**Max H. Müller Brinker Eisenwerk Hannover-Brink** (Auszüge aus Wickipedia)

Das Unternehmen **Max H. Müller Brinker Eisenwerk Hannover-Brink** wurde 1915 von den Brüdern und Ingenieuren Max(imilian) Müller II (\* 4. August 1873 in Altona; † 15. Juni 1952 Steinhude) und Gustav Müller (1877–1943) in [Hannover-Brink-Hafen](https://de.wikipedia.org/wiki/Hannover-Brink-Hafen) gegründet. Das Eisenwerk war die Erweiterung der von ihrem Vater Max(imilian) Müller I (\* 17. Januar 1850 in Berlin; † 14. Januar 1912 in Hahnenklee) im Jahre 1879 in Oldenburg gegründeten und am 30. Januar 1889 nach [Hannover-Hainholz](https://de.wikipedia.org/wiki/Hannover-Hainholz) verlegten „Max Müller Maschinen- und Formenfabrik“. Der Betrieb in Brink wurde auf Rüstungsproduktion eingestellt. Auf Grund von Erbstreitigkeiten trennten sich die Brüder. Gustav Müller, die „Hainholzer Linie“, war ab ca. 1920 Alleininhaber der Hainholzer Firma und Max Müller II war Inhaber des Eisenwerks in Brink. Es wurde ein Abkommen geschlossen mit dem sich Max Müller II verpflichtete, die kommenden 20 Jahre nach der Trennung keine Maschinen herzustellen, die in das Fertigungsprogramm des Hainholzer Werkes fielen.

 **Erste Jahre**

In den Jahren 1918–1920 war die Reparatur von Lokomotiven eine der Haupteinnahmequellen, da diese durch die starke Inanspruchnahme während des Krieges enorm reparaturbedürftig waren. In den Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion Hannover wurde angeregt, die abgenutzten Oberbaustoffe wie Laschen und Hakenplatten aufzuarbeiten. Die für diese Arbeiten erforderlichen Sondermaschinen wurden im Werk konstruiert und angefertigt. Das Eisenwerk hatte für diese Arbeiten praktisch eine Monopolstellung und war selbst in den Jahren der [Weltwirtschaftskrise](https://de.wikipedia.org/wiki/Weltwirtschaftskrise) 1930–1933 derart mit diesen Aufträgen ausgelastet, dass im Frühjahr und Sommer dieser Jahre in zwei bis drei Schichten gearbeitet werden musste.

Im Jahr 1932 wurde die erste Stumpfschweißmaschine angeschafft, um auch die Aufarbeitung von stählernen Gleisschwellen übernehmen zu können. Es wurden in dieser Zeit auch Gleiseggen gebaut, schwere Schweißkonstruktionen, die zum Aufbrechen der Gleisbettung eingesetzt wurden. Ende 1932 wurde, auch aufgrund von steuerlichen Erleichterungen eines Wirtschaftsprogramms, eine Schwellenschweißerei eingerichtet. Max Müller II hatte für die Aufarbeitung der Laschen ein Patent angemeldet, das er gegen den Widerstand der Reichsbahnverwaltung und gegen den Einspruch anderer Firmen mit Erfolg durchsetzte. Dieses Patent wurde auch in vielen anderen Staaten angewandt und mit viel Verhandlungsgeschick wurden Lizenzverträge in Polen, Dänemark, England, der Schweiz und den Niederlanden abgeschlossen. Die guten Kontakte zu den Direktionen der Reichsbahn wurden gepflegt. Diese exzellenten Kontakte in die Führungsebene wurden auch nach 1945 zur „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“, und ab dem September 1949 zur „Deutsche Bundesbahn“ gepflegt. Erst im Jahre 1998 endete die mehr als 80 Jahre dauernde Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn.

Im Jahre Mai 1930 trat der Sohn von Max(imilian) Müller II, [Max Müller](https://de.wikipedia.org/wiki/Max_M%C3%BCller_%28Unternehmer%29) III (\* 4. September 1904 Hannover; 16. Januar 1987 ebenda) in die Firma seines Vaters ein.

Max Müller 1904–1987

**Produktion**

Im Jahre 1932 erhielt die Geschäftsführung Besuch eines Beauftragten des Reichswehrministeriums, der sehr vorsichtig und zurückhaltend die Möglichkeit der Aufnahme bestimmter Fertigungen für Rüstungszwecke ansprach. Im März 1934 wurde Max Müller II zu einer Besprechung in das Heereswaffenamt in Berlin gebeten. Im Anschluss an dieses Gespräch wurde ihm der Auftrag erteilt, eine Fabrik zur Herstellung von Artilleriemunition einzurichten. Im Mai 1934 wurde die Eisenkonstruktion einer alten Fabrikationshalle, die zuvor in Halberstadt erworben wurde, in Hannover errichtet. Die notwendigen Informationen über den Fertigungsablauf bei der Produktion von Artilleriegeschossen erhielt man vom [Bochumer Verein](https://de.wikipedia.org/wiki/Bochumer_Verein). Die für die Produktion notwendigen Maschinen wurden nach Vorgaben des Eisenwerks entwickelt und im Unternehmen des Schwiegervaters von Max Müller II, [Hermann Wohlenberg](https://de.wikipedia.org/wiki/Hermann_Wohlenberg), produziert. Im Oktober 1934 wurden die ersten Maschinen in Betrieb genommen. Produziert wurde Artilleriemunition der Kaliber 37 mm bis 380 mm, letztere für die „[Bismarck](https://de.wikipedia.org/wiki/Bismarck_%28Schiff%2C_1939%29)“.

