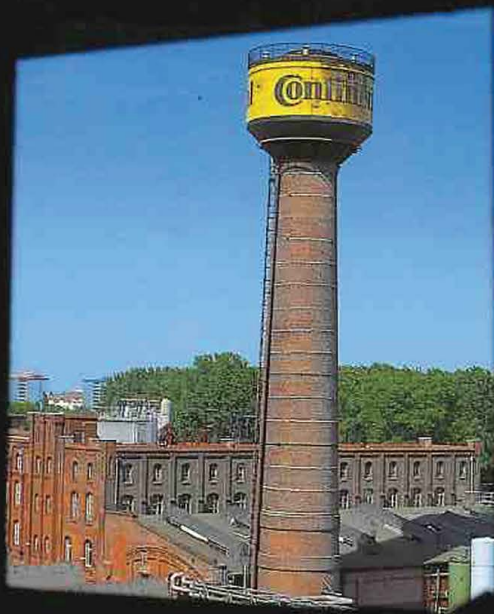


LIMMER

wie immer



DAS WERK IM WANDEL

Wir bedanken uns bei den Firmen und Unternehmensbereichen, die uns bei der Erstellung des Buches finanziell unterstützt haben:

Thofehrn Hebezeuge GmbH + Co. KG.
Hannover/Langenhagen

teledata nexus
Datenkommunikationstechnik GmbH
Hannover

Randstad
Organisation für Zeit-Arbeit GmbH
Hannover

Conti-Versicherungsdienst GmbH
Hannover

Bank für Gemeinwirtschaft
Hannover

Volksfürsorge
Deutsche Lebensversicherung AG
Hannover

CONTUR GmbH
Training, Coaching & Consulting
Hannover

Formen- und Maschinenfabrik
der Continental AG Hannover

Inhalt

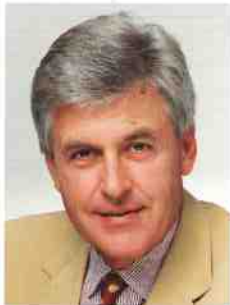
Vorwort	Seite 3
■ Arbeiten in Limmer	Seite 4
Eine Bresche ins Althergebrachte	Seite 10
■ Das Werk im Wandel	Seite 12
Hartgummi statt Horn: Die Gummiindustrie faßt Fuß	Seite 18
■ Höhere Gewalt	Seite 20
Mit sechs PS in die Zukunft: Aus Handwerkern werden Fabrikanten	Seite 24
■ Made in Limmer	Seite 26
Die Konkurrenz schläft nicht: Die Conti-Gründung	Seite 30
■ Am laufenden Band	Seite 32
Das Korsett wird zu eng: Die „Ex“ setzt auf Limmer	Seite 36
■ Limmer macht Laune	Seite 38
„U-Deutschland“ liefert Kautschuk: Produktion unter Kriegsbedingungen	Seite 42
■ Höhenflüge	Seite 44
Wachstum auf tönernen Füßen: Die „Ex“ fusioniert mit der Conti	Seite 46
■ Kunstgriffe	Seite 48
Gummiproduktion mit allen Mitteln: Conti im Zweiten Weltkrieg	Seite 50
■ Originale	Seite 52
Residenz am „Deutschen Eck“: Limmer wird Conti-Firmensitz	Seite 54
■ Ohne Werbung läuft nichts	Seite 56
Limmer wie immer?	Seite 62
■ Frauenpower	Seite 64
Limmers Zukunft liegt in Stöcken	Seite 68
■ Auf Wiedersehen	Seite 70
Lieder	Seite 72

Vorwort

Limmer wie immer? Natürlich stellt so ein Titel eine Übertreibung angesichts der Tatsache dar, daß in Limmer bald nichts mehr wie immer sein wird. Stöcken heißt die Zukunft für die Limmeraner, die bei der Conti arbeiten.

Und dennoch gilt: Limmer wie immer. Es sind die Limmerschen Traditionen, die ein Umzug nicht auslöschen kann. Es ist die Fähigkeit, sich ein Leben lang mit Neuem auseinanderzusetzen, sei es mit neuen Produkten oder sei es mit neuen Methoden, um die Produkte herzustellen. Es ist die Bereitschaft, jeden Tag ein bißchen dazuzulernen. Und es ist darüber hinaus der Wille, nicht zu vergessen, woher die Tradition kommt, die heute noch in Limmer und morgen in Stöcken fortgeführt wird.

Unser Dank gilt allen, die daran beteiligt waren, „Limmer wie immer“ zu einem Büchlein zu machen, das ein Souvenir im besten Sinn sein wird: ein gern hervorgekramtes Erinnerungsstück. Dabei war der Journalist Christian Klingebiel für den roten Faden in der Vielfalt der Fundstücke zuständig, sein Kollege, Oliver Stock, lieferte den Text. Eberhard Franke gelang es, den Bestand der historischen Fotos durch aktuelles Bildmaterial zu ergänzen. Schließlich gilt der Dank den Unternehmen, ohne deren finanzielle Unterstützung das Buch nicht zustande gekommen wäre.



P. Haverbeck

Hannover, im Dezember 1997

Dr. Peter Haverbeck
Vorstandsmitglied der Continental AG



S. Schille

Hannover, im Dezember 1997

Siegfried Schille
Betriebsratsvorsitzender des Werkes Limmer

Arbeiten in Limmer



*Es ging auch ohne
Computer:
Die Verwaltung um
die Jahrhundertwende*

*Prüfende Blicke:
Um 1910 wird das
Rohgummi im
Waschwalzwerk von
Verunreinigungen
befreit*



Eine Bresche ins Althergebrachte

Zu allem hat er sicher nicht getaugt, zu manchem schon: Der fürstliche Hof, der bis ins 18. Jahrhundert seinen Sitz in Hannover hatte, verlieh der Stadt und ihrer Umgebung einen gewissen Glanz – und er verschaffte Handwerkern und Betrieben ein Auskommen: Konditoreien lieferten Gebackenes, Webereien versorgten den Hof mit Stoffen, und das Bauhandwerk war nur allzugern bereit, sich im königlichen Auftrag und gegen fürstliche Bezahlung ins Zeug zu werfen.

Als der Hof 1714 nach London übersiedelte, verlor die Wirtschaft ihren besten Kunden. In der Folge zerstörten der Siebenjährige und später der Napoleonische Krieg alle Ansätze einer Wirtschaftsförderung. Rohstoffmangel, das Fehlen einer billigen Wasserstraße und enge Landes- und Zollgrenzen taten das ihrige, um auch in der einsetzenden Industrialisierung des 19. Jahrhunderts eine Blüte des Gewerbes zunächst zu verhindern. Im Jahr 1825 existierte Limmer nur als Dorf mit 365 Einwohnern.



*h dem Abzug
s Königshofes
nkt Hannover
Bedeutungs-
losigkeit.*



**Königl. Preuß.
Kommerzienrat
Generaldirektor
Georg Heise
(links)**

**Direktor
Wilhelm Siercke
(rechts)**

Industriepioniere schlugen erst in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts eine Bresche in die Front des Althergebrachten. Da sie mit ihren großflächigen Werken im Stadtgebiet von Hannover keinen Platz fanden, suchten sie in der Umgebung nach passenden Grundstücken. Die Egestorfsche Maschinenfabrik, Vorgängerin der heutigen Komatsu-Hanomag, war das erste Großunternehmen, das sich im benachbarten Linden niederließ. Auch die Firma Stichweh wird 1853 in Hannover gegründet. Ende des Jahrhunderts zieht sie nach Limmer um.

