
Die Lage in der deutschen Lokomotiv- und Waggonindustrie

Anfang Februar 1925

Zusammengestellt und bearbeitet
nach Erhebungen des Vorstandes des Deutschen
Metallarbeiter-Verbandes



VI

Verlag des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, Stuttgart

A 97 - 03451

L 401
(5)



7 UTP-
1250

Die deutsche Lokomotiv- und Waggonindustrie

Die Lokomotiv- und Waggonfabriken gehören zu den Industrien, bei denen sich eine unregelmäßige Beschäftigung und vor allem ein Rückgang der Aufträge seit längerer Zeit bemerkbar macht. Die Ursachen sind in den veränderten Absatzverhältnissen des In- und Auslandes und in der gleichzeitigen Erhöhung der Zahl und der Leistungsfähigkeit der Lokomotiv- und Waggonfabriken zu suchen.

Lokomotivbau

Vor dem Kriege gestaltete sich zum Beispiel der Absatz für die Erzeugnisse des deutschen Lokomotivbaues etwa derart, daß der deutsche Markt zirka 70 Prozent aufnahm, der Rest entfiel auf den Export. Einzelne Firmen waren allerdings an den Auslandsgeschäften bis zu 45 Prozent ihrer Produktion beteiligt, andere dagegen arbeiteten nur für das Inland. Von den 70 Prozent des Inlandbedarfs fielen etwa 50 Prozent auf die Staatsbahnen und 20 Prozent auf Industrie- und Werksbahnen.

Während des Krieges stiegen naturgemäß Ansprüche und Leistungsfähigkeit außerordentlich. Auch nach dem Kriege war der Auftragsbestand für die Erneuerung des Materials, Ersatz der Zwangsablieferungen an die Siegerstaaten usw. sehr hoch. Eine wesentliche Änderung trat im Jahre 1923 ein, als die Reichsbahn unter dem Druck der Verhältnisse unvermittelt ihre Aufträge einstellte. Bis Anfang April sollten die letzten laufenden Aufträge der Reichsbahn ausgeführt sein. Die bewilligten Streckungen der Aufträge schoben die Ablieferung ganz bedeutend hinaus. Die Industrie im allgemeinen konnte infolge der allmählich sich verschärfenden schwierigen Lage keine nennenswerten Aufträge hereinbekommen. Diese allgemein mißlichen Verhältnisse hinderten die Lokomotivfabriken, auf anderen Gebieten einen Ausgleich für den Ausfall der Staatsaufträge zu finden. Zu dieser inneren Absatzstörung kam noch als besonders belastendes Moment die Ungunst des Auslandsgeschäftes. Zunächst herrschte in den Auslandsstaaten allgemein Geldknappheit. Die Umstellung auf Friedenswährung brachte eine Erhöhung der Preise mit sich. Diese beiden Momente standen einer Entwicklung des Auslandsgeschäftes hindernd im Wege. Der Export war während des Krieges, abgesehen von einigen Aufträgen nach Osterreich, ganz ins Stocken geraten. Dazu kam noch, daß, wie in Deutschland, die gesamte Rüstungsindustrie des Auslandes sich nach Abschluß des Friedens bei ihrer Umstellung auf Friedensbedarf in starkem Maße auf den Lokomotivbau warf. So dehnte sich die Lokomotivindustrie der Vereinigten Staaten und Großbritanniens aus. Italien hatte seine Stahlproduktion vergrößert und verwendete die-



selbe u. a. zur Lokomotivherzeugung. Eine ähnliche Entwicklung nahm Österreich und die Nachfolgestaaten. In Spanien hinderte der hohe Zoll das Geschäft. Weiter bildeten die reichlich langen Zahlungsfristen ein großes Hemmnis. Den recht bedeutenden Aufträgen Rußlands vor zwei bis drei Jahren sind keine weiteren gefolgt und stehen solche in absehbarer Zeit wahrscheinlich auch nicht in Aussicht.

Neben vorgenommenen Fusionen, die teilweise eine vollkommene Verschiebung des Produktionsprogramms brachten, drängten die Verhältnisse noch zu anderweitigem Zusammenschluß. Besonders die sehr scharfe Auslandskonkurrenz ließ auf dem Weltmarkt keine Inflationsgewinne mehr zu und so suchte man einen Ausgleich im Inland. Am 1. März v. J. wurde der **Deutsche Lokomotivverband, Sitz Berlin**, gegründet. In seinen Geschäftsbereich fallen alle Dampfkolbenlokomotiven bis 20 Atmosphären Überdruck, Tender und Lokomotivkessel, feuerlose Lokomotiven, Kran- und Zahnradlokomotiven mit Dampftrieb, neue Lokomotiven, die vermietet werden, und neue Kessel, die bei Ausbesserung von verbandspflichtigen Lokomotiven eingebaut wurden. Die Verteilung der Arbeit erfolgte nach Anteilen. Diese Anteile geben gleichzeitig anschaulich die Größenordnung der deutschen Lokomotivfabriken.

Die Anteile der 19 dem Verbande angehörenden Lokomotivfabriken sind folgende:

Henschel & Sohn, Kassel	202,0	Schwarztopf, Berlin	95,5
Hanomag, Hannover	94,5	Vorsig, G. m. b. H., Berlin	74,5
Rheinmetall, Düsseldorf	59,7	Krupp, AG., Essen	59,5
Linke-Hofmann, Breslau	58,6	Drenstein & Koppel, Nowawes	49,7
AG., Berlin	45,7	Maffei, München	37,4
Vulkan, Stettin	38,0	Hohenzollern-AG., Düsseldorf	34,0
vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz	27,9	Humboldt, Köln	27,0
Jung, Witten-Ruhr	26,5	Union-Gießerei, Königsberg	19,5
Maschinenfabrik Esslingen	18,0	Maschinenbau-AG., Karlsruhe	17,5
Wolf, Erfurt	14,5		

Inwieweit die dem Lokomotivverband noch fernstehenden Fabriken an den Aufträgen der Reichsbahn Anteil haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Erwähnenswert sind noch folgende Beschlüsse des Lokomotivverbandes:

„Aus den Anteilen und den übernommenen Aufträgen ergibt sich eine Turnusziffer, als deren Einheit die Tonne Leergewicht gilt. Demnach macht bei jedem Mitglied die Anteilziffer, in Tonnen ausgedrückt, einen Turnus aus. Unbeschadet der Berechnung aller verbandspflichtigen Aufträge gelten bezüglich der für die deutsche Reichsbahngesellschaft bestimmten Lieferungen folgende besondere Vereinbarungen:

Die von den in den einzelnen Ländern befindlichen Beschaffungsstellen der RWB angefragten usw. Lieferungen sind den dort gelegenen Mitgliederfirmen zuzuwenden. Zu Preisfestsetzungen sind jedoch die Firmen desjenigen Landes, dessen Beschaffungsstelle angefragt hat oder für das die Lieferungen bestimmt sein sollen, hinzuzuziehen, auch wenn diese eine Anfrage nicht besitzen. Die von der Norddeutschen Beschaffungsstelle der RWB angefragten Lieferungen werden unter alle

norddeutschen Mitglieder im Verhältnis ihrer Anteile zueinander verteilt. Sobald die Vergabung der RWG Lieferungen für alle Länder durch eine zentrale Beschaffungsstelle ohne besondere Verteilungsvorschrift nach Ländern erfolgt, gilt die obige Art der Verteilung auch für alle übrigen Mitglieder. Anfragen auf Reparationslieferungen werden wie Reichsbahnlieferungen behandelt."

Der Sinn der vorstehenden Beschlüsse kann unseres Erachtens nur der sein, die Preise gegenüber der Reichsbahngesellschaft und des Reiches, das für die Lieferung auf Reparationskonto zahlungspflichtig ist, hochzuhalten und zugleich jede Konkurrenz auszuschalten.

Hervorzuheben ist ferner, daß Werke, die die Lokomotivfabrikation erst in der Nachkriegszeit aufgenommen haben, in dem neugegründeten Lokomotivverband sich einen verhältnismäßig höheren Anteil gesichert haben (Rheinmetall, Krupp), als ein Teil der älteren Lokomotivfabriken.

Wagenbau

Die Waggonindustrie hat von den Konjunkturgewinnen der Nachkriegszeit im besonderen Maße profitiert. Durch den Krieg sind viele Fahrzeuge verloren gegangen, viele sind infolge schwerer Beschädigungen ausgemustert worden und ein großer Mangel ist nach Auslieferung an die Siegerstaaten entstanden. Die Eisenbahnverwaltung hatte also einen Bedarf an Güter- und Personenwagen, der weit über das normale Maß hinausging. Dazu kam, daß die staatlichen Reparaturwerkstätten bei weitem nicht den Anfall an notwendigen Reparaturen erledigen konnten. Es war deshalb kein Wunder, daß sich verschiedene Firmen der Rüstungsindustrie bei der Umstellung auf Friedensbedarf dem Waggonbau zuwendeten. Die Zahl der Waggonfabriken erfuhr dadurch eine Verdoppelung. Daneben hatten die älteren Fabriken ihre Betriebe erweitert und ausgebaut. Die Staatsaufträge ließen nach Deckung des dringenden Bedarfs allmählich nach und wurden im Herbst 1923 unter dem Zwang der Verhältnisse ganz eingestellt. Vor dem Kriege stellten die Aufträge der Reichsbahnen etwa 80 Prozent des Arbeitsbedarfs der Waggonfabriken dar. Der Ausfall solch umfangreicher Bestellungen bedeutete für die darauf eingestellte Industrie einen völligen Umsturz. Wohl wurden die noch vorhandenen Aufträge nach Möglichkeit gestreckt, aber der Ausfall der Sommerbestellung 1924 konnte durch die spärlichen Auslandsaufträge nicht wettgemacht werden. Eine Erleichterung der Lage brachte nur der starke Bedarf der städtischen Straßenbahnen nach der Marktstabilisierung. Die Aussichten für die Zukunft sind keine guten. Erschwerend wirkt die Tatsache, daß früher ausgesprochene Importländer in zunehmendem Maße versuchten, ihren Bedarf durch ihre eigene Industrie zu decken. Im übrigen trifft in bezug auf Auslandskonkurrenz, Kreditgewährung und Zölle dasselbe zu wie bei den Lokomotivfabriken. Ein Ausweg aus der Situation scheint zurzeit nur die Umstellung der Betriebe auf andere Industrieprodukte. Ein Teil der Fabriken hat diesen Weg auch bereits beschritten. Zählte man im

Jahre 1923 noch etwa 100 Waggonfabriken, so dürften heute kaum mehr als 70 existieren. Von den noch vorhandenen Betrieben ist ein ansehnlicher Teil in einer teilweisen oder vollständigen Umstellung begriffen.

Trotzdem die Aussichten für den Waggonbau alles andere als aussichtsreich sind, weisen die wichtigsten Firmen gegenüber der Vorkriegszeit bedeutende Kapitalzunahmen auf.

Die Kapitalzunahme ist auf die Investitionen der Kriegszeit und Verschmelzungen der Nachkriegszeit zurückzuführen. Die Auf-
 fangung verschiedener Betriebe ermöglichte bei den in Betracht kommenden Firmen eine Verschiebung der Produktionsbasis ohne große Umstellung. Die Entwicklung führte hier zum Karosseriebau (G. Lindner, Ammendorf) und Maschinenbau (Linke-Hofmann-Lauchhammer, Görlitzer Waggon- und Maschinenbau A.-G.). Zu den umseitigen Tabellen I und II, die wir der Bergwerkszeitung entnehmen, möchten wir bemerken, daß die Zahlen nicht immer den realen Wert darstellen. Bei der heutigen Zentralisierung der Industrie sind die Werke, die einer Interessengemeinschaft oder einem Konzern angehören, in ihren Bilanzen nicht mehr unabhängig von den übrigen Werken. Des öfteren werden die Bilanzen der zusammengehörenden Gesellschaften in einer Zentrale zusammengestellt. Einer Verschleierung ist damit Vorschub geleistet. Es besteht auch gar kein Zweifel, daß die Bilanzen und Geschäftserläuterungen so farblos wie möglich gehalten werden, um Uneingeweihten eine Orientierung zu erschweren. Die Inflationszeit begünstigte diese Reigungen und bei der Umstellung auf Goldmark wurde das Menschenmögliche auf diesem Gebiete geleistet.