**Flugzeuge**

Im Herbst 1935 erhielt das Unternehmen auf Empfehlung des Direktors der Commerzbank Filiale Hannover, Herrn Paul Narjes, den Besuch eines Beauftragten des [Reichsluftfahrtministerium](https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsluftfahrtministerium). Das Reichsluftfahrtministerium war auf der Suche nach einem Unternehmen das bereit war in Hannover ein Flugzeugreparaturwerk zu errichten. Auf dem vorhandenen Gelände war die Einrichtung einer derartigen Produktion nicht möglich. Man erwarb das Gelände der Firma Koebe, ehemals die Firma der Gebrüder Issen, die dort eine Eisengießerei und Maschinenfabrik betrieben haben. Ein Teil der auf dem Gelände stehenden Hallen wurden abgerissen und das Werk, genannt Werk II, sehr großzügig für den vorgesehenen Zweck ausgebaut. Auf dem Gelände des naheliegenden [Flughafen Vahrenwald](https://de.wikipedia.org/wiki/Vahrenwalder_Heide) wurde eine Halle für die Endmontage der Flugzeuge und den Einflugbetrieb gebaut, genannt Werk III. Im Oktober 1936 wurde das erste Reparaturflugzeug, eine [Heinkel He 46](https://de.wikipedia.org/wiki/Heinkel_He_46) angeliefert.

Erste Reparaturaufträge erfassten zunächst die Flugzeugtypen [Heinkel He 46](https://de.wikipedia.org/wiki/Heinkel_He_46), [Heinkel He 51](https://de.wikipedia.org/wiki/Heinkel_He_51), ein Doppeldecker Jagdflugzeug, [JU 52](https://de.wikipedia.org/wiki/JU_52) als Transport- und Bombenflugzeug, [Ju 86](https://de.wikipedia.org/wiki/Ju_86) und [Dornier Do 17](https://de.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_17) .

Im Jahr 1939 erhielt das Unternehmen von der Gesellschaft für Luftfahrtanlagen, einer Unterabteilung des [Reichsluftfahrtministerium](https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsluftfahrtministerium), den Auftrag, ein Lagerhaus für die Bevorratung von Ersatzteilen für Flugzeuge des Typs [Dornier Do 215](https://de.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_215) und [217](https://de.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_217) zu bauen. Dafür erwarb das Unternehmen ein Grundstück von 30.000 m² in Brink und errichtete auf einem 10.000 m² großen Teilstück ein Lagerhaus.

**Waffen**

Parallel zum Ausbau des Flugzeugwerkes 1935 lief der Ausbau der Rüstungsfertigung im Stammwerk. Dort wurden im Auftrag [8-cm-Granatwerfer](https://de.wikipedia.org/wiki/Granatwerfer_34) und 3,7 cm U-Boot Flakgeschütze produziert.

**Sonstiges**

Max Müller III hat über Jahre versucht seinen Vater davon zu überzeugen, dass eine einseitige Konzentration auf Staatsaufträge gewisse Risiken berge und das Unternehmen auch am freien Markt tätig sein sollte. 1937 erhielt er die Einwilligung für den Bau von Werkzeugmaschinen und speziell Fräsmaschinen. Er veranlasste die Konstruktion einer Fräsmaschine und 1938 wurden die Fertigungseinrichtungen beschafft und der Bau einer Montagehalle begonnen. Ende 1938 erhielt das Unternehmen Besuch einer Kommission des Oberkommandos der Kriegsmarine, die anordnete, diese Fertigungseinrichtungen den Interessen der Kriegsmarine zur Verfügung zu stellen.

**Arbeitnehmer**

Durch den schnellen Aufbau der Luftwaffe wurde bei vielen jungen Leuten das Interesse für den Flugzeugbau geweckt und das Unternehmen hatte bis zum Kriegsbeginn keine Schwierigkeiten Arbeitskräfte für den Betrieb zu bekommen. Auch wurden aus der Flugzeugindustrie einige Ingenieure und Meister abgeworben.

Zur Durchführung der dem Unternehmen auferlegten Fertigungsprogramme wurden in den ersten Kriegswochen Frauen aus den Fischfabriken an der Nordsee dem Unternehmen zugewiesen und im Flugzeugbau eingesetzt. Des Weiteren kamen zahlreiche Facharbeiter aus den übrigen Teilen Deutschlands, die auf Anweisung der Arbeitsämter dienstverpflichtet waren. Zur Unterbringung der Arbeiter und ihrer Familien wurden Baracken vom Arbeitsdienst errichtet.

**Grünhemden**

Durch den Aufbau der Wehrmacht und das Wachstum der deutschen Industrie wurde es aber zunehmend schwieriger ausgebildete Arbeitskräfte zu rekrutieren. Ende 1938 wurden dann eine größere Gruppe Deutscher aus Brasilien, die sogenannten „Grünhemden“, nach Deutschland zurückgeführt. Das Unternehmen erhielt von einer Dienststelle die Anweisung diese Menschen im Werk einzustellen. Unter den Grünhemden befanden sich eine ganze Reihe von Handwerkern die in den verschiedenen Bereich des Unternehmens gut gebraucht wurden.