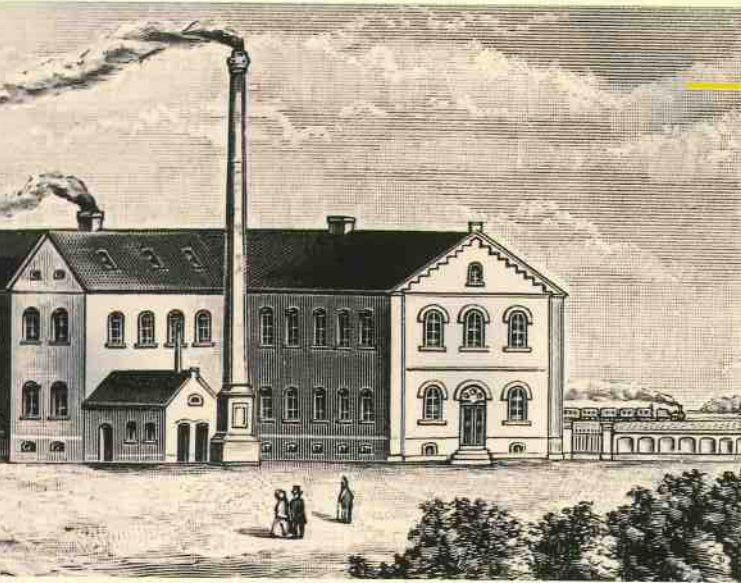
**Industriepioniere
wecken die Stadt
aus ihrem
Dornröschenschlaf.**



**Direktor
Gustav Bartl
(links)**

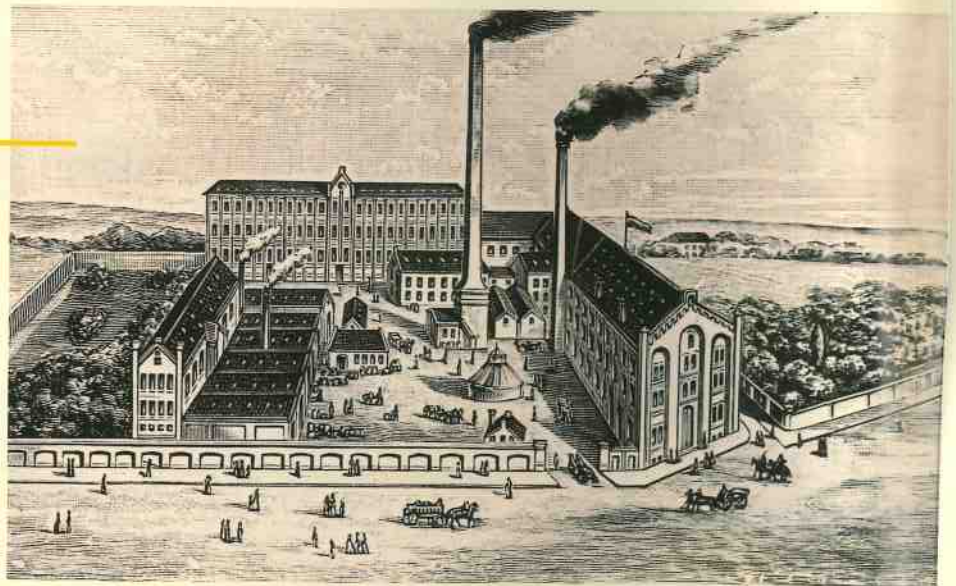
**Herr Wilhelm Breul,
Vorsitzender des
Aufsichtsrates
(rechts)**

Das Werk im Wandel



*Fabrikansicht aus dem
Gründungsjahr 1862
in der hannoverschen
Striehlstraße*

Das Gelände im Jahr 1870...



Hartgummi statt Horn: Die Gummiindustrie faßt Fuß



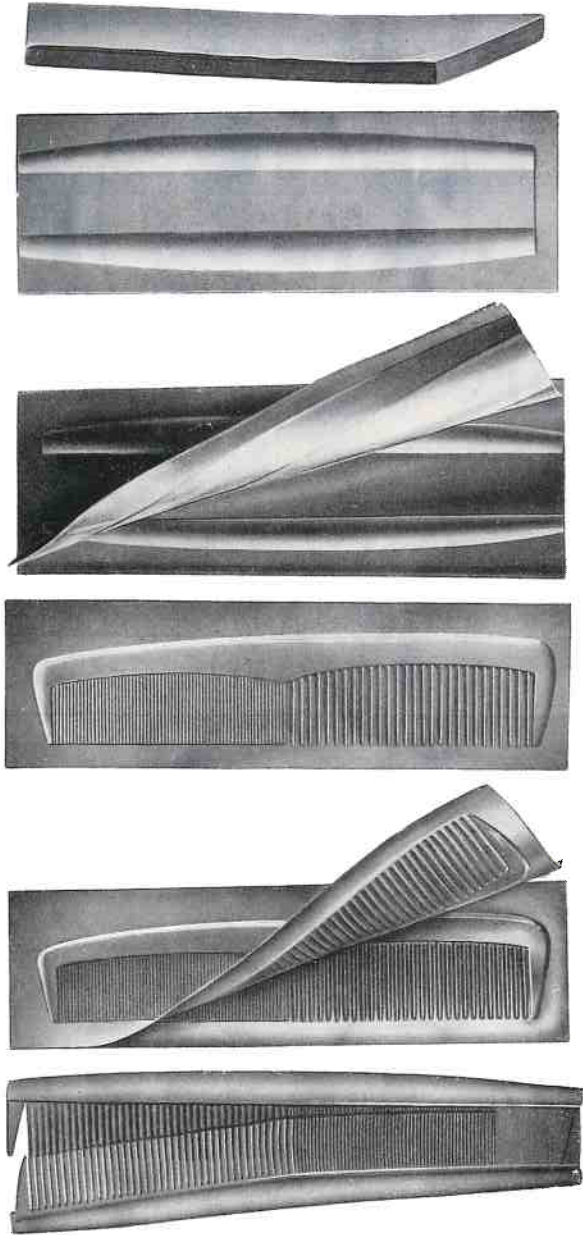
Charles Goodyear
erzielt den Durch-
bruch bei der
Kautschukverarbeitung.

Mitte des 19. Jahrhunderts fielen technischer Fortschritt und politische Umwälzungen zusammen und brachten die Gründung der hannoverschen Gummiindustrie entscheidend voran: Auf der einen Seite wurden in den zwanziger Jahren an die Kautschukpioniere Charles Macintosh und Thomas Hancock die ersten Patente zur Herstellung gummierten Gewebes erteilt, 1839 gelang Charles Goodyear mit der Entdeckung der Vulkanisation der Durchbruch bei der Kautschukverarbeitung. Auf der anderen Seite entschloß sich 1861 auch das Königreich Hannover, die Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches zu übernehmen. Außerdem entschieden sich die Hannoveraner dazu, dem Deutschen Zollverein beizutreten. Beides trug dazu bei, daß die Wirtschaft aufblühte.

1866 schließlich war der neue Berufsstand der Industriellen Nutznießer einer Vereinigung, gegen die Hannover erbittert gekämpft hatte: Nach der Schlacht bei Langensalza wurde das Königreich zwangsweise Teil des preußischen Staates. Die

Betriebe besaßen mit einem Schlag den gesamten nord-deutschen Raum als Absatzmarkt für ihre Waren.





Die hannoversche Gummiwarenindustrie hat ihren Ursprung in der bescheidenen Kammacherei des Unternehmers Johann Louis Martiny – wenn man so will, ist er ein direkter Vorfahre der Herren, die im Werk Limmer knapp 150 Jahre lang das Sagen haben sollten. Der Fabrikant, der um das Jahr 1850 aus Heiligenstadt in den Vorort Hainholz gezogen war, traf 1857 eine folgenreiche Entscheidung: Er sägte seine Kämmen nicht mehr aus Horn, sondern stellte seinen Betrieb auf das neuartige und billigere Hartgummi um. Es dauerte weitere fünf Jahre, bis sich Martiny mit dem Material so sehr vertraut gemacht hatte, daß er es nicht mehr wie bisher in vorgefertigten Platten aus England beziehen mußte, sondern aus dem Rohstoff Kautschuk das Material in eigener Produktion herstellte.