Tabelle I

Firma	Aktienkapital		Reserven		Reserven des Aktienkapitals		Hypotheken u. Obligationen		Gläubiger		Eigenkapital d. Gesellschaftskapitals	
	Millionen Mark		Millionen Mark		Proz.		Millionen Mark		Millionen Mark		Proz.	
	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924
Waggon- und Maschinenfabrik vorm. Busch	4,—	9,01	2,08	0,90	52	10	0,93	0,23	1,82	3,55	69	72
Düsseldorf. Eisenbahnbedarfsges., vorm. Weyer	4,50	2,50	1,70	0,30	39	12	—	0,02	2,27	2,93	73	57
H. Fuchs, Waggonfabrik	3,—	4,06	0,82	0,42	27	10	0,50	0,05	0,68	2,53	76	63
Gothaer Waggonfabrik	2,—	7,56	0,46	0,75	23	10	1,88	0,25	0,88	1,96	47	79
Görlitzer Waggonfabrik	3,—	12,12	1,49	1,21	49	10	2,16	0,23	2,32	9,92	50	57
Hannoversche Waggonfabrik	2,50	3,08	0,52	0,76	21	12	2,07	—	2,80	7,57	38	31
Linke-Hofmann-Lauchhammer	16,57	60,—	6,21	12,—	38	20	5,80	3,10	5,87	34,86	66	65
G. Lindner, Waggonfabrik	1,60	5,03	0,27	0,40	17	8	1,08	0,15	0,39	1,91	57	73
Norddeutsche Waggonfabrik	1,—	3,01	0,01	0,30	1	10	0,60	0,17	1,59	1,14	31	72
Waggonfabrik Ratgeber	2,50	2,84	0,05	0,28	2	10	1,50	0,24	0,72	1,38	53	69
= Herdingen	2,50	4,24	0,37	0,42	15	10	0,33	0,03	2,10	2,64	54	64
= Werbau	2,—	4,46	0,69	0,44	34	10	—	0,02	0,91	2,34	75	70

Tabelle II

Firma	Immobilien		Mobiliten		Vorräte		Schulden		Wertpapiere		Anlagewerte des Eigenkapitals	
	Millionen Mark											
	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924	1913/14	1924
Waggon- und Maschinenfabrik vorm. Busch	1,96	3,77	0,95	1,92	3,06	3,26	2,62	3,01	0,24	1,73	48	55
Düsseldorf. Eisenbahnbedarfs- A.G., vorm. Weyer	1,88	1,51	0,45	0,37	3,05	3,64	2,70	0,63	0,10	0,39	36	67
H. Fuchs, Waggonfabrik	1,46	1,90	0,67	0,60	2,09	4,10	0,78	0,35	—	0,10	50	55
Gothaer Waggonfabrik	1,94	2,73	0,26	1,72	2,—	3,68	1,01	1,52	0,02	0,87	88	29
Görlitzer Waggonfabrik	2,73	11,60	—	—	4,21	9,50	1,79	2,37	0,24	0,02	61	87
Hannoversche Waggonfabrik	1,82	4,59	0,47	1,53	3,07	2,91	2,52	1,67	0,01	0,06	76	179
Linke-Hofmann-Lauchhammer	9,23	33,60	0,71	15,35	9,69	19,86	11,86	18,55	2,98	23,86	44	68
G. Lindner, Waggonfabrik	1,24	1,70	0,22	0,90	1,62	3,30	0,01	1,61	0,27	0,02	77	47
Norddeutsche Waggonfabrik	1,09	2,35	0,42	0,45	1,03	1,27	0,47	0,19	0,01	0,36	151	85
Waggonfabrik Ratgeber	1,95	2,10	0,95	0,63	1,37	0,79	0,50	0,21	—	—	116	88
= Urdingen	1,72	1,86	0,49	0,46	2,04	3,13	1,05	1,34	—	0,54	59	50
= Werbau	0,76	1,29	0,13	1,12	1,98	2,32	0,71	2,36	0,02	0,17	33	49

Wie eingangs schon erwähnt, sind die Aktiekapitalien bei allen Gesellschaften bis auf die der Düsseldorfer Eisenbahnbedarfs A.-G. erhöht worden. In der Vorkriegszeit erreichten die Reserven bis zu 52 Prozent des Aktienkapitals, während nach dem Umstellungsbilanzen 1924 die Reserven 10 Prozent kaum übersteigen, mit Ausnahme von Linke-Hofmann-Lauchhammer (20 Prozent). Es hat den Anschein, als ob die Reserven in erheblichem Maße zur Bildung von Aktienkapital verwendet wurden.

Der niedrige Hypotheken- und Obligationenstand ist wohl darauf zurückzuführen, daß Erweiterungen und Fusionen weitgehend aus laufenden Mitteln bestritten werden konnten. Der hohe Stand der Immobilien beweist diese Behauptung.

Recht hoch erscheint das Konto der Gläubiger. Die Mobiliten scheinen bei den einzelnen Werken unterschiedlich gewertet zu sein. Die Vorräte sind mit einer Ausnahme (Ratgeber) zum Teil beträchtlich größer, als in der Vorkriegszeit. Hier sind aber die höheren Rohstoffpreise mit in Berechnung zu stellen. An Bedeutung haben gegenüber der Vorkriegszeit die Wertpapiere und Beteiligungen durch die zunehmende Konzentration und Aufsaugung der Betriebe gewonnen.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß die folgenden 7 Werke in der Eisenbahnlieferungsgemeinschaft, die ihren Sitz in Charlottenburg hat, zusammengeschlossen sind:

Dessauer Waggonfabrik, Dessau	Waggonfabrik H. Lindner, Ammendorf
Düsseldorfer Eisenbahnbedarfs-A.-G., Düsseldorf	Siegener Eisenbahnbedarf, Siegen
Düsseldorfer	Waggonfabrik Urdingen, Urdingen
Waggonfabrik H. Fuchs, Heidelberg	Waggon- und Maschinenbau, Görlitz

Ob hier ähnliche Abmachungen bestehen, wie bei dem im März d. J. gegründeten Lokomotiv-Verband, entzieht sich unserer Kenntnis. Es scheint in dieser Gemeinschaft der Austausch einzelner Teile und gemeinsamer Bezug von Rohmaterialien gepflogen zu werden.

*

Durch die im Februar d. J. vom Vorstand veranstaltete Umfrage wurden 85 Betriebe mit 116 216 Arbeitern erfaßt. Die Gewerbeaufsichtsbeamten zählten im Jahre 1921 206 Betriebe und 153 250 Arbeiter. Die große Differenz zwischen unserer Erhebung und der amtlichen ist zunächst darauf zurückzuführen, daß seit der amtlichen Erhebung eine Reihe von Betrieben den Waggon- und Lokomotivbau aufgegeben hat. Außerdem sind in der amtlichen Zählung die Eisenbahnbetriebs- und Reparaturwerkstätten mitgezählt, während wir uns auf die Industrie beschränkt haben. Auch sind in der amtlichen Statistik wahrscheinlich Betriebe mit inbegriffen, die Einzelaufträge für Waggon- und Lokomotivfabriken zeitweise übernommen hatten. Unsere Nachforschungen bestätigten dies. Es kann daher gesagt werden, daß unsere Erhebung — von einigen unwichtigen Betrieben abgesehen — alle industriellen Betriebe umfaßt. Von einer Bearbeitung nach Landesteilen wurde Abstand genommen. Dagegen schien es zweckmäßig, die Betriebe nach Art der Produktion gesondert zu führen. Dadurch wurden Doppelzählungen und Mißverständnisse vermieden. Leider waren die gelieferten Angaben nicht vollständig, wie auch die folgende Aufstellung zeigt:

Art der Betriebe	Zahl der Betriebe	Beschäftigte		Davon sind tätig	
		Arbeiter	Angestellte	Waggonbau.	Lokomotivbau
Waggonfabriken	58	56 101 ¹	4 846	24 344 ²	—
Waggon- und Lokomotivfabriken	10	20 426 ³	4 445	4 850 ³	7 359 ³
Lokomotivfabriken	17	39 689	7 870	—	16 762 ⁴
zusammen	85	116 216	17 161	29 194	24 121

Die Waggonfabriken stellen die stärkste Gruppe dar. Sie umfaßt 68,2 Prozent der Betriebe und 48,3 Prozent der Beschäftigten. Die Lokomotivfabriken stellen 20 Prozent der Betriebe und 34,1 Prozent der Beschäftigten dar, während die Betriebe, die Lokomotiven und Waggonen herstellen, 11,8 Prozent der Betriebe und 17,6 Prozent der Beschäftigten in sich vereinigen. Bei der mangelhaften Berichterstattung lassen sich leider keine allgemein gültigen Schlüsse aus der Differenz zwischen Gesamtbelegschaft und der im Lokomotiv- und Waggonbau beschäftigten Arbeiter ziehen. Besonders hoch erscheint die Zahl der Angestellten. Man scheint bei dem Abbau der Beamten nicht mit dem

¹ Von 2 Betrieben fehlen die Belegschaftszahlen. ² Nur 52 Betriebe berichtet. ³ Nur 9 Betriebe berichtet. ⁴ Nur 15 Betriebe berichtet.

gleichen Eifer sich betätigt zu haben, als beim Abbau der Arbeiter. Nach den uns zugegangenen Mitteilungen wird bei einzelnen Firmen jetzt versucht, die Beamtenzahl in Einklang mit der Arbeiterzahl zu bringen, während andere Firmen glauben, den Luxus eines großen Verwaltungskörpers sich noch leisten zu können.

*

Die Tabellen auf Seite 8/9 informieren im Einzelnen über die Zahl der Beschäftigten und Angestellten sowie über die im Waggon- und Lokomotivbau Tätigen. Ferner geben die Tabellen Auskunft, welche Firmen im Februar Aufträge der Reichsbahn ausführten. Soweit die Firmen Interessengemeinschaften und Konzernen angehören, ist dies vermerkt. Aus den Tabellen ist auch ersichtlich, welche Betriebe sich vorwiegend oder nur teilweise mit dem Bau oder der Reparatur von Lokomotiven und Waggonen befassen. Es wäre irrig, die Betriebe, deren gesamte Belegschaft in der Spalte Lokomotiv- und Waggonbau wieder erscheint, als reine Lokomotiv- und Waggonfabriken anzusprechen, denn ein Teil dieser Betriebe ist mehr oder weniger in der Umstellung begriffen und die wenigen Betriebe, die darüber nicht berichteten, werden in absehbarer Zeit folgen müssen. In einer Reihe von Betrieben ist die Zahl der im Lokomotiv- und Waggonbau Beschäftigten gegenüber der Gesamtbelegschaft so gering, daß man kaum noch diese Betriebe zu diesen Industrien rechnen kann. Aufträge für die Reichsbahn hatten im Februar 27 Waggon-, 9 Lokomotiv- und 3 Lokomotiv- und Waggonfabriken. Die Höhe der Aufträge ließ sich leider nicht ermitteln. Auf jeden Fall waren diese völlig unzureichend, weil nur 39 = 45,9 Prozent der Betriebe damit bedacht waren. Die Angaben über die Auslandsaufträge, Aufträge auf Reparationskonto und Inlandsaufträge (außer der Reichsbahn) waren lückenhaft. Schlüsse über Umfang und Ausmaß dieser Aufträge können nicht gezogen werden. Einzelne Mitteilungen gehen dahin, daß hauptsächlich die Aufträge für die Balkanländer gestreckt und die Ablieferung wegen Zahlungsschwierigkeiten der Abnehmer verzögert werden.

Was wir in den vorhergehenden Abschnitten wiederholt betonen mußten, ergab auch die Umfrage über den Geschäftsgang. Nur einige Firmen waren im Februar im Lokomotiv- und Waggonbau gut beschäftigt, die übrigen litten mehr oder weniger unter Auftragsmangel. Die inzwischen erfolgten Aufträge der Reichsbahn und die hereingenommenen Auslandslieferungen bringen wohl einzelnen Werken einen besseren Geschäftsgang, aber diese Bestellungen reichen nicht aus, die Lage allgemein zu beeinflussen. Die Umstellung der Produktion liegt deshalb für eine Reihe Betriebe sehr nahe. Eine große Anzahl von Werken hat bereits den Lokomotiv- und Waggonbau aufgegeben. Immerhin ist erstaunlich, daß trotz des geradezu trostlosen Auftragsstandes einige Firmen keine Vorbereitungen treffen, ihre Betriebe umzustellen oder mindestens zu modernisieren und es lieber auf eine Betriebsstilllegung ankommen lassen.