Allerdings bereitete die Unterbringung der Familien große Schwierigkeiten und so entschloss man sich mit tatkräftiger Unterstützung des Bürgermeisters die „Gemeinnützige Siedlungs-Gesellschaft Langenhagen“ zu gründen. Mit der Bauplanung wurde der Architekt Joseph Herlitzius beauftragt. Bis 1942 wurden annähern 400 Wohnungen errichtet und an Werksangehörige vermietet. Bis auf etwa 20 Wohnungen wurde alle im Januar 1945 durch einen der letzten Bomberangriffe auf Hannovers Norden total zerstört.

Im August 1939 zählte die Belegschaft im Stammwerk und Werk II jeweils 1000 Mann. Für die Aufträge der [Deutschen Reichsbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Reichsbahn_%281920%E2%80%931945%29) waren rund 20 % der Belegschaft tätig, die übrigen Mitarbeiter waren voll mit Wehrmachtsaufträgen belegt.

**Zwangsarbeiter**

Kurz nach dem Frankreichfeldzug wurden dem Unternehmen ausländische Arbeitskräfte zugewiesen, vornehmlich Belgier und Franzosen, sowohl Zivilarbeiter wie auch Kriegsgefangene, die die Lücken, die durch die Einberufung der qualifizierte Mitarbeiter zum Wehrdienst entstanden waren, füllen sollten.

Ende 1941 wurden dem Unternehmen dann hunderte von russischen Zivilarbeiter, Männer und Frauen, zugewiesen. Diese Menschen hatten zum Teil einen zweiwöchigen Transport in Güterwaggons hinter sich und waren in einem trostlosen Zustand. Der erste Transport Frauen wurde, nachdem sie gewaschen, eingekleidet und zum verpflegt wurden, in neu gebauten Baracken eingewiesen. Insgesamt waren rund 700 Zwangsarbeiter beschäftigt.

Es gab strenge Vorschriften die Ostarbeiter von den Westarbeitern zu trennen, außerdem galt ein striktes Ausgehverbot.

Die Unternehmensführung war immer bemüht die Belegschaft gleichmäßig zu behandeln, unabhängig davon, ob es sich um Deutsche, Holländer, Belgier, Franzosen, Russen, Jugoslawen, Italiener (es handelte sich um italienische Offiziere die nach dem [Badoglio-Putsch](https://de.wikipedia.org/wiki/Pietro_Badoglio) im Unternehmen eingesetzt wurden) oder Polen handelte. Diese, den Umständen entsprechend, faire Behandlung der Zwangsarbeiter führte auch dazu, dass es nach der Einnahme Hannovers durch die alliierten Streitkräfte keine Plünderungen, Ausschreitungen oder Misshandlungen von Werksangehörigen durch ehemalige Zwangsarbeiter des Unternehmens gab.

**Ab 1939**

Nach Errichtung des Flugzeugreparaturwerkes musste Max Müller III zweimal im Monat nach Berlin ins Reichsluftfahrtministerium kommen, um dort die sich ständig ändernden Programme durchzusprechen und die notwendigen Maßnahmen gemeinsam mit dem Beschaffungsreferenten zu erörtern und zu beschließen. So befand er sich auch am 31. August 1939 in Berlin.

Im Sektor Munitionsherstellung bekam das Unternehmen den Auftrag, Sondergeschosse für die Bekämpfung der Maginot-Linie herzustellen. Diese sogenannten [21 cm BE-Granaten](https://de.wikipedia.org/wiki/21-cm-M%C3%B6rser_18) hatten eine gehärtete und verstärkte Spitze um die Panzerwerke der französischen Grenzbefestigung zu zerschlagen. Aufgrund des Mangels an Arbeitskräften, was in einem entsprechenden Bericht an das Heeresamt zum Ausdruck kam, erschien der Reichsminister für Bewaffnung und Munition [Fritz Todt](https://de.wikipedia.org/wiki/Fritz_Todt) mit seinem Stab im Unternehmen, besichtigte den Betrieb und sorgte dafür, dass 40 deutsche Arbeitskräfte die mit dem Bau des Westwall beschäftigt waren, dem Unternehmen für den Sonderauftrag zugewiesen wurden. An diesem Termin nahm auch Karl-Otto Saur der spätere Leiter des Amts für Technik beim Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion in Berlin teil.

Im Stammwerk wurde im Anschluss an den Frankreichfeldzug die Produktion von Panzerwagenkanonen Kaliber 5 cm forciert, da sich gezeigt hatte, dass die Ausstattung der deutschen Kampfwagen mit überwiegend 3,7 cm Geschützen unzureichend war.

**Auslandstätigkeiten**

Kurz nach der Besetzung von Paris fuhr Max Müller III mit einer Kommission unter der Leitung von Fleck, einem Assistenten von [Friedrich Schwerd](https://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Schwerd) von der Technischen Hochschule Hannover nach Frankreich und besichtigte die Betriebe der französischen Kriegsmarine. In diesen Betrieben fanden sie Unmengen von Rohmaterial u. a, seewasserfeste Bronze, die für die Antriebe der Bewegungen der Bordgeschütze benötigt wurde.