***Eine Kammsägerei
ist die Wurzel der
hannoverschen
Gummiindustrie.***

Höhere Gewalt



*alte Werks-
kassenervehr zu
eisens Zeiten*



*Einer von mehreren Groß-
bränden im Werk Limmer*

Mit sechs PS in die Zukunft: Aus Handwerkern werden Fabrikanten



Ein Großbetrieb
mit sechs PS.

1862 gründete Martiny seine Hannoversche Gummikammfabrik. In einem bescheidenen Bau in der Striehlstraße, direkt im heutigen Stadtkern, ließ er eine sechs PS starke Dampfmaschine installieren. 80 Mitarbeiter stellte er ein – und besaß damit nach damaligen Maßstäben einen Großbetrieb. Einziger Fabrikationsgegenstand waren Hartgummikämme. Martiny's Unternehmen war eine von sechs Gummifabriken, die es laut Gewerbestatistik im Königreich Hannover in dem Jahr gab. Rund 800 Menschen waren innerhalb der damals noch engen Grenzen des Königreichs in dieser Branche beschäftigt. Unter den Großunternehmen gehörte Martiny's Fabrik also eher zu den kleineren der Branche.

Das änderte sich:
1864 trat der Kauf-

mann Otto Stockhardt als Teilhaber in das Unternehmen ein. Der neue Chef brachte Geld mit und erweiterte die technische Kapazität des Werks. Eine 40 PS starke Dampfmaschine wurde angeschafft, zwei Waschwalzwerke für Rohgummi sowie zwei Mischwalzwerke wurden aufgestellt. Mit der Technik zogen auch Menschen ein, die sie beherrschten: Um die Arbeit – wie es in einem zeitgenössischen Text heißt – auf eine „wissenschaftliche Grundlage zu stellen“, nahmen mit Wilhelm Breul und Max Heeren ein Ingenieur und ein Chemiker in der Chefetage Platz.



Mehr Geld,
mehr Leute,
mehr Know-How,
mehr PS.



Vorstand, das enge Produktionsprogramm auszudehnen. Gegen Ende der sechziger Jahre stellte die Kammfabrik Modeschmuck und Raucherartikel her. Während sich die Nachfrage nach Schmuck aus der Gummifabrik in einem überschaubaren Rahmen hielt, kamen die Pfeifenmundstücke beim Käufer so gut an, daß sie auch nach Frankreich verkauft wurden. Über Jahrzehnte hinweg nutzte in Frankreich jeder, der als Vorreiter in Sachen Lebensart etwas auf sich hielt, die Pfeifenmundstücke aus Hannover. Mit ihnen schmauchte er in aller Ruhe seine Bruyère-Pfeife, deren Prestigewert heutzutage dem einer Rolex-Uhr gleichkommen dürfte.

Auch der deutsch-französische Krieg in den Jahren 1870/71 konnte diese Exportbeziehung nicht erschüttern. Im Gegenteil: Nach dem Sieg florierte die deutsche Wirtschaft nicht zuletzt wegen französischer Reparationszahlungen. Die Zahl der Mitarbeiter der Gummikamm-Fabrik wuchs stetig von 300 im Jahr 1870 auf 550 im Jahr 1883. Die Leistungskraft der Maschinen wurde auf 160 PS gesteigert.



Ausgestattet mit mehr Know-how und moderneren Maschinen, entschlossen sich die Herren vom

Frankreich verlangt nach Pfeifenmundstücken aus Limmer.

Garantierte Qualitäten von
„Excelsior“-Fahrradreifen

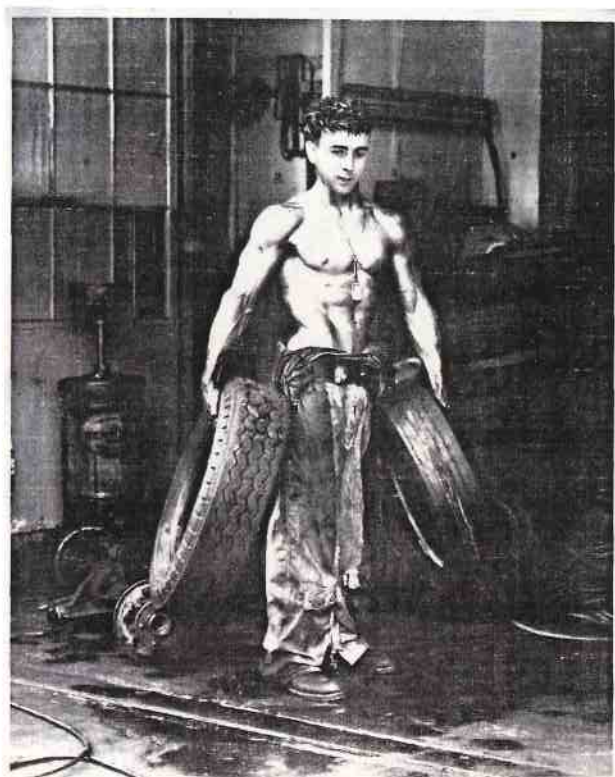


Für jeden etwas dabei: Auch
Hörrohre und Injektionsspritzen
wurden in Limmer hergestellt

Die Konkurrenz schläft nicht: Die Conti-Gründung

Abseits von Martinys Aufstieg mit seiner Gummikamm-Fabrik in der Striehlstraße spielte sich in Hannovers Gummibranche eine zweite unternehmerische Tat ab. Moritz Magnus, Teilhaber eines Bankhauses, ersteigerte mehr durch Zufall ein Grundstück an der

Vahrenwalder Straße, auf dem die Reste einer bankrotten und stillgelegten Gummifabrik ihrem Abriß entgegendämmerten. Magnus wandte sich darauf an den Vorstand der Gummikamm-Fabrik, und gemeinsam entwarf man einen Plan, um die Gummiproduktion in Vahrenwald wiederaufzunehmen. Um sich gegenseitig nicht in die Quere zu kommen, vereinbarten die Unternehmer, in der Gummikamm-Fabrik vorwiegend Hartgummi zu bearbeiten. Vahrenwald sollte sich auf Weichgummi spezialisieren.



Starke Männer braucht das Land!

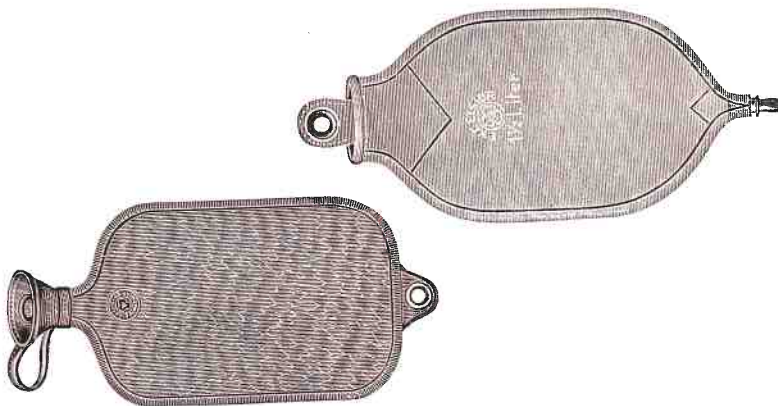
In Erinnerung an die gute alte Conti-Zeit!

**Gummi-Kartell
sich den Markt.**

Am 8. Oktober 1871 gründeten der Bankier Magnus, vier Vorstandsmitglieder der Gummikamm-Fabrik, unter ihnen auch Stockhardt und Martiny, sowie weitere Kaufleute die Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha-Compagnie. Der Betrieb war von Anfang an als Großunternehmen geplant, das mindestens an die Maßstäbe der Gummikamm-Fabrik heranreichen sollte. Nachdem die Continental in ihren Anfangsjahren ihre finanziellen Möglichkeiten erheblich überspannt hatte, gelang es ihr erst im Jahr 1876, an die blühende Entwicklung der Gummikamm-Fabrik anzuschließen. Beide Unternehmen bestanden nebeneinander, ohne ihr Produktionsprogramm zu verändern.



