



Franz Kaminski Waggonbau GmbH



**Die Historie eines
Hamelner Familienunternehmens**

1920 | 2020





Die Geschichte der Franz Kaminski Waggonbau GmbH

*Gelebte Historie eines
Hamelner Familienunternehmens*





*Franz Kaminski Waggonbau, Hauptwerk Hameln, 1983
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

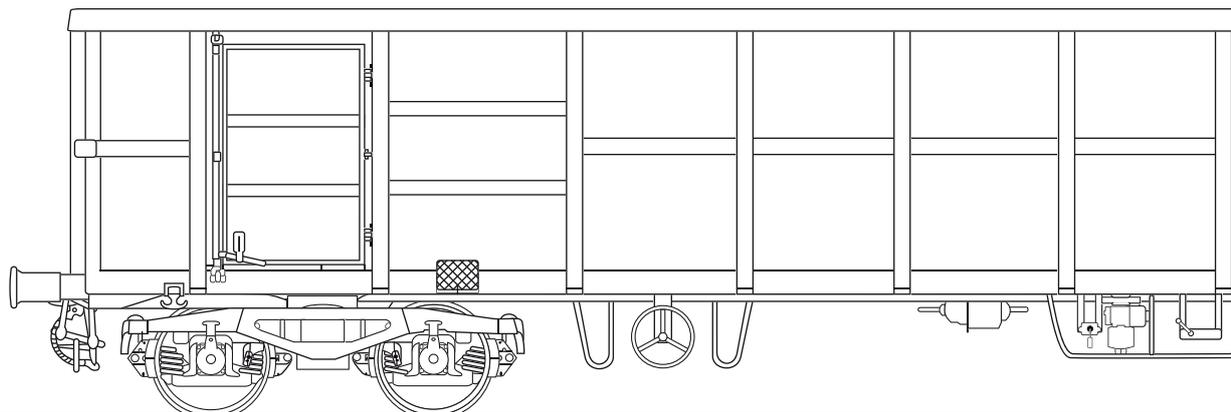


Franz Kaminski Waggonbau GmbH

1914 - 2020

Inhalt

Vorwort	7
Die Gründungsjahre	8
Der Neuanfang	20
Die Kriegsjahre	26
Die neue Generation	38
Herausforderungen	54
Jahrtausendwende	68
Tradition & Moderne	76



*„Über ein Jahrhundert
in der richtigen Spur!“*



Vorwort



Über 100 Jahre Kaminski Waggonbau in Hameln –

Der Kaufmann Franz Kaminski erhielt 1920 den Auftrag einer Bahnverwaltung, in Hameln Waggons zu reparieren. Trotz wirtschaftlich sehr schwieriger Zeit zögerte er nicht, sich diesem völlig neuen Geschäftsfeld zuzuwenden. Vorsichtig allerdings; die ersten Gebäude, die er errichten ließ, bestanden aus Holz. Mit unternehmerischem Geschick meisterte er jedoch die vielen Hindernisse, die Politik, Weltwirtschaft und Auflagen ihm über die Jahre in den Weg stellten.

Kaminskis Strategie, Chancen beherzt zu ergreifen, langfristig zu denken und die technische Entwicklung nicht aus dem Blick zu verlieren, haben seine Nachfolgerin – seine Tochter – und seine Nachfolger weitergeführt. Eine große Rolle spielten dabei die gut ausgebildeten Mitarbeiter. Sie brachten technische Neuerungen auf den Weg, die nicht selten in wichtige Patente mündeten.

Auch jetzt sind die Zeiten kompliziert und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen herausfordernd. Als mittelständisches, unabhängiges Familienunternehmen können wir aber – ähnlich wie der Gründer – schnell auf Marktveränderungen reagieren. Innovation ist uns dabei so wichtig, wie die Qualität unserer Hand-Arbeit. So haben wir einerseits digitale Messgeräte entwickelt, können andererseits aber auch hochspezialisierte handwerkliche Aufgaben ausführen. Mit der Erweiterung unseres Werkes im Raum Hannover sichern wir uns räumliche Unabhängigkeit.

So sehen wir uns gut gerüstet und freuen uns auf die nächsten hundert Jahre Kaminski Waggonbau!

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Karsten Elstner'.