Das Heereswaffenamt hatte, zur Konzentrierung der Fertigung, sogenannte Arbeitskreise eingerichtet, die aus dem Zusammenschluss mehrerer Firmen bestand, die mit der Herstellung der gleichen Produkte beauftragt waren. Im Arbeitskreis der Gruppe 3,7 cm Marineflak, und später auch in der Gruppe 8,8 cm U-Boot-Kanonen, wurde das Unternehmen mit der Führung beauftragt. Die Fertigung der U-Boot-Kanonen erfolgte in der Firma „La Précision Moderne“ in Paris.

Gleichzeitig mit der Fertigung für die Kriegsmarine in Paris, erhielt das Unternehmen die Aufgabe zu untersuchen, inwieweit die Firma SABCA, ein Flugzeugwerk in Belgien in der Lage sei, Ersatzteile für die deutsche Luftwaffe herzustellen. Leiter der Firma war der Robert Servais. Bei Übernahme des Betriebes waren dort 160 Mitarbeiter beschäftigt. Die Belegschaft wuchs auf 1300 Mann, die in einer ehemaligen Linoleumfabrik im Bereich des Brüsseler Hafens produzierten.

Als nächstes kam der Auftrag vom Luftfahrtministerium nördlich von Oslo einen sogenannten Frontreparaturbetrieb einzurichten. Dieser Betrieb entstand in einer früheren Luftwaffenfabrik der norwegischen Heeresverwaltung.

Beschäftigt wurden in Norwegen etwa 700 Mann, in Belgien 1300 und in Frankreich in Paris und Vierzon 1200 Mann.

Da für all diese Betriebe Führungspersonal abgestellt werden musste, bedeutete das für die Hannoverschen Werke ein erheblicher Aderlass an zuverlässigen und bewährten Mitarbeiter. Die gesamte technische Steuerung von Material und Aufträgen, die Zuteilung von Werkstoffen und Verrechnung und Zahlung erfolgte von Hannover aus.

**Ab 1941**

Im Herbst 1941 erhielt das Unternehmen vom Heereswaffenamt ein Schreiben, in dem bestätigt wurde, dass das Unternehmen durch die schnelle Umbewaffnung der Panzertruppen auf die 5-cm-Kanone einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg dieser Waffe im Russlandfeldzug geleistet hätte.

Kurz darauf erhielt Max Müller III den Auftrag, zum Heereswaffenamt nach Berlin zu kommen, wo ihm von Oberst Dr.-.Ing. habil. [Hans Leyers](https://de.wikipedia.org/wiki/Hans_Leyers) (\* 5. März 1896 Düsseldorf; † 2. Februar 1981 Eschweiler), dem Abteilungschef der Waffenabteilung (Wa I Rü WuG 2) in der Amtsgruppe für Industrielle Rüstung – Waffen und Gerät beim Chef Heeres-Waffenamt/Oberkommando des Heeres (später Generalbevollmächtigter des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion für Italien), ein Führerbeschluss vorgelegt wurde, wonach alle Einrichtungen für die Fertigung der 5-cm-Kanonen zu verschrotten seien, da diese Waffen nicht mehr verwendet würden, der Russlandfeldzug sei gewonnen. Die Vollzugmeldung war innerhalb von 14 Tagen erforderlich, die Vorrichtungen und Werkzeuge dieser Fertigung seien als Schrott abzuliefern. Die von Max Müller III vorgebrachten Einwände wurden schroff unter Hinweis auf den militärischen Befehl zurückgewiesen.

Die großen Verluste an Ausrüstung im folgenden Winter forderten dann die umgehende Wiederaufnahme der Produktion von Panzerkanonen. Es zeigte sich jedoch, dass die 5-cm-Kanone den russischen Panzern nicht gewachsen war, weshalb die Produktion wieder eingestellt wurde. Das Unternehmen erhielt nun den Auftrag, monatlich 40.000 Panzergranaten des Kalibers 88 mm herzustellen.

Im Jahr 1943 übertrug Max Müller II die Führung des Gesamtbetriebes in voller Verantwortung auf seinen Sohn Max Müller III.

Die sich verstärkenden Luftangriffe im Jahre 1944 und die fehlende Jägerabwehr über Deutschland veranlassten die Rüstungsinspektionen dazu, die wichtigen Rüstungsbetriebe in einsamere Gegenden zu verlagern. Das Unternehmen verlagerte die Werkzeugmacherei und den Vorrichtungsbau in einen Betrieb in Rohrsen bei Hameln. Ein Teil des Flugzeugbetriebes des Werkes II wurde nach Bodenwerder an die Weser und der Einflugbetrieb wurde nach Wunstorf verlegt. Die Geschützfertigung wurde nach Freden an der Leine in eine ehemalige Ölmühle verlegt. In den Gebäuden der ehemaligen Ölmühle hatte die Reichsregierung alle möglichen Vorräte an Material gelagert. Zum Abtransport wurden russische Kriegsgefangene eingesetzt, die im Handbetrieb 7.000 Tonnen Kupferplatinen (90 kg pro Platte analytischen reinen Kupfers) entfernen mussten. Außerdem befanden sich in dem Lager mehrere hundert Tonnen Kaffee, Rosinen, Hunderttausende Zigaretten und Zigarren, ein Fass Rosenöl und viele andere Dinge wie Alkoholika, Reis usw.