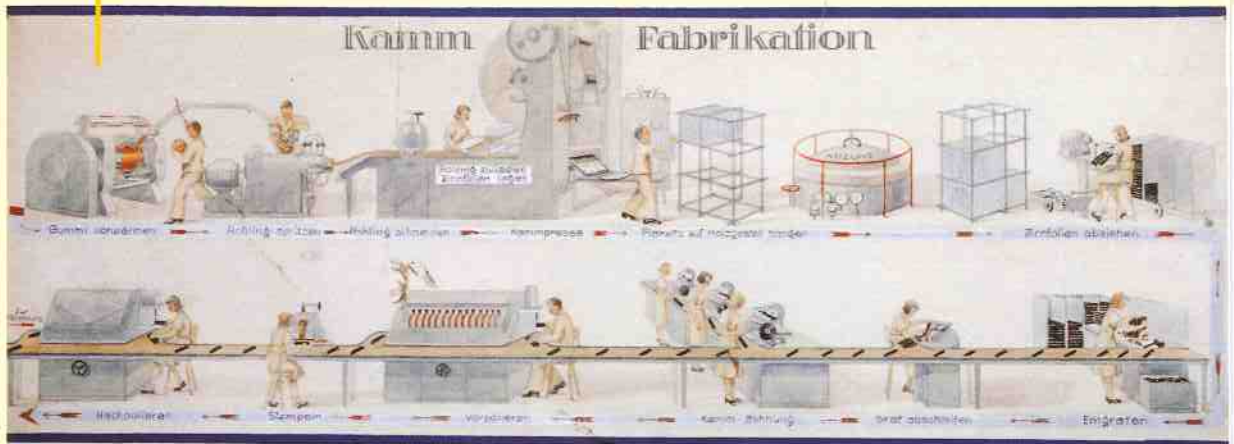
**Nach finanziellen
Anfangsschwierig-
keiten holt Conti auf.**



Am laufenden Band



Zeichnungen eines unbekannten Limmermanns: Produktionsabläufe, wie sie besser nicht erklärt werden können



Das Korsett wird zu eng: Die „Ex“ setzt auf Limmer

**Familienbetrieb
war nie die Rede.**

Weil das Geschäft florierte, wurde das Korsett schnell zu eng: Bei der fälligen Anpassung ging es zunächst um die rechtliche Organisationsform. Die Gummikamm-Fabrik, die bislang als Offene Handelsgesellschaft eingetragen war, wurde 1883 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Für die Mitarbeiter änderte sich damit wenig. Das Unternehmen war nie als Familienbetrieb geführt worden. Firmengründer Martiny hatte sich bereits zurückgezogen. Stockhardt stand an der Spitze und berief nun einen Aufsichtsrat, in den neben dem schon bekannten Bankier Magnus drei weitere Banker, ein kaufmännischer Direktor sowie der Ingenieur Breul und der Chemiker Heeren eintraten.

Aber auch das räumliche Korsett wurde zu eng. Der Betrieb hatte damit begonnen, sein Sortiment zu erweitern. Zu Kämmen, Pfeifenstücken und Schmuck gesellten sich chirurgische Bedarfsartikel wie Klistierspritzen, Handschuhe und Schläuche. Die sich entwickelnde Fernmeldeindustrie benötigte Isoliermaterial. Die Gummikamm-Fabrik – oder wie sie inzwischen korrekt hieß: die „Gummi-Kamm Comp. AG“ – lieferte es. Auch mit der Spielzeugproduktion war Geld zu verdienen: Die Hannoveraner zögerten nicht und stellten Gummipuppen und Bälle her.

Hinzu kam eine Entwicklung, die zumindest auf technischem Gebiet durchaus als Revolution bezeichnet werden kann. Die Gummikamm-Fabrik hatte bereits massive Fahrradreifen in ihrem Programm, als 1888 der Tierarzt John Boyd Dunlop aus einer Gummischürze einen Luftreifen fertigte, ihn patentieren ließ und damit eine bahnbrechende Erfindung ins Rollen brachte. In der langsam wachsenden Automobilindustrie gehörten die Reifen mit Schlauch bald zum Standard. Für die Gummibetriebe eröffneten sich damit beträchtliche Absatz- und Gewinnchancen, die natürlich auch die Gummikamm-Fabrik nicht ungenutzt lassen wollte. 1890 kam der erste Schlauchreifen für Fahrräder heraus, zwei Jahre später der erste Preßluftreifen mit Luftschlauch. Die Zahl der Arbeiter stieg auf 850, die Kraft der Maschinen steigerte sich auf 900 PS.

**Der Reifen mit
Schlauch wird
erfunden.**

Doch wie 100 Jahre später auch war es bereits damals mit der Entwicklung eines technisch hochwertigen Produkts nicht getan. Kaum jemand hätte einen Reifen gekauft, der den Namen „Gummikamm“ trug. Die Firmenleitung suchte deswegen nach zugkräftigeren Markennamen. Zwei ihrer Reifenkreationen „Excelsior“ und „Gloria“, setzten sich auf dem Markt besonders erfolgreich durch.

Das alte Firmengelände an der Striehlstraße war für diese stürmische Entwicklung beim besten Willen nicht mehr geeignet. Aufsichtsrat und Vorstand beschlossen deswegen kurz vor der Jahrhundertwende, am Rande des Dorfes Limmer ein völlig neues Werk aufzubauen und die alte Anlage zu verkaufen. Die Gummikamm-Fabrik erwarb ein 60 000 Quadratmeter großes Grundstück an der Wunstorfer Straße in Limmer, legte dort ein großzügiges Fabrikgebäude an, installierte Maschinen mit einer Gesamtleistung von 2000 PS und stellte ein weiteres Mal neue Mitarbeiter ein. Mit 1100 Beschäftigten war das Werk in Limmer bereits 1899 ungefähr so groß, wie es dies nach zahlreichen Höhen und Tiefen 100 Jahre später wieder sein sollte. In Hannover allerdings belegte es nur den zweiten Platz: Die Continental hatte die Gummikamm inzwischen überholt. Gemeinsam allerdings sicherten beide Unternehmen der Region den Rang einer deutschen Gummimetropole.

1912 feierten die rund 3000 Beschäftigten der Gummikamm-Fabrik das erste halbe Jahrhundert des Bestehens ihres Unternehmens. Begangen wurde das Jubiläum mit all dem üblichen Gepränge der wilhelminischen Endzeit vor dem Ersten Weltkrieg. Der Anlaß wurde genutzt, um sich schweren Herzens vom liebgewonnenen Namen zu trennen, der der Bedeutung der Fabrik einfach nicht mehr gerecht wurde. „Hannoversche Gummiwerke Excelsior AG“ nannte sich das Unternehmen fortan. Noch heute gibt es Limmeraner, die nunmehr in der dritten Generation bei der Conti an der Maschine stehen, unter alten Kollegen und daheim aber noch immer von der Arbeit bei der „Ex“ berichten.