Karsten Elstner,
Geschäftsführer der Franz Kaminski Waggonbau GmbH

***„Im Interesse der Stadt
und dem Aufblühen der Industrie.“***



Die Gründungsjahre



Die Gründungsjahre

Die Franz Kaminski Waggonbau GmbH in Hameln

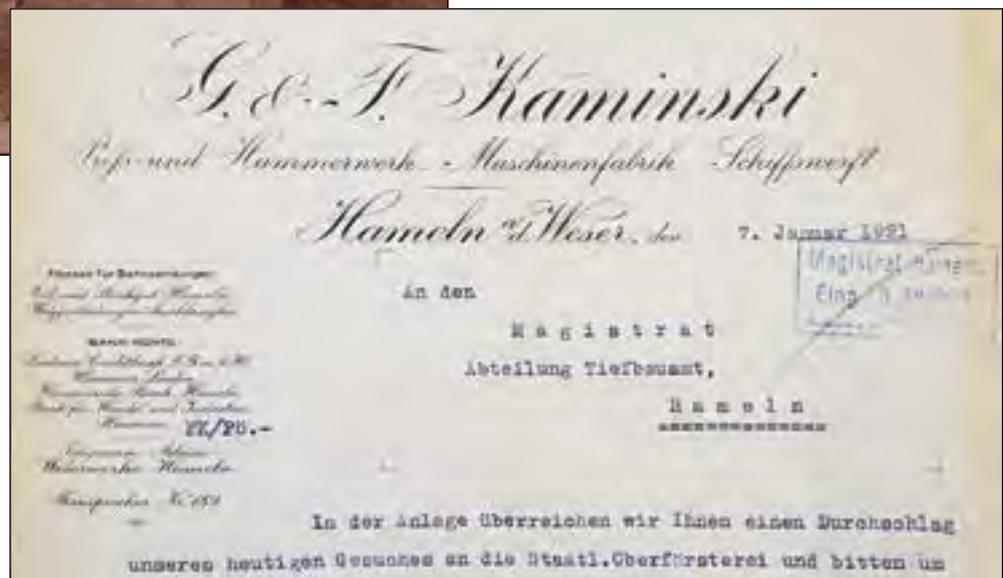
Franz Kaminski und sein älterer Bruder Georg lebten in Hannover. Während dieser im Versicherungsgeschäft tätig war, arbeitete Franz als Buchhalter in der Kesselschmiede von Schrage & Körtingsdorf. Um 1914 wagte er dann den Schritt in die Selbständigkeit. Georg unterstützte ihn als Teilhaber, und so konnte im industriell geprägten Linden die Firma „Franz & Georg Kaminski Kleineisenzeugwerke OHG“ gegründet werden.

Sie beschäftigte sich „mit der Herstellung von Kleineisenzeug (Stanzerei, Kalt- und Warmpresserei, Gesenkschmiede, leichte Eisenkonstruktionen) sowie mit dem Bau von landwirtschaftlichen Maschinen (Motorpflügen, Quecken- und Kartoffelrodemaschinen, Scharreiniger etc.)“.

Im Briefkopf der Firma ist überdies das Stichwort Fahrzeugbau angeführt.



Zu den Kleineisenzeugen gehörten auch Hufeisen, wie hier zu sehen ist. (Familie Schön/Museum Hameln)



Der erste Briefkopf verdeutlicht das breite Spektrum der Firma, 1922 (Stadtarchiv Hameln)

Eine Werft in Hameln

In Hameln war die Richardsche Werft 1908 in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Sie zog sich zurück und verkaufte das Grundstück an der schiffbaren Hamel mitsamt Wohnhaus, Helling und Werkstatt. In den Folgejahren wechselte die Fläche mehrfach den Eigentümer. 1919 kaufte dann die Kaminski OHG das Grundstück.



Franz Kaminski, um 1919 (Familie Schön)

Teilhaber Georg blieb in Hannover, aber Franz zog mit seiner Familie auf das Gelände. Auch in Hameln fungierte der jetzt 32-jährige als alleiniger Geschäftsführer.

Erfahrung mit dem Betrieb einer Werft hatte Franz Kaminski nicht. Doch er hatte sich schon in Linden als agiler Unternehmer gezeigt. Er interessierte sich für Technik und Konstruktion und konnte das Patent für einen „Glüh- und Schweißofen mit Unterwindgebläse“ an die Weser mitbringen.