Im September 1944 wurde Max Müller III von Albert Speer beauftragt, sich beim Hauptausschuss Schiffsbau in Berlin zu melden. Dort bekam er von [Otto Merker](https://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Merker_%28Generaldirektor%29) den Auftrag, die Kieler Werft-Gruppe ([Howaldswerft](https://de.wikipedia.org/wiki/Howaldtswerke-Deutsche_Werft), die Deutschen Werke Kiel und die Kruppsche [Germaniawerft](https://de.wikipedia.org/wiki/Germaniawerft) in Kiel) schnellstens wieder aufzubauen. Durch massive Bombenangriffe waren die Werkhallen in Kiel fast vollständig zerstört. Die für die Betriebe notwendigen umfangreichen Energieversorgungsanlagen wie Azetylen-, Gas-, Elektrizitäts-, Pressluft-, Wasserleitungen usw. waren an vielen Stellen unterbrochen. Die Produktion der [U-Boot Typ XXI](https://de.wikipedia.org/wiki/U-Boot_Typ_XXI) sollte binnen kürzester Zeit wieder anlaufen. Zweimal im Monat fanden Sitzungen im Amt für Technik beim [Reichsministerium für Bewaffnung und Munition](https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsministerium_f%C3%BCr_Bewaffnung_und_Munition) in Berlin statt. Die Leitung bei diesen Sitzungen hatte der Staatssekretär im Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion [Karl-Otto Saur](https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Saur), der mit allen Vollmachten ausgestattet war und keine Probleme hatte, Transport-, Material- oder Personalschwierigkeiten zu überwinden. Es gelang dem Unternehmen dank der unbeschränkten Vollmachten von Saur, innerhalb kürzester Zeit die erforderlichen Arbeitskräfte und das benötigte Material zu beschaffen und die vorgesehene Produktion zu starten.

Die Germania Werft erhielt den Auftrag zum Bau von Zweimann-U-Booten, die von einem 60-PS-Büssing-Dieselmotor angetrieben wurden. Die [Seehund](https://de.wikipedia.org/wiki/Seehund_%28U-Boot%29) genannten Kleinst-U-Boote waren für zwei Mann Besatzung gebaut. Die Fertigung der Boote begann im Oktober 1944, bereits Ende November lief von einem Montageband pro Tag ein Boot vom Stapel.

**Luftangriffe**

Im September 1943 kam es zu den ersten schweren Luftangriffen auf Hannover. Nach zwei Tagangriffen der Amerikaner mit geringen Schäden, folgte ein schwerer Nachtangriff der britischen Luftwaffe. Das Werk II wurde schwer getroffen und brannte auf Grund der dort gelagerten Materialien wie Magnesiumteile für Einbauten in Flugzeuge, elektrische Kabel und viele andere brennbare Stoffe fast vollständig nieder. Zur Ausweitung der Fertigung waren im Jahr 1942 zwei neue Hallen gebaut, Halle 6 mit etwa 6000 m² und Halle 5 mit rund 4000 m². Halle 6, die aus Materialmangel eine Holzdachkonstruktion hatte, war vollständig niedergebrannt. Der Verlust dieser Halle und der dort befindlichen technischen Ausstattung mit der eine wirklich fließende Produktion erzielt wurde, war komplett zerstört und an einen Wiederaufbau der Halle war nicht zu denken, obwohl gerade die Halle schon einmal einen schweren Bombentreffer bekommen hatte, der die Mauern der Halle nach außen warf. Den russischen Arbeitern wurde je Arbeiter eine Flasche Cognac zugesagt, wenn sie es schaffen würden binnen sechs Tagen die Halle wieder Funktionstüchtig zu machen. Nach sechs Tagen wurde die Geschossproduktion in der Halle wieder aufgenommen und jeder am Wiederaufbau beteiligte russische Arbeiter bekam eine Flasche Cognac. Dieser Cognac stammte aus Vorräten die das Unternehmen vom Rüstungsministerium [Albert Speers](https://de.wikipedia.org/wiki/Albert_Speer) als Anerkennung für besondere Leistungen erhalten hatte.

Am 15. Dezember 1944 wurde das nördliche Industriegebiet Hannovers durch einen Tagesangriff der Amerikaner schwer beschädigt. Eine Sprengbombe hatte einen 12 m langen Stoßofen komplett zerstört, die Reste der nicht verlagerten Werkzeugmacherei und das Lehrenhaus wurden völlig zerstört. Eine Langhobelmaschine wurde vollständig zerstört. Auch Werk II war schwer beschädigt. Nach weniger als einer Woche lief die Produktion wieder auf vollen Touren.

Am 10. Januar 1945 wurde das Werk II durch einen erneuten Luftangriff fast vollständig zerstört. Bei diesem Luftangriff wurde auch die Werkssiedlung schwerstens getroffen. Von 250 Wohnungen blieben ganze sechs erhalten, weiter sechs konnten mit relativ geringem Aufwand wiederhergestellt werden.