**Hannover wird
Gummimetropole.**

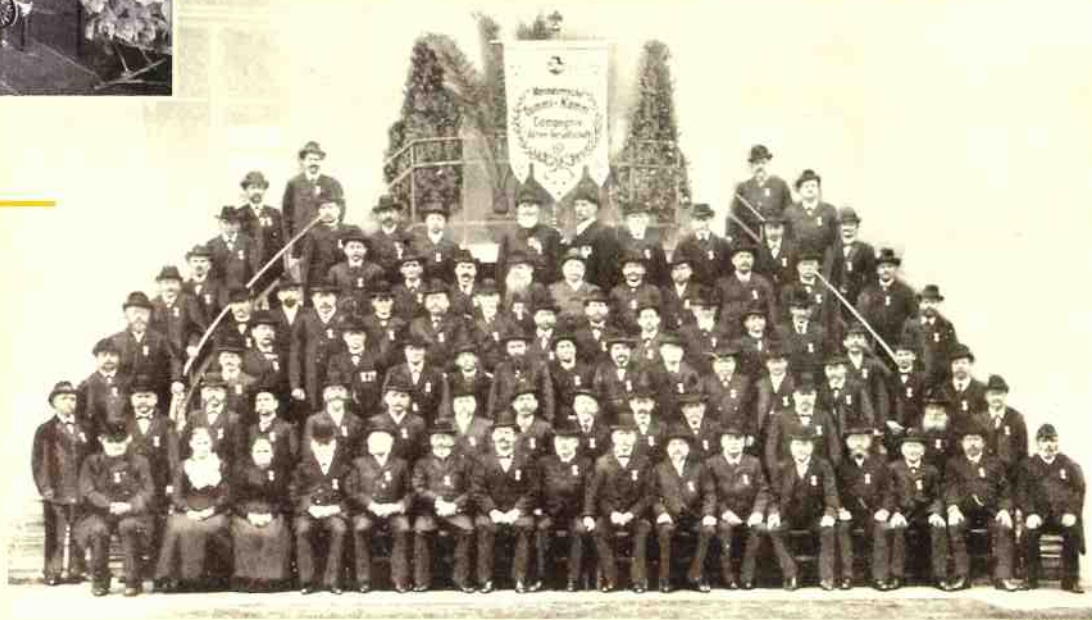
Limmer macht Laune

*Bühne frei: Auftritt des
Gummibälle-Balletts*

*Direktionszimmer zum
Jubiläum 1912: Wo wird hier
sz gearbeitet?*



*Tag, an dem
gleich aussehen:
Mitarbeiter der
Hannoverschen
Gummifabrik
AG*



„U-Deutschland“ liefert Kautschuk: Produktion unter Kriegsbedingungen


Der Erste Weltkrieg bedeutete den Verlust wichtiger Exportmärkte wie Frankreich und später auch die USA. Er bedeutete aber auch zunächst einen Aufschwung: Die immer übermächtiger werdende ausländische Konkurrenz war mit einem Schlag vom Markt verschwunden. Und das Sortiment der Excelsior mit ihren Reifen und medizinischen Artikeln gehörte seit Ausbruch des Krieges 1914 zu den gefragtesten. Eine Betriebsstilllegung, wie sie in anderen Branchen gang und gäbe war, kam für die Excelsior nicht in Betracht.



Ein Problem war allerdings die Rohstoffversorgung. Um dem Mangel Herr zu werden, ließ sich die Unternehmensleitung der Excelsior einiges einfallen. Zu ihren Einfällen gehörte auch eine Spende für die Pensionskasse einer U-Boot-Mannschaft: Ihr war es 1916 mit der „U-Deutschland“ in 25tägiger dramatischer Fahrt gelungen, die britische Seeblockade zu durchbrechen und vor der Küste der damals noch neutralen Amerikaner aufzutauchen. Beladen mit 700 Tonnen Naturkautschuk, Zinn und Nickel verließ das erste Handels-U-Boot der Welt nach wenigen Wochen wieder die Küste der Neuen Welt und gelangte nach schier endloser Tauchfahrt in 100 Metern Tiefe am 23. August wieder glücklich in Bremerhaven an. Die Heimkehr wurde als Triumph deutscher Ingenieurtechnik gefeiert. In den Jubel stimmten die hannoverschen Kautschukfabrikanten an vorderster Stelle mit ein.

**Rohstoffmangel
führt zu ungewöhnlichen
Maßnahmen.**






Puderzerstäuberansätze

Embouts de Disperseurs de Poudre Tips for Powder-Dispersers
Embocaduras de Pulverizadores para Polvo

zu Nr. 4838 (Konv.-Nr. 6651), Trichterausführung
zu Nr. 4839 („ 6650), mit Sieb
zu Nr. 4838



zu Nr. 4839

Die U-Boot-Lieferung konnte die Rohstoffnot jedoch allenfalls einige Monate lang beheben. In den letzten beiden Kriegsjahren mußte die Excelsior wie andere Betriebe auch weitgehend mit Ersatzstoffen arbeiten. Mit dem Kriegseintritt Amerikas 1917 verlor Deutschland vorerst die Verbindung zu den technisch überlegenen Amerikanern. US-Unternehmen glänzten mit neuen Technologien wie dem Cord-Reifen und höheren Fertigungsleistungen.



Bei der Excelsior gab es nur die auf Hochglanzpapier gedruckte Kriegszeitung, in der eingezogene Werksangehörige daheimgebliebenen Kollegen von ihren Fronterlebnissen berichteten. Die Firmenleitung schickte „Liebesgaben“ in Form von vollgefüllten Zigarrenschafteln an ihre Mitarbeiter, die jetzt die feldgrauen Soldatenuniformen trugen. Dafür erreichten sie Dankesbriefe, die dann wiederum in der Kriegszeitung gedruckt wurden. So schreibt etwa Kraftfahrer Karl Lindemann am 4. November 1917 an die Limmeraner: „Teile Ihnen hiermit mit, daß ich Ihr wertiges Liebesgabenpaket und auch die Kriegszeitung erhalten habe und sage Ihnen meinen besten Dank dafür. Sonst geht es mir noch ganz gut. In der Hoffnung auf einen baldigen Frieden verbleibe ich mit herzlichen Grüßen.“

**Berichte von der Front
erreichen die Arbeiter
daheim.**

Höhenflüge

*Luftbild aus den
neunziger Jahren*



*Luftbild aus den
sechziger Jahren*

*Verk aus
elperspek-
ftbild aus
fünfziger
Jahren*



Wachstum auf tönernen Füßen: Die „Ex“ fusioniert mit der Conti



Nach Kriegsende gelang es nur einem deutschen Gummiproduzenten, einen amerikanischen Partner zu finden, der neueste Herstellungsverfahren und Forschungswissen preisgab und so dazu beitrug, den internationalen Rückstand der deutschen Gummiindustrie wettzumachen:

Die Vahrenwalder Continental AG ging eine Partnerschaft mit der amerikanischen B.F. Goodrich Company ein. Dennoch produzierte Mitte der zwanziger Jahre allein der US-Reifengigant Goodyear 35000 Reifen pro Tag. Alle deutschen Firmen zusammen brachten es gerade einmal auf 5000 Reifen.

Für die Excelsior war der Neuanfang nach dem Krieg schwierig. Die deutsche Mark stand auf schwachen Füßen, weswegen deutsche Waren im Ausland zu Spottpreisen gehandelt wurden. Dies entfachte im Inland eine Scheinkonjunktur, die auch in Limmer zunächst zu einem Aufstieg führte. Am Kanal wurde zu Beginn der zwanziger Jahre ein neues sechsstöckiges Fabrikationsgebäude errichtet. Eine weitere Vulkanisierhalle entstand, die mechanischen Werkstätten dehnten sich aus, und das Verwaltungsgebäude wurde zwischen seinen gotischen Giebeln um zwei Stockwerke erhöht. Annähernd 6000 Arbeiter und Angestellte wurden Ende 1922 gezählt.

Doch das Wachstum stand auf tönernen Füßen. Nach der Inflation schmolz das Kapital der Excelsior von 300 Millionen Papiermark auf sechs Millionen Reichsmark – zuwenig für das Unternehmen mit seinen zahlreichen Produktionszweigen. Das Jahr 1926 wurde mit einem erheblichen Verlust abgeschlossen: Die Excelsior stand mit einer Million Reichsmark in der Kreide. Die Generalversammlung sah sich unter dem Druck der Aktionäre gezwungen, das Kapital aufzustocken.

