverband wie die Jungfrau zum Kinde gekommen zu sein. Der Zweckverband war weder an den Verhandlungen beteiligt, noch fanden sich im Verwaltungsentwurf des Haushaltsplanes '82 derartige Zuschüsse.

Des Rätsels Lösung: Das Land stellt dem Großraum für sein Stadtbahnbeschaffungsprogramm der ÜSTRA 15 Mio. DM zur Verfügung. Der Zweckverband konnte dann seinerseits die so frei werdenden Mittel Esch in den Rachen werfen, und das Land umging auf diese Weise die allgemeinen Bestimmungen für direkte Investitionsbeihilfen.

Nun gibt es zu diesem Handel einiges anzumerken:

- Nach Aussagen von Hanomag-Kollegen dürften die Abbrucharbeiten, zu denen sich die Stadt gegenüber der IBH-Hannover verpflichtet, damit Esch sein neues Werk auf dem alten Gelände bauen kann, sehr teuer werden. Das Gelände ist mit alten Bunkern untertunnelt, von massiven Fundamenten übersät und von Versorgungskanälen durchzogen. Hier kann sich der Stadt ein Faß ohne Boden auf-tun.
- Alle unter Denkmalschutz stehenden Fabrikgebäude werden an die Stadt abgeschoben; die kann dann sehen, was sie mit ihnen macht.
- Schließlich ist nach dem Wert der eingehandelten Beschäftigungsgarantie zu fragen. Wenn es Hanomag wieder finanziell

schlecht geht – und wie schnell Krisengeschrei verbreitet werden kann, wissen wir ja – wird es die Stadt wahrscheinlich tunlichst vermeiden, die 10.000 DM für jeden der nicht besetzten 3.000 Arbeitsplätze zu verlangen. Die restlichen Arbeitsplätze könnten dann ja auch gefährdet werden!



Ein neues Werk - und was dann?

In dem Zusammenhang muß deutlich gemacht werden, daß die Garantie von 3000 Arbeitsplätzen nicht bedeutet, daß die jetzt bei Hanomag beschäftigten Kollegen ihre Arbeit behalten. Alles deutet darauf hin, daß die IBH ein Montagewerk in Hannover bauen will, in dem nach einer „Typenbereinigung“ die mittelgroßen Raupen und Radlader des IBH-Konzerns gefertigt werden.

Gerade die älteren Kollegen dürfen „dran glauben“ müssen, die einer Montagefertigung physisch und psychisch nicht gewachsen sind. Darüber hinaus dürfte es zu einer Dequalifizierung der Facharbeiter kommen, was nicht zuletzt zu Umgruppierungen in den Lohngruppen, d. h. zu finanziellen Einbußen der Kollegen führen würde.

Auf eine angestrebte reine Montagefertigung bei Hanomag deutet besonders die Ausbildung von Lehrlingen hin: Zeichner, Industriekaufleute und Dreher werden nicht mehr ausgebildet, sondern nur noch Maschinenschlosser, CO-Schweißer und – man höre und staune – Bauschlosser.

Bauschlosserlehrlinge in einem Industriebetrieb – das mag grotesk klingen – paßt jedoch ins Konzept einer angestrebten Montagefertigung: Bauschlosser werden besonders im Richten von Metallteilen und Punktschweißen ausgebildet. Sie könnten in einer Bandproduktion die vorbereiten-

den Motagetätigkeiten übernehmen und die CO-Schweißer würden dann im laufenden Meter ihre Schweißnähte ziehen können. Nicht schlecht, Herr Esch!

Esch fand ein Kamel

Soweit zum Vertragswerk und seinen Pferdefüßen. Wie ging die Geschichte mit IBH-Hanomag weiter?

Für die IBH geht es nun vor allem darum, die Finanzierung ihres Anteils sicher zu stellen (oder zumindest als gesichert erscheinen zu lassen) und für die vom Land geforderte Kapitalerhöhung von 90 Mio. zu sorgen.

Von der geforderten Kapitalerhöhung war einstweilen nichts zu sehen. Die NP wußte am 19.3. nur zu berichten, „daß deutsche Aktionäre nicht bereit sind, weitere Millionen in die IBH zu stecken“. Lediglich ein in die Diskussion lancierter Ölscheich, der mit angeblich 90 Mio. DM in die IBH einsteigen wolle, sei interessiert.

Obwohl dieses Gerücht selbst gutgläubige Leute im Rathaus zum Schmunzeln brachte, trieb Esch wirklich einen Scheich auf - Salih el-Kamil (nicht Kamel!), Boss der saudi-arabischen Dallah-Gruppe, die die größte Baufirma des Landes ist, die saudischen Flughäfen wartet und insgesamt 20.000 Personen beschäftigt. Um das Märchen aus 1001-Nacht perfekt zu machen – neben Kamil ist ein echter Saudi-Prinz Hauptaktionär der Dallah-Gruppe: Prinz Chalid Ibn Abd el-Rahman.

Mit so einem Partner läßt sich natürlich werben. Und so wollen drei der bisherigen Aktionäre – General Motors, Powell Duffryn und die Privatbank Schröder, Münchmeyer, Hengst & Co. (SMH) zu gleichen Teilen neue Aktien in Höhe von 60 Mio. zeichnen. Damit würde die Kapitalausstattung von gegenwärtig 170 Mio. auf 320 Mio. DM steigen. Bei einem geplanten Jahresumsatz von 3 Milliarden für 1982 „alles andere als üppig“ – wie das „manager magazin“ (5/82) urteilte.

Aber Geld war für Esch ja noch nie ein Problem: Das holt er sich von anderen.

III. Historische Stichworte zu den Arbeitskämpfen bei Hanomag

Hanomag – Herzstück der industriellen Entwicklung Hannovers! Die Belegschaft von Hanomag – ein Kern der hannoverschen Arbeiterbewegung!

Wie es zur ersten Aussage kommen konnte, und wie wenig sie heute noch zutrifft, haben wir bereits dargestellt. Wie sieht es nun aber mit der Hanomag-Belegschaft aus?

Über die Stimmung im Betrieb haben wir mit einem Kollegen gesprochen (siehe Kasten), zur Geschichte der Arbeitskämpfe bei Hanomag und ihre Bedeutung für die hannoversche Arbeiterbewegung folgende „Stichworte“.

1. Durch hohe Löhne und Sozialleistungen sollen Facharbeiter gehalten werden

Eine aufstrebende Maschinenindustrie braucht Fachkräfte; die waren zu Beginn der Industrialisierung knapp. Hanomag-Gründer Egestorff ließ sie zum Teil – wie die ersten Maschinen – aus Großbritannien kommen. Um sie zu

halten, mußte er einiges bieten: Neben Löhnen, die fast viermal so hoch waren wie die von (normalen) „Tagelöhnern“, waren es „Leistungen“ wie eine betriebliche Krankenkasse (1836). Egestorff hatte zwar Schwierigkeiten mit der „Arbeitsmoral“ (Suff, „mangelnder Fleiß“), aber organisierten Zoff gab es in den ersten Jahren der Hanomag nicht.

2. 1848 – der erste Streik

Zum ersten Streik kam es bei Hanomag im Zusammenhang mit der 48er Revolution. Im März 1848 wurde für die Verkürzung der täglichen Arbeitszeit um eine Stunde auf 12 Stunden gestreikt. Nach drei Tagen brach der Streik erfolglos zusammen: Von anfang an gab es keine geschlossene Streikfront (die Former arbeiteten weiter), Militär und Bürgerwehr gingen gegen die Streikenden vor, „Rädelsführer“ wurden verhaftet und des Landes verwiesen (Streik war damals im Königreich Hannover gesetzeswidrig) und etliche der

Streikenden betranken sich nach den ersten Mißerfolgen bis „sie ohnmächtig waren“ (so steht es in einem Polizeibericht).

In der sich seit 1848 organisierenden Arbeiterbewegung in Hannover waren Hanomag-Arbeiter nicht maßgeblich beteiligt. Die Arbeiterbewegung wurde in Hannover – wie auch anderswo – zu dieser Zeit von Handwerksgelesen getragen, die auf „datt Fabrikspack“ verächtlich herabsahen.