Waggonfabriken

Firma	Ort	Beschäftigte					Die Firma hat Aufträge der Reichsbahn
		insgesamt		davon in		Angefertigte	
		1921	1925	Sofort- ttbau	Waggon- bau		
Gustav Talbot & Co., G. m. b. H.	Aachen	1074	400	—	400	68	ja
Altonaer Waggonfabrik AG.	Altona-Hamburg	81	134	—	24	35	nein
Maschinen- u. Fahrzeugfabriken AG. Alfeld-Deffigen . . .	Alfeld	885	?	—	?	?	=
Gottfried Lindner AG. . . .	Amundorf/Halle	1294	1500	—	700	80	ja
Waggon- und Maschinenfabrik AG. vorm. W. C. Busch . . .	Bauzen	1808	1119	—	1119	180	nein
¹ Maschinen- u. Waggonbau AG.	Berching (Oberpf.)	?	130	—	90	15	=
Ambi Waggon- u. Apparatebau AG.	Berlin-Johannist.	?	*1900	—	*1900	150	ja
² Drenstein & Koppel AG. . . .	Berlin-Spandau	1500	860	—	380	150	=
Gebr. Ermert G. m. b. H. . . .	Betzdorf	280	60	—	60	12	nein
³ Boch. Ver. f. Bergb. u. Gußstahlfr.	Bochum	†548	9500	—	148	†16	ja
Norddeutsche Waggonfabrik AG.	Bremen	1026	670	—	670	130	ja
Gustav Trelenberg, Eisenwerk .	Breslau	300	280	—	?	70	nein
Waggonfabrik Danzig	Danzig	750	280	—	?	80	=
¹³ Bahnbedarf AG.	Darmstadt	?	325	—	?	150	=
Deffauer Waggonfabrik AG. . . .	Deffau	920	734	—	734	74	ja
³ Deutsch-Luz. Bergw. u. Hütten- AG. Abt. Dortmunder Union	Dortmund	†1046	†313	—	313	70	=
² Drenstein & Koppel AG.	Dorffeld-Dortmd.	1226	850	—	200	100	nein
⁴ Both & Tilmann, G. m. b. H. . .	Dortmund	471	304	—	140	48	=
AG. f. Eisenindustrie u. Brücken- bau, vorm. C. Hartort	Duisburg	579	520	—	190	120	ja
Niederch. Maschinenf. Meiderich	Duisb.-Meiderich	?	60	*5	10	12	nein
²⁴ Düsseldorf. Eisenbahnbedarf AG.	Düsseldorf	?	460	—	460	70	ja
⁵ Gebr. Schöndorff AG.	=	1926	1450	—	950	110	ja
⁶ Siegener Eisenbahnbedarf AG.	Dreis-Tiefenbach	500	600	—	130	32	=
Mechanischer Hütt. AG. Mech.	Euskirchen-Mech.	400	?	—	187	?	=
Bayr. Waggonfabrik	Fürth	60	75	—	75	24	nein
⁷ Wagg.-u. Masch. bau AG. Görlitz	Görlitz	2361	1750	—	1750	310	ja
Gothaer Waggonfabrik AG. . . .	Gotha	2025	950	—	950	200	=
Waggonfabrik Fritz Voßmann	=	188	125	—	—	25	nein
Beuchelt & Co.	Grünberg i. Schl.	1462	450	—	200	100	ja
Killnig & Sohn	Hagen-Erfesen	390	180	—	180	30	=
⁸ Hamburger Hochbahn AG. . . .	Hamburg	633	600	—	600	?	nein
Hannoversche Waggonfabr. AG.	Hannover-Linden	2800	1800	—	1250	275	=
Prometheus-Werke AG.	Hannover	?	300	—	60	90	=
Schollmeyer & Mahler G. m. b. H.	Heben-Witten	75	20	—	20	7	=
H. Fuhs, Waggonfabrik AG. . . .	Heidelberg	2032	900	—	840	165	=
Begmann & Co.	Kassel	1213	760	—	760	46	=
Gebr. Credé & Co.	Kass.-Niederzwehr.	1264	380	—	380	28	ja
⁹ Kintz-Hofmann-Rauchhammer	Köln-Ehrenfeld	1570	430	—	430	100	nein
Rheinwerke Pöhl	Köln	?	300	—	32	50	=
van der Zypen-Charlier G. m. b. H.	Köln-Deutz	3155	1500	—	1500	180	ja
L. Steinfurth AG.	Königsberg	900	500	—	500	70	=
Ver. Königs- u. Laurahütte AG.	Königschütte	450	200	—	200	25	nein
¹⁴ Waggonfabrik AG. Herdingen . .	Herdingen b. Krefeld	1320	800	—	800	90	ja
Gebr. Gastell, G. m. b. H. . . .	Mainz-Rombach	1138	600	—	550	150	=

† Nur Waggonbau. * Nur Reparatur.

Waggonfabriken (Fortsetzung)

Firma	Ort	Beschäftigte					Die Firma hat Aufträge der Reichsbahn
		insgesamt		davon in		Angehörige	
		1921	1925	Lokomotivbau	Waggonbau		
¹¹ Maschinenfabr. Augsburg-Nürnberg, Abt. Gustavsburg . . .	Mainz-Gustavsbg.	+450	1400	—	80	450	nein
Waggonfabr. Jos. Matzger AG.	München-Moosach	?	490	—	490	52	ja
Getriebe- u. Fahrzeugb.	Neuwied	400	315	—	200	70	nein
Hermann Franke, Hütten . . .	Reheim-Hütten	?	200	—	35	?	"
¹⁰ Cristoph & Umnack AG. . .	Riesch-Neuhof	1396	770	—	740	90	"
¹¹ Maschinenfabr. Augsburg-Nürnberg, Abt. Nürnberg . . .	Nürnberg	?	4500	—	1200	?	ja
Wagenbauanst. Oldenburg AG.	Oldenburg	276	15	—	—	10	nein
Waggonfabrik AG. Raftatt . . .	Raftatt	708	190	—	190	40	ja
de Pauli-Christoph-Werke . . .	Hintelh. b. Hannob.	?	60	—	20	13	nein
Gebr. Rüttgens G. m. b. H. . .	Saarbrücken	200	97	—	97	9	ja
AG. für Eisenbahnbedarf . . .	Weimar	663	190	—	190	40	ja
Sächs. Waggonf. Verdau AG.	Verdau	1541	850	—	820	110	"
Eisenbahn-Verkehrsmittel-AG.	Wismar	1470	1300	—	1300	120	"
Zwickauer Fahrzeugfabrik . . .	Zwickau	795	565	—	50	85	"

Lokomotiv- und Waggonfabriken

⁹ Rintke-Hofmann-Lauchhammer AG.	Breslau	8595	5200	2200	3000	100	ja
² Drenstein & Koppel AG. . .	Danzig	—	50	30	20	20	nein
Danz. Werft u. Eisenbahnwerft.	"	2370	3265	572	621	467	"
Walter Höpne . . .	"	—	20	10	10	5	"
¹⁴ Rhein. Metallwarenfabrik AG.	Düsseldorf-Devend.	+1091	4781	1943	289	842	"
¹⁵ Friedrich Krupp AG.	Essen	+1491	§2200	1800	400	470	ja
¹¹ Maschinenfabrik Esslingen AG.	Esslingen-Metting.	3650	2150	300	200	562	"
¹⁶ Aug. Thyssenhütte, Gewerkschaft Waggonfabr. Heine & Holländer, G. m. b. H.	Hamborn	?	?	30	172	3	nein
¹⁷ Maschinenbauanstalt Humboldt	Hildesheim-Elze	?	200	30	70	30	"
	Köln-Kalk	5200	2560	444	68	1046	"

Lokomotivfabriken

		1920	1925				
Berliner Maschinenbau-AG.	Berlin-Wildau	3790	1982	?	?	450	ja
vormalig L. Schwarzkopff . . .	Berlin-Tegel	5850	5600	1500	—	1500	"
¹⁸ A. Vorfig, G. m. b. H.	Chemnitz	7600	4745	400	—	1000	"
Sächs. Maschf. v. Hartmann AG.	Elbing	2283	3600	800	—	475	nein
F. Schichau	Erfurt	722	162	162	—	37	"
¹⁹ H. Wolf AG., Abt. Hagans . . .	Düsseldorf	1700	§§ 780	780	—	200	"
¹² Hohenzollern AG. f. Lokomot. bau	Hannover-Linden	6486	4400	1500	—	1000	ja
²⁰ Hann. Maschf. AG. v. G. Eggestorff	Hennigsdorf b. Berl.	4279	3200	2000	—	865	"
²¹ AG. Lokomotivfabrik	Hildesheim	124	120	20	—	56	nein
Gebr. Pflöppe	Karlsruhe	2570	1450	700	—	300	ja
²² Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe	Kassel	9400	4500	4500	—	800	"
²³ Henschel & Sohn, G. m. b. H. . .	Königsberg	1657	800	300	—	120	nein
Union-Gießerei	München	2550	1600	1200	—	217	ja
Lokomotivfabr. Krauß & Co., AG.	"	3540	2000	1500	—	300	"
F. A. Maffei	Jungenthal/Sieg.	1400	450	450	—	150	nein
Arnold Jung	Stettin-Bredow	?	3150	—	—	?	"
Vulkanwerke Hamb.-Stettin AG.	Drewitz-Nowawes	2366	1150	950	—	400	"
² Drenstein & Koppel AG. Drewitz							

† Nur Waggonbau. § Nur Lokomotiv- und Waggonbau. §§ Außerdem 197 Lehrlinge.

In Mitteilungen aus einzelnen Betrieben wird von Afford-
 reduzierungen und Lohnstreitigkeiten berichtet. Als Grund für ihr Ver-
 halten führen die Unternehmer den sehr scharfen Konkurrenzkampf,
 hauptsächlich im Waggonbau an. Dabei finden die Verbesserungs-
 vor schläge der Betriebsräte in bezug auf Modernisierung der Betriebe
 und Produktion keine Gegenliebe. Alle Lasten der Krise sollen demnach
 die Arbeiter auf sich nehmen. Wo die Organisation von den Kollegen
 auf der Höhe gehalten wurde, scheiterten die Versuche der Unter-
 nehmer an der Geschlossenheit der Kollegen. Hoffentlich ziehen die
 Arbeiter, die es angeht, die nötige Rußanwendung.

Die zögernde Berichterstattung und die große Zahl der Rückfragen
 ließen eine frühere Bearbeitung des Materials nicht zu.

Wir hoffen aber trotzdem, den Kollegen der Lokomotiv- und
 Waggonindustrie mit der Zusammenstellung einen Dienst geleistet zu
 haben und wünschen nur, daß das Material von den Funktionären
 zum Nutzen der Kollegen verwendet wird.



Anmerkungen zu den Tabellen auf Seite 8 und 9.

Konzernverbindungen:

¹ Zellus (feste Beteiligung). ² Drenstein & Koppel (eigene Anlagen). ³ Rhein-
 Elbe-Union, Stinnes (eigene Anlagen). ⁴ Hoesch (eigene Anlagen, rechtlich selb-
 ständig). ⁵ Sichel (Beteiligung). ⁶ Charlottenhütte (feste Interessengemeinschaft).
⁷ Siemens-Schuckert (Beteiligung, fusioniert mit Schiffswerft Uebigau und
 Maschinenbauanstalt Pausch). ⁸ Elektro-Treuhand, eine Holdinggesellschaft von
 AEG und Siemens-Schuckert (feste Interessengemeinschaft). ⁹ Linke-Hofmann-
 Lauchhammer, weitere Verbindung von „Rheinmetall“ (eigene Anlagen). ¹⁰ Gebrüder
 Mannesmann (feste Interessengemeinschaft, Majoritätsbeteiligung). ¹¹ Haniel, Gute-
 hoffnungshütte (feste Interessengemeinschaft). ¹² Haniel, Gutehoffnungshütte (Be-
 teiligung). ¹³ Deutsche Länderbank, mittelbare Beziehung zum Anilin Konzern
 (finanzielle Verbindung). ¹⁴ „Rheinmetall“, weitere Verbindung mit Linke-Hof-
 mann-Lauchhammer (eigene Anlagen). ¹⁵ Krupp (eigene Anlagen). ¹⁶ Thyssen
 (eigene Anlagen). ¹⁷ Klöckner (feste Interessengemeinschaft, Majoritätsbeteiligung).
¹⁸ Borfig (eigene Anlagen). ¹⁹ Wolf-Lanz (eigene Anlagen). ²⁰ Lothringen (feste
 Interessengemeinschaft, Majoritätsbeteiligung). ²¹ AEG-Linke-Hofmann-Lauch-
 hammer (gemeinsames Unternehmen). ²² Interessengemeinschaft mit Stinnes-
 Kiebeck und Motorenwerke Mannheim (lose Verbindung). ²³ Henschel (eigene An-
 lagen). ²⁴ Linke-Hofmann-Lauchhammer, Böhniß, Haniel (Konsortialunternehmen).

Waggonfabriken

Lachen. Gust. Talbot & Co., G. m. b. H., ist die älteste deutsche Waggonfabrik. Sie wurde 1837 unter der Firma Pauwels & Talbot gegründet und später in eine G. m. b. H. umgewandelt. Gebaut werden Personen-, Güter- und Straßenbahnwagen, Selbstentlader DVP, Kübel- und Kesselwagen. Die ersten Eisenbahnwagen, 200 Personen- und Güterwagen, wurden an die um jene Zeit erbaute „Rheinische Eisenbahn“ Herbsthal—Lachen—Köln geliefert. Im Jahre 1844 wurde eine Filialfabrik in Heidelberg erbaut zur Versorgung der badischen und württembergischen Bahnen. Da Eisenbahnen an verschiedenen Punkten entstanden, die der Verbindung durch Schienenwege entbehrten, mußten die fertigen Wagen auf besonders erbauten Transportwagen auf den gewöhnlichen Landstraßen nach ihren teilweise weit entfernten Bestimmungsorten befördert werden. Im Jahre 1913 wurde die Firma Goosens in Eschweiler übernommen und erheblich ausgebaut. In diesem Werk waren bis 650 Arbeiter beschäftigt, zurzeit ist das Werk stillgelegt. Im Hauptwerk waren 1921 1009 Arbeiter, zurzeit sind 400 Arbeiter beschäftigt. Der Beschäftigungsgrad ist schlecht. Es werden zurzeit auch Karosseriearbeiten (Lastwagen) für fremde Rechnung ausgeführt.

