

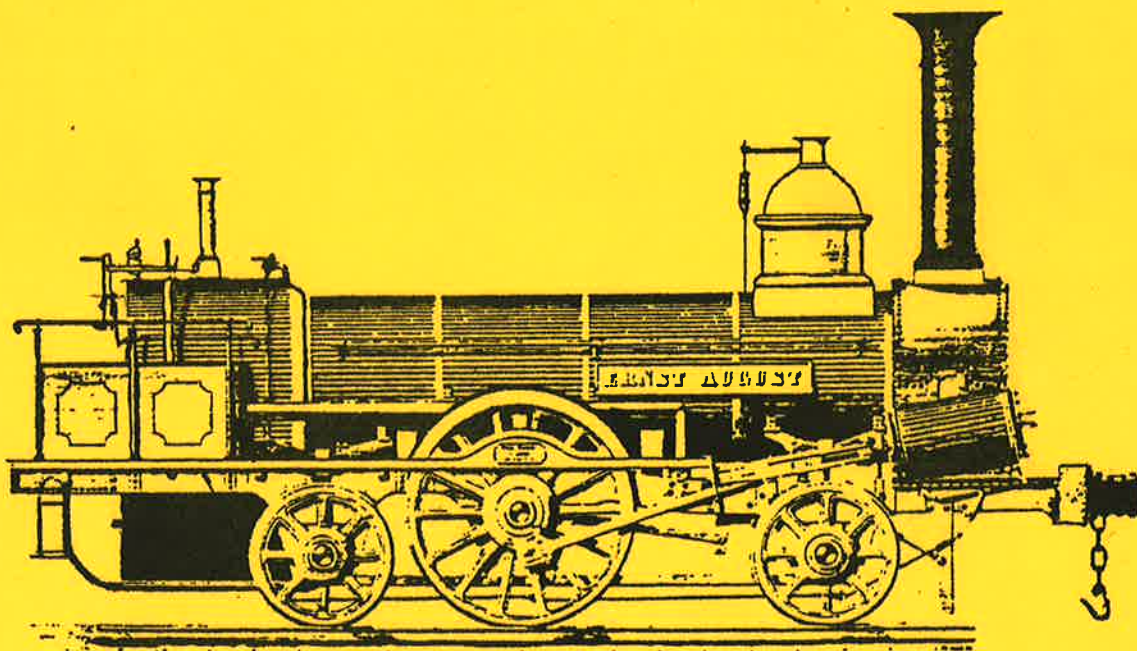
Die Herrschenden haben ihre Geschichte geschrieben, darin kommt der arbeitende Mensch nur am Rande vor.

Das ist kein Zufall.

Material zur Ausstellung:

Auszug

## «150 Jahre HANOMAG in Linden vor Hannover, 1835 - 1985»



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

König Ernst August von Hannover, als Gegner der Eisenbahn, sagte: "Ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider schneller reisen kann als ich."

Vorwort:

Die hier vorgelegte Ausstellung wurde unter dem Leitthema "Industrie- und Sozialgeschichte. - Aus der Geschichte lernen" von einer Gruppe konzipiert, die aus dem Lehrgang "Aus der Geschichte lernen" (Arbeit und Leben Hannover) hervorgegangen ist.

Der Blick zurück schärft den Geist und gibt uns die Kraft für den Kampf von Morgen. Die Konservativen und Liberalen haben kein Interesse daran, die Arbeitslosigkeit zu beseitigen. Sie brauchen die Arbeitslosen, um ihre totale "Wende" - Schwächung der Gewerkschaften, Unterdrückung der kritischen Menschen - vollziehen zu können.

Die alte Losung der Arbeiterbewegung "Vorwärts und nicht vergessen!" bestätigt uns darin, daß Freiheit, Frieden und soziale Sicherheit nur mit einer starken Einheitsgewerkschaft möglich sind.

Vollbeschäftigung kann nicht durch eine sinn- und maßlose Produktion wieder erlangt werden, sondern nur durch eine Neubestimmung der Arbeit. Dazu gehört die Neugestaltung und die Selbstbestimmung in der konkreten, vorhandenen Arbeit.

Der Arbeitnehmer sollte an der Gestaltung seiner Arbeitsbedingungen direkt beteiligt sein. Allein schon deshalb ist es geboten, die betriebliche Mitbestimmung auszuweiten und zu dezentralisieren. Die derzeit geltenden gesetzlichen Regelungen lassen dies nicht zu. Sie müssen geändert werden.

Neue Technologien, Mikroelektronik, Industrieautomation erfordern die soziale Kontrolle technischen Handelns.

Die Demokratie wird zerstört, wenn die Arbeiter und Angestellten, die Männer und Frauen, die Alten und die Jungen, die Deutschen und die Ausländer in zwei Lager gespalten sind: die Einen, die Arbeit haben und die Anderen, die keine Arbeit haben.