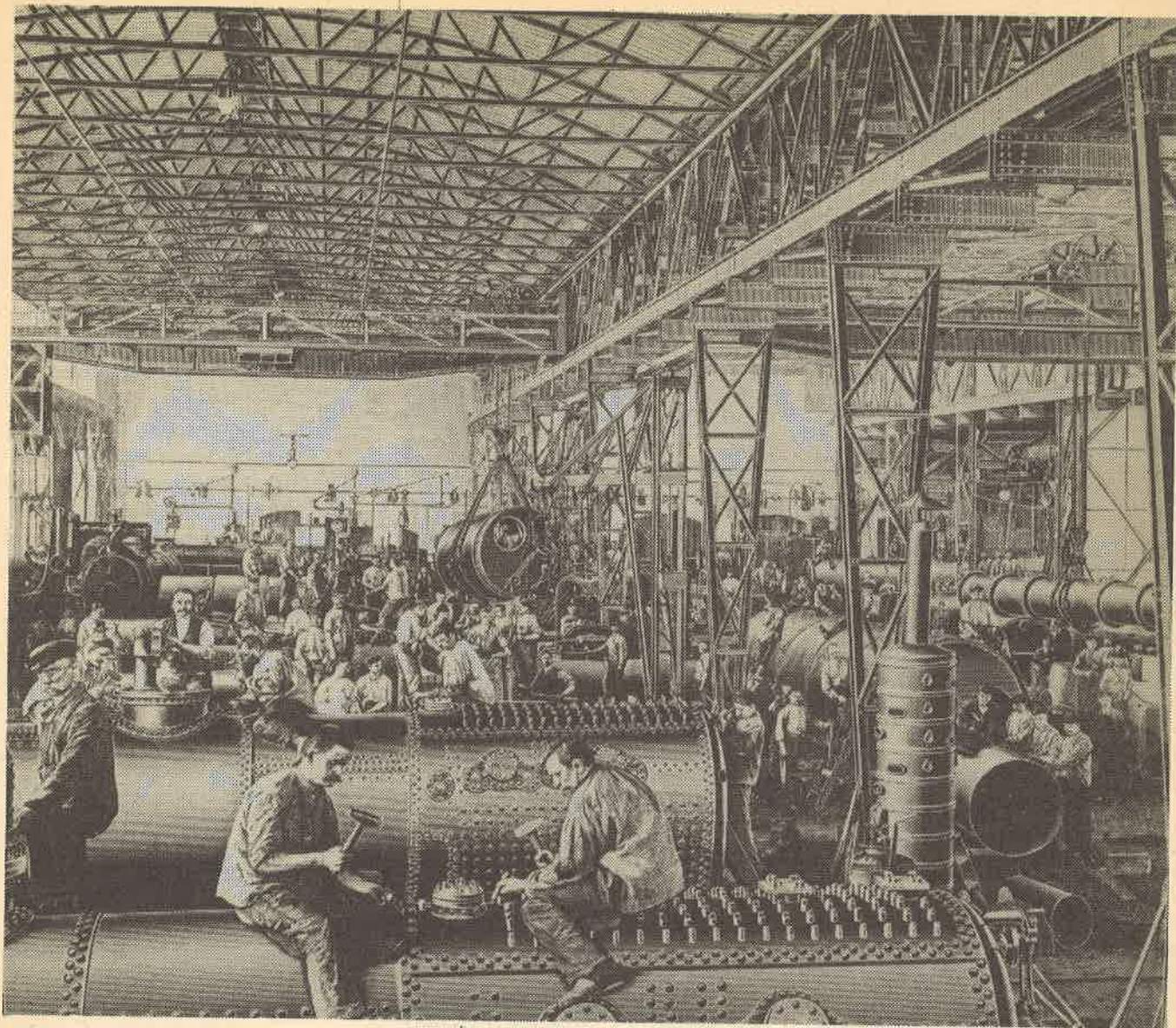
3. Strousberg, der clevere Kapitalist: Arbeitszeitverkürzung gegen Rationalisierung, billige Wohnungen gegen „betriebliches Wohlerhalten“

Daß Strousberg einer von den ganz cleveren Burschen war (wie H.-D. Esch), haben wir schon bei der Industriegeschichte der Hanomag dargestellt. Gegenüber den Kollegen ging er auch äußerst geschickt vor. 1869 verkürzte er die Arbeitszeit. Doch das geschah nicht aus einer Gönnerlaune heraus, sondern hing mit der Rationalisierung zusammen, die kennzeichnend für die Ära Strousberg war. Den erhöhten Leistungsdruck hätte keine Sau (und schon gar nicht die Kolleginnen und Kollegen) bei der gleichen Arbeitszeit ausgehalten. Also: den Beschäftigten etwas Ruhe und Erholung gönnen, damit sie umso mehr in der verbleibenden Zeit leisten könnten.

Eine Rolle spielte sicherlich bei dieser „Geste“ Strousbergs auch, daß die Belegschaft sich nach der Niederlage von 1848 zu organisieren begonnen hatte und es die „Internationale Metallgesellschaft“ mit Sitz in Hannover gab. (Daß mit dem „international“ darf man nicht so ernst nehmen. Calle Marx nannte seine Combo auch die „Internationale“, und dabei handelte es sich im Grunde nur um eine Agentur zur Organisation von Polit-Tourneen und von Schlafplätzen für einige Obergewissen.)

Arbeitersiedlung „Klein-Rumänien“





Lokomotivbau um 1870

Eine andere pfiffige Idee Stroussbergs war ein Wohnungsbauprogramm für Werksangehörige. Für neueingestellte 2.000 Arbeiter, die er für einen großen Eisenbahnauftrag aus Rumänien brauchte, baute er neben dem Werk eine Arbeitersiedlung (im Volksmund „Klein-Rumänien“). Nicht nur, daß er Arbeitskräfte durch diese Wohnungen an sich band; er drückte den Arbeitern im Mietvertrag auch eine Klausel auf, daß sie bei Streik sofort die Koffer packen mußten...

4. 1905: Der erste große gewerkschaftlich organisierte Streik

Um die Jahrhundertwende lief das Geschäft bei Hanomag wie geschmiert. Gleichzeitig stellte der hannoversche Bevollmächtigte des 1891 (nach Aufhebung des „So-

zialistengesetzes“) gegründeten „Deutschen Metallarbeiter-Verbandes“ (DMV) fest, daß Lohnreduzierungen von 40 Prozent vorgekommen wären und dieselbe Zahl Arbeiter, welche früher drei Maschinen geliefert hätten, nun in derselben Zeit sechs Maschinen liefern müßten.

1905 kam es deshalb bei Hanomag zu einem dreiwöchigen Streik, bei dem alle Arbeiter fern blieben bzw. ausgesperrt wurden. Lohnerhöhungen konnten zwar nicht durchgesetzt werden, es wurde aber erreicht, daß keiner von denen, die gestreikt hatten, entlassen wurde. Wichtig für die Durchhaltbarkeit der Streikenden waren die gewerkschaftlichen Unterstützungsgelder, die für das Existenzminimum sorgten. Aufgrund der erfahrenen Bedeutung gewerkschaftlicher Organisation bei die-

sem Hanomag-Streik traten in Hannover rund 2.000 Metallarbeiter dem DMV neu bei.

Bleibt für die Zeit noch zu erwähnen, daß Hanomag-Arbeiter gegenüber anderen finanziell noch recht gut dastanden: Sie verdienten im Durchschnitt 1 1/2 mal soviel wie ein Arbeiter bei Conti.

5. 1906 und 1912: Gut gerüstet in die nächsten Streiks. Gegenreaktion: Gründung eines „Werkvereins“

1906 kam es zu einem Streik, bei dem es um Arbeitszeitverkürzung, Überstundenregelung, Akkordfestsetzung und um die Frage der Entschädigung bei Fehlguß ging. 10 Wochen tobten Streik, Aussperrung und Räumung der Werkwohnungen in „Klein-Rumä-

nien“. Trotzdem wurde eine Arbeitszeitverkürzung von 60 auf 59 Stunden (!), ein 15prozentiger Überstundenzuschlag und eine schriftliche Festsetzung der Akkordlöhne erreicht.

Nach mehreren kurzen erfolgreichen Streiks seit 1909, bei denen es um Lohnerhöhungen ging, richtete sich der Metaller-Streik von 1912 gegen die bestehende Arbeitszeit. Die technischen Neuerungen im Produktionsprozeß belasteten die Arbeiter in immer stärkerem Maße. Bei 59 Wochenstunden mußte dies zu Erkrankungen und Frühinvalidität führen.

Deshalb die Forderung der Kolleginnen und Kollegen: 54-Stundenwoche – d. h. 9 Stunden täglich – bei Lohnausgleich.

Bei Hanomag ging es bei diesem Arbeitskampf wieder hart zu: die Hanomag-Arbeiter flogen aus den Werkswohnungen und 400 Streikbrecher wurden aus ganz Deutschland zusammengestellt. Als Ergebnis eines 13wöchigen Streiks wurde die Wochenarbeitszeit auf 56 1/2 Stunden verkürzt und der Lohn um 3 Pfennig erhöht. Ein weiteres Ergebnis war, daß die Industriellen zu überbetrieblichen Vereinbarungen gezwungen wurden, die sie mit Vertretern des DMV aushandeln mußten. Der Weg für überbetriebliche Tarifverträge – heute eine Selbstverständlichkeit – war damit geebnet.