**Scheinkonjunktur
führt zu einem
unsicheren
Aufschwung.**



Der größte Aktionär war der einstige Partner, Mitbewerber und Hauptkonkurrent: die Continental. Durch die Kapitalerhöhung und die damit einhergehende Neuausschüttung der Aktien war die Conti Mehrheitsbesitzer des Aktienkapitals. Die Fusion war damit eine ausgemachte Sache, bevor sie auf einer außerordentlichen Generalversammlung der Excelsior am 10. Dezember 1928 sicherlich nicht ganz freiwillig, aber immerhin einstimmig gebilligt wurde. Das Pferd, Wahrzeichen der Conti, habe den Klee, Emblem der Excelsior, gefressen, hieß es damals in Hannover. Und ein Lokalpoet aus Limmer berichtete, daß selbst das „Schmieröl an den Dieselmotoren wie Tränen schimmert. Die Fabriksirene verkündet voll Herzensleid: Ich pfeif' auf dem letzten Loche.“ Offenbar hatte man damals ein gefühlvolles Verhältnis zu seiner Arbeitsstätte als heute.



**Das Pferd frißt
den Klee.**

Die Excelsior war zwar das größte, aber bei weitem nicht das einzige Unternehmen, das sich die Conti mit der einsetzenden Fusionswelle gegen Ende der zwanziger Jahre einverleibte. Nachdem der Zusammenschluß beschlossen war, willigte die Peters-Union in Frankfurt genauso wie die Titan B. Polack AG in Thüringen ein, sich den Hannoveranern anzuschließen. Die Conti bildete damit einen regelrechten „Gummitrust“, mit insgesamt mehr als 17000 Beschäftigten. Sie verfügte über acht Fertigungsstätten, in denen sämtliche Produktionslinien von chirurgischen Konsumgummiwaren bis zu Reifen vertreten waren.

Allerdings hüteten sich die neuen Herren, die gut eingeführte Marke Excelsior anzutasten. Der Name wurde zwar im Handelsregister gelöscht. Die Stammkunden wurden aber nach wie vor von Limmer aus mit Excelsior-Produkten beliefert, die nun eben im Namen und auf Rechnung der Continental-Gruppe hergestellt worden waren. Die Rationalisierung innerhalb der Gruppe brachte es allerdings mit sich, daß die Reifenproduktion von 1930 an Zug um Zug aus Limmer verschwand und schließlich ganz nach Vahrenwald und in das hessische Korbach verlegt wurde. Limmer verfügte allerdings weiterhin über das reichhaltigste Programm.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise brach auch bei der Conti der Umsatz schlagartig ein. Die Antwort des Konzerns auf Währungsturbulenzen und Inflation bestand darin, zu rationalisieren und zu entlassen. Von den knapp 17000 Beschäftigten waren 1932 rund 10600 übriggeblieben. Davon arbeiteten nur knapp 2000 im Limmeraner Werk.



Gummiproduktion mit allen Mitteln: Conti im Zweiten Weltkrieg

Die Zeit des nationalsozialistischen Regimes bescherten der Gummiindustrie auf den ersten Blick ein Ende der Krise. Der Ausbau der Automobilindustrie, vor allem aber die Aufrüstungs- und Kriegspolitik der Nazis ließen den Absatz nach oben schnellen. Eine rigide staatliche Preispolitik und eine Begrenzung der Dividendenausschüttungen sorgten allerdings dafür, daß sich die Gewinne im Rahmen hielten.

Das Gelände in Limmer wurde durch großzügige Landkäufe wesentlich erweitert und abgerundet. Bereits 1934 wurde die Landspitze zwischen den beiden Kanälen erworben – in Limmer bestens unter dem Namen „Deutsches Eck „ bekannt. Später kamen noch Gebiete östlich des Fabrikgeländes und nördlich der Wunstorfer Straße hinzu, so daß die Fabrik seither über ein geschlossenes Gebiet von 180 000 Quadratmetern verfügt. Im letzten Friedensjahr arbeiteten wieder 4100 Menschen bei der Conti in Limmer.

Nach Kriegsausbruch begann das Unternehmen, für die eingezogenen Mitarbeiter, genauso wie andere hannoversche Großbetriebe, Zivilarbeiter aus besetzten Gebieten sowie Kriegsgefangene einzusetzen. Insgesamt arbeiteten 6000 Männer und Frauen aus Frankreich, Rußland, Polen und Belgien in der Gummiproduktion. Als das Unternehmen auch die Herstellung von Gasmasken Ende 1943 aufnehmen mußte, eröffnete sich der Zugang zum letzten Reservoir von Zwangsarbeiterkräften. 1500 KZ-Häftlinge kamen in den Werken Limmer und Stöcken seit Sommer 1944 zum Einsatz. Die Arbeiterinnen für Limmer hausten in einem Lager, das sich zwischen der Fabrik und dem alten Dorf Limmer am

Leineabstiegskanal befand. Eine Lagerinsassin berichtete von ihrer Arbeit: „Unser Leben in der Fabrik begann, ein Leben, bei dem man nur verkommen und verdummen konnte mit seinen zwölf Stun-



**Gasmasken und
Flugzeugreifen
in Limmer zur
kriegswichtigen
Produktionsstätte.**

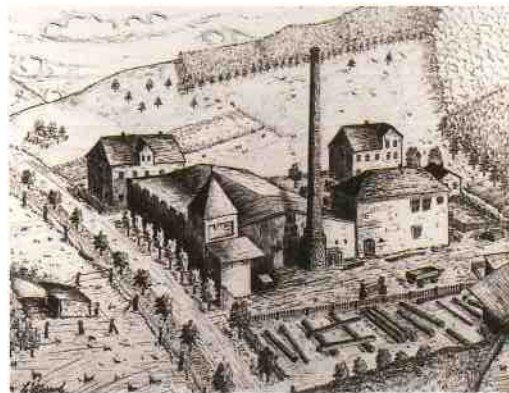


den Arbeit am Fließband, eine Woche Tag-, eine Woche Nachtarbeit. Die Lehrzeit ist schwer: Man muß im Rhythmus eines rollenden Bandes drei Kilogramm schwere Gußeisenformen im Tempo von drei Stück pro Minute

***Zwangsarbeit
unter schwierigsten
Bedingungen.***

heben. Und das von sechs Uhr morgens bis sechs Uhr abends. Die Luft in den Abteilungen war nicht zu atmen: Dünste von Benzin, von Gummi, eine Temperatur von 35 Grad.“ Mit dem Heranrücken der alliierten Front wurde das Lager geräumt. Den Frauen aus dem KZ-Limmer stand wie anderen Insassen hannoverscher Lager ein mörderischer Fußmarsch nach Bergen-Belsen bevor, den viele nicht überlebten. Am 10. April 1945 befreiten schließlich die Amerikaner die zurückgebliebenen, marschunfähigen Häftlinge. Ein Gedenkstein hinter dem Werk Limmer erinnert heute an das Leiden der Zwangsarbeiter.

Den Alliierten war die Produktionsumstellung - von Gummibällen auf Gasmasken, von zivile auf militärische Güter-, lange Zeit entgangen. Sie hielten, wie später von den Besatzungstruppen zu erfahren war, Limmer auch 1944/45 noch für eine Spielzeugfabrik. Das Gelände galt demzufolge als uninteressant für Bombenangriffe. Dennoch wurde die Formen- und Maschinenfabrik 1943 nach Freden an der Leine ausgelagert. Ein Mitarbeiter zeichnete das neue Gebäude.