Diese Überlegungen begleiteten uns bei der Zusammenstellung der Materialien zur Ausstellung "150 Jahre Hanomag in Linden vor Hannover, 1835-1985". Maßgeblich beteiligt waren die Kollegin Regina Timm, die Kollegen Franz Heimann, Günther Iburg, Reinhard Jacobs, Jörg König, Günther Kühn, Bodo Kühntopp, Karl-Heinz Mankowski, Werner Möhle und Horst Tauwaldt.

Die Mitglieder der Gruppe waren oder sind arbeitslos, zum Teil Rentner und ehemalige Hanomag-Kollegen.

Diesen Begleittext stellten zusammen: Reinhard Jacobs, Horst Tauwaldt und Regina Timm. Der Soziologe Reinhard Jacobs ist, wie auch Horst Tauwaldt seit langen Jahren, Mitglied im selbstverwalteten "Projekt Arbeiterbewegung in Hannover" am Institut für politische Wissenschaft der Universität Hannover. Die schon über 10jährige Geschichte des "Projekt" und der Verbindungen von betriebstätigen Kolleginnen und Kollegen zu ihm zeigt, daß eine Zusammenarbeit von Arbeitern und Studenten möglich war und ist. Nicht zuletzt die langjährige Mitarbeit Horst Tauwaldts und anderer im "Projekt" und die alten Erfahrungen guter politischer Zusammenarbeit von Arbeitern und Studenten, deren Ursprung in der alten Studentenbewegung liegt, waren ideelle Wegbereiter für die hier vorgelegte Arbeit. Zum Schluß möchten wir allen unseren Unterstützern für ihre ideelle und z.T. materielle Hilfe Dank aussprechen.

Horst Tauwaldt, im Mai 1985

Diesem Begleittext liegen zugrunde, falls nichts anderes angegeben ist:

1. Banach u.a., Reader zur Geschichte der Hanomag-Belegschaft und ihrer Interessenvertretung 1920-1980, Hannover 1983 (Arbeitspapiere des Projekts Arbeiterbewegung in Hannover, Nr. 6, vergriffen)
2. Riesche, H.P., Die hannoversche Arbeiterbewegung 1890-1950. Einige Ergebnisse, in: Uni Hannover, Zeitschrift der Universität Hannover, 11. Jg. 1964, Heft 1, S. 27ff.

Tafel 25: Der 8. Mai 1945

Rückblickend auf dem Neuanfang im Jahre 1945 sagten ehemalige Hanomag-Arbeiter, die sich regelmäßig in einer Arbeitslosengruppe treffen:

"Die Verantwortlichen dieses Krieges müssen zur Verantwortung gezogen und bestraft werden."

"Wir krepeln die Ärmel hoch, wir fangen neu an."

"Das deutsche Kapital..., die deutsche Industrie, sind die Nutznießer gewesen."

Die damals von fast allen Arbeitern geforderte Einheitsgewerkschaft wird rückblickend als richtige Organisationsform bestätigt.

"Alle unsere Kraft einsetzen, um die Familie satt zu machen und ein Dach über den Kopf zu haben."

"Starke Gewerkschaften sind nötig, mehr Demokratie im Betrieb"

"Keine Produktion mehr für den Krieg - Schaffen für den Frieden!".

Tafel 27: Im Juni lösen die Briten die Amerikaner ab.

Im Juni 1945 löste die britische die amerikanische Armee ab, damit war Hannover Teil der britischen Besatzungszone. Auf der Hanomag wurden jetzt Großlastwagen im Auftrage des Instandsetzungscorps der britischen Armee (REME, Royal Electrical an Mechanical Engineers) repariert. Diese Reparaturabteilung war durch eine Mauer vom übrigen Betrieb getrennt.

Im Sommer 1945 arbeiteten ca. 3500 Beschäftigte bei der Hanomag. Hergestellt wurden nunmehr u.a. Handkarren, deren Räder ehemals für die Kettenlaufwerke der Schützenpanzer gedacht waren, daneben Öfen aus Teilen von Schiffsgeschützen und Bratpfannen.

Nachdem die Militäregierung die Erlaubnis zur Verarbeitung der noch vorhandenen Roh- und Betriebsstoffe erteilt hatte, wurde auch die Schlepperproduktion wieder aufgenommen.

Demontagen kamen auf der Hanomag kaum vor, wahrscheinlich wegen der REME-Auftragsarbeiten.