Die Hanomag-Direktion versuchte daraufhin, dem DMV im Betrieb die Basis zu entziehen: 1912 wurde ein „wirtschaftsfriedlicher Werkverein“ gegründet, deren ausdrückliches Ziel die „Bekämpfung der Bestrebungen der Sozialdemokratie und der roten Gewerkschaften“ war. Dieser Werkverein hatte 1914 1.800 Mitglieder, was darauf zurückzuführen war, daß die Geschäftsleitung über gezielte Entlassungen, Neueinstellungen, Vergabe von Werkswohnungen und Druck der Meister für Mitglieder sorgte.

6. Die Weimarer Republik: Ganz im Schatten der SPD-Führung

Die Anfänge der Republik lagen in den Jahren des Hungers 1917/

1918. Der erste Weltkrieg forderte seinen Tribut. Die Unsinnigkeit des Krieges wurde immer deutlicher und der zwischen Unternehmerverbänden und Gewerkschaften vereinbarte „Burgfrieden“ wurde von den hungernden Arbeitern und vor allem Arbeiterinnen, die oft die Mehrheit in den Betrieben stellten, immer weniger eingehalten.

Der Zusammenbruch ließ nicht lange auf sich warten und so wurde im Herbst 1918 auch Hannover Zeuge revolutionärer Aktionen. Wenn auch zunächst nur auf dem Hauptbahnhof, auf dem streikende Militärs bzw. Militärräte auf sich aufmerksam machten. Die Streikaktionen dehnten sich bisweilen auf hannoversche Kasernen und Betriebe aus. Als aber dann in Berlin die Novemberrevolution ausbrach, konnte in Hannover schon wieder die Trambahn ungestört verkehren, wie Robert Leinert, Hannovers erster SPD-Bürgermeister, die Ruhe umschrieb.

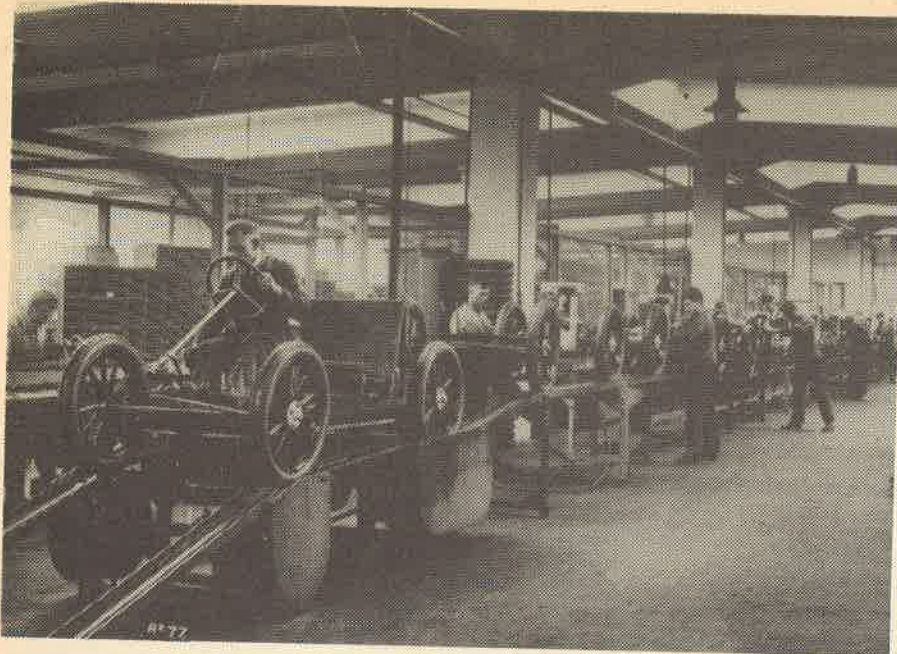
Der im Gefolge des von reaktionären Kräften getragenen Kapp-Putsches von KPD, USPD und Gewerkschaften gemeinsam ausgerufenen Generalstreik 1920 war dann

der letzte Versuch einer revolutionären Veränderung des Republik-Alltages. Bei der HANOMAG drangen KPDler und USPDler in die Fabrik ein – sie mußten sich die Tore selber öffnen – und legten die Motoren still. Die HANOMAG-Arbeiter hielten sich zurück und wählten bei den Betriebsratswahlen des Jahres mehrheitssozialdemokratisch.

Die Jahre der Inflation 1922/23 waren zwar auch von Streiks für Lohnanpassung begleitet, aber bei der HANOMAG ging nicht's mehr ohne die SPD-Führung. Es folgten die Jahre der Rationalisierung – immer mehr Fließbandarbeit nach amerikanischem Vorbild sowie Produktionsumstellung: von der Lokomotive zu Ackerschleppern und Autos –, d. h. immer mehr Arbeitsstreß bei weniger bezahlten Arbeitskräften. Die sich daraus ableitenden Streikaktionen führten 1925/26 zu einem 9-wöchigen Streik bei HANOMAG gegen Akkordlohnkürzungen von 10 - 20 %. Es folgte nach Streikbeginn die Aussperrung und Entlassung der gesamten (!) Arbeiterschaft – wie in den bisherigen Arbeitskämpfen üblich.



1920:
Lokomotivbau



Kommißbrot 1924

Streik unter einer Legitimationskrise litt, immer weniger mitgetragen. 1929 gab es auf diese Weise bei anhaltendem Verfall der HANOMAG-Produktion einen unorganisierten Streik und 1931 zum letzten Male einen neunwöchigen Streik, der sogar ein erneutes Lohndiktat verhindern konnte. Die HANOMAG-Produktion lag aber in diesen Jahren völlig darnieder – entsprechend sanken die Arbeiterzahl und die Kampfmentalität des verbleibenden Restes.

Der schließlich zwischen Unternehmern und Gewerkschaften ausgehandelte Schlichtungsspruch brachte keine Verbesserung – also Niederlage – und viele der streikenden Arbeiter wurden nicht wieder eingestellt. Einerseits machte die Dequalifikation der Arbeit durch das Fließband den alten HANOMAG-Arbeiter ersetzbar und andererseits wurde die Zahl der Arbeiter insgesamt vermindert. 1926 waren es nur noch 3.000.

Angesichts solcher Rückschläge wurden bei zunehmender krisenhafter Wirtschaftsentwicklung derartige Streikaktionen immer riskanter, und von der Gewerkschaftsführung, die nach dem '26er

7. Faschismus und Wiederaufbau: Ohne Bewegung

Mit der Niederlage der Arbeiterbewegung durch den Faschismus

und der Zerschlagung ihrer Organisationen fanden sich auch die Arbeiter der HANOMAG in der Zwangsgemeinschaft der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) wieder, zusammen mit den Unternehmern.

Als äußere Zeichen der Verbundenheit der neubesetzten Vertreter des Großkapitals mit der faschistischen Ära wurde Mitte der 30er Jahre vor dem Tor 1 eine überdimensionale Arbeiter-Statue errichtet. (Die Statue wurde übrigens beim Einmarsch der Engländer '45 abgebaut, versteckt und erst später wieder aufgestellt.) Und über dem Säulengang wurden vier mit Symbolen (die offensichtlich die vier Elemente Luft, Erde, Wasser und Feuer darstellten) versehene Steinblöcke eingelassen. Wer diese Naturgewalten am besten bezwingen konnte, wurde durch die besiegelnde Stellung der SS-Runen über dem feuerspeienden Drachen überdeutlich. Beides, SS-Runen und „Arbeiterstatue“ zieren noch heute den Eingang – trotz der Forderung von aktiven HANOMAG-Kollegen und Studenten im „Schwungrad – der unabhängigen Betriebszeitung der Hanomag“, diese „die Arbeiter verhöhnenden SS-Zeichen endlich zu entfernen.“ („Schwungrad“, Sept./Okt. 1970)

Im Faschismus wurde die HANOMAG-Produktion wiederbelebt – Automobilbau, Acker- und Lastwagen und: Rüstung. Arbeitskräfte wurden wieder eingeteilt; einschließlich der

schon erwähnten Zwangs- und KZ-Arbeiter, die Tag für Tag in langen Kolonnen aus dem KZ-Zwischenlager Mühlenberg in's Werk getrieben wurden und die Zahl der Arbeitskräfte bis auf 20.000 hochtrieben. Die Arbeiter wurden hart rangenommen und verschlissen. Streikaktionen aber unterblieben und von sicherlich vorgefallenen Sabotageaktionen kleinerer Aktionsgruppen ist bisher wenig bekannt.

Der Wiederaufbau schaffte die Befriedung der Arbeiter nach Kriegsende mit anderen Mitteln. Der Wille zum gemeinsamen Wiederaufbau und steigende Lohnzahlungen führten zu wenig Streikaktionen bei HANOMAG mit seiner stark sozialdemokratisch geprägten Arbeitervertretung nach '45. (Kurt Schumacher, erster Vorsitzender der SPD nach Kriegsende fand hier im wahrsten Sinne seine Stütze.) Bis dann 1966/67 die erste in der BRD spürbare Wirtschaftskrise an die alte Kampfkraft der Arbeiterbewegung apel-lierte.