Altona-Hamburg. Altonaer Waggonfabrik A.-G. war eine reine Waggonfabrik und wurde von der Stadtgemeinde Altona im Verein mit einigen Altonaer Firmen gegründet. Zweck: Neubau und Reparatur von Waggon aller Art. Die Belegschaft betrug 1921 81 Arbeiter, 1925 134 Arbeiter, davon waren 34 im Waggonbau tätig. Zur Zeit der Erhebung war die Firma mit Einbau von Künze-Knorrbremsen für fremde Rechnung beschäftigt, außerdem befaßt sich die Firma mit Autoreparatur.

Alfeld. Maschinen- und Fahrzeugfabriken Alfeld-Deiliger A.-G. in Hannover wurde gegründet 1899. Sitz der Firma bis 1915 in Bernburg, bis 1923 in Alfeld a. L., jetzt in Hannover. Der Name der Firma bis 1918 Bernburger Maschinenfabrik. Im Jahre 1908 wurde die Braunschweigisch-Hannoversche Maschinenfabrik A.-G. zu Deiliger, Alfeld und Vornum erworben, weil die Bernburger Werkstätten den Anforderungen der Technik nicht genügten. Die Verlegung der Maschinenfabrik von Bernburg nach Alfeld-Deiliger erfolgte im Jahre 1909. Das Grundstück in Bernburg wurde 1918 verkauft, ebenso die Wilhelmshütte in Vornum. 1923 Erwerb der Niedersächsischen Metallgesellschaft m. b. H., Hannover. Die Hauptzeugnisse sind Fördermaschinen für Dampf- und elektrischen Antrieb, automatische Faß- und Sackpadmaschinen, Einrichtung kompletter Britettfabriken, Papier- und Pappefabriken, Apparate für chemische Industrie, Fabrikation von Herden und Öfen. Für den früheren Fahrzeugbau liegen keine Aufträge mehr vor. Die Arbeiter des früheren Waggonbaus werden im Bau von Fördermaschinen und in der Herdfabrikation beschäftigt.

Ammendorf. Die Gottfried Lindner A.-G. in Ammendorf bei Halle wurde 1905 gegründet. Der Grundbesitz der Gesellschaft umfaßt 263 000 qm, davon sind 47 500 qm für Fabrikationszwecke überbaut. Hergestellt werden Eisenbahnwagen, Straßenbahnwagen, Karosserien und Anhänger für Lastwagen. Die Gesellschaft trat 1923 der Gruppe der sieben ersten deutschen Waggonfabriken bei. Die Gruppe erstrebt durch gemeinsamen Einkauf und Austausch von Wagenattungen eine rationelle Fabrikation. Dabei bleibt die Selbständigkeit der Werke gewahrt. Während 1921 rund 1300 Arbeiter in diesem Werk beschäftigt waren, sind es 1925 1500 Arbeiter. Die Firma gehört zu den wenigen Werken, deren Arbeiterzahl seit 1921 zugenommen hat.

Bauhen. Waggon- und Maschinenfabrik A.-G. vormalig W. L. Busch ist im Jahre 1896 in Hamburg gegründet und hatte dort bis 1912 ihren Sitz, seitdem in Bauhen. Die Gesellschaft übernahm die unter der Firma W. C. F. Busch in Hamburg-Gimsbüttel betriebene Wagen- und Waggonfabrik sowie die Maschinenfabrik Melzer & Co. in Bauhen. Die Firma lieferte

während des Krieges Kriegsmaterial und stellte 1918/19 den Betrieb wieder um auf den Neubau und Reparatur von Waggonen. Die Fabrikanlagen in Waizen befinden sich auf einem Grundstück von 232 000 qm Grundfläche, von der zirka 63 000 qm bebaut sind. Der größte Teil des bebauten Terrains umfaßt die Werkstätten und Montagehallen für den Waggonbau, die mit den für die Fabrication aller Arten Waggonen erforderlichen Maschinen ausgerüstet sind und deren Jahreserzeugung rund 4000 Güterwagen und 450 Personenwagen beträgt. Die Abteilung Maschinenbau ist eingerichtet für den Bau von Dampfpumpen, Elektro- und Dampfautomobilen für Feuermehrzwecke, Dampfmaschinen, kleinen Dampf- und Heißkesseln, Waggonarmaturen sowie den Bau von Transmissionen. Die Gießereiabteilung besitzt 3 Kupol- und 3 Metallschmelzöfen und ist eingerichtet für eine jährliche Leistungsfähigkeit von zirka 3 500 000 kg. 1914 wurde die Mehrheit der Aktien der Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn- und Militärbedarf in Weimar erworben und 1921 auf dem Wege der Fusion der Waggon- und Maschinen-A.-G. vorm. Busch angegliedert. In Weimar werden Personen- und Güterwagen, Straßenbahn- und Kleinwagen hergestellt. Seit 1917 ist die Busch-Gesellschaft durch Aktienbesitz an der Zwidauer Fahrzeugfabrik vorm. Schumann beteiligt. Außerdem ist die Gesellschaft an der Scharfenbergkupplung A.-G. in Berlin interessiert. Unter Einbeziehung der früheren russischen Waggonfabrik Pöhöniz ist die Lettische Gesellschaft Rigasche Vereinigte Metallurgische Lokomotiv-, Waggon- und Maschinenfabriken A.-G. in Riga unter bedeutender Beteiligung der Busch-Gesellschaft gegründet. Die Arbeiterzahl in Waizen fiel von 1808 im Jahre 1921 auf 1119 im Jahre 1925. Eine teilweise Umstellung der Abteilung Maschinenbau auf Lastwagenkarosserien usw. ist im Gange. In Weimar fand die Belegschaft von 663 im Jahre 1921 auf 190 im Jahre 1925.

Berching. Die Maschinen- und Waggonbau A.-G. in Berching (Oberpfalz) ist aus einem Zementwerk hervorgegangen, das sich nicht rentierte. Seit 1920 Waggonfabrik. Der Umfang und die Einrichtungen des Werkes ermöglichen eine Jahresproduktion von etwa 1000 Wagen. Zurzeit sind 130 Arbeiter beschäftigt, davon 90 im Waggonbau. Geschäftslage läßt zu wünschen übrig.*

Berlin. Ambi Waggon- und Apparatebau A.-G., Berlin-Johannistal. Die Gesellschaft ist aus der Kommandit-Gesellschaft Ambi hervorgegangen und wurde 1923 gegründet. Die Gesellschaft ist in der Hauptsache mit Waggonreparaturen für die Reichsbahn beschäftigt. Tätig waren Anfang 1925 etwa 1900 Arbeiter.

Berlin. Die Drenstein & Koppel A.-G. unterhält zurzeit folgende Filialen: 1. in Deutschland: Breslau, Dortmund, Hamburg, Köln, Königsberg i. Pr., Leipzig, Mannheim, München, Schwerin. 2. im Ausland: Buenos Aires, Mexiko, Rio de Janeiro, Zagreb. In Österreich und der Tschechoslowakei, in Spanien, Holland und in Niederländisch Indien, in der Schweiz, in Danzig, Ungarn, Italien, Polen und Südafrika unterhält die Gesellschaft Tochtergesellschaften. Ferner ist die Gesellschaft im Ausland verschiedentlich durch Agenturen vertreten. Fabriken besitzt die Firma in Bochum, Dorstfeld, Dremitz, Nordhausen, Nowawes, Spandau, Schmiedefeld b. Breslau.

Gegründet wurde die Gesellschaft 1897. 1905 wurden die Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. zu Berlin in die Gesellschaft aufgenommen. 1909 erfolgte die Fusion mit der Artur Koppel A.-G. Im April 1911 kam eine Interessengemeinschaft mit der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft zustande. Die Maschinenfabrik Montania (vorm. Gerlach & König) in Nordhausen wurde 1916 vollständig übernommen.

Die Fabrikanlagen der Gesellschaft sind folgende: In Dorstfeld ein 9,20 ha großes Grundstück, davon überbaut 31 000 qm. Fabriziert werden hauptsächlich Feldbahnmaterialien, Kleinbahnwagen, Weichen und Drehscheiben sowie Brek- und Schmiedeteile für die übrigen Fabriken. In Spandau ein 18,74 ha großes Grundstück, davon rund 49 800 qm überbaut. Hergestellt werden hier Bagger, Kranen und Güterwagen, Selbstentlader, Straßenbahnwagen u. dergl. In Bochum sind von dem 2,77 ha großen Grundstück 12 800 qm überbaut.

Produziert werden hier hauptsächlich Kleinbahn-, Feld- und Industriebahnwagen, Feldbahnweichen, Gleis- und Hängebahnen, Schrägaufzüge und Bremsberge. Von dem am Bahnhof Dremitz gelegenen 35,44 ha großen Grundstück sind 76 000 qm überbaut. Die hauptsächlichste Produktion besteht in dem Bau von Lokomotiven für Industrie, Gewerbe und Reichsbahn, Dampfmaschinen und Signalanlagen. In Schmiedefeld werden Feldbahngeleise, Weichen, Klein- und Feldbahnwagen sowie Drehscheiben hergestellt. Über die Größe und den Umfang der Nordhauser Fabrik liegen keine Angaben aus neuerer Zeit vor.

Im Waggonbau waren in Spandau 1921 1500, 1925 860 Arbeiter, in Dorstfeld 1921 1226, 1925 850 Arbeiter tätig.

Bezdorf. Gebr. Ermert G. m. b. H. baut Güter-, Kohlen-, Langholz- und Kleinbahnwagen. 1921 beschäftigte die Firma 280, heute 60 Arbeiter.

Bochum. Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. Die Firma wurde 1854 gegründet. Die Größe des Gesamtgrundbesitzes beträgt 653 ha. Die Anlagen in Bochum bedecken eine Grundfläche von 83 ha. Das Werk „Gesellschaft für Stahlindustrie G. m. b. H., Bochum“ wurde 1920/21 ganz in den Betrieb des Bochumer Vereins einbezogen. Die Gesellschaft besitzt schwedische Eisenerzfelder und Eisenerzgruben im Siegerland und eigene Kohlenzechen und Kokerien. Ferner wurde das Eisen- und Stahlwerk in Haslach 1920 angegliedert. Es besteht ein Interessentenvertrag mit der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G., der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. und der Siemens-Rheinische-Schulert-Union G. m. b. H. Die Gewinne des Bochumer Vereins, der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. und der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. werden zusammengelegt und nach einem vereinbarten Schlüssel verteilt.

Der Bochumer Verein fabriziert hauptsächlich Stahlassonguß jeder Art, darunter Gloden, Schienen, Schwellen nebst Zubehör, Knüppel, Platinen, Produkte der Feinwalzstraße, Wagen- und Lokomotivradfäße, Federn, Herzstücke und Weichen, Fabrikate aus Schmiedestahl jeder Art, Material für Schiffsbau, Feld- und Industriebahnen, Eisenbahnwagen und gewalzte Röhren.

Die Gußstahlfabrik hat 95 verschiedene Anlagen und Werkstätten. Die neuen Anlagen in Höntrop sind fertiggestellt. Ende April 1924 konnten die ersten Rohre gewalzt werden und inzwischen sind auch die Martinöfen und die neue Kokerie auf Karolinenglück in Betrieb genommen worden. 1921 waren noch 524 Arbeiter im Waggonbau beschäftigt, 1925 nur noch 148. Neben Güterwagen usw. werden hauptsächlich die Wagen für Eigenbedarf hergestellt und instand gesetzt.

Bremen. Norddeutsche Waggonfabrik A.-G. in Bremen ist 1907 gegründet. Die Fabrik befindet sich in Hastedt. Gebaut werden Güter- und Personen-, Straßenbahn- und Kleinbahnwagen, Karosserien für Omnibusse. Beschäftigt waren 1921 1026 Arbeiter, 1925 nur noch 670.

Breslau. Gust. Trelenberg, Eisenwerk in Breslau, baut Güterwagen für Staats- und Kleinbahnen, Untergestelle für Straßenbahnen und Eisenkonstruktionen. 1921 beschäftigte die Firma 300, heute 280 Arbeiter. Bei dem schlechten Geschäftsgang im Waggonbau bilden die Eisenkonstruktionen die Hauptbeschäftigung.

Danzig. Waggonfabrik Danzig baut Kleinbahnwagen, Pflugscharen und Streichbretter. Beschäftigt sind 280 Arbeiter.