**Nach 1945**

Am 10. April 1945 um 10:00 Uhr wurde das Werk von amerikanischen Soldaten besetzt. Am nächsten Tag wurde das Privathaus von Max Müller III, unter Aufforderung, das Haus binnen 20 Minuten zu räumen, von amerikanischen Soldaten requiriert.

Am 12. April wurde Max Müller III im Werk I von englischen und amerikanischen Offizieren verhört. In diesem Gespräch erfuhr er, das zwei als Holländer getarnte englische Offiziere des Geheimdienstes zwei Jahre im Unternehmen tätig gewesen sind. Des Weiteren konnte Max Müller III an diesem Tage etwa 400.000 Mark Lohngelder der ausländischen Arbeiter, die kurz vor Beschlagnahme standen, mit Hilfe eines amerikanischen Offiziers sichern und zur Auszahlung an die Beschäftigten bringen.

Nach mehrtägigen Bemühungen gelang es Max Müller III, im Rathaus der Stadt von einem Major Fink die Genehmigung zu erhalten, mit etwa 200 Mann seiner Belegschaft Reparaturarbeiten an öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen auszuführen. Mit Hilfe dieser Genehmigung erhielt das Unternehmen dann auch Aufträge, u. a. den Schlachthof in Ordnung zu bringen, Wiederherstellungsarbeiten am Hauptpostgebäude und andere Arbeiten dieser Art. Die Materialien hierzu kamen aus dem Werk.

Die Unternehmensführung erfuhr, dass die Engländer das Werk II beschlagnahmen wollten. Daraufhin begann man unverzüglich mit dem Abtransport von Material aus dem Werk II ins Werk I. Mehrere Waggons Material, vor allem Leichtmetall, Werkzeuge etc. wurden so der Beschlagnahme entzogen. Kurz darauf besetzten die Engländer unter Führung von Major Harland, Mitinhaber der Werft [Harland & Wolff Ltd.](https://de.wikipedia.org/wiki/Harland_%26_Wolff_Ltd.), das Werk II. Harland hatte den Befehl in dem Werk ein Sammeldepot für Kriegsbeute einzurichten, später auch Zivilbeute, und diese nach England zu verbringen.

Am Nachmittag des 4. August erhielt Max Müller III eine Vorladung für eine Verhandlung vor dem Militärgericht am Montag, den 6. August. Ihm wurde vorgeworfen einem Befehl von Major Harland, mit einigen Hundert Mitarbeitern im Werk II zu erscheinen, nicht nachgekommen zu sein. Er wurde zu 9 Monaten Gefängnis verurteilt, die Haftstrafe war sofort anzutreten. Nach fünf Wochen Haft (Häftlingsnummer 456) wurde er entlassen.

Mittlerweile waren ehemalige Werksangehörige die zur Wehrmacht eingezogen waren zurückgekehrt und das Unternehmen begann wieder zu produzieren. Die wertvollsten Maschinen waren von den Engländern abtransportiert worden. Aus den vorhandenen Materialbeständen wurden Töpfe und Dachbekleidungen aus Leichtmetall hergestellt. Mit zugeteiltem Material wurden Arbeiten an öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen erledigt.

Für die Bundesbahn wurden Transportbehälter repariert und im Werk Freden die Fertigung von Ersatzteilen für Lokomotiven. Ferner wurde in dem Werk Dosenverschlußmaschinen gefertigt.

Parallel dazu wurden Schutt und Bombentrümmer geräumt und Mauersteine geklopft um die Produktionsgebäude wiederherzurichten.

Anfang Oktober 1945 wurde Max Müller III von der Militärregierung mitgeteilt, dass er entlassen sei und das Werk nicht mehr betreten dürfe. Eine Begründung für diese Maßnahme gab es nicht. Er hat Herrn Krämer als seinen Bevollmächtigten eingesetzt und war dann 2 1/4 Jahre bemüht die Rücknahme des Befehles zu erwirken. Nach den Verhandlungen vor dem [Entnazifizierungsausschuss](https://de.wikipedia.org/wiki/Entnazifizierungsverfahren) wurde Max Müller III in die Gruppe der sogenannten Minderbelasteten eingestuft, da sein Vermögen aber weiterhin dem Militärgesetz 52 des Alliierten Kontrollrates (ehemals SHAEF-Gesetz Nr. 52) unterlag, standen ihm monatlich 250,- Mark aus seinem Vermögen zu.

Im Jahr 1946 wurde die Firmierung „Max H. Müller Brinker Eisenwerk“ durch die britische Militärregierung verboten. Im Jahre 1947 wurde die Firma umbenannt in " Hannoversches Presswerk Max Müller GmbH & Co."

Firmenschild

Im Jahr 1946 mussten umfangreiche Maschinen- und Inventarlisten erstellt werden und zur Demontage gebracht werden. Alle Transportmittel, Kräne, Dampfleitungen, Heizungsrohre wurde demontiert und verschrottet. Die Belegschaft des Unternehmens stand geschlossen zum Unternehmen und tat ihr Bestes um die Schäden zu verhindern. So wurden von Mitarbeitern wertvolle Prüfgeräte und Werkzeuge vergraben und vor der Vernichtung bewahrt.