In der Betriebsleitung blieb 1945 zunächst alles beim Alten. Der schon erwähnte Arthur Tix, der immerhin einmal zu den engsten Mitarbeitern des Nazi-Rüstungsministers Speer gehört hatte, blieb Geschäftsführer, mußte aber nach einigen Monaten den Betrieb verlassen. Er bekam vom Bochumer Verein andere



Aufgaben gestellt.

Dagegen wurde die Belegschaftsvertretung entnazifiziert. Betriebsratsvorsitzender wurde Ernst Winter (SPD), der diese Funktion schon einmal von 1922-1929 innehatte, bevor er bis 1933 Sekretär der DMV-Ortsverwaltung Hannover war. Der Betriebsrat, der auch auf die gewerkschaftliche Organisation der Belegschaft großen Wert legte, war fest in der Hand der SPD.

Bis 1948 konnte die ohnehin geringe Produktion der Hanomag nur mühsam wegen der großen Versorgungsschwierigkeiten aufrecht erhalten werden. Ab 1948 wurde mit der ersten Erleichterung bei der Materialbeschaffung mit der Produktion von Ackerschleppern begonnen. Das "Wirtschaftswunder" begann für die Hanomag im Jahre 1950 mit der Produktion eines Dieselschnelllastwagens, der guten Absatz fand. Im Juli 1951 hatte sich die Beschäftigtenzahl auf 5 800 erhöht, produziert wurden verschiedene Traktoren, Allzweckschlepper, Kettenschlepper und der Hanomag-Personenkraftwagen Partner sowie Lastwagen. Der Traktorenbau bekam durch verschiedene Exportaufträge (hauptsächlich Argentinien und Brasilien) immer größere Bedeutung, bereits 1952/53 wurden 40% der Produktion exportiert. Am 12.2.1955 wurde zusammen mit argentinischen Investoren die Hanomag Argentinien S.A., Buenos Aires mit einem Kapital von 30 Mio. Pesos gegründet. Geplant war die Produktion von jährlich 3 600 Traktoren. Für die folgenden vier Jahre wurden umfangreiche Zulieferungen von Traktoren und -teilen durch die Hanomag vereinbart.

Im Januar 1955 erwarb die Hanomag eine 50%ige Beteiligung an der Vidal & Sohn KG, Tempo-Werke in Hamburg-Harburg. Mit diesem damals bekannten Klein-LKW-Hersteller wurde das Fabrikationsprogramm abgestimmt. An der inländischen LKW-Zulassung war die Hanomag mit 40% beteiligt.

1956, im Jahre der Wiederbewaffnung, begann die Hanomag zukunftsorientiert mit der Produktion von Panzerspähwagen. Die Entwicklung und Konstruktion der Panzer erfolgte in Kooperation mit der Firma Henschel in Kassel. In den Jahren 1967-69 lief die Produktion bei der Hanomag aus und wurde von Henschel übernommen.

Durch den wirtschaftlichen Aufschwung der 50er Jahre stieg die in- und ausländische Nachfrage nach Hanomag-Produkten stetig an. 1957 lief der 50 000 LKW nach 1945 vom Band. 1960 arbei-

teten über 10 000 Personen bei der Hanomag, die Produktion umfaßte Schlepper aller Art für die Land- und Forstwirtschaft, Baumaschinen, Dieselmotoren und die LKW-Typen Kurier, Garant und Markant. Der Umsatz erreichte 1964/65 seinen absoluten Rekord, die erste Krise begann dann am Jahresende 1965.

Tafel 30: Die Krise im April/Mai 1967

Die Hanomag erholte sich bis 1968 nicht wieder vom ersten Umsatzeinbruch des Jahres 1965. Daran änderte auch der Kooperationsvertrag mit Henschel (ebenfalls im Besitz der Rhein Stahl AG) über die Abstimmung der LKW-Produktion vom April 1965 nichts.

Am 2.4.1966 wurde Kurzarbeit für 4 400 Hanomag-Beschäftigte angemeldet und mit dem notwendigen Abbau von Lagerbeständen begründet. Die erste große Wirtschaftskrise der BRD ging auch an der Hanomag nicht vorüber. In der letzten Aprilwoche des Jahres 1967 wurden alle Arbeitnehmern von der Geschäftsleitung ultimativ aufgefordert, eine Lohn- bzw. Gehaltskürzung von 5,6% durch den Wegfall aller übertariflichen Leistungen hinzunehmen. Mit dem Betriebsrat war, trotz vorheriger Zusage, nicht verhandelt worden. Begründet wurde diese Maßnahme mit einem Umsatzrückgang von 26,5% gegenüber dem Vorjahr.

Die Gehaltskürzung sollte für die Angestellten am 1.6.1967 und für die Arbeiter am 1.7.1967 in Kraft treten. Den Angestellten wurde auferlegt, bis zum 8.4.1967 schriftlich ihr Einverständnis mit der Änderungskündigung abzugeben.