Residenz am „Deutschen Eck“: Limmer wird Conti-Firmensitz

Bei der Continental in Limmer rauchten 1945 schon wieder die Schornsteine, zu einer Zeit also, als andere Firmen noch gar nicht daran denken konnten, ihren Betrieb wiederaufzunehmen. Hergestellt wurden technische Artikel wie Preßluftschläuche und Transportbänder für den Abbau der dringend benötigten Kohle. Und auch die Hauptverwaltung des Unternehmens schlug mangels Alternativen ihr Quartier in Limmer auf. Acht Jahre, bis das Conti-Haus am Königsworther Platz im August 1953 fertiggestellt wurde, residierte der Vorstand am „Deutschen Eck“. Von der Demontagewelle blieb das Werk weitgehend verschont.

Schlimmer als der Krieg und seine Folgen setzte dem Werk eine Katastrophe zu, die sich bereits in der Woche vor dem 10. Februar 1946 durch starke Regenfälle ankündigte. Allein in der Nacht zum 9. Februar waren mit knapp 36 Millimeter Niederschlag 5,7 Prozent der gesamten durchschnittlichen Jahresmenge auf den gefrorenen Boden niedergeprasselt. Hannover versank in Regenfluten. Linden war mehrere Tage vom Stadtgebiet völlig abgeschnitten. Der Damm am Leine-Seitenkanal brach und gab ein weites Gebiet nördlich der Wunstorfer Straße den Fluten preis. Auf dem Fabrikgelände in Limmer stand das Wasser mehr als einen Meter hoch. Maschinen und Vorräte, die im Keller und Erdgeschoß gelagert waren, versanken im Schlamm. Der Schaden ging in die Millionen. Es dauerte Monate, bis wieder produziert werden konnte. Die Naturkatastrophe machte den Vorsprung, den Limmer bis dahin vor den mehr oder weniger zerstörten anderen Werken gehabt hatte, mit einem Schlag zunichte.

Erst mit der Währungsreform von 1948 setzte der Aufschwung ein. Das Produktionsprogramm der dreißiger Jahre wurde wiederaufgenommen: medizinische Artikel, Haushalts- und Spielwaren, Batteriekästen und – natürlich – Käämme. Im Laufe der nächsten Jahre wurde dieses Sortiment allerdings gestrafft. Rationalisierung hieß das Zauberwort, dem zunächst die Pfeifenmundstücke und später in den fünfziger Jahren auch die Gummikämme zum Opfer fielen. Dennoch stellten die rund 5000 Mitarbeiter im Jahr 1964 Monat für

**Zwei Tage Regen
richten größeren
den im Werk an
als sechs Jahre
Krieg.**

Monat zwölf Millionen Artikel her, darunter Hartgummierzeugnisse wie die Akkukästen sowie die unterschiedlichsten Weichgummiwaren. Neueste Produkte waren Boden- und Wandbeläge. Floorbest- und Floorflexplatten nannten sie sich und wurden als „fußwarm, hygienisch, abriebfest und schalldämpfend „ beschrieben. Unter den wichtigen Veränderungen, die die Nachkriegszeit mit sich brachte, war vor allem die Verlagerung der Maschinen- und Formenfabrik vom zerstörten Werk in Vahrenwald in den funktionsfähigen Standort Limmer. Um bei der Entwicklung eigener Maschinen selbständig zu bleiben, ließ die Werksleitung Nebenabteilungen einrichten: Schmiede, Schweißerei, Gießerei, Metallstanzerei und Presserei entstanden und wurden durch ein zentrales Ingenieurbüro zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammengefaßt.

Mit der Ausdehnung der Produktion ging auch eine rege Bautätigkeit einher. Kesselhaus, Schalthaus sowie eine stattliche Anzahl von Fabrikations- und Lagergebäuden wuchsen empor. Um das Gelände organisch zu einem Ganzen zu verbinden, wurde der Schleusenweg, der durch das Werksgebiet zum Kanal verläuft, zweimal um je 300 Meter in östliche Richtung verlegt. Und weil viele der Mitarbeiter mit dem eigenen Auto zum Werk kamen, kaufte Conti südlich der Wunstorfer Straße ein 15000 Quadratmeter großes Grundstück hinzu, das fortan als Parkplatz diente. Bei all den Um- und Neubauten fiel eine Investition aus dem Rahmen dessen, was üblicherweise in Fabriken angeschafft wird: Bereits 1958 war das Gebäude 2 aufgestockt worden und dadurch ein neuer Speisesaal entstanden. Hier wurden nicht nur Betriebsfeste und die Freisprechungsfeiern der Lehrlinge abgehalten. Vornehmlich in den Wintermonaten organisierte die Continental hier auch Kammermusikabende, Rezitationen und Weihnachtsmärchen für die Kinder der Werksangehörigen. Zuschauer bewunderten die „Harmonie von Kunst und Raum „. Und die Akteure auf der Bühne, unter ihnen Showgrößen wie Hans-Joachim Kühlenkampff, Peter Alexander, Peter Frankenfeld oder Heinz Erhardt, kamen gerne, weil sie die intime Atmosphäre des Theatersaals schätzten.

1965 brach zum ersten Mal in der nun schon über 100jährigen Werksgeschichte ein Großfeuer aus. Die Feuerwehr mußte drei Millionen Liter Wasser in den Brandherd pumpen, bevor das Feuer nach mehr als vier Stunden schließlich unter Kontrolle war. Auch die Werksangehörigen beteiligten sich an den Löscharbeiten. „Sie fuhren mit Gabelstaplern brennende Gerätschaften aus der Gefahrenzone, drückten mit Maschinen hemmende Stahl Tore ein und räumten in gefahrvollem Einsatz qualmende Reifen beiseite „, notierte ein Reporter.

***Die Produktion
wird ausgedehnt,
das Gelände
vergrößert.***

***Im Theatersaal
geben sich
Showgrößen
der fünfziger
und sechziger
Jahre ein
Stelldichein.***

Limmer wie immer?

**Gummiindustrie
wickelt sich zur
h-Tech-Branche.**

„Limmer wie immer“, so lautet ein Gruß, den sich alte Continentäler aus Limmer zurufen. Die Formel beinhaltet bei allen Höhen und Tiefen, die das Werk durchlebte, den unerschütterlichen Glauben an eine gewisse Ewigkeit, mit der die Gummifabrik diesen Standort behalten würde. Schließlich hatte sich die Continental durch alle wirtschaftlichen Untiefen hindurch gehalten und war nach einer Fusions- und Pleitewelle in der Gummibranche während der siebziger Jahre als eines der wenigen Unternehmen übriggebliebenen. Die Gummiindustrie war jedoch nach der technischen Revolution durch Michelins Erfindung der Radialreifen eine andere geworden. Die neue Technologie zwang zum Ausbau der Forschung und Entwicklung und machte die Gummiindustrie zur High-Tech-Branche.

**ube an Limmer
rät ins Wanken.**

Limmer profitierte zunächst davon, weil der Konzern in die Formen- und Maschinenfabrik investierte. 1984 aber kam der Glaube in Limmer erstmals ins Wanken: Die schwarzen Batteriekästen, die ein Großteil der Produktion ausgemacht hatten, wurden nicht mehr länger hergestellt. Kunststoffkästen haben sie ersetzt.

Allerdings investierte Conti noch einmal 39 Millionen Mark in den Standort, so daß es für die 2250 Mitarbeiter aussah, als sei in Limmer doch alles wie immer. Für das Geld sollte vor allem der Materialtransport zwischen den Gebäuden reibungsloser funktionieren. Es sei ein Umding, beschwerte sich ein damaliges Vorstandsmitglied, daß der Verkehr auf den engen Straßen zwischen den Gebäuden noch mit einer Ampel geregelt werden müsse. „Da stehen heute noch Akkordlöhner und warten auf das grüne Licht. „ Herzstück der Umbauten war eine neue Halle für Formartikel, die 6000 Quadratmeter überspannen sollte.