Darmstadt. Bahnbedarf A.-G. in Darmstadt ist 1920 gegründet und aus der Bahnbedarf G. m. b. H. hervorgegangen. Hergestellt werden Spezial- und Güterwagen für Normal-, Industrie-, Feld- und Kleinbahnen, Weichenbau, Lauffranen, außerdem Waggonreparatur. Das Areal umfaßt zirka 80 000 qm, von denen zirka 22 000 qm überbaut sind. Die Gesellschaft unterhält Verkaufsbüros und Lager in Berlin, Breslau, Dortmund, Hamburg, Köln, Leipzig, Gernisch, München, Stuttgart sowie eine Werkstätte in Gernisch.

Deffau. Dessauer Waggonfabrik A.-G. in Deffau ist im Jahre 1905 aus der Dessauer Waggonfabrik G. m. b. H. hervorgegangen. Durch die Einstellung der Aufträge für die Reichsbahn sank die Zahl der Arbeiter von 1500

auf 500. Zurzeit hat sich die Belegschaft auf 734 gehoben. Eine Umstellung auf Eisenkonstruktion ist teilweise durchgeführt.

Dortmund. Deutsch-Luxemburg. Bergwerks- und Hütten-A.-G., Abteilung Dortmund der Union, baut Gepäcks-, Kessel-, Kühl- und Straßenbahnwagen und Selbstentlader. Daneben besteht eine Reparaturwerkstätte für die Instandsetzung des Wagenparks der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. Während 1921 noch 1046 Arbeiter im Waggonbau beschäftigt waren, sind jetzt in dieser Abteilung nur noch 313 Arbeiter tätig. Die Abteilung wird voraussichtlich nach Gelsenkirchen verlegt. Dafür sollen am Platze Schwerkraftwagen hergestellt werden.

Drenstein & Koppel A.-G., Abteilung Dortmund-Dorffeld. Dorstfelder Werk siehe unter Berlin.

Dortmund. Both & Tilmann G. m. b. H. bauen Güter-, Bier-, Kühl-, Klein- und Werkbahnwagen. Zum Teil werden Waggonreparaturen ausgeführt. Die Firma fabriziert außerdem Zehenaufbereitungsartikel, Eisenkonstruktionen, Drehscheiben und stellt sich teilweise auf Weichenbau um. Die Belegschaft sank von 471 im Jahre 1921 auf 304 im Jahre 1925. Im Waggonbau sind 140 Arbeiter beschäftigt.

Duisburg. Aktien-Gesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. C. Harfort wurde 1872 gegründet. Die Gesellschaft befaßt sich mit Brücken- und Eisenhochbauten, Schwimmdocks und Waggonbau. Die Grundstücke umfassen 12,70 ha, wovon 5 ha 48 qm überbaut sind. Die Firma gehört dem Deutschen Eisenbauverband in Berlin, dem Verband deutscher Waggonfabriken und der Norddeutschen Wagenbau-Vereinigung an. Zurzeit sind von 520 Arbeitern 190 im Waggonbau beschäftigt, gegen 600 im Jahre 1913. Die Einrichtungen und Verwaltung erscheinen veraltet und deshalb nicht auf der Höhe zu sein.

Niederrheinische Maschinenfabrik in Duisburg-Meiderich beschäftigte früher 700 Mann. Zurzeit liegen keine Aufträge für Waggonbau vor. Von den 60 Beschäftigten arbeiten nur 10 im Waggonbau., 5 auf Lokomotivreparatur.

Düsseldorf. Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Meyer & Co. Die Firma wurde 1882 gegründet zur Weiterführung der Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik von Karl Meyer & Co. in Düsseldorf. Hergestellt werden alle Arten von Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kleinbahnwagen. Holzbearbeitung, Möbelfabrikation, Aufbauten für Lastautos und Autobusse. In Düsseldorf besitzt die Firma ein Areal von 432 Ar, was vollständig ausgenutzt ist. Das Zweigwerk Reisholz umfaßt 974 Ar Flächeneinhalt. Beide Werke sind als Waggonfabrik eingerichtet.

Gebrüder Schöndorff A.-G. in Düsseldorf wurde 1910 gegründet. Hergestellt werden Möbel, Innenausbau von Geschäftshäusern, Wohnhäusern und Schiffen. In der Waggonfabrik werden Eisenbahn-, Kleinbahn- und Straßenbahnwagen und Karosserien für Autobusse produziert. Von den zurzeit 1450 beschäftigten Arbeitern sind 950 im Waggonbau tätig.

Dreis-Tiefenbach (Siegen). Siegener Eisenbahnbedarf A.-G. in Dreis-Tiefenbach. Die Firma ging aus der Firma R. Weiß in Siegen hervor und wurde 1908 gegründet. Produziert werden Güter-, Kessel-, Kohlenstaubwagen und Selbstentlader, außerdem in dem vorhandenen Preßwerk Beschlagteile für Waggons und Puffer. Die Belegschaft betrug 1921 500, 1925 600 Mann, davon 130 im Waggonbau. Die Arbeiterzahl hat demnach gegen 1921 zugenommen.

Gusfirchen. Die Mechernicher Hütten-A.-G., Mechernich, ist 1923 aus der Gewerkschaft Mechernicher Werke hervorgegangen. Gebaut werden Güter- und Gepäckwagen. Im Jahre 1921 waren etwa 300 Arbeiter im Waggonbau beschäftigt, zurzeit sind noch 187 Arbeiter auf Waggons tätig. Der übrige Betrieb ist Bergbau.

Fürth. Bayerische Waggonfabrik in Fürth siehe Gothaer Waggonfabrik.

Görlitz. Die Waggon- und Maschinenbau A.-G. Görlitz in Görlitz besteht seit 1851 und wurde 1869 in eine A.-G. umgewandelt. 1921 erfolgte die Angliederung der Görlitzer Maschinenbau A.-G. und der Rottbuscher Eisengießerei A.-G. 1923 wurde die Verschmelzung mit der Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft Übigau A.-G. und der Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampffesselabrik H. Paulsch in Landsberg a. d. W. vollzogen. Die beiden letztgenannten Werke werden als Zweigniederlassungen weitergeführt. Der Grundbesitz der Firma beträgt:

in Görlitz . . .	781241 qm,	davon sind überbaut	106110 qm
= Rottbus . . .	20672 =	=	10674 =
= Übigau . . .	100000 =	=	25000 =
= Landsberg . .	96950 =	=	19600 =
= Regensburg .	34000 =	=	5300 =

zusammen 1032863 qm, davon sind überbaut 166684 qm

Gebaut werden in Görlitz Personen-, Güter-, Kleinbahn-, Straßenbahnwagen und andere Kraftmaschinen, wie Dampfturbinen, Röhlmotoren, Gasmaschinen, in Rottbus Dampfmotoren, Dieselmotoren, hydraulische Pressen, Eis- und Kühlmaschinen, Transmissionen, Eisenguß für Eigenbedarf und Handelsguß, in Übigau Flußschiffe jeder Art, Dampfmotoren und Kesselanlagen für Seeschiffe, Schwimm- und Trockenbagger, in Regensburg Flußdampfer und Rähne, in Landsberg a. d. W. Dampffessel, Dampfmotoren, Dieselmotoren, Brennerei- und Trockenanlagen. 1921 waren im Waggonbau 2361, 1925 1750 Arbeiter beschäftigt.

Gotha. Gothaer Waggonfabrik A.-G. in Gotha besteht seit 1898. Hergestellt werden Güter-, Personen-, Kessel- und Spezialwagen für Bier und Fische, Straßenbahn- und Triebwagen. In neuerer Zeit Möbel, Omnibusse, Röhlmotoren usw. Zweigniederlassung ist die Bayer. Waggonfabrik in Fürth und Fahrzeugfabrik Eisenach. In Fürth werden zurzeit Reparaturen an Waggonen für das Ausland ausgeführt. Das Areal in Gotha umfaßt 495 774 qm, von denen 70 222 qm überbaut sind ohne die Grundstücke für Wohnzwecke. In Fürth sind zirka 100 000 qm vorhanden, wovon 19 250 qm überbaut sind. Das in Eisenach vorhandene Areal hat die Größe von 107 981 qm, davon sind 40 500 qm überbaut.

Beteiligt ist die Firma mit unbedeutendem Kapital am Flugverbandshaus G. m. b. H. Berlin, Gothaer Flugzeugwerke Gotha, Bayer. Luftbildges. m. b. H. München, Hallenbaugesellschaft Berlin. Die Arbeiterzahl in der Waggonfabrik in Gotha ging von 2025 im Jahre 1921 auf 950 im Jahre 1925 zurück, während in der gleichen Zeit die Belegschaft in dem Fürther Werke von 60 auf 75 stieg.

Gotha. Waggonfabrik Fritz Voßmann, Waggon- und Maschinenfabrik, Gotha. Die Firma baut Güter-, Kessel-, Topf-, Bier- und Kühlwagen. Infolge Auftragsmangel werden Karussells und Anhänger für Lastkraftwagen hergestellt. Die Belegschaft ist von 188 im Jahre 1921 auf 125 im Jahre 1925 gesunken.

Grünberg i. Schl. Beuchelt & Co. stellen Güter-, Personen-, Werkbahnen, daneben Autokarrosserien und Brücken her. Im Jahre 1921 betrug die Arbeiterzahl 1462, zurzeit 450.

Hagen. Killing & Sohn, Hagen-Geseh bauen Personen-, Güter-, Straßenbahn- und Kleinbahnwagen, außerdem Autobusse und Kasten für Akkumulatoren. Die Belegschaft beträgt zurzeit 180 Mann gegenüber 390 im Jahre 1921.

Hamburg. Hamburger Hochbahn-A.-G. in Hamburg wurde 1911 gegründet. Der Werkbetrieb dient zur Erhaltung der Fahrzeuge der Hamburger Hoch- und Straßenbahnen und baut nach Bedarf auch neue Wagen. Zurzeit sind 600 Mann beschäftigt gegenüber 633 im Jahre 1921.

Hamburg. Norddeutsche Unionwerke, Kraft-, Maschinen- und Waggonbau-A.-G. in Hamburg. Gegründet 1917. 1921 erfolgte die Angliederung der Elbwerft in Boizenburg. Anfang 1922 wurden die Galvanische Metallpapierfabrik und Eladynfabrik G. m. b. H. in die Firma einbezogen. Die Fahrzeugfabrik Wismar vorm. Mahr & Beher und die frühere Seebeck'sche Werft wurden ebenfalls der Gesellschaft angegliedert. Die Produktion erstreckt sich auf Schiffbau, Kesselschmiede, Maschinenfabrik, Waggon- und Lokomotivbau.

Hannover. Hannoverische Waggonfabrik A.-G. in Linden-Ricklingen bei Hannover besteht seit 1898 und ist hervorgegangen aus der Hannoverischen Holzbearbeitungs- und Waggonfabrik vorm. Menzel, Buschbaum & Holland. 1921 wurde die Zuckersfabrik Linden aufgekauft. Die Firma baut Personen-, Speise-, Salon- und Güterwagen, ferner Spezialwagen für Betriebe, Selbstentlader usw. Ferner werden noch Elektromobile, Automobile, Traktoren, Karosserien, Autobusse, Fahrradfelgen und Risten hergestellt. Die Belegschaft sank von 2800 im Jahre 1921 auf 1800 im Jahre 1925. Im Waggonbau sind 1250 Mann tätig.

Die Prometheuswerke A.-G. in Hannover sind aus der G. m. b. H. gleichen Namens im Jahre 1923 hervorgegangen. Die Firma hat seit Jahren sich nur mit Reparaturen an Wagen befaßt. Die hauptsächlichste Produktion besteht in Apparate- und Einrichtungsbaue für die Kalt- und chemische Industrie. Beschäftigt sind zurzeit 300 Arbeiter, davon 60 im Waggonbau.

Seven-Witten. Schollmeyer & Mahler G. m. b. H., Waggonfabrik. Die Firma stellte früher Eisenbahnwagen her, später wurden hauptsächlich Reparaturen für die Staatsbahn ausgeführt. Zurzeit werden nur Wagen für Werke und Zechen ausgeführt. Die Belegschaft ist von 75 im Jahre 1921 auf 20 im Jahre 1925 zurückgegangen.

Heidelberg. H. Fuchs, Waggonfabrik, A.-G. in Heidelberg wurde 1899 gegründet und ist aus der Firma H. Fuchs hervorgegangen, die seit 1862 bestand. 1902 erfolgte die Verlegung der Fabrik von Heidelberg nach Rohrbach. Der Flächeninhalt des Fabrikgrundstückes beträgt 183 000 qm, davon sind 62 000 qm überbaut. Angefertigt werden Eisenbahnwagen jeder Art, Straßenbahnwagen usw. Der Geschäftsgang war im Februar flau. Die Belegschaft reduzierte sich von 2032 im Jahre 1921 auf 900 Anfang 1925. Im Waggonbau waren 840 Mann tätig, die übrigen 60 sind mit der Herstellung von Musikkästen beschäftigt. Trotz schlechten Geschäftsganges sind Versuche zur Umstellung des Betriebes nicht unternommen worden.

Kassel. Wegmann & Co. ist ein Privatunternehmen und baut Eisenbahnwagen aller Art, Hochbahn- und Straßenbahnwagen und Anhänger von Lastwagen. Die Firma beschäftigte 1921 1213 Mann, 1925 nur noch 760.