Am 28.4.1967 riefen die Vertrauensleute der Hanomag zum Warnstreik und zu einer Protestkundgebung auf, 4 000 Kollegen protestierten daraufhin gegen die geplante Lohnkürzung. Als die Werksleitung während der vierstündigen Kundgebung zur Weiterarbeit auffordern ließ, antworteten die Arbeiter und Angestellten mit Sprechchören: "Wir wollen unser Geld!". Einzelne Arbeiter forderten ihre Kollegen auf, nicht eher wieder an die Arbeit zu gehen, bis der Vorstand eindeutige Zugeständnisse gemacht habe. Der Streik wurde erst beendet, nachdem eine Aussetzung der Lohnkürzung und für den 2. Mai eine Fortführung der während der Kundgebung aufgenommenen Verhandlungen mit Vertrauensleuten und Betriebsräten von der Unternehmensleitung zugesagt wurde. Auch in den Hanomag-Zweigbetrieben in Bremen und in Hamburg-Harburg wurde am selben Tag gegen die Kürzung gestreikt.

Die am 2. Mai aufgenommenen Verhandlungen verliefen ergebnislos. Von der Werksleitung wurde lediglich der Vorschlag gemacht, die Kürzung von 5,6 auf 2,5% zu senken. Diese Bedingungen waren für den Betriebsrat und die IG Metall unannehmbar. Zum Wochenende wurden die Verhandlungen abgebrochen.

Während der ersten Verhandlungsrunde ging die Werksleitung auf Konfrontationskurs. Sie übergab dem "Werkschutz" ein vierseitiges Merkblatt mit Verhaltensmaßregeln für Auseinandersetzungen, z.B. welche Äußerungen der Belegschaft als Vorwand zum Einschreiten benutzt werden dürften. Die Verwaltungsstelle Hannover der IG Metall, die sich in einem Flugblatt bereits hinter die "berechtigten Forderungen" der Arbeitnehmer gestellt hatte, veröffentlichte auch dieses Merkblatt.

Am 8. Mai, zu Beginn der zweiten Maiwoche, protestierten 3 000 Arbeiter und Angestellte der Frühschicht in einem dreistündigen Warnstreik gegen den ungenügenden Kompromißvorschlag der Unternehmensleitung. Die Verbitterung der etwa 12 000 Arbeitnehmer der Werke bezog sich vor allem auf die Verhandlungstaktik der Werksleitung: "Man hat uns während der Messe Verhandlungsbereitschaft vorgetäuscht, damit wir nicht auf die Straße gehen und laut protestieren. Sollen wir jetzt die Dummen sein?" Bei der Messe habe die Firma noch von einem "günstigen Echo auf die Hanomag-Produkte" gesprochen; jetzt aber solle es dem kleinen Mann an den Kragen gehen. Die Arbeiter argumentierten zugleich auch wirtschaftspolitisch: "Seit dem Gerede von der Krise haben wir Arbeitnehmer doch maßgehalten bei Lohnforderungen und Forderungen nach Arbeitszeitverkürzung. Daß jetzt die Arbeitgeber uns als Dank unseren Lohn beschneiden wollen wollen, ist im höchsten Maße unfair."

Daraufhin begann am 9. Mai 1967 die zweite Verhandlungsrunde, an der der Verband der Metallindustrie Niedersachsens und der IG Metall-Vorsitzende Otto Brenner als Vermittler beteiligt waren. Dennoch bot zum Schluß der Verhandlungen die Unternehmensleitung nur an, auf die Streichung der Treueprämie zu verzichten, wenn der Betriebsrat bereit sei, eine neue Betriebsvereinbarung über die verbleibenden übertariflichen Lohnanteile abzuschließen. Da dies eine Zustimmung zur Streichung des Weihnachtsgeldes und zur 2,5%igen Lohnkürzung bedeutet hätte, lehnte der Betriebsrat ab und die Verhandlungen wurden bereits am 10. Mai 1967 für gescheitert erklärt.

Am folgenden Tag stellte die Unternehmensleitung beim Landesarbeitsamt einen Antrag auf Massenentlassung. Damit sollte ein Druckmittel für weitere Verhandlungen geschaffen werden.



Ende April 1967 noch hatte die Unternehmensleitung betont, es ginge ihr nur um die Sicherung der Arbeitsplätze.

Die Belegschaft der Hanomag war trotz des Antrages auf Massenentlassungen zu weiteren Warnstreiks bereit. Zunächst streikten nur einzelne Belegschaftsgruppen, in der Woche nach Pfingsten aber begann mit einem mehrstündigen Warnstreik von ca. 4 000 Arbeitnehmern der dritte Vollstreik dieses Arbeitskampfes. Am vierten Vollstreik von mehreren Stunden Dauer am 17.5.1967 beteiligten sich 4 500 hannoversche Arbeitnehmer und die Belegschaften in Bremen und Hamburg-Harburg.