Anfang 1948 wurde, auf Anregung des Schwiegervaters von Max Müller III, [Hans Werner](https://de.wikipedia.org/wiki/Hans_Werner), die Fertigung von kleinen Drehbänken aufgenommen. Es gab ein Angebot der Alexanderwerke auf Übernahme der dortigen Werkzeugmaschinenfertigung, welche aber in das Programm der Fabrikations- und Vertriebsgemeinschaft „Vereinigte Drehbankfabriken“ (VDF) und der Firma Wohlenberg nicht passte. Nach mehreren Verhandlungen erwarb das Unternehmen dann die Zeichnungen und das Material für ein Dutzend Maschinen von den [Alexanderwerken](https://de.wikipedia.org/wiki/Alexanderwerk) mit der Zusicherung außer dem Kaufpreis, nach der zu erwartenden [Währungsreform](https://de.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4hrungsreform) mehrere dieser Maschinen oder äquivalente neue Maschinen zu liefern. Die Fertigung begann in Freden und bereits Ende 1948 wurden die ersten Maschinen ausgeliefert. Der Vertrieb für diese Maschinen übernahm die Vertriebsgesellschaft der Wohlenberg KG, die Wohlenberg & Co. unter der Leitung des Schwagers von Max Müller II, Kurt Vetter. Nachdem etwa 60 Maschinen abgesetzt waren, erklärte die Firma [Gebr. Boehringer](https://de.wikipedia.org/wiki/Gebr._Boehringer) als Mitglied des VDF, das diese Maschinen eine Konkurrenz innerhalb des VDF darstellen würden und Firma Wohlenberg & Co. wurde gebeten des Vertrieb dieser Maschinen einzustellen. Der Ausfall dieses Vertriebsweges führte zu erheblichen Absatzschwierigkeiten und zwang zum Aufbau eines eigenen Vertriebsnetzes.

**Währungsreform**

Durch die Währungsreform von 1948 wurde am 20. Juni 1948 in den drei westlichen Besatzungszonen Deutschlands die Deutsche Mark eingeführt. Nach der Währungsreform war den Auftraggebern die Möglichkeit gegeben, vor der Währungsreform erteilte Aufträge zu stornieren und sogar zu annullieren, wovon die Bundesbahn in erheblichen Umfange Gebrauch machte. Das Unternehmen hatte große Bestände an Lokomotivzylindern und anderer Ersatzteile die nun nicht zu verkaufen waren. Diese Bestände konnten dann noch mit Verlust für 30. – 40.000 DM an die französische Eisenbahnverwaltung in Speyer veräußert werden.

**Ab 1949**

Ab Ende 1948 bis 1957 wurden Fräsmaschinen für die Firma Biernatzki, Mannheim, gebaut. Die Aufgabe des Baus von Standardwerkzeugmaschinen hing auch mit der Konkurrenz aus den Ostblockstaaten zusammen, die die Preise auf dem internationalen Markt stark gedrückt hatten.

Noch während der Aufbauzeit gelang es, aufgrund des während der eigenen Munitionsfertigung erlangten Know-hows, einige Großaufträge aus dem Ausland für die Einrichtung von Munitionsfabriken hereinzuholen. Den größten Auftrag über 60 Maschinen erhielt das Unternehmen von der Firma [Cockerill](https://de.wikipedia.org/wiki/Cockerill-Sambre) aus Lüttich. Weitere Aufträge kamen aus Griechenland, Belgien, Schweden und Portugal.

Im Jahr 1949 bekam das Unternehmen von der Firma Pintsch-Electro GmbH aus Konstanz eine Druckschrift, in der eine Regeleinrichtung für Gleichstrommotoren angeboten wurde. Aus dieser Anregung entwickelte das Unternehmen eine Steuerung für Drehmaschinen, die das Arbeiten mit konstanter Schnittgeschwindigkeit zulässt. Die erste Maschine mit diesem Tronomat genannten Antrieb wurde auf der technischen Messe in Hannover im Jahr 1950 vorgestellt. Die Maschine wurde ELTROMATIC genannt und von der Messe weg nach Norwegen zur Bearbeitung elektrischer Heizplatten verkauft.

Ende 1950 entschloss man sich, die Produktion aus dem Werk Freden nach Hannover zu überführen, was dann Anfang 1951 umgesetzt wurde. In dieser Zeit wurden auch auf Vermittlung des Generaldirektors der [Hanomag](https://de.wikipedia.org/wiki/Hanomag), [Otto Merker](https://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Merker_%28Generaldirektor%29) (den man aus seiner Zeit als Leiter des Hauptausschusses für den Schiffsbau im Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion kannte), behelfsmäßig mehrere hundert Motorblöcke für die Traktorenproduktion der Hanomag produziert, da die Hanomag damals noch keine dafür notwendigen Fertigungseinrichten besaß.

Ende 1951 wurde die Vermögenssperre nach Militärgesetz 52 des Alliierten Kontrollrates aufgehoben. Am 15. Juni 1952 verstarb Max Müller II. Das Werk II und die Hallen am Flughafen blieben bis 1955 durch die Militärregierung beschlagnahmt. Die durch die Nutzung durch die Militärregierung verursachten Schäden wurde mit einem Aufwand von rund 800.000, - DM beseitigt.