Kassel-Niederzwehren. Gebr. Credé & Co. in Niederzwehren bei Kassel ist wie Wegmann & Co. ein Privatbetrieb. Hergestellt werden D-Wagen, Personen-, Güter-, Straßenbahn- und Hochbahnwagen. Zum Teil werden auch Reparaturen an Waggonen ausgeführt. Die Belegschaft ging von 1264 im Jahre 1921 auf 380 Mann im Jahre 1925 zurück.

Köln-Chrensfeld. Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. siehe unter Breslau bei Waggon- und Lokomotivfabriken.

Köln. Rheinwerke Pöll befaßen sich mit dem Bau von Kessel-, Straßenbahn-, Trieb-, Werk- und Anhängewagen, Karosseriebau und Dreschmaschinen. Die Firma beschäftigt 300 Arbeiter.

Köln. Van der Zypen-Charlier G. m. b. H. in Deutz ist eine Abteilung der Vereinigten Stahlwerke van der Zypen und Wissener Hütte. Das Werk befaßt sich mit der Fabrikation von Radfäßen, Bandagen, Achsen für Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen. Ferner ist ein ausgedehntes Walzwerk vorhanden. Im Waggonbau werden Personen- und Güterwagen, Straßenbahnwagen (Anhänger) hergestellt. In neuerer Zeit werden Autoreparaturen vorgenommen, der Bau von Autobussen scheint geplant. An Reparatur von Eisenbahn-

wagen sind etwa 100 Mann beschäftigt. Die Belegschaft im Waggonbau beträgt 1500 Mann gegen 3155 im Jahre 1925.

Königsberg. Waggonfabrik L. Steinfurth A.-G. in Königsberg i. Pr. wurde 1922 gegründet und ist aus der G. m. b. H. gleichen Namens hervorgegangen. Die Firma baut Personen-, Güter- und Straßenbahnwagen, außerdem Möbel- und Aderwagen. Waggonreparaturen werden ebenfalls übernommen. Neuerdings wendet sich die Firma dem Mühlenbau zu. Die Arbeiterzahl sank von 900 im Jahre 1921 auf 500 im Jahre 1925.

Königshütte. Vereinigte Königs- und Laurahütte A.-G. betreibt eine Waggonfabrik, die dem Hüttenwerk angegliedert ist. Die Waggonfabrik ist für den Bau von Güter- und Spezialwagen eingerichtet. Seit der Übernahme der Staatshoheit durch Polen ist kein einziger Neuauftrag erfolgt. Der Betrieb wird nordrührig durch Ausführung von Waggonreparaturen aufrechterhalten. Die Aussichten für die Zukunft sind trübe. Wie in fast allen Waggonfabriken sank auch hier die Zahl der Arbeiter von 450 im Jahre 1921 auf 200 im Jahre 1925.

Krefeld. Waggonfabrik A.-G. in Uerdingen b. Krefeld wurde 1898 gegründet. Im gleichen Jahre wurde an der Staatsbahn Duisburg-Krefeld die Fabrik gebaut, die sämtliche für den Waggonbau erforderlichen Werkstätten enthält. Gebaut werden Personen- und Güterwagen, Selbstentlader, Kleinbahn- und Straßenbahnwagen. Der Beschäftigungsgrad läßt sehr zu wünschen übrig. Von 1320 Mann im Jahre 1921 ist die Belegschaft auf 800 Mann gesunken. Weitere Entlassungen stehen bevor.

Mainz. Waggonfabrik Gebr. Gastell G. m. b. H. in Mainz-Mombach stellt Staatsbahn-, Straßenbahn-, Spezial- und Triebwagen her. Außerdem baut die Firma Karosserien und neuerdings Kleinautos. Reparaturen aller Arten Waggonen übernimmt ebenfalls die Firma. Beschäftigt sind zurzeit 600 Arbeiter, davon 550 im Waggonbau. 1921 war die Belegschaft 1138 Mann stark.

Mainz. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, siehe unter Nürnberg.

München. Waggonfabrik Jos. Ratgeber A.-G. in München-Moosach ist ein jüngeres Unternehmen. Die A.-G. wurde 1911 gebildet zum Zweck der Übernahme und Ausgestaltung der unter der Firma J. Ratgeber betriebenen Waggonfabrik. Die Gesellschaft stellt hauptsächlich Eisenbahnwagen für Personen- und Güterverkehr und Straßenbahnwagen her. Außerdem übernimmt die Firma Bauarbeiten und stellt Masten her. Zur Zeit der Erhebung waren 490 Arbeiter beschäftigt.

Neuwied. Die Firma Godelwerke, Waggon- und Fahrzeugwerke in Neuwied befaßte sich mit Reparaturen von Eisenbahnwaggonen, nach Übernahme der Regie im besetzten Gebiet durch Deutschland sind Aufträge nicht mehr erteilt worden. Sie fertigt Luftpumpen, Eisenkonstruktionen und Brückenbauten. Von den 315 Beschäftigten sind 200 im Waggonbau tätig. Falls neue Aufträge nicht hereinkommen, ist mit einem starken Abbau der Arbeitskräfte im Waggonbau zu rechnen. 1921 beschäftigte die Firma 394 Arbeiter.

Neheim-Hüsten. Die Firma Hermann Franken in Hüsten befaßt sich zurzeit mit Waggonreparaturen. Von 200 Arbeitern sind 75 im Waggonbau tätig.

Niesky. Christoph & Unmack A.-G. in Niesky ist ein Betrieb der Holzindustrie, worin transportable Baracken, hölzerne Häuser und gleichartige Arbeiten hergestellt wurden. In den Jahren 1917/18 wurde die Waggonfabrik errichtet. Gebaut werden offene und bedeckte Güterwagen, Straßenbahnwagen, Autoanhänger, Autobusse, Forstbahnwagen. Reparaturen an Waggonen aller Art werden gleichfalls erledigt. Daneben werden Schmiedebeschlagteile und Eisenkonstruktionen ausgeführt. Seit November 1923 ist keine Stabilität im Waggonbau infolge der fehlenden Staatsaufträge. Konnte die Firma 1921 noch 1396 Arbeiter beschäftigen, so haben heute nur noch 770 eine recht unsichere Existenz in diesem Betrieb.

Nürnberg. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Sitz Augsburg. Die Gesellschaft wurde 1898 errichtet. Die Grundlagen bildeten die Maschinenfabrik Augsburg A.-G., gegründet 1840, und die Maschinenbau-A.-G. Nürnberg, gegründet 1837. Der industrielle Grundbesitz umfaßt rund 251 ha, wovon auf das Werk Augsburg 116 ha, auf das Werk Gustavsburg 66 ha und 69 ha auf das Werk Nürnberg entfallen. Das Werk in Duisburg ist 1920 veräußert worden. Im gleichen Jahre wurde eine Interessengemeinschaft mit der Gutehoffnungshütte in Oberhausen eingegangen. Der Waggonbau erfolgt in Gustavsburg und Nürnberg.

Im Werk Gustavsburg werden Personen- und Güterwagen hergestellt. Infolge Rückgang des Waggonbaues erfolgt Umstellung auf Gasometer. Die Belegschaft beträgt 1400 Mann. Im Waggonbau sank die Arbeiterzahl von 450 auf 80.

Das Nürnberger Werk baut Personen-, Güter-, Hochbahn-, Straßenbahn- (Anhänger) und Lastwagen. Ferner erfolgt auf dem Werk der Umbau von Schnellzugwagen von Gas- auf elektrische Beleuchtung. Außerdem baut die Firma Dampfturbinen, Großgasmaschinen, Wasserturbinen, Krane und Eisenkonstruktionen. Von den 4500 Beschäftigten des Nürnberger Werkes arbeiten 1200 im Waggonbau.

Oldenburg. Wagenbauanstalt Oldenburg A.-G. in Oldenburg wurde 1916 ins Leben gerufen. Der Zweck der Gesellschaft war die Herstellung von Eisenbahnwagen aller Art, Straßenbahn- und Kleinbahnwagen. Das Gelände hat ein Ausmaß von 10 000 qm. Im Jahre 1921 beschäftigte die Firma 276 Arbeiter. Durch das Ausbleiben der Aufträge wird der Betrieb auf Motorradbau umgestellt. Die Belegschaft ist auf 15 Mann reduziert.

Rastatt. Waggonfabrik A.-G. in Rastatt ist im Jahre 1897 zum Zweck der Herstellung von Eisenbahn- und Straßenbahnwagen, sowie von Heeresbedarfartikeln aller Art gegründet worden. Hergestellt werden Waggon aller Art. In letzter Zeit wurden Straßenbahnwagen gebaut und Reparaturen an Waggon übernommen, ebenso Zerlegung alter Reichsbahnwagen. Der Bau von Eisenbahnbrücken wurde neu aufgenommen. Das Werk beschäftigte 1921 708 Arbeiter, 1925 noch 190.

Rinteln. Waggon- u. Maschinenfabrik de Pauli-Christoph-Werke in Rinteln. Diese Werke wurden 1923 gegründet. Der Zweck war Herstellung von Waggon und Maschinen.

Saarbrücken. In Saarbrücken besteht die Waggonfabrik Gebr. Lüttgens G. m. b. H. Hergestellt werden Güter-, Kleinbahn- und Werkwagen. Zurzeit beschäftigt die Firma 97 Arbeiter, 1921 dagegen 175.

A.-G. für Eisenbahnbedarf in Weimar siehe Baugen.

Werdau. Sächsische Waggonfabrik Werdau A.-G. in Werdau, 1908 gegründet, ging aus der G. m. b. H. gleichen Namens hervor. Die Firma baut Personen-, Güter-, Straßenbahn- und Werkbahnwagen. Der Grundbesitz der Firma beträgt 160 000 qm. Eine Umstellung auf Karosserien wird vorgenommen. Wie in fast allen Waggonfabriken trat eine empfindliche Reduktion der Belegschaft ein. Die Zahl der Beschäftigten betrug 1921 1541 Mann, 1925 nur noch 850.

Wernigerode.* Waggon- und Wagenbau Rathjad & Co. A.-G. in Wernigerode. 1921 entstand die Firma aus dem Betrieb Karosserie- und Wagenbauges. m. b. H. 1922 wurde ein Sägewerk, verbunden mit Ristenfabrik in Blankenburg a. S. angegliedert.

Wilhelmshaven.* Maschinen- und Waggonbauanstalt A.-G. Söge wurde 1922 gegründet. Zweck: Herstellung und Vertrieb von Maschinen, Waggon, Eisenbahnbedarf.

Wismar. Die Eisenbahn-Verkehrsmittel-A.-G. (Sitz Berlin) ist aus der Firma Deutsche Waggonleihanstalt A.-G., Zweigniederlassung in

* Von dieser Firma war ein Fragebogen nicht eingelaufen.

Wismar, und der Töchtergesellschaft Rhein. Eisenbahn- und Verkehrsmittel-A.-G., Bergdorf b. Brühl, hervorgegangen. Die Gründung erfolgte 1899. 1917 hat die Gesellschaft die Aktien der Wagenbau-A.-G. erworben und sich mit dieser Gesellschaft fusioniert. Die Werksanlagen sind großzügig ausgebaut. Das Fabrikgrundstück umfaßt 15 ha. Die Jahreserzeugung kann auf 1600 Güter- und 300 Personen- und Straßenbahnwagen gebracht werden. In Bergdorf bei Brühl (Reg.-Bez. Köln) besitzt die Gesellschaft eine Instandsetzungswerkstätte, die außer den Reparaturen für Eigenbedarf auch solche für fremde Rechnung ausführt. Der Grundbesitz in Bergdorf umfaßt 12,5 ha, davon sind 11 000 qm überbaut. Der Betrieb dieses Werkes ist der Rhein. Eisenbahn-Verkehrsmittel-A.-G. übertragen. Die Gesellschaft ist an verschiedenen gleichartigen ausländischen Unternehmungen beteiligt. Die Arbeiterzahl in Wismar betrug 1921 1470, 1925 1300. Geschäftsgang mäßig.

Zwidau. Zwidauer Fahrzeugfabrik vorm. Schumann A.-G. in Zwidau. Die Firma wurde während des Krieges 1917 gegründet und der Betrieb der Gebr. Schumann übernommen. Je ein Drittel des Kapitals ist im Besitze der Firma Waggonfabrik vorm. Busch A.-G. in Dauken, der Sächs. Waggonfabrik Werdaun und der Familie Schumann. Hergestellt werden Waggon aller Art, Straßenbahn-, Möbel- und Geschäftswagen, Omnibusse und Anhänger. Die Firma beschäftigt zurzeit 565 Arbeiter, davon 50 im Waggonbau. Im Jahre 1921 waren 795 Beschäftigte zu verzeichnen.