Die Demonstrationen dauerten bis zum 19.Mai1967 an, bis der Vorstand der Rheinstahl-Hanomag die ausgesprochenen Änderungskündigungen zurücknahm. Zugleich wurde mit der IG Metall und dem Betriebsrat die Bildung einer gemeinsamen Kommission vereinbart, die Möglichkeiten anderer Sparmaßnahmen untersuchen sollte.

Damit war bewiesen, daß Arbeitskämpfe um den Lohnerhalt auch in einer Rezession erfolgreich sein können, wenn die Belegschaft sich nicht spalten läßt.

Tafel 32-37: Der stetige Niedergang der Hanomag 1969-1984.

Nach der Krise von 1967 konnte bedingt durch den spekulativen Bauboom in der BRD und einer Exportsteigerung die Produktion der Hanomag kurzfristig wieder erhöht werden. 1968 erreichte die Beschäftigtenzahl noch einmal die Höhe von 12 725.

Doch die Rhestahl AG gedachte nicht, die LKW-Produktion in Konkurrenz gegen den an Einfluß gewinnenden Daimler-Benz-Konzern aufrecht zu erhalten. Am 1.4. 1969 ging die LKW-Produktion auf die Hanomag-Tochter Hanomag-Henschel über, die ihrerseits einen Kooperationsvertrag mit Daimler-Benz über die Abnahme von Motoren einging. Daimler-Benz erwarb 1970 die Aktienmehrheit an der Hanomag-Henschel und Ende des Jahres gehörte das Unternehmen zu 100% dem Daimler-Benz-Konzern. Durch diese Transaktion verlor die Hanomag das Know-how für den damals anerkannt besten Dieselmotor Europas. Nach der Einstellung der Traktorenproduktion im April 1970 wurde die Baumaschinenproduktion von der Unternehmensleitung als "Särkstes Bein" der Hanomag bezeichnet.

Zur reibungslosen Durchführung weiterer "Bereinigungen der Produktionspalette" wurde die seit 1952 selbständige Tochter Hanomag am 5.6.1970 vollständig in den Rhestahlkonzern eingegliedert.

Chronik: Schließungen und Streiks 1969-1984

16.6.1969:

Ca. 150 Hanomag-Arbeiter demonstrieren gegen Preiserhöhungen des öffentlichen Nahverkehrs. In Hannover läuft die erste und größte "Rote Punkt-Aktion" gegen die Fahrpreiserhöhungen. Hanomag-Arbeiter sind an vielen Aktionen beteiligt.

19.10.1969:

Ca. 1 500 Arbeiter streiken über drei Stunden lang für höheres Weihnachtsgeld.

August 1970:

200 Arbeiter werden entlassen.

Anfang 1971:

Die Sattelschlepperproduktion wird eingestellt. Bis Ende des Jahres wird die Belegschaft auf 4 800 reduziert.

Februar bis Juni 1972:

Verschiedene Streiks und Demonstrationen für den Erhalt der Arbeitsplätze. Alle nicht mit der Baumaschinenproduktion zusammenhängenden Betriebsteile werden in der Folgezeit geschlossen.

Oktober 1972:

Die Schmiede wird geschlossen.

Mai 1973:

Die Gießerei wird geschlossen.

Sommer 1973:

Nur noch 3 300 Arbeiter und Angestellte arbeiten bei der Hanomag. Weitere "Einzelentlassungen" (bis zu 49 pro Monat) werden vorgenommen.

Oktober 1973:

Die Geschäftsleitung kündigt für 1974 Massenentlassungen an. Auf einer Protestkundgebung der SPD Linden-Limmer wird die Selbstverwaltung der Hanomag durch die Belegschaft gefordert.

Dezember 1973:

Die LKW-Motorenstraße wird für 38,6 Mio. DM an Volvo verkauft.

1.10.1974:

Der Rheinstahl-Konzern verkauft die unrentable Hanomag, deren Belegschaft auf 2 600 reduziert worden war, an den kanadischen Bau- und Landmaschinenhersteller Massey-Ferguson, der mit einem Jahresumsatz von ca. 3 Mrd. Dollar zu den Branchenriesen gehörte. Zum Erhalt des Werkes erhält Massey-Ferguson Zuschüsse des Landes Niedersachsen in Höhe von 3 Mio. DM.

Herbst 1975:

Inzwischen sind 2 900 Arbeiter und Angestellte bei der Hanomag beschäftigt. Am 4.11.1975 wird eine neue Fertigungsstraße für Dieselmotoren in Betrieb genommen.