Immer noch da!

8. Rezession 66/67:

„Das ganze Gerede: Wir sitzen in einem Boot, gilt nicht mehr“.

Die Rezession 1966/67 sollte auch bei Hanomag auf dem Rück-

ken der Arbeiter ausgetragen werden. Hatten schon Anfang 1967 erste Entlassungen stattgefunden, so kündigte die Unternehmensleitung zur weiteren Reduzierung der Lohnkosten im April Lohn- und Gehaltskürzungen um 5,6 % für Arbeiter und Angestellte des Werkes an. Außerdem sollten die überbetrieblichen Zulagen wie das Weihnachtsgeld und die Treueprämien abgebaut werden.

Diesem Lohnabbau traten die Hanomag-Kollegen mit Arbeitsniederlegungen und mehrstündigen Kundgebungen von 4.000 Schichtarbeitern entgegen. Aussagen wie: „Das ganze Gerede: Wir sitzen in einem Boot, gilt nicht mehr“ und: „Jahrelang ging es gut, da hat man uns gebraucht“, verdeutlichten die Verbitterung und zunehmende Erfahrung der Interessenkollision.

Trotz inhaltlicher Versprechungen und massiven Drohungen mit Auftragsverlusten und dem Antrag auf Massenentlassungen gelang es nicht, die Belegschaft einzuschüchtern. Auch Versuche der Spaltung griffen nicht, vielmehr gehörte es zu den erstaunlichsten Erscheinungen dieses Arbeitskampfes, daß auch die Angestellten mit streikten. In einer dreiwöchigen Streik- und Verhandlungswelle, in die auch der damalige IG Metall-Vorsitzende Otto Brenner eingeschaltet wurde, konnte der Lohnabbau abgewehrt werden.

Noch konnten Hanomag-Arbeiter stolz als Fazit verkünden: „Wenn wir einig sind, riskieren die da oben nicht, uns rauszuschmeißen. Facharbeiter, wie wir es sind, bekommen die so schnell nicht wieder!“

9. Von der Fabrikhalle auf die Schiene

Während der 1. Rote-Punkt-Aktion in Hannover im Sommer 1969 griff der Protest gegen die geplanten Erhöhungen der Straßenbahntarife ansatzweise auch auf hannoversche Großbetriebe über. So wurden in der Hanomag „zwei Tage hintereinander Vollversammlungen durchgeführt und für die Demonstranten gesammelt“ ('express', Sept. 78). In einer Dokumentation über die Rote-Punkt-Aktion wird ausgeführt: „Auf dem

Werkgelände der Hanomag formiert sich ein Demonstrationzug. Die Arbeiter wollen zur 17-Uhr-Kundgebung marschieren, um den Demonstranten 1.600 DM zu übergeben, die während der Frühschicht gesammelt worden sind.“



10. Die Suppe lassen wir uns nicht nehmen - Der Kantinenstreik '69

Ein Hanomag-Kollege erzählte:

Es begann damit, daß der damalige Kantinen-Pächter Nagel seine Preise rigoros heraufsetzte. Er hatte wohl einige Proteste erwartet, aber das, was dann kam, hat selbst einen ausgefuchsten Kapitalisten wie Nagel überrascht.

Da wurden Wandzeitungen an die Kantinen geklebt („Ohne Furcht und Tadel – haut ihn krumm, den Nagel“)

Da tauchten Flugblätter auf (Stoppt den Kantinenwucher!).

Und da waren Plakate an die Kantinentüren ge„nagel“t (Diese Preise sind unsozial!)

Wir haben unsere Verpflegung von „draußen“ geholt, die Kantinen worden boykottiert. Einige mehr, andere weniger. Aber der Erfolg war auf unserer Seite.

(aus: 'Schwungrad', 2/71, die „unabhängige Betriebszeitung der Ha-

nomag“ von Hanomag-Arbeitern und Studenten des Sozialdemokratischen Hochschulbundes Hannover)

11. Der Streik für mehr Weihnachtsgeld 1969

Erinnert sei an die Hektik der Tage und Stunden, als von der Hauptversammlung des Konzerns mit einem unverschämt niedrigen Angebot die spontane Arbeitsniederlegung provoziert wurde. Erinnert sei an die mißliche Lage des Betriebsrats, der einerseits der „Freidenspflicht“ nachkommen mußte und andererseits von den Kollegen aufgefordert wurde, die Führung des Streiks zu übernehmen. (...)

Der Streik wurde zwar kein voller Erfolg, aber er hat doch dazu beigetragen, das Selbstbewußtsein der Belegschaft zu stärken.

(‘Schwungrad’, 2/71)

12. Für frischen Wind

Bei der sommerlichen Hitzewelle im Juni 1970 hatten die Kollegen im Motorenbau II die Faxen endgültig dicke. 4 Jahre lang hatten sie vergeblich auf die dringend benötigte Klimaanlage gewartet. Nun brachten sie die Betriebsleitung in's Schwitzen und nötigten ihr Zusagen ab, für frischen Wind zu sorgen.

13. Der Belegschaft wird das Rückgrat gebrochen

Konnte sich die Belegschaft in der Rezession 1966/67 noch gegen Lohnabbau und bis 1969 gegen weiteren Abbau von Sozialleistungen erfolgreich wehren, so wurde sie von den ab 1970 einsetzenden Entlassungswellen überrollt.

„Kollegen – Die Lage ist hoffnungslos, aber keinesfalls ernst“, kommentierte das „Schwungrad“ die im August und November 1970 bekannt gewordenen Entlassungen von 200 und weiteren 750 Kollegen. Mit Einstellung der Schlepper- und Landmaschinenproduktion Anfang '71 versuchten sich die sozialpartnerschaftlich be-



Protest und Rathausreden haben nichts genützt!

währten Betriebsratsspitzen Kassowski und Söchtig als Handlungsreisende in Richtung Bonn, um Aufträge ranzuschaffen in Umkehrung des „marktwirtschaftlichen“ Systems.

Doch Entlassungen und Demontage des Werkes gingen weiter. Als im Feb. '72 die Stilllegung des Motorenbaus verkündet wurde, ruhte am gleichen Tag in allen Werkstätten aus Protest für eine Stunde die Arbeit. In einer turbulenten Betriebsversammlung Mitte März ließ sich die Belegschaft noch einmal vertrösten.

Jedoch im Juni '72 kam das Aus für Hammerwerk und Gießerei. Mit roten und schwarzen Fahnen zogen 4.000 Hannomag-Kollegen durch die Stadt zu einer Kundgebung vor's Rathaus. Die Reaktion der Politiker war beschwichtigend bis hilflos.

Die SPD-Führung in Hannover, die den Rhestahl-Konzern aufforderte, die Stilllegung nochmals zu überprüfen, wurde aus den eigenen Reihen, vom SPD-Bereich Linden-Limmer, öffentlich kritisiert: „Was ist das für eine Naivität anzunehmen, daß das Kapital auf Appelle der SPD hin Beschlüsse wieder rückgängig macht!“ Seitens der SPD mitzukämpfen „würde bedeuten, das sie sich mit dem Kapital anlegen muß“ – was kaum zu erwarten war. ('Rotes Linden-Blatt', Juni 72; Zeitung der SPD Linden-Limmer, aus: 'Sozialistische Korrespondenz' 8/74)

Die SPD Linden-Limmer fing sich den Vorwurf der Parteischädigung ein – die Hanomag-Kollegen wurden entlassen. Das Hammer-

werk wurde wie geplant im Oktober '72 stillgelegt, und im Dezember die Lkw-Motorenstraße an den schwedischen Konzern Volvo mit 40 Mio. DM Gewinn verkauft. Die endgültige Stilllegung der Gießerei erfolgte Anfang 1973.

Der per Einigungsstelle diktierte Sozialplan vom August '72 war mehr als unzureichend: ganze zwei Bruttomonatsverdienste (!) erhielten Kollegen erst ab 46 Lebensjahren und 10 Jahren Betriebszugehörigkeit bzw. 16 Jahren Betriebszugehörigkeit und 40 Lebensjahren! Alle anderen gingen völlig leer aus.

Damit war die Belegschaft entschieden geschwächt. Die streikerfahrensten Kollegen der Warmbetriebe waren entlassen. Resignation machte sich breit.

Im Oktober 1973 kam der nächste Schlag. Erneut erfuhr die auf 3.300 zusammengeschrumpfte Belegschaft erst aus Zeitung und Fernsehen – nachdem die Entscheidungen längst gefallen waren – von dem Antrag auf Massenentlassung von 1.000 Kollegen. Die Stilllegung des ganzen Werkes drohte.