Lokomotiv- und Waggonfabriken

Breslau. Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G., Sitz Berlin. Die Firma wurde 1871 gegründet und änderte wiederholt den Namen. Seit 1922 ist die jetzige Firmierung maßgebend. Die Gesellschaft führte den Betrieb der Breslauer A.-G. für Eisenbahnwagenbau (Linke-Söhne) weiter. Später wurde die Maschinenbauanstalt Breslau G. m. b. H. und Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. A.-G. in Breslau und die Waggonfabrik A.-G. vorm. Herbrand & Co. in Köln übernommen. 1920 gliederte die Gesellschaft die Maschinenbauanstalt H. Füllner in Warmbrunn i. Schl. an, die sich mit dem Bau von Spezialmaschinen für die Papierherstellung befaßt. Im gleichen Jahre wurde der überwiegende Teil der Aktien der A.-G. Lauchhammer übernommen, die 1922 zu einer völligen Verschmelzung führten. Im März 1921 Abschluß einer Interessengemeinschaft mit der AG und gleichzeitiger Aktienaustausch von 30 000 000 Mk. Dezember 1921 Erwerbung des Neuroder Kohlen- und Tonwerkes. Weiterhin nahm die Gesellschaft maßgebliche Beteiligung an der Waggonfabrik Goosens, Lochner & Co. in Brand bei Lachen, am Rhein. Wagenkontor, Lachen, an dem Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf A.-G., sowie an dem Werdohler Stanz- und Dampfhammerwerk A. Schlesinger A.-G. und an der Eisenbahnmaterialienanstalt A.-G. Berlin. Weiter ist die Firma an der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf von Wehr mit Phönix und Haniel beteiligt. 1923 Angliederung der Archimedes A.-G. für Stahl- und Eisenindustrie Berlin, Abschluß einer Interessengemeinschaft mit der Oberchl. Eisenindustrie A.-G. Die Oberchl. Eisenindustrie A.-G. besitzt das Hochofen- und Stahlwerk Julienhütte in Bobref, die Draht- und Nägelwerke Gleiwitz, Walzwerk Herminenhütte Laband und die Stahl- und Eisenwarenfabrik Königshuld und ist durch Interessengemeinschaft mit dem Steinkohlenwerk Glück-Hilf-Friedenshoffnung und der Preußengrube A.-G. der Rhenania Emailierwerke A.-G. und dem Emailierwerk Rosental verbunden. Dadurch wurde die Roheisen- und Kohlenversorgung aller Fabriken des Linke-Hofmann-Lauchhammer-Konzerns gesichert. Die Erzbasis wurde durch den Erwerb des Eisenbergwerks Elbingrode im Harz verstärkt. Frühjahr 1924 erfolgte die Gründung der Lauchhammer-Rheinmetall-A.-G. für den Verkauf von Erzeugnissen verschiedener Art.

Das Werk Breslau der Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. umfaßt rund 197 ha. Für die Wagenfabrikation stehen das Hauptwerk Wochbern und das benachbarte Werk Pöpelwitz mit sämtlichen Hilfsbetrieben von rund 200 000 qm Grundfläche und einer Gleisanlage von 18 000 m zur Verfügung. Die drei größten Hallen bedecken etwa 43 000 qm Fläche. Abteilung Wagenbau vermag jährlich 1500 Personen- und etwa 6000 Güterwagen herzustellen. Die jährliche Leistungsfähigkeit der Lokomotivfabrik beträgt etwa 300 schwere Maschinen. Für den Bau schwerster elektrischer Lokomotiven sind besondere Einrichtungen getroffen. Die Abteilungen Lokomotiv- und Maschinenbau ergänzen einander. Die Anlagen dieser beiden Betriebszweige bedecken eine bebaute Fläche von 65 000 qm. Der bereits bestehende Dieselmotorenbau wurde erweitert und bildet zurzeit bei dem Mangel an Lokomotivaufträgen einen Hauptfabrikationszweig. Auch Fördermaschinen werden gebaut.

Das Herbrand-Werk in Köln umfaßt 67 567 qm, wovon auf die Köln-Ehrenfelder Fabrik 3155 ha, auf den Köln-Müngersdorfer Betrieb 37 329 ha entfallen. Das Füllner-Werk in Warmbrunn umfaßt rund 19 ½ ha. Im Breslauer Werk waren 1921 8595 Arbeiter beschäftigt, 1925 5200, davon im Lokomotiv- und Maschinenbau 2200, im Waggonbau 3000. Das Kölner Werk beschäftigte 1921 1570, 1925 430 Arbeiter.

Danzig. Drenstein & Poppel in Danzig. Die Firma beschäftigt in ihrem Danziger Werk zurzeit 50 Arbeiter, davon auf Lokomotiven 30, auf Waggonbau 20 Arbeiter. Infolge schlechter politischer Verhältnisse mit Polen herrscht Arbeitsmangel. Siehe auch Berlin-Spandau.

Die Danziger Werft und Eisenbahnwerkstätten haben eine Belegschaft von 3265 Mann, davon sind im Lokomotivbau 572, im Waggonbau 621 Mann tätig. Die Firma betreibt außerdem den Bau von Schlepp- und Handelschiffen, Motorenbau, Maschinen und Apparate für Zuckerraffinerien.

Die Firma Walter Höhne, Oliva bei Danzig, ist ein kleines Unternehmen mit 20 Arbeitern, die je hälftig im Lokomotiv- und Waggonbau beschäftigt sind. Bei der geringen Belegschaft dürfte es sich weniger um Neuerstellung als um Reparaturen handeln.

Düsseldorf. Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik (Rheinmetall) in Düsseldorf ist 1889 gegründet, hat 1896 das Rother Metallwerk vorm. Ehrhardt & Hege übernommen, 1906 die Maschinenfabrik Germania in Verendorf und 1901 die A.-G. Munitionsfabrik Drehe in Sömmerda angegliedert. Der Fusionsprozeß setzte sich fort durch den Ankauf der Papierfabrik Flender & Schlüter im Jahre 1914 und der Maschinenfabrik A. Rede in Rheylt, sowie des größten Teils der Werkanlagen der Rother Dampffesselfabrik vorm. M. Gehre im Jahre 1916. Die Gesellschaft ist auch an der H. Ehrhardtschen Maschinenfabrik A.-G. Zella-St. Blasii beteiligt und seit Mitte 1920 an den Betrieben der Braunkohlen- und Brikettwerke „Berggeist“ A.-G. und Lucretia G. m. b. H. in Brühl bei Köln. Zum Zwecke des Ausbaues der Verkaufsorganisation und der Aufnahme neuer Fabrikate wurde 1921/22 nachfolgende Transaktion vorgenommen: 1. eine Interessengemeinschaft mit der Spezialfirma für optische Maschinen A. Schumann, Düsseldorf, 2. die Gründung einer gemeinsamen Vertriebsgesellschaft, das Maschinenverkaufsyndikat Rhein G. m. b. H. in Düsseldorf zusammen mit der Verkaufsgesellschaft der de Fries-Werke G. m. b. H., Düsseldorf, 3. mit der Maschinenfabrik Friedr. Gröppel, F. Lührings Nachf. in Bochum die Gründung der Gröppel Rheinmetall-A.-G. für Kohlemaufbereitungsanlagen in Bochum, 4. die Umwandlung der Gustav Weigel Dampfpflug- und Dampffraßenwalzen G. m. b. H. in Eisleben in eine A.-G. unter entsprechender Beteiligung von Rheinmetall. Während des Krieges war die Gesellschaft mit Heereslieferung stark beschäftigt, nach dem Zusammenbruch wurde der Bau von Lokomotiven, Waggonen und anderen Fabrikaten aufgenommen. Die Grundstücke in Düsseldorf umfassen ein Areal von 69,31 ha, in Rath 17,45 ha, in Sömmerda 53,64 ha, in Rheylt 1,2 ha, in Unterlöß 4666 ha. Gebaut werden in Düsseldorf Lokomotiven, Güterwagen für Normal- und Schmalspur- und

Wertbahnen. Die Abteilung für landwirtschaftliche Geräte usw. soll umgestellt werden auf Geschütze für Heer und Marine. Der Geschäftsgang im Waggon- und Lokomotivbau ist flau. Beschäftigt waren 1921 im Waggon- und Lokomotivbau 1091 Arbeiter, 1925 1943 Arbeiter im Lokomotiv- und 289 im Waggonbau.

Essen. Friedrich Krupp A.-G. in Essen wurde 1903 gegründet. Die Firma besitzt die Gußstahlfabrik in Essen, die mit umfangreichen Stahl- und Walzwerken und sonstigen Werkstätten in der Lage ist, ein großes Produktionsprogramm durchzuführen. So kann die Lokomotivwerkstätte jährlich 300 schwere Lokomotiven nebst Tender herstellen und die Abteilung Waggonbau ist in der Lage, 2500 15-Tonnenwagen zu liefern. Gesamtgrundbesitz der Gußstahlfabrik beträgt 868 ha, davon sind 162 ha überbaut. Das Werkbahnnetz mit mehreren Anschlüssen an die Staatsbahn hat eine Geleislänge von 235 km. Vorhanden sind für den Betrieb 100 Lokomotiven und 4000 Güterwagen. Der Waggon- und Lokomotivbau wurde nach dem Kriege aufgenommen. Neben der Gußstahlfabrik besitzt die Firma die Hüttenwerke Mühlhofsener Hütte, die Hermannshütte bei Reumieh, die Sagner Hütte bei Sahn, die Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhäusen und Stahlwerk Annen. Außerdem verfügt die Firma über eine Reihe Erzgruben und Steinkohlenbergwerke. Das Grusonwerk Magdeburg-Buckau und Germantawerft Kiel sind in eine selbständige A.-G. umgewandelt, sämtliche Aktien sind in den Händen der Krupp A.-G.

Die Krupp A.-G. steht in Interessengemeinschaft mit folgenden Gesellschaften: Westfäl. Drahtindustrie A.-G. in Hamm, Maschinenfabrik Fahr A.-G. in Gottmadingen (Waden), Ernemann A.-G. in Dresden, Gewerh. Ver. Konstantin der Große in Bochum und Gewerkschaft Helene und Amalie in Essen. Sie ist beteiligt unter anderem bei Kapito & Klein in Venrath, davon Eric Maatschappij in Rotterdam, Faunwerke A.-G. Ansbach, Kohlenhandelsgef. Blumenfeld K.-G. a. A. Hamburg.

Zur Förderung des Absatzes wurden mit befreundeten Firmen folgende Gesellschaften gegründet: Krupp & Fahr, Erntemaschinenvertrieb, G. m. b. H. in Berlin; Krupp-Ernemann, Kinoapparate, G. m. b. H. in Dresden; Krupp'sches Verkaufsbüro für Motorfahrzeuge, G. m. b. H. in Berlin; van Eupen, Kraftfahrzeugvertrieb, G. m. b. H. in Essen; Vertrieb Krupp'scher Kleinmaschinen, G. m. b. H. in Berlin; Kraftwerkzeugvertriebsgef. m. b. H. in Düsseldorf; Vertriebsgesellschaft der Firma Friedrich Krupp A.-G. in Wien und die N. V. Allgemeine Overzeese Handel Maatschappij in Haag. 1923 erfolgte die Gründung der A.-G. für Unternehmungen der Eisen- und Stahlindustrie in Berlin. 1921 waren im Lokomotiv- und Waggonbau 1491, 1925 2200 Arbeiter beschäftigt, davon im Lokomotivbau 1800, im Waggonbau 400 Arbeiter.

Esslingen. Die Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen wurde 1846 gegründet. Das Hauptwerk befindet sich in Mettingen, während in Cannstatt die elektrotechnische Abteilung untergebracht ist. Die Verschmelzung mit der Firma G. Ruhn G. m. b. H. führte 1902 zur Auffaugung dieses Unternehmens durch die Maschinenfabrik Esslingen. In einer Reihe von Städten hat die Firma technische Büros. Sämtliche Aktien der Württ. Gef. für Elektrizitätswerke befinden sich in dem Besitz der Esslinger Maschinenfabrik. Die Produktion erstreckt sich auf den Maschinen- und Apparatebau, Eisenkonstruktionen, Eisenbahnwagen, Lokomotiven, Dampf- und Gasmaschinen, Dynamomaschinen, Elektrizitätswerke usw. Im Jahre 1921 waren 3650 Arbeiter beschäftigt, 1925 2150, davon im Lokomotivbau 300, im Waggonbau 200.

August Thyssenhütte Gewerkschaft Hamborn in Hamborn, Abteilung Eisenbahnwerkstätte, befaßt sich mit Lokomotivreparatur, Neubau und Reparatur von Waggonen. In der Lokomotivreparatur herrscht Arbeitsmangel. Beschäftigt sind 30 Arbeiter im Lokomotivbau und 172 Arbeiter im Waggonbau.

Waggonfabrik Heine & Holländer, G. m. b. H. in Elze bei Hannover, beschäftigt 200 Arbeiter gegen 350 im Jahre 1921. Zurzeit sind im Waggonbau 70, in der Lokomotivreparatur 30 Beschäftigte tätig. Dargestellt werden Güterwagen, Straßenroller, Kastenwagen und Rodelschlitten.