1976-1978:

Die Beschäftigtenzahl wird weiter erhöht (Februar 1976: 3 100, Ende 1977: 3 500), aber die Hanomag arbeitet nach wie vor mit Verlust. ~~Dan~~ ändert auch ein großangelegtes Rationalisierungsprogramm auf MTM-Basis nichts.

April/Mai 1978:

Kurzarbeit. Bis zum Sommer wird die Belegschaft durch Einstellungsstop auf 3 400 reduziert.

Juli 1978:

Ein Teil der Motorenfertigung wird aufgegeben und 200 Beschäftigte werden entlassen. Die offizielle Bekanntgabe der Aufgabe der gesamten Motorenproduktion erfolgt Anfang Oktober 1978. Im Herbst des Jahres werden weitere 200 Belegschaftsmitglieder entlassen.

1979:

Die Belegschaft wird wieder auf 2 600 reduziert, am 30.10. 1979 geht die Hanomag in den Besitz der Internationalen Bau- maschinenholding (IBH) über. Gründer und Chef der Holding ist Horst Dieter Esch, eine markante Unternehmerpersönlichkeit mit ähnlichen Ambitionen wie Henry Bethel Strousberg, der 109 Jahre zuvor kläglich gescheitert war. Der Kaufpreis für die Hanomag soll ca. 30 Mio. DM betragen haben. Ca. 40 Mio. DM zahlte die IBH-Tochter "Hanomag- Grundstücksverwaltungs GmbH" für Grundstücke, Werksanlagen und Ma-

schinen, die sie der Hanomag dann auf Leihbasis überließ.

1979/80:

Neben der Produktion von Baumaschinen wird ein kurzfristiges Sonderprogramm zur Produktion von Bergbaugeräten abgewickelt.

Sommer 1980:

Pläne für den Bau eines neuen Hanomag-Werkes entstehen. Ein Neubau wird u.a. damit begründet, daß wegen der langen Transportwege innerhalb des weitläufigen Fabrikgeländes eine rentable Produktion unmöglich ist.

2.7.1981:

Die Stadt Hannover, das Land Niedersachsen und die IBH-Hanomag unterzeichnen eine Absichtserklärung, nach der die Unterstützung der "Umstrukturierung" der Hanomag mit 75 Mio. DM durch Grundstückskäufe und direkte Zuschüsse durch die Stadt Hannover und das Land Niedersachsen vorgesehen sind. Die IBH verpflichtet sich, ab Mitte 1985 zur Garantie von 3 000 Arbeitsplätzen und Zahlung von 10 000 DM für jeden nicht besetzten Arbeitsplatz an die Stadt Hannover. Der endgültige Vertrag wird am 18.3.1982 geschlossen.

März 1982:

Der Vertrag sieht vor, daß bis Mitte 1985 ein neues Werk für ca. 150 Mio. DM gebaut werden soll. Stadt und Land sollen 75 Mio. DM beisteuern, zusätzlich soll das Land Niedersachsen mit ca. 50 Mio. DM bürgen.

6.10.1983:

Der Grundstein für den Neubau wird feierlich gelegt.

3.11.1983:

Die Hausbank der IBH, das Hamburger Bankhaus Schröder, Münchmeyer, Hengst & Co. (SMH-Bank) gerät in Schwierigkeiten. Ausgeliehene Kredite in Höhe von über 900 Mio. DM, von denen die Bankenaufsicht nur 300 Mio. DM als gesichert ansieht, bringen die Bank an den Rand des Zusammenbruchs, vor dem sie nur durch eine Rettungsaktion namhafter deutscher Kreditinstitute gerettet wird. Die risikobehafteten Kredite in Höhe von 600 Mio. DM waren hauptsächlich an die IBH ausgeliehen worden, die für 1982 einen Verlust von 120 Mio. DM auswies. Die Hanomag-Geschäftsleitung verbreitet angesichts dieser ersten Anzeichen eines Konkurses noch Optimismus.

4.11.1983:

Die IBH ist zahlungsunfähig. Horst Dieter Esch stellt beim Amtsgericht Mainz einen Vergleichsantrag. Der Zusammenbruch des nach eigenen Angaben drittgrößten Baumaschinenherstellers der Welt steht in Zusammenhang mit der Fast-Pleite der SMH-Bank. Ca. 750 Mio. DM beträgt die Schuldsumme der IBH. Für die Hanomag wird der Konkurs befürchtet, die Schulden der IBH allein bei ihr betragen 120 Mio. DM. Sämtliche Zufahrten zur Hanomag werden von der Belegschaft mit schweren Planierdrahten versperrt, um eine Ausplünderung des Werkes durch Gläubiger zu verhindern.

7.11.1983:

Der Vergleichsverwalter der Hanomag teilt mit, daß nicht ein-



mal mehr Geld für die Zahlung der Löhne und Gehälter vorhanden ist.