1957 wurde die Firma „Max Müller Brinker Maschinenfabrik“ gegründet, und dieses Unternehmen hat sich auf die Fertigung von Hochleistungs-Produktionsmaschinen mit automatischer Steuerung konzentriert. Aus der Idee, einen Kreuzschienenverteiler als Steuerorgan zu verwenden, entstand dann die Steuerung ELTROPILOT, die in Hunderten von Exemplaren in der ganzen Welt Eingang gefunden hat. Die Firma war einer der führenden Hersteller von NC-gesteuerten Drehmaschinen. 1971 wurde diese Firma an die [Gildemeister AG](https://de.wikipedia.org/wiki/Gildemeister_AG) in Bielefeld verkauft.

Im selben Jahr übernahm Max Müller III nach dem Tod seines Schwagers Kurt Seyderhelm (\* 19. Mai 1892 in Straßburg; † 29. Dezember 1971 in Hannover) die Geschäftsführung der „Max Müller Maschinen und Formenfabrik“, der Firma der Hainholzer Familienseite. Es wurde in moderne Maschinen investiert und neue Vertriebswege erschlossen, finanziert auch durch den Verkauf der Hainholzer Grundstücke. Gleichzeitig wurde die Firma in eine GmbH & Co. KG umgewandelt. Gemeinsam mit seinem Sohn Max Müller IV (\* 6. Mai 1935 in Hannover), der seit 1973 das Hannoversche Presswerk leitete, wurden neue Gebäude für die Fertigung, Konstruktion und Vertrieb in der Max-Müller-Straße errichtet, und im Oktober 1983 erfolgte der Umzug von Hainholz auf das Grundstück des Hannoverschen Presswerks. Mit 79 Jahren gab Max Müller III die Geschäftsleitung am 1. April 1984 an seinen Sohn Max Müller IV ab. Am 1. Januar 1988 trat sein zweiter Sohn Hans K. G. Müller (\* 12. Januar 1939 in Hannover; † 14. Oktober 2002 ebenda) ebenfalls in die Geschäftsleitung des Unternehmens ein.

Im Jahr 1989 erwarb Max Müller IV die 1846 von dem Schlossermeister Johann Heinrich Kattentidt (1795–1877) in Hildesheim als „Kattentidt’sche Eisengießerei und Maschinenfabrik“ gegründete Firma, die zu den ältesten Maschinenfabriken in Niedersachsen gehört. Nach dem Tod von Ernst-Wolfgang Kattentidt aus der fünften Generation stand kein männlicher Nachfolger zur Verfügung. Max Müller IV schloss die Betriebsstätte in Hildesheim und integrierte Kattentidt in die Firmengruppe Max Müller in Hannover.

Die Firmengruppe Max Müller war auf der Suche nach einem weiteren Standbein und erwarb am 1. Juni 1993 aus einer Insolvenz die im Jahre 1919 unter dem Namen *Herbort, Kricheldorff & Brüser* in [Braunschweig](https://de.wikipedia.org/wiki/Braunschweig) gegründete Maschinenfabrik, die Maschinen für die Konservenindustrie, insbesondere Kleinverschließmaschinen, Abschneide- und Bördelmaschinen, Kochanlagen, Füllvorrichtungen und Etikettiermaschinen produzierte. Der Standort Braunschweig wurde aufgegeben, und genau ein Jahr später zog der Betrieb mit der restlichen Belegschaft nach Hannover in die Max-Müller-Straße um.

1995 wurde Kattentidt mit der Firma Herbort fusioniert. Im Juni 2006 wurde das Unternehmen aus der Firmengruppe ausgegliedert und firmiert unter dem Namen Herbort BVBA am selben Standort.

**Literatur**

* *Das Buch der alten Firmen der Stadt Hannover, 1954*, Hannover 1954: Adolf Sponholtz Verlag, S. 72f.
* [Helmut Plath](https://de.wikipedia.org/wiki/Helmut_Plath), [Herbert Mundhenke](https://de.wikipedia.org/wiki/Herbert_Mundhenke), [Ewald Brix](https://de.wikipedia.org/wiki/Ewald_Brix): *Heimatchronik der Stadt Hannover*, Köln, 1956, S. 386f.
* Müller, Max: *Die Geschichte der Familie und Firma Max Müller*. Hannover 1967, Eigenverlag
* *100 Jahre Max Müller 1889–1989*, Hrsg. Max Müller Maschinen und Formenfabrik GmbH & Co. KG
* [Waldemar R. Röhrbein](https://de.wikipedia.org/wiki/Waldemar_R._R%C3%B6hrbein): *MÜLLER, (6) Max*, in: [*Hannoversches Biographisches Lexikon*](https://de.wikipedia.org/wiki/Hannoversches_Biographisches_Lexikon), S. 262 f.
* Berend Denkena (Hrsg.): *Werkzeugmaschinenbau in Hannover*, Hannover 2005, [ISBN 3-936888-54-X](https://de.wikipedia.org/wiki/Spezial%3AISBN-Suche/393688854X)
* Waldemar R. Röhrbein: *Müller, (6) Max*, in: [*Stadtlexikon Hannover*](https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtlexikon_Hannover), S. 452
* Waldemar R. Röhrbein: *Brinker Eisenwerk*, in: *Stadtlexikon Hannover*, S. 84