Die Betriebsratsspitze, die zwei Wochen vorher davon wußte, hüllte sich in Verschwiegenheit und Untätigkeit. Deutlich wurde, daß die paritätische Mitbestimmung in der Montanindustrie, die auch für den Rhestahl-Konzern galt, sich als untauglich erwies, Kapitalstrategien abzuwenden.

Die Kritik am Verhalten des Betriebsrates, der nicht einmal den Versuch machte, die Massenentlas-

sungen abzuwenden, sondern gleich Kurzarbeit vorschlug, wurde vom SPD-Landtagsabgeordneten Penningsdorf auf einer öffentlichen Kundgebung der SPD Linden-Limmer verdeutlicht – und mit dem Vorwurf der „Auslassung von Chaoten“, die gleichermaßen „gewerkschafts- und parteifeindlich“ sei, aus Betriebsrats- und AfA-Kreisen (Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen der SPD) quittiert.

Der SPD-Bereich Linden-Limmer ging damit auf Konfliktkurs innerhalb der SPD und gegenüber der IG Metall-Ortsverwaltung – aus „Verbundenheit mit der Hanomag-Belegschaft“, weil, wie er meinte, deren „Kampf gegen das herrschende Kapital und der ihm verpflichteten Unternehmensleitung auch unser Kampf“ sei ('Rotes Linden-Blatt').

Um „Schluß mit den Geheimverhandlungen“ zu machen, führte er wenige Tage nach Bekanntwerden der Entlassungspläne eine öffentliche Kundgebung – zusammen mit kritischen Hanomag-Betriebsräten und Vertrauensleuten, aber boykottiert von IG Metall-Ortsverwaltung und SPD-Spitze – auf dem Lindener Marktplatz durch. Die SPD Linden-Limmer drang mit einer Alternative in die Öffentlichkeit: das Werk (zumindest langfristig) „mit Unterstützung der Landesregierung in die Selbstverwaltung der Arbeiter und Angestellten der Hanomag zu überführen.“ Kurzfristig müßte dem Konzern zumindest ein neuer Sozialplan abgetrotzt werden.

Doch keines von beidem pas-

siert. Außer einer Kritik der SPD-Landtagsfraktion an den Verschleierungsabsichten des Konzerns blocken Gewerkschafts- und SPD-Spitzen ab. Die Verhandlungen von Betriebsrat und Konzern mit Bund und Land versanden.

Die konservative Lokalpresse griff den Zwist in der hannoverschen SPD („Zwei Parteien“) begierig auf, kam jedoch nicht umhin, dabei Informationen und inhaltliche Stellungnahmen zum Thema Hanomag öffentlich weiterzutragen. Die Vorpreschenden Sozialdemokraten aus Linden-Limmer stapelten derweilen die angedrohten Parteiordnungsverfahren.

Im November '73 einigten sich Betriebsrat und Unternehmensleitung darauf, statt der Massenentlassungen Kurzarbeit für 4/5 der Belegschaft ein halbes Jahr lang einzuführen – sowie jeden Monat 49 Kollegen zu entlassen. Rhein-stahl sparte Geld für einen neuen Sozialplan, die Kurzarbeit zahl-

ten die Steuerzahler, und entlassen wurde dennoch. Die Solidarisierung der Belegschaft war gebrochen – die Stimmung schwankte zwischen unverminderter Resignation und spürbarem Aufatmen.

14. „Sie wollen uns innerlich fertigmachen“

Nach dem Ende der Hanomag war die Moral der Kollegen sehr angeknackt. Als MF die Firma übernommen hatte, war es zunächst eine ziemlich ruhige Zeit. Man bezog in der Gewerkschaftsarbeit so eine Art Wartestellung. Bewegung kam erst wieder, als MF mit Hilfe einer amerikanischen Beratungsfirma das MTM-System zur Arbeitsbewertung in einzelne Abteilungen einführt. Die gingen dabei ganz geschickt vor. So waren z.B. auf Kosten der Geschäftsleitung zwei Betriebsräte nach Schweden geflogen, um sich dort in einer Firma dieses Arbeitsbewertungssystem in der Praxis anzuschauen. Die waren dann hinterher ganz auf dieses System eingeschworen. Aber den Kollegen war diese Propaganda von Anfang an irgendwie suspekt. Unterstützung bekamen sie dann auch durch einzelne Bildungsarbeitskreise der IG Metall, wo frühzeitig gewerkschaftliche Eingriffsmöglichkeiten diskutiert worden waren.“

Fazit eines Hannomag-Kollegen:

Obwohl wir die Brocken ständig hingeschmissen haben, konnten wir dem Arbeitgeber wesentliches nicht abtrotzen. Echte Erfolge sind uns gegen die ständige Rationalisierung nie gelungen. Über 20 Jahre gab's immer nur Nackenschläge. Daß dies aber typisch für den Kapitalismus ist, hat die Belegschaft zwar erfahren, aber nie so richtig begriffen. Wir haben die Erfahrung gemacht, daß wir doch immer verarscht werden. Auch die Betriebsratsspitzen haben dazu beigetragen. Die fuhren immer zu Willy Brandt oder Helmut Rohde nach Bonn und haben uns anschließend dann immer beschwichtigt. Verhindert haben die dadurch praktisch nichts, auch nicht im Aufsichtsrat.

(‘express’, Sept. 78)

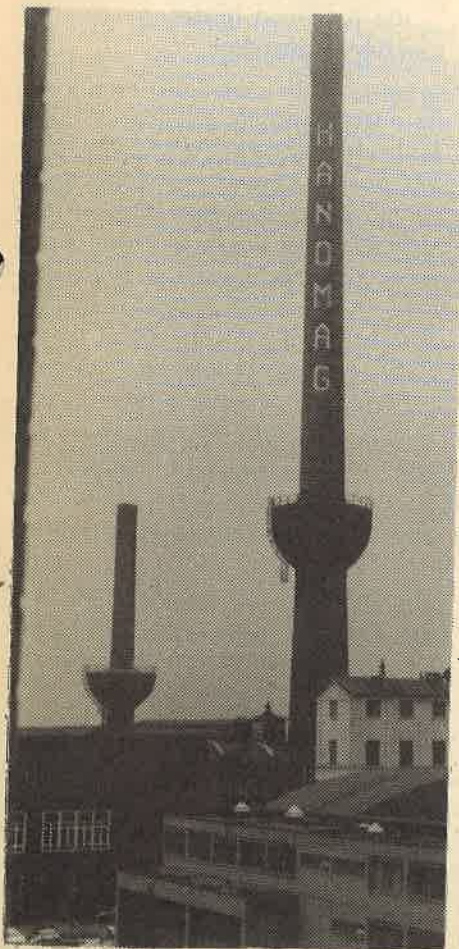
Mit der Produktionseinstellung der Perkins-Motoren und Absatzrückgang im Baumaschinenbereich waren 1978 erneut Entlassungen angesagt. Ein Kollege führt aus:

Hinzu kommt ja auch die Kurzarbeit fast das ganze Jahr über. Durch diese Taktik wird eine Solidarisierung und damit unsere gewerkschaftliche Arbeit natürlich sehr erschwert. Keiner der Kollegen weiß eigentlich, wer als nächster dran ist.

Diese große Angst erschwert natürlich auch die Organisation eines gemeinsamen Abwehrkampfes. Es gibt langjährige, jetzt von der Entlassung bedrohte Kollegen, die mit Tränen in den Augen zu dem Vertrauensleuten kommen und nach Möglichkeiten der Abwehr fragen. Aber was sollen wir bei dieser Angst machen? Dieses innere Aufgeben, das ist es doch, was sie erreichen wollen.“

(‘express’, Sept. 78)

Die Schornsteine rauchen nicht mehr



Hanomag wird demontiert



IV. Interview mit einem Kollegen von Hanomag im Mai '82

Die Verträge mit der IBH sind mehr oder weniger unter Dach und Fach. Wie wurden die Verträge um öffentliche Subventionen für private Spekulationszwecke, zumal in dieser Höhe, von der Belegschaft aufgenommen und diskutiert?

Unmittelbar nach Abschluß der Verträge war eine große Betriebsversammlung, in der darüber berichtet wurde. Diese Versammlung war eine der kürzesten überhaupt, zwei Stunden. Es wurden keine anderen Sachen besprochen, sondern nur die Angelegenheit mit diesen Millionen. Und es wurde durchweg positiv aufgenommen, weil die Drohung wohl gesessen hatte: entweder das Geld kommt oder wir machen dicht.

Jetzt ist die Hoffnung, daß mit diesen Geldern die Möglichkeit besteht, die Arbeitsplätze auf längere Sicht zu erhalten; und falls dann dieses ganze Gebilde IBH-Konzern einmal pleite gehen sollte, daß man zumindest ein Werk hat, was interessant ist für einen möglichen nächsten Käufer, der die Hanomag so wie sie jetzt ist garantiert nicht kaufen würde. Damit wird spekuliert und dieser Aufwand gerechtfertigt. Natürlich sehen die Kollegen es ziemlich klar, daß es praktisch eine Finanzierung der Arbeitsplätze mit eigenen Geldern ist.