24.11.1983:

Horst Dieter Esch tritt von seinem Vorstandsposten bei der IBH ab.

Die Hanomag erhält Kredite in Höhe von 20 Mio. DM. Das Land Niedersachsen bürgt für 10 Mio. DM, die Stadt Hannover für 5 Mio. DM und ein Bankenconsortium stellt 5 Mio. DM. Damit ist die Produktion bis Ende des Jahres gesichert. Eine Entlassung der 2 000 Beschäftigten ist vorerst nicht geplant. Die Suche nach einem Käufer für das Werk bleibt ergebnislos.

6.12.1983:

Von der Geschäftsführung der Hanomag wird der Antrag auf Massenentlassung gestellt. Zunächst nur vorsorglich, wie es heißt. Personalabbau, u.U. ein Konkurs sind im Gespräch, um das Werk doch noch verkaufen zu können.

12.1.1984:

2 100 Beschäftigte werden vorsorglich gekündigt. Ab Februar ist die Zahlung der Löhne nicht mehr gesichert. Verkaufsverhandlungen bleiben nach wie vor ergebnislos. Die Geschäftsleitung hofft, nach der Belegschaftsreduzierung einen Käufer zu finden.

17.1.1984:

3 - 4 000 Menschen demonstrieren, aufgerufen von der IG Metall, für den Erhalt der Hanomag durch den Stadtteil Linden. Diese letzte große Demonstration glich einem Trauermarsch. Die Hoffnung auf den Erhalt der Arbeitsplätze bei der Hanomag hatte den Nullpunkt erreicht.

30.1.1984:

Die 60 Lehrlinge der Hanomag besetzen vorübergehend die Lehrwerkstatt. Ihre Ausbildungsverträge waren zum 31.1. gekündigt worden mit der Begründung, daß das Unternehmen die Ausbildungskosten nicht mehr tragen könne.

31.1.1984:

Die Hanomag meldet Konkurs an. 2 000 Beschäftigte sind damit arbeitslos.

1.2.1984:

Eine Restbelegschaft von 200 bleibt in der Produktion. Tags zuvor durchsuchten 100 Beamte des Landeskriminalamts, des Betrugsdezernates der hannoverschen Polizei, Schutzpolizei und zwei Staatsanwälte die Hanomag. Sie suchten Beweismaterial gegen Horst Dieter Esch, dem Betrug und Bilanzmanipulation vorgeworfen wird.

29.2.1984:

Die Restbelegschaft von ca. 500 soll um weitere 200 Personen reduziert werden. Daraufhin besetzen am Mittag des Tages ca. 100 Arbeiter auf unbestimmte Zeit den Betrieb und blockieren die Zufahrt. Die IG Metall unterstützt diese Aktion. Nach fünf Tagen wird die Blockade beendet. Die Restbelegschaft soll wieder auf 400 aufgestockt werden, die im März 70 Baumaschinen fertigstellen sollen. Verkaufsverhandlungen für das Werk sind weiter ergebnislos.



# Esch muß Vergleich anmelden

## Das Risiko wurde sträflich vernachlässigt

Bankenverband übt massive Kritik an Geschäftsführung der SMH-Bank

Nach fünfzehn Jahren kam die Krise  
Die SMH-Bank als Gesellschafter und die Frage der Haftung / Von ... ch Erlenbach

Wibau-Konzernsverwalter deckt Entgeschäfte auf  
Was war bei ... Verlust großer ...

Zuniel riskiert  
Die Affäre SMH-Bank

Was wird aus den Arbeitsplätzen bei ...

# Bank nicht - Betrieb ruiniert

IBH-GRUPPE  
Zwei unsolid ...  
brachten Konzern um ... Kunden

Jahrelang pflegte  
Horst-Dieter Esch  
sein Image als  
Erfolgsunternehmer.

Was sich hinter der  
glänzenden Fassade  
abspielt,  
wird erst jetzt  
aufgedeckt.





24.3.1984:

Horst Dieter Esch wird in Untersuchungshaft genommen.

30.3.1984:

Die Hanomag ist am Ende. 350 Kolleginnen und Kollegen werden entlassen, nur eine Wache von 15 Personen bleibt im Werk zurück. Niemand glaubt mehr an den Erhalt der Fabrik.

14.4.1984:

Die mittelständische Unternehmensgruppe Papenburg/Gassmann übernimmt die Hanomag, die Produktion wird mit 200 Beschäftigten wieder aufgenommen. Die Beschäftigtenzahl steigt bis Januar 1985 auf über 1 000 an, allerdings arbeiten die Kolleginnen und Kollegen zu schlechteren Lohnbedingungen als vor dem Konkurs. Das Pokern um Zuschüsse von Stadt und Land hielt seit der Übernahme durch Papenburg/Gassmann an. Ob und wie lange die Hanomag Bestand haben wird, ist nicht abzusehen.