Röln. Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk bei Röln. Die Gesellschaft wurde 1884 gegründet und ist durch den Krieg zum Waggonbau gekommen. Lokomotiven wurden schon früher hergestellt. Die Firma hat einen Grundbesitz von 1 395 457 qm. Davon Röln-Kalk 200 703 qm, Röln-Deuz 166 899 qm, Röln-Wingst 266 703 qm, Blumengarten 1640 qm, Plantage 759 512 qm. Das Terrain ist etwa zur Hälfte überbaut. Die Gesellschaft baut Aufbereitungsanstalten für Erze, Kohlen, Zerkleinerungsmaschinen, Bergwerksmaschinen, Dampfmaschinen und Turbinen, Brauereianlagen, Eisenkonstruktionen, Lokomotiven und Waggonen. Der Bau von Waggonen wurde erst nach dem Kriege aufgenommen.

Die Gesellschaft ist beteiligt an folgenden Tochterunternehmungen: Österreich. Maschinenbauanstalt Humboldt, G. m. b. H. in Wien und der Ungar. Maschinenbauanstalt Humboldt, G. m. b. H. 1902 wurde die Firma Siller & Dubois in Kalk erworben, 1909 die Spezialmaschinenfabrik für Brauereianlagen Schäfer & Langen in Krefeld übernommen. Die Elektro-Dämose, G. m. b. H. in Berlin, an der die Gesellschaft mit 50 Prozent beteiligt war, ist aufgelöst, die Anteile sind auf die Zentral-Europäische Schwimmaufbereitungs-A.-G. Berlin übertragen. An der Gesellschaft ist die Firma mit einem Viertel beteiligt. Die Firma Humboldt A.-G. beschäftigte Anfang 1925 2560 Arbeiter in Röln-Kalk, davon 444 im Lokomotivbau und 68 im Waggonbau.

Lokomotivfabriken

Berlin. Die Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwarztopf in Berlin-Wildau ist 1870 gegründet zu dem Zweck, die 1852 gegründete Maschinenbauanstalt von L. Schwarztopf zu übernehmen und zu erweitern. Gebaut werden Dampf-, elektrische und Druckluftlokomotiven, vollständige Einrichtung für Druckluftbahnen, Hochdruckkompressoren für die chemische Industrie, Linotype-Setzmaschinen und Flaschnermaschinen. Außerdem werden Eisen- und Bronzegüsse, Schmiede- und Preßstücke hergestellt. Das eigentliche Fabrikgrundstück in Wildau umfaßt 440 000 qm, von denen 101 400 qm überbaut sind. In Berlin verfügt die Abteilung für Kleinmaschinenbau über eine Grundfläche von 35 880 qm, wovon 22 200 qm überbaut sind. Weitere Grundstücke in Berlin haben 9800 qm Flächeninhalt, in Wildau 779 035 qm. Die Gesellschaft ist beteiligt an verrerie de Russie in Brüssel, Maffei-Schwarztopf-Werke, Bau-Gesellschaft Wildau G. m. b. H. Die Firma beschäftigt 1925 1982 Arbeiter, gegen 3790 im Jahre 1920.

A. Borfig G. m. b. H. in Berlin-Tegel baut neben Dampfmaschinen Turbinen, Kompressoren, Dampfkessel, Dampf- und Motorpflüge usw., Lokomotiven verschiedener Art. Geschäftsgang in Neubau und Reparatur von Lokomotiven ist flau. Während im Jahre 1920 4000 Mann im Lokomotivbau beschäftigt waren, sind es jetzt noch 1500. Die Zahl der insgesamt Beschäftigten beträgt 5600.

Chemnitz. Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann A.-G. in Chemnitz. Die Firma wurde 1837 gegründet und 1870 in eine A.-G. umgewandelt. Hergestellt werden in den Chemnitzer Werken Lokomotiven, Tender, Dampfmaschinen, Dampfhämmer, Kompressoren, Gismaschinen, Buchdruckpressen, Werkzeugmaschinen, Spinnerei- und Webereimaschinen, Dampfkessel und anderes mehr. Der Grundbesitz der Firma in Chemnitz beträgt insgesamt 946 240 qm, wovon 155 130 qm überbaut sind. Das Zweigwerk in Dresden ist in gepachteter Anlagen mit 90 500 qm Umfang, wovon 47 000 qm überbaut sind, untergebracht. In Dresden werden Flach-, Hanf- und Jutespinnmaschinen hergestellt. Die Abteilung König Friedrich August-Hütte in Pötschappel fabriziert Holzbearbeitungsmaschinen, Kalkfägen, Gasgeneratoren. Das Gelände hat 60 000 qm Fläche und sind 14 000 qm überbaut. Die Gesellschaft hat 1911 das

Zweigwerk der Hannoverischen Maschinenbau A.-G. in Chemnitz erworben, 1917 wurde die Fusion mit der Ost. Schimmel & Co. A.-G. vollzogen. 1922 wurde die Walter Loebel A.-G. angegliedert und die König Friedrich August-Hütte in Pötschappel erworben. Die Gesellschaft ist Mitglied des Deutschen Lokomotiv-Verbandes, Gesamtverband des Textilmaschinenbaues, Verband der Dampftrahmaschinen, Fabrikanten-Verband, Verband von Pumpen- und Pumpmaschinen-Fabrikanten, Verband deutscher Dampfkessel- und Apparatebauanstalten und des Vereins deutscher Werkzeugmaschinenfabriken. Der Lokomotivbau war im Februar schlecht beschäftigt. Die Firma beschäftigte 1920 7600 Arbeiter, 1925 4745, davon 400 im Lokomotivbau.

Dremwig b. Rowawes. Drenstein & Koppel A.-G., Abteilung Dremwig, baut Lokomotiven auch für Werks- und Kleinbahnen, außerdem Weichen und Signale. Beschäftigt sind 1150 Arbeiter, davon 950 im Lokomotivbau. 1920 waren in diesem Werk 2366 Arbeiter tätig. Siehe auch Berlin-Spandau.

Düsseldorf. Hohenzollern A.-G. für Lokomotivbau in Düsseldorf. Die Gesellschaft wurde 1872 gegründet und betreibt eine Lokomotiv- und Maschinenbauanstalt. Während im Jahre 1920 noch 1700 Arbeiter bei dieser Firma beschäftigt waren, ist die Zahl im Jahre 1925 auf 970 inkl. Lehrlinge gesunken.

Elbing. Die Firma F. Schichau in Elbing baut außer Lokomotiven Kesselanlagen, Schiffbestandteile, Vorwärmer usw. Die Firma beschäftigte 1920 2283 Arbeiter, 1925 3600, davon 800 im Lokomotivbau.

Erfurt. R. Wolf A.-G., Abteilung Hapans, Erfurt. Die R. Wolf A.-G. in Magdeburg übernahm 1916 die Lokomotivfabrik Chr. Hapans in Erfurt und führte dieselbe seither unter obigem Namen weiter. 1920 beschäftigte die Firma 722 Arbeiter, 1925 sind nur noch 162 Arbeiter in diesem Betrieb tätig.

Hannover. Hannoverische Maschinenbau A.-G. vorm. G. Eggestorff in Hannover-Linden ist 1871 gegründet und fabriziert besonders Lokomotiven für Haupt- und Kleinbahnen und Werkmaschinen, Kessel aller Art, Zug- und Radtschlepper, Dampf- und Schiffsmaschinen, Schiffsmotoren, Raupenschlepper und Motorpflüge. In neuerer Zeit wurde die Herstellung von Kleinautos und Federhämmern aufgenommen. Der Grundbesitz der Gesellschaft umfaßt ein Areal von 97 ha. Die Geschäftslage im Lokomotivbau ist flau. 1920 beschäftigte das Werk 6486 Arbeiter, 1925 4400, davon 1500 im Lokomotivbau.

Hennigsdorf b. Berlin. AG, Abteilung Lokomotivfabrik in Hennigsdorf bei Berlin, ist nur eine der vielen Fabriken der AG. Gebaut werden Dampf- und elektrische Lokomotiven, Kessel, Schweißmaschinen, Druckapparate, Signale, Werkzeuge, Elektrolarren, Wärmespeicher usw. Im Jahre 1920 waren 4279 Arbeiter in der Lokomotivfabrik beschäftigt, 1921 3200 Arbeiter, davon im Lokomotivbau 2000.

Hildesheim. Die Firma Gebr. Pfropfe baut Turbinen, Maschinen für Zuderfabriken und Ziegeleien und führt nebenbei Reparaturen an Lokomotiven aus. Die Belegschaft betrug 1921 124 Mann, 1925 120 Mann, davon 20 in der Lokomotivreparatur.

Jungenthal. Arnold Jung in Jungenthal b. Siegen stellt nur Lokomotiven und Ersatzteile her. Die Firma beschäftigte 1920 1400 Arbeiter, 1925 dagegen nur noch 450.

Karlsruhe. Die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe wurde 1852 gegründet. Das Areal in Karlsruhe umfaßt 274 000 qm, wovon 48 000 qm überbaut sind. Die Produktion des Werkes erstreckt sich auf Lokomotiven, Dampfmaschinen, Kessel, hydraulische Maschinenanlagen, Kältemaschinen, Transmitionen, Eisenbahnbedarfartikel aller Art. Die Gesellschaft steht in Interessengemeinschaft mit den Motorenwerken vorm. Benz in Mannheim, Abteilung Motorenbau, und den Badischen Motor-Lokomotivwerken in Mosbach i. Baden. Ferner hat die Gesellschaft die Tochtergesellschaft „Gefa“, Gesellschaft für Kältemaschinen, in Gemeinschaft Eulenberg, Moeteting & Co., G. m. b. H., und in

Gemeinschaft der Motorenwerke Benz in Mannheim und der Badischen Motorlokomotiv-Werke A.-G. in Mosbach, die Motorlokomotiv-Verkaufsgesellschaft m. b. H. „Baden“ gegründet. Die Gesellschaft gehört ferner dem Deutschen Lokomotiv-Verband, Verband Deutscher Dampfkessel- und Apparatebau-Anstalten, Verband Deutscher Dampfstrahlmaschinenfabrikanten, dem Verband der Pumpenfabrikanten und dem Verein Deutscher Eisengießereien an. Beschäftigt sind 1925 1450 Arbeiter, davon 700 im Lokomotivbau, gegen 2570 im Jahre 1920.

Kassel. Herjchel & Sohn, G. m. b. H. in Kassel ist die bedeutendste Lokomotivfabrik in Deutschland. Gebaut werden Lokomotiven aller Art, außerdem Kippwagen, Straßenwalzen, Lokomobilen. 1920 waren in diesem Betrieb 9400 Arbeiter beschäftigt, 1925 4500 Mann.

Königsberg. Die Union-Gießerei in Contienen bei Königsberg i. Pr. baut Schiffsmaschinen, Kessel, Sägegatter, Rohlmotoren und Lokomotiven. Das Werk umfaßt ein Areal von 165 400 qm, davon sind 56 082 qm überbaut, außerdem hat die Firma in Königsberg Grundbesitz. Die Union-Gießerei gehört dem Norddeutschen Lokomotiv-Verband, dem Großwasserraumkessel-Verband, dem Deutschen Eisenbauverband, dem Verband deutscher Schiffswerften an. Die Belegschaft sank von 1657 im Jahre 1920 auf 800 im Jahre 1925. Im Lokomotivbau sind 300 Mann beschäftigt.

München. Die Lokomotivfabrik Krauß & Co. A.-G. in München wurde 1866 gegründet und 1887 in eine A.-G. umgewandelt. Hergestellt werden Lokomotiven, Eisenbahnsicherungen und Werkzeugmaschinen. Während im Jahre 1920 noch 2550 Mann beschäftigt waren, sind es 1925 nur noch 1600, davon 1200 im Lokomotivbau.

J. A. Maffei, Lokomotivfabrik in München, baut außer Lokomotiven Werkzeugmaschinen, Dampfturbinen, Dampfmaschinen und Kesselanlagen. Die Arbeiterzahl betrug 1920 3540, 1925 2000, davon 1500 im Lokomotivbau.

Stettin. Vulkan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. in Stettin-Bredow. Die Gesellschaft wurde 1857 gegründet. Hauptsächlich bis 1911 in Stettin. Bis 1912 Stettiner Maschinenbau A.-G. Vulkan, von 1912 ab obige Firmierung. Die Gesellschaft betreibt in Hamburg und Stettin in großem Umfang den Bau und Reparatur von Schiffen, Dampfmaschinen, Dampfturbinen und in Stettin auch Lokomotivbau. Die Stettiner Anlagen bedecken eine Fläche von 104,47 ha. Die Hamburger Betriebe liegen im Hamburger Freihafen auf vom Staat gepachtetem Gelände. Der Flächenraum beträgt 58,26 ha. Der Betrieb wurde 1909 aufgenommen. In Stettin beschäftigt die Firma 3150 Arbeiter, zur Zeit der Erhebung waren keine Arbeiter im Lokomotivbau tätig.