Wobei wichtig ist, daß bei den 155 Millionen, die insgesamt aufgebracht werden sollen, nach der jetzt vorliegenden groben Planung ca. 130 Millionen DM allein für Gebäude drauf gehen und die restlichen 25 Millionen für neue Maschinen. Und 25 Millionen für Maschinen sind nichts im Prinzip. Und gerüchteweise soll die ganze Sache später auf Leasing-Verfahren laufen. So war es übrigens bei Perkins auch mit der Motorenstraße, die ebenfalls auf Leasing

lief und danach weiterverscherbelt wurde.

Ist nicht zwischendurch der Ein- druck entstanden, daß für Esch der Wert der Hanomag nur in dem Einstreichen der öffentlichen Subventionen besteht? Denn als die Subventionen kurz vor Abschluß der Verträge in Frage gestellt schienen, drohte er noch einmal mit Schließung des Werkes.

Dem ist meiner Meinung nach nicht so. Eine Tatsache ist zum Beispiel, daß ein großer Teil der gesamten Produktpalette, die die IBH anbietet — und mit dieser Produktpalette tritt sie ja in ihrer Gesamtheit in Konkurrenz zu Caterpillar und anderen — in dieser Produktpalette sind gerade die mittelgroßen Maschinen ein Bereich, den sie nicht ausklammern können. Von daher sollen die bei Hanomag hergestellten Produkte unverzichtbarer Bestandteil der gesamten Produktpalette sein.

Inwieweit das eine Schließung hätte verhindern können — auch ohne Subventionen — ist ungewiß. Jedoch machen solche Drohungen deutlich, daß ein Teil dieser Stille- gungsdrohungen wirklich nur Dro- hungen sind.

Ist während des ganzen Verfahrens nie die Diskussion um mögliche andere Modelle aufgekommen, wenn schon deutlich wurde, daß unter Druck Stadt und Land bereit sind, Subventionen in solcher Höhe zu zahlen? Modelle, in denen die Belegschaft mehr Einfluß auf die Produktion hätte?

Über andere Modelle mit z.B. mehr Mitbestimmung oder Selbst- verwaltung ist nicht diskutiert worden. Ich glaube, das Interesse ist in erster Linie: behalte ich mei- nen Arbeitsplatz, behalte ich mei-

nen Lohn, wie sehen die Arbeits- bedingungen aus?

Vom Durchwurschteln — oder: 2 Tornados für ein neues Werk.

Es geht erst los, wenn Angriffe auf diese Sachen kommen, dann wird diskutiert, wie man sich dage- gen wehren kann. Aber es ist eine ziemliche Resignation da.

Das einzige, was einige jetzt dis- kutieren, ist, was für Schlußfolge- rungen man jetzt daraus ziehen kann, daß wir selber unsere Ar- beitsplätze durch „unsere“ Steuer- gelder bezahlen. Aber die Reak- tion von Kollegen darauf ist mei- stens: ja, kannst du mal sehen, so ist es hier, ist ja eine Sauerei. D. h. man sieht keine Möglichkeit, aus dem jetzt gesteckten Rahmen ir- gendwie rauszukommen, sondern nur in diesem Rahmen sich durch- zuwurschteln. Von daher gibt das mit den Steuergeldern einigen zu denken. Aber als Gegenargument kommt z. B.: zwei Tornados kos- ten so viel, wie sie für eine neue Hanomag brauchen; da wird das Geld hingegeben, warum sollen wir das nicht kriegen.

... die Kollegen hinter den Schrän- ken hervorgezogen.

In wieweit spielt da die Entwick- lung der letzten 10 bis 15 Jahre bei der Hanomag mit rein, wenn du sagst: die Kollegen mucken erst auf, wenn es ihnen an ihren Lohn oder Arbeitsplatz geht? Die Rück- schläge waren doch wohl ziemlich hart. Von 1968 bis 1973 ist die Zahl der Belegschaft von ehemals 10.000 auf 3.000 reduziert wor- den, mit all den Entlassungen und der Schließung ganzer Produktions- bereiche, sodaß letztendlich nur noch der Baumaschinenbereich übrig blieb. Ist denn von der alten Kampfkraft, die bis '73 doch auch zu heftigen Arbeitskämpfen führ- te, heute noch etwas spürbar?

Zum Teil; aber meist nur noch in Erinnerungen, weil die Kollegen, die das damals aktiv mitgetragen haben, heute zumeist in dem Alter sind, wo sie an solche Sachen gar nicht mehr ran wollen, jedenfalls nicht führend.



Durch's Netz der SPD ...

Die jetzigen Betriebsratsspitzen mit ihrer stark sozialpartnerschaftlich ausgerichteten Politik haben doch bereits in der Zeit der eher kämpferisch orientierten Phase der Hanomag-Belegschaft Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre z.T. in personeller Kontinuität bis heute an der Spitze der Betriebsratspolitik gestanden. Wie haben die sich stabilisieren können, wenn gleichzeitig eine Politik von unten seitens der Belegschaft gemacht worden ist?

Stark ausschlaggebend ist sicherlich, daß Hanomag traditionsgemäß ein SPD-Betrieb ist. Die Frage der Parteizugehörigkeit spielt da bestimmt eine Rolle. Da wird auch mal nach Bonn gefahren zu Helmut Rohde, und dann „muß er die Hanomag wieder einmal retten, und dann haben wir sie gerettet“ – so ungefähr läuft das.

Und außerdem wird auch ziemlich geschickt taktiert und gearbeitet. Man darf sich nicht vorstellen, daß diese betrieblichen „Führer“ der Arbeiterbewegung, sprich auch Betriebsräte und Vertrauensleute, daß die dumm wären und nicht verstünden, warum es eigentlich geht. Im Gegenteil. Es wird sogar ziemlich geschickt dieses System angegriffen; es wird gesagt: wir leben in diesem kapitalistischen System, wir wissen, daß das alles nur dem Profit dient usw., aber wir gehen davon aus, daß dieses System in den nächsten 10 Jahren sich nicht ändert und dementsprechend müssen wir also das Machbare tun. Das klingt irgendwie logisch. Und damit werden Kritiken von links abgeschwächt und aufgefangen.

Und andererseits wird im Betrieb eine Politik betrieben, wo man sich tatsächlich durch alle möglichen persönlichen Verbindungen und privaten Kontakte über Garten usw. – es ist ein ziemlich gut aufgebautes Netz, was sie Leute da haben ...

Kannst du das noch näher beschreiben, dieses Geflecht ...?

Man kann eins sagen, daß z. B. die IG Metall Ortsverwaltung so ver-

flochten ist mit Betriebsräten, den Spitzenleuten der Betriebsräte nicht nur der Hanomag, sondern von anderen Metallbetrieben ebenfalls, daß Leuten, die die Gewerkschaft dem Zweck zuführen wollen, wozu sie da sind, nämlich zu kämpfen, daß solche Leute es unheimlich schwer haben, sie von vielen Informationen abgeschnitten werden, während sich die anderen taktisch absprechen, wie gegen diese und jene Bestrebung vorzugehen ist, was man fördert usw.

... fallen kritische Kollegen.

Es ist z. B. so, daß früher der Vorsitzende der Vertrauensleute regelmäßig an Betriebsratssitzungen teilgenommen hat. Das ist jetzt von der Firma gestrichen worden. Das bedeutet für den Vorsitzenden des Vertrauensleutekorpers, daß er von der direkten Information abgeschnitten ist. Darüberhinaus hat man ihm auch die 50 %ige Freistellung, die früher die Vertrauensleutevorsitzenden hatten, weggenommen. D. h. es ist ihm kaum noch möglich, seine Aufgaben wahrzunehmen bei nur noch 4 Stunden Freistellung im Monat. Wie soll er da 120 Vertrauensleute der Hanomag unterrichten usw. Früher waren die Vertrauensleutevorsitzenden oft auch den Betriebsratsspitzenfunktionären genehm. Nur ist es so, daß der jetzige Vertrauensleutevorsitzende auf Betriebsversammlungen die Betriebsratspolitik öffentlichen kritisiert hat. Was früher nicht der Fall war.