Auch der Wasserturm wurde kritisch untersucht, schließlich entschloß sich die Unternehmensleitung, ihn doch noch zu erhalten. Erstens konnte das Werk noch nicht auf die rund 300 Kubikmeter Kühlwasser verzichten, die der Turm hergab. Und zweitens war der markante Bau inzwischen zu einer Art Wahrzeichen für Limmer geworden. Auch der Betriebsrat sah sich angesichts des Millionenumbaus in seinen Befürchtungen um die Arbeitsplätze in Limmer angenehm getäuscht. Schließlich war die Unternehmensleitung auch seinen Anregungen gefolgt und spendierte den Beschäftigten neue Sanitäreinrichtungen und Umkleideräume.

Seit 1988 jedoch mehrten sich wieder die Anzeichen, daß es in Limmer nicht länger wie immer zugehen würde. Um die Fertigung an einem Standort zu konzentrieren, wurde der Produktionsbereich für Profile in diesem Jahr nach Vahrenwald verlegt. 1990 gab es noch einmal den Beschluß, in die Formen- und Maschinen-Fabrik zu investieren. Die Zahl der Mitarbeiter war inzwischen auf 1600 gesunken.

Was die Limmeraner nun spürten, war ein von der Konkurrenz im kostengünstigeren Ausland erzwungener und von der Unternehmensleitung in Gang gebrachter Prozeß der Verschlinkung. Er betrifft seitdem nicht nur Limmer, sondern den gesamten Konzern und führt immer mehr zu einer massiven Debatte um die Zukunft der traditionellen Standorte. Dahinter steckt das Bestreben, die Produktionsstätten so aufeinander abzustimmen, daß arbeitsintensive Erzeugnisse im Ausland hergestellt werden, wo nicht nur die Fertigungskosten deutlich niedriger ausfallen. Sichtbar wird diese Entwicklung an der Autoreifenproduktion: 1991 kam nur ein Prozent der Conti-Pkw-Reifen aus Niedrigkostenländern. 1995 war es bereits jeder vierte Reifen.

Zwei Brände in den Jahren 1992 und 1993 sorgten für zusätzliche Aufregung. 1992 stand der Dachstuhl des Lagergebäudes am Stichkanal auf einer Länge von 70 Metern in Flammen. Ein Jahr später brachen erneut Flammen in einem Vorwärmelager für Kautschuk aus. Die Feuerwehr hatte Mühe, diesen Brand unter Kontrolle zu bringen, weil das Löschwasser vom brennenden Kautschuk abperlte. Erst als heißer Wasserdampf eingesetzt wurde, ließ sich der Schwelbrand entschärfen. Beide Brände verursachten einen Schaden von jeweils rund zehn Millionen Mark.

Die Produktion wird auf wenige Standorte konzentriert.

Arbeitsintensive Produkte werden im Ausland hergestellt.

Frauenpower

*Herstellung von
Rohlingen für
Bälle*



*Keine leichte Arbeit: Das Entgraten
von Batteriekästen in den sechziger Jahren*



Limmers Zukunft liegt in Stöcken



Es war kein plötzliches Ende, sondern ein Sterben auf Raten. Mit Skepsis hatten die Mitarbeiter verfolgt, wie ihr Werk im Vergleich zu anderen Standorten mehr und mehr veraltete. Mit Unwillen hatten sie beobachtet, wie Schritt für Schritt Produktionsbereiche aus Limmer verschwunden waren. Der Unternehmensleitung konnten sie dabei nicht einmal einen Vorwurf machen: Schwarz auf weiß wurden ihnen die Kosten präsentiert, zu denen in Limmer Produkte hergestellt wurden. Und sie mußten einräumen, daß sie den Wettbewerb mit anderen Standorten nicht immer zu ihren Gunsten entscheiden konnten.

Am 9. Mai 1995 wurde den nur noch knapp 1500 Kollegen dann die Entscheidung der Geschäftsführung auf einer Betriebsversammlung mitgeteilt: Das Conti-Werk in Limmer schließt. Bis zum Jahr 2000 sollen alle Produktions- und Verwaltungsbereiche ins acht Kilometer entfernte Stöcken umgezogen sein. Der Stammsitz der Excelsior wird aufgegeben. Gemeinsam mit einem Spezialisten für brachliegende Industrieflächen wird eine Projektentwicklungsgesellschaft gegründet. Ihr Plan: Rund 400 Wohnungen sollen auf der Fläche entstehen. Neuere Gebäude werden abgerissen. Die Fabrikteile zu beiden Seiten des Haupteingangs und am Kanal stehen unter Denkmalschutz und bleiben bestehen. Um Investoren anzulocken, könnte Platz für ein Einkaufszentrum im Herzen der alten Werksanlagen geschaffen werden. Die Pläne allerdings, auf dem Gelände einen 60000 m² großen Fachmarkt zu errichten, stießen auf politischen Widerstand. Conti, Stadt und Land

diskutierten im Herbst 1997 aber auch andere alternative Lösungen.

„Der Anzug war schon lange zu groß“, erklärte ein Unternehmenssprecher und hatte sicherlich recht. Von den 105 Millionen Mark Umsatz, die in Limmer



***nzung ist zu groß
geworden.***



1994 zu Buche geschlagen waren, wurden 60 Prozent in einer einzigen Halle erwirtschaftet. Sie macht allerdings allenfalls ein Zehntel des 170 000 Quadratmeter großen Firmengeländes aus. Allein um den Rest zu heizen, sind drei Millionen Mark im Jahr nötig. Das Werk sei ein Energievernichter, hieß es von seiten des letzten Hausherrn, Volker Härtel. Nur der Umzug könne helfen, die Produktionsbereiche aus Limmer wieder in die

schwarzen Zahlen zu führen. Die rund 1200 Limmeraner, die ihren Arbeitsplatz wechseln, werden in Stöcken mit einer Fläche von 50 000 Quadratmetern auskommen. Ein Teil der Produktion, wie die Schuhbedarfsabteilung, wandert in die Slowakai, wo Conti mit der Vegum ein entsprechendes Abkommen geschlossen hat.



Daß der Anzug ausgerechnet in Limmer zu groß geworden war, hing also auch mit einem Umstand zusammen, der 40 Jahre zuvor noch als Glücksfall gegolten hatte: Das Werk war im Krieg unzerstört geblieben. Damit jedoch stammte es in seinen Strukturen aus der Jahrhundertwende und hätte mit größerem Aufwand erneuert werden müssen als all die Standorte, die in den fünfziger Jahren wiederaufgebaut worden waren. Denn eines war klar: Auch wenn die Zukunft des Werkes Limmer Stöcken heißt, so wird doch nicht die Zukunft jedes einzelnen Mitarbeiters am neuen Standort liegen, der innerhalb des Konzerns als High-Tech-Schmiede gilt. Immerhin fiel die Entscheidung aber zugunsten eines hannoverschen Ausweichquartiers, so daß die Gummiindustrie, die seit mehr als 150 Jahren das Gesicht des Standortes Hannover geprägt hat, der Stadt erhalten bleibt.

Das Transferprojekt wird im Jahre 2000 abgeschlossen sein. Ausbildungszentrum, Formen- und Maschinenfabrik und eine neue ContiTech Formteile GmbH mit Materialvorbereitung werden dann ihre neue Heimat in unmittelbarer Nähe des Technologiecentrums der Reifenfabrik haben. Damit sind dann bessere Voraussetzungen geschaffen mit einer hochqualifizierten Mannschaft und neuer Technologie die Zukunft zu bestehen.



Der Umzug soll Limmer aus den roten Zahlen bringen.

Impressum

<i>Herausgeber</i>	ContiTech Holding GmbH
<i>Verantwortlich</i>	Siegfried Schille
<i>Redaktionelle Arbeit</i>	Christian Klingebiel
<i>Fotos</i>	Eberhard Franke, Archive
<i>Texte</i>	Oliver Stock
<i>Gesamtherstellung</i>	Druckerei Josef Grütter, Ronnenberg
<i>Layout</i>	Astrid Holle

Dezember 1997