Dienstag, 19. März 1985

WIRTSCHAFT

Neue Presse · Seite 15

### Maschinen zu Discountpreisen aus der Konkursmasse

# Hanomag hat durch Pleite 40 Millionen Mark verdient

VON DIRK BUSCHÉ

HANNOVER. Vor elf Monaten der Konkurs der Altgesellschaft, vor acht Monaten der Start mit neuen Eigentümern - die Hanomag GmbH in Hannover hat sich viel vorgenommen: Neben zwei neuen Radladern mit bis zu 75 PS (NP berichtete) bringt das Unternehmen im Mai erstmals einen Bagger auf den Markt, modernisiert in Zusammenarbeit mit den Mannheimer Motorenwerken sein Diesellagerprogramm und will langfristig sogar eine Firma übernehmen, deren Produkte zu unserem Programm passen".

Die neuen Hanomag-Bagger soll ein anderes Unternehmen für die Hanoveraner montieren.

„Es handelt sich um einen großen europäischen Konzern mit 35 000 Mitarbeitern, der fast alles macht bis hin zur Atomtechnik“, sagte Hanomag-Chef Dr. Wolfgang Freimuth gestern.

Mit der anvisierten Übernahme einer Maschinenbau-Firma will der Baumaschinenhersteller ein beschicktes zweites Standbein schaffen, um sich von den Konjunkturschwankungen in der Baubranche unabhängig zu machen“, begründete Freimuth.

Die Zukunft des Unternehmens sieht der Geschäftsführer optimistisch. In den ersten acht Monaten nach dem Neubeginn hat die Firma knapp 50 Millionen Mark verdient. 40 Millionen Mark gehen allerdings auf das Konto von „Übernahmefekten“. Die neue Hanomag GmbH hat vom Konkursverwalter der Altgesellschaft und den Gläubigerbanken Rohstoffe und fast fertige Baumaschinen zu „Discountpreisen“ (Freimuth) eingekauft.

Aus eigener Kraft hat das Unternehmen zehn Millionen Mark erwirtschaftet. Ursache laut Freimuth: Abbau sozialer Leistung (Ersparnis: 20 bis 30 Millionen Mark) im Vergleich zur Altgesellschaft (Freimuth: „Da gab es ja alles, vom Kranzgeißel zum Milchzuech“), Senkung der Energiekosten und vor allem Steigerung der Produktivität.

„Wenn früher ein Mitarbeiter pro Jahr statistisch gesehen 0,8 Baumaschinen herstellte, so sind es heute 1,5 Einheiten. Wir haben uns aus der alten Belegschaft eine Olympiamannschaft ausge-

sucht. Unsere Krankenquote liegt heute bei drei statt früher zwölf Prozent.“

Zum 150. Firmengeburtstag in diesem Jahr hat sich die Hanomag ehrgeizige Ziele gesetzt: Nachdem in den ersten acht Monaten 711 Baumaschinen das Betriebsgelände verlassen haben, sollen jetzt 1500 von den Bändern rollen. Sie sollen für einen Umsatz von 280 bis 300 Millionen Mark sorgen.

Der Umsatz in den ersten acht Monaten soll dem Neubeginn betrug 165 Millionen Mark einschließlich des lukrativen Ersatzteilgeschäfts. Wegen der Produktionssteigerung soll das Personal von jetzt 650 auf etwa 1000 im Herbst erhöht werden (NP berichtete).

Der Gewinn für 1985 soll nur noch zu einem Drittel von Übernahmefekten resultieren. Das Unternehmen verfügt noch über 120 von einst 420 fast fertigen Maschinen, die von der Altgesellschaft gekauft worden waren.

Zur Standortfrage sagte Freimuth, er rechne bis April mit einem Bescheid der Landesregierung, ob es staatliche Hilfen gebe. Hannover sei immer noch Alternative Nummer eins, koste aber im Zeitraum von zehn Jahren 20 Millionen Mark mehr als andere Standorte.

In der Diskussion sind vor allem Lehrte, Peine und Hildesheim (NP berichtete). Der finanzielle Standortstreit könne durch öffentliche Hilfen ausgeglichen werden. Einen Kauf des Hanomag-Grundstücks durch die Stadt (NP berichtete) bezeichnete Freimuth als „Denkmodell“.



*Auch wir: Arbeitslose, Rentner und alle ehemaligen bei der Hanomag beschäftigten fühlen uns im Jubiläumsjahr mit unserer Firma verbunden und grüßen alle dort zur Zeit beschäftigten Kollegen!*