Jetzt ging es darum, daß von den Vertrauensleuten insgesamt Protest geschlagen wurde, auch von einigen Betriebsräten. Jetzt spielt man sich von Seiten der IG Metall Ortsverwaltung und der Betriebsratsspitzen die Bälle gegenseitig zu; auf einmal wird mit dem Gesetz argumentiert: Betriebsratssitzungen sind nicht öffentlich. Dann wird argumentiert: wenn schon ein Vertreter der IG Metall daran teilnimmt – was ja erlaubt ist – dann muß die IG Metall das schließlich bestimmen. Und wenn der zuständige Sekretär einmal nicht kann, dann könnte man das auf den Vertrauensleutevorsitzen-

Das war damals die besondere Situation, weil es damals noch diese Warmbetriebe gab: die Gießerei und das Hammerwerk. Das waren Kumpels, die haben nicht lange geredet, die sind losmarschiert, wenn irgendwas war, durch's ganze Werk, und haben die anderen Kollegen hinter den Schränken vorgezogen, wenn sie nicht mitgemacht haben. Die waren wahrscheinlich auch sehr gut gewerkschaftlich organisiert, hatten auch gute Vertrauensleute.

haben die anderen Kollegen hinter den Schränken vorgezogen, wenn sie nicht mitgemacht haben.

Mit den ganzen Entlassungen und den Stilllegungen dieser Warmbetriebe sind die kämpferischen Kollegen wahrscheinlich auch bewußt mit aussortiert worden. Das fehlt.

Es ist die Frage, ob man das nochmal wieder aufbauen kann. Eine Möglichkeit besteht. Nur müßte man dann auch zu den zur Zeit führenden betrieblichen Gewerkschaftsfunktionären Alternativen aufbauen, weil deren Bestrebungen zur Zeit sind, die Ruhe im Betrieb zu bewahren.

den delegieren. Auf jeden Fall war das ein Hin und Her, sodaß zum Schluß überhaupt keiner Schuld war, bis gesagt wurde: nicht wir haben das verfügt, sondern die Geschäftsleitung, die die Zeit gestrichen hat und gegen eine Beteiligung des Vertrauensleutenvorsitzenden ist. Das waren die früher garantiert auch, da war das jedoch machbar.

Hat sich in Betriebsratswahlen nie eine Opposition herausgebildet?



Eine eigenständige Liste gab es nie. Bisher gab's immer eine gemeinsame Wahl Angestellten/Arbeiter und damit Persönlichkeitswahl, keine Listenwahl, weil auch nur die IG Metall bisher kandidiert hat. Und trotz Persönlichkeitswahl werden immer die gleichen Leute gewählt.

3.000 Kollegen werden's nie!

Wo siehst du Ansatzpunkte für eine kritische Gewerkschaftspolitik bei kommenden Konflikten?

Ansetzen kann man heutzutage nach wie vor an Lohnfragen, die für uns immer die wichtigsten gewesen sind. Und da wurde damals die überbetriebliche Zahlung vereinbart, die sog. Marktzulage, weil der Arbeitsmarkt nicht genügend Arbeitskräfte abgeworfen hat, vor allen Dingen Schweißer. Das war kurz nach Übernahme durch die IBH. Jetzt tauchen Gerüchte auf,

daß die Marktzulage in Verhandlungen über ein neues Lohnsystem wieder abgebaut werden soll. Das beläuft sich auf ca. 200 DM im Monat weniger. Das lief wie ein Lauffeuer durch's Werk. Und an diesen Fragen kann man ansetzen, das Bewußtsein zu schärfen, was denn in diesem neuen Werk los sein wird. Das da 3.000 Arbeitsplätze vielleicht geschaffen aber auch besetzt werden, daran scheint nicht einmal die Geschäftsleitung zu glauben.

Stört die Kollegen gar nicht, daß eine Umorientierung von mehr handwerklich ausgerichteten Arbeitsplätzen hin zu Fließbandtätigkeiten stattfinden soll? Arbeitsbedingungen werden doch dadurch erheblich verschärft. Wird so etwas überhaupt nicht diskutiert?

Kaum. Die meisten sagen, das müssen wir erst mal sehen. Warum jetzt Panik machen, es geht immer irgendwie weiter. Für viele ging es ja auch bisher immer weiter, das zeigt die Altersstruktur der Hanomag. Es sind ja viele gehalten worden, trotz der ganzen Entlassungswellen.

Und die, die jetzt schon ziemlich alt sind, die sagen: dann bin ich schon in Rente, und die anderen sagen: was willst du machen, wo anders ist es noch viel schlimmer. Dann wird auch darauf hingewiesen, daß es bei einem Großmaschinenbau mit einer Stückzahl von 4.000 Stück im Jahr immer

noch was anderes ist, als wenn man solch riesige Stückzahlen hat wie z.B. VW. Bei diesen niedrigen Stückzahlen wiederholen sich die Handgriffe letztendlich doch nicht so oft.

Trotzdem könnte sich was ändern: z. B. im Bereich mechanische Fertigung und im Bereich Schweißwerk durch Einführung modernerer Technik.

Meiner Meinung nach ist aber klar, daß 3.000 in diesem Werk niemals arbeiten werden!

Worauf stützt du das?

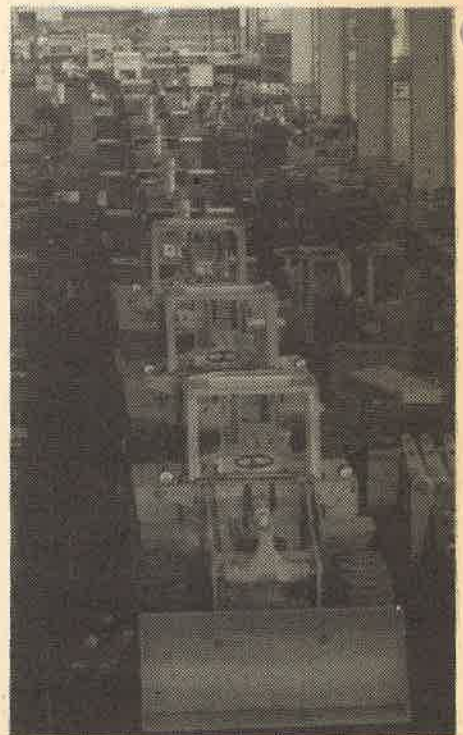
Wenn die tatsächlich 4.000 Maschinen bauen wollen, abgesehen davon, ob sie sie verkaufen oder nicht, so könnten sie das rein theoretisch schon jetzt machen. Denn die Hanomag, wie sie jetzt dasteht, ist kapazitätsmäßig in der Lage, ungefähr 4.000 Maschinen zu bauen.

Und modernere Anlagen müßten eine höhere Arbeitsproduktivität ergeben, d. h. auch weniger Arbeitskräfte nötig machen?

Genau.

Wieviel Maschinen werden jetzt produziert?

Es sollen 1982 3.150 Stück produziert werden, verkaufen will man





„Baumaschinenhalde“ auf dem Hof der Hanomag Juni 1982

Baumaschinenproduktion auf Halde?

Es ließe sich fragen, warum an der Produktion von Baumaschinen festgehalten werden muß, bzw. zu dessen Ausbau Millionen verschrenkt werden, wenn festzustellen ist, daß der Bedarf im Inland eher zurückgeht und auch auf Weltmarktebene Überkapazitäten zu verzeichnen sind, sodaß man kaum noch von gesellschaftlich nützlicher Arbeit sprechen kann. Warum sollten die Gelder bei der Hanomag, die in ihrer Geschichte die Produktion oftmals umgestellt hat: von Lokomotiven über Kanonen und Autos, nicht zur Umstellung auf z. B. Omnibusse oder Straßenbahnen für den regionalen oder überregionalen Bedarf eingesetzt werden?

aber 3.850, und das hängt damit zusammen, daß man den Lagerbestand abbauen will.

100.000 Motoren bauen. Also werden die woanders eingekauft.

Und da bleibt in Hannover im großen und ganzen als Hauptteil Montage, Schweißwerk und einige Teile der mechanischen Bearbeitung, in erster Linie die Bearbeitung der eigentlichen Großteile, die auch geschweißt werden. Die können schlecht woanders hin transportiert, dort gebohrt und bearbeitet werden, um dann wieder zurück transportiert zu werden, weil man damit praktisch nur Luft hin und her fahren würde.

Die Logik des Kapitals.

Entgegen der Aussage bei Übernahme durch Esch wurde die Produktionspalette nicht ausgeweitet, sondern eingeschränkt. Zum einen im Aussortieren der Bagger usw. Zum anderen dadurch, das fast nur noch das Chassis hier gebaut wird und die Motoren und Achsen nicht mehr hier gefertigt werden und evtl. auch die Getriebeproduktion verlagert wird. Das läuft doch der zwischen IBH und Stadt/Land zu gewährleistenden Selbstständigkeit der Hanomag innerhalb des IBH-Konzerns entgegen.

Das ist aber eine vom unternehmerischen Standpunkt logische Entwicklung. Das machen alle, daß eine Produktbereinigung stattfindet und alles, was nicht in hohen Stückzahlen hergestellt werden kann, abgestoßen wird. Bei den Motoren z. B. würde es sich überhaupt nicht lohnen, für eine Stückzahl von 4.000 im Jahr, und dann noch zwei oder drei unterschiedliche Typen, Gelder in Entwicklung und Maschinenpark zu stecken, wo andere mit dem gleichen Maschinenpark im Jahr

Die Multis: Das unbekannte Wesen.

Gibt es denn gewerkschaftliche Strategien, die sich mit den Strategien der Multis, zu denen auch die IBH gehört, auseinandersetzen und versuchen, sich gegenseitig zu informieren und abzustimmen, insbesondere unter den Belegschaften der anderen Betriebe im Bundesgebiet?

Gewerkschaftlich läuft eigentlich ziemlich wenig. Das einzige ist der Konzernbetriebsrat, der sich ab und zu zusammenfindet. Da fährt von Hannover allerdings nur der Vorsitzende und evtl. der stellvertretende Vorsitzende hin, vielleicht noch ein Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses.

Überkapazität an Baumaschinen besteht ja nur in dem Sinne, daß z. B. Länder, die Baumaschinen gut gebrauchen könnten, sie nicht bezahlen können, gerade Länder der Dritten Welt.

Würden denn bei einem angenommenen Bauboom auch im Inland wieder Baumaschinen verkauft werden können?

Nicht unbedingt. In der Bundesrepublik ist tatsächlich eine Grenze erreicht. Viele Baufirmen haben sich vor wenigen Jahren so ziemlich eingedeckt und viele Sachen laufen heute nur mit halber Kapazität. D. h. sie haben bei einem möglichen Aufschwung noch viele Reserven drin. In den Industriestaaten dürfte die Nachfrage so ziemlich gedeckt sein.

Die Marktentwicklung ist nicht rosig. Es sei denn, auf militärischem Gebiet können sie eine Ausweitung erfahren. Momentan liegt der Rüstungsanteil der Hanomag bei 10%! Z. B. vor dem Krieg zwischen Irak und Iran haben sie ganz schön Maschinen an den Irak verkauft, womit die sicherlich auch ihre Aufmarschwege gebastelt haben. Und jetzt liegen größere Aufträge aus dem Iran vor.

Und die hohe Exportabhängigkeit der Hanomag von mittlerweile 70 % kann natürlich auch zu einer Katastrophe führen.

Alternative: Kommunalisierung?

Zurück zur Frage möglicher Alternativen zur jetzigen Lösung. Eine Kommunalisierung brächte sicherlich auch einiges an Problemen. Wäre aber dadurch eine öffentliche Kontrolle nicht besser möglich?

Durchsichtiger würde es bei einem kommunalen Unternehmen unter Umständen schon werden. Und einfacher, weil die Hanomag nur für sich existieren würde. Ob sie das dann auch könnte, so zu existieren? Da käme wahrscheinlich die Frage alternativer Produktion.

Ich will die Probleme solcher Unternehmen im bestehenden Wirtschaftssystem nur an einer Frage verdeutlichen – damit wird wohl einiges klar: Kann Hanomag ohne das bestehende Vertriebsnetz existieren? Die haben sich durch die ganzen Zukäufe ein Vertriebsnetz sondergleichen aufgebaut. Außer dem alten Hanomag-Ver-

triebsnetz wurde beim Aufkauf vereinbart, daß IBH das Vertriebsnetz von Massey-Ferguson mitbenutzen kann. Und beim Aufkauf von Terex dessen Vertriebsnetz dazu. Wenn man sich die Weltkarte anguckt, haben die überall ihr Fähnchen stecken. Bei einer Kommunalisierung hätten sie dieses Vertriebsnetz nicht mehr. Und darauf kommt es heute scheinbar an. Da kommen z. B. Aufträge über 3 oder 5 Baumaschinen nach Burma oder Indonesien. Und es wird aufgeatmet, wenn irgendwo mal 20 oder sogar 50 Stück bestellt werden.



3000 Arbeitsplätze
GERETTET?

Liebe Leser!

Nun ist sie da, die erste Nummer der STADTPOST-SCHRIFTEN, dem Nachfolger der alten monatlichen STADTPOST: „Hanomag – verkauft und verladen“.

Die Hanomag-Problematik brannte uns schon lange auf den Nägeln; endlich mal was umfassenderes als tagesaktuelle Artikel dazu zu machen. Wir hoffen, daß das, was dabei herausgekommen ist, auch bei den Lesern „ankommt“. Schließlich ist diese Nummer ja so etwas wie ein Test für das neue Konzept der STADTPOST.

Der Preis von 5,- Mark ist auf eine verkaufte Auflage von 500 Exemplaren kalkuliert. Werden mehr verkauft, wird's nächstes Mal billiger, werden's wesentlich weniger, dann gibt's kein nächstes Mal, dann lagen wir wohl nicht im Trend der Zeit. Also auch insofern ein Test.

Die STADTPOST-Redaktion hat jedenfalls den Aufwand der Büroauflösung, die beginnende Urlaubszeit und den internen Diskussionsprozeß (der noch andauert) soweit „überstanden“, daß es weitergehen kann. Diese Redaktionsgruppe, zu der inzwischen neue Leute hinzugekommen sind, versteht sich als „harter Kern“ der neuen Schriftenreihe. Darüber hinaus sollen (auch ein Test!) bezogen auf die jeweiligen Themen Leute angesprochen werden, die als „Experten“ an den einzelnen

Nummern inhaltlich mitarbeiten.

Einiges hat sich also konsolidiert, vieles ist aber noch offen, noch experimentieren wir.

Deshalb auch noch keine genaue Planung für die nächsten Nummern. Es soll als nächstes eine Broschüre zum Thema Energieversorgung und -politik in Hannover erscheinen, die vorwiegend von der AG Energie der GABL erarbeitet wird. Die Redaktion würde sich da mehr auf technisch-organisatorisches beschränken. Für den Herbst ist z. Z. eine Nummer zu den sog. „Haushaltsberatungen '83“ in Hannover im Gespräch. Bis dahin hoffen wir auch soweit zu sein, eine verbindliche Vorplanung vorlegen zu können.

Aber zuerst muß sich die Hanomag-Broschüre „bewähren“. Wir sind gespannt.

Wenn die Hanomag-Broschüre ähnlich gut „läuft“, wie die von uns im Februar herausgebrachte Dokumentation zur **U. n n u t z u n g** der SPRENGEL-Fabrik, können wir zufrieden sein. Übrigens – diese Broschüre ist trotz des relativ guten Verkaufs noch in allen linken Buchläden zu haben: Auf 16 Seiten werden im Format DIN A 3 detaillierte Vorschläge dargestellt, wie die SPRENGEL-Fabrik für Wohnungen, Werkstätten, Kinderläden usw. genutzt werden kann (Preis 2,- Mark).

Inhalt:

Einleitung	2
I. Betriebsgeschichte der Hanomag.	3
1. Frühkapitalismus legt den Grundstein für den Betrieb	3
2. Höhenflug und Depression	4
3. Rüstungsproduktion und Wirtschaftskrise.	7
4. Mit Lastwagen und Baumaschinen im Aufwind des Wiederaufbaus.	9
5. Rheinstahl schrumpft sich auf Kosten der Hanomag gesund.	10
6. Das Zwischenspiel Massey-Ferguson.	13
7. Hanomag letzter Akt: H.-D. Esch und die IBH. .	16
II. Zur Entwicklung der IBH	20
III. Geschichte der Arbeitskämpfe.	23
1. Facharbeiter sollen gehalten werden.	23
2. 1848 – der erste Streik. .	23
3. Strousberg, der clevere Kapitalist. . . .	23
4. 1905 – der große gewerkschaftlich organisierte Streik.	24
5. 1906 - 1912: Gut gerüstet in den nächsten Streik.	24
6. Weimarer Zeit: Ganz im Schatten der SPD-Führung.	25
7. Faschismus und Wiederaufbau: Ohne Bewegung.	26
8. Rezession 1966/67: Die Sozialpartnerschaft bekommt einen Knacks. .	26
9. Von der Fabrikhalle auf die Schiene.	27
10. Kantinenstreik '69.	27
11. Streik für mehr Weihnachtsgeld '69.	27
12. Für frischen Wind.	27
13. Der Belegschaft wird das Rückgrad gebrochen. .	27
14. „Sie wollen uns innerlich fertigmachen“.	29
IV. Interview mit einem Hanomag-Kollegen im Mai 1982.	30

IMPRESSUM:

Satz, Verlag und Herausgeber:
Redaktionsgruppe Hannoversche STADTPOST e. V.

V.i.S.d.P.:
Detlev Krüger

Mitarbeiter dieses Heftes:
Detlef Endeward, Klaus Habermann-Nieß, Brigitte Nieß, Hubert Heinelt, Sigrid Hesse, Bernd Kröger, Detlev Krüger, Jürgen Martens, Reinhard Preis, Ursula Wilke

Anschrift:
Redaktionsgruppe Stadtpost e. V., c/o Planerwerkstatt, Großer Kolonnenweg 5, 3000 Hannover 1, Tel.: 0511/63 55 55