Die Hamelner Stadtverwaltung unterstützte den Zugang des hannoverschen Betriebs nach Kräften. Die Wiederbelebung der Werft an der Hamel hatte für sie hohe Priorität. Stadtbaurat Franz Bernhard setzte sich „[i]m Interesse der Stadt und dem Aufblühen ihrer Industrie“ persönlich für das Unternehmen ein. Er erwähnte auch „die vielen aus dem Felde zurückgekehrten Soldaten, welche zur Zeit noch nicht in ihrer alten Tätigkeit untergekommen sind.“ Es ruhten also große Hoffnungen auf Kaminski als kommendem Arbeitgeber.

Um möglichst gute Startbedingungen zu schaffen, sagte Bernhard zu, eine Verbindung zwischen Werft und Weser ausbaggern zu lassen. Er unterstützte auch Kaminskis Versuch, bei der Zuteilung von „Militärgut“ des Ersten Weltkriegs berücksichtigt zu werden. Nach den langen Kriegsjahren waren nämlich Rohstoffe beinahe jeder Art extrem knapp. Tatsächlich erhielt Kaminski 350 t Schrott aus Beständen des Heeres. Er musste ihn zwar bezahlen, aber auf anderem Wege hätte er so viel Metall nicht bekommen können. Für die Firma hatte diese „Starthilfe“ große Bedeutung.

Für die Stadtverwaltung stand der Betrieb der Werft im Vordergrund. Doch Kaminski wollte auch die Kleinzeugproduktion weiterführen. Deshalb ließ er seine Maschinen aus Linden nach Hameln transportieren. Das war allerdings ein etwas umständliches Vorhaben: Das Grundstück an der Hamel besaß nämlich keinen Gleisanschluss. Das nächstgelegene Gleis war das im Industriegebiet zwischen Kuhbrückenstraße und Ohsener Straße. Dorthin wurden die Maschinen und das Material gebracht, mussten dann umgeladen und mit Fuhrwerken bis zur Werft geschafft werden. Den Transport übernahmen städtische Bedienstete, denn das Industriegleis gehörte der Stadt.

Start der Waggonwerkstatt

Kaum hatte Kaminski den Betrieb in Hameln etabliert, kam er im August 1920 mit der Reichsbahndirektion Kassel in Kontakt. Nach Kriegsende besaßen die verschiedenen Bahndirektionen eine so hohe Zahl nicht funktionstüchtiger Waggonen, dass ihre Werkstätten deren Wiederherstellung nicht allein gewährleisten konnten. Neben vielen anderen – selbst völlig fachfremden – Betrieben, erhielt daher auch Kaminski das Angebot, beschädigte Waggonen zu reparieren. Der Unternehmer ergriff die Chance sofort. Binnen weniger Wochen richtete er eine „provisorische Waggonreparaturanlage“ ein.

Wieder spielte die Unterstützung der Stadtverwaltung eine große Rolle. Sie war schnell bereit, Kaminski ein knapp 1.900 m² großes Gelände in der Nähe des Industriegleises zu verpachten. Und obwohl sie in den vier Kriegsjahren nahezu alle ihre Reserven eingebüßt hatte, gelang es ihr, dem Betrieb sowohl gebrauchte Schwellen als auch Schienen zu verschaffen. Dank dieser Improvisationskunst konnte Kaminski noch im September 1920 eine – offenbar handkurbel-

betriebene – Schiebebühne für die Waggonen bauen. Davor und dahinter ließ er zwei „Wagenreparaturschuppen“ errichten, so dass die Arbeiten unter Dach vorgenommen werden konnten. In einem weiteren, neuen Gebäude befanden sich ein Büro, ein Lager und eine „Garderobe“, in der sich seine Leute umziehen konnten. Da ihm die Stadtverwaltung gestattete, ein an dem Grundstück vorbeiführendes Gleis als sogenanntes Aufstellgleis für die Wagen zu nutzen, konnte der Betrieb beinahe umgehend die Arbeit aufnehmen.

Seither steuerte Kaminski zwei Unternehmensteile auf unterschiedlichen Grundstücken. Die Werft war während der Startphase der Waggonreparatur zwar etwas in den Hintergrund gerückt. Aber nach der Wiederherstellung der Helling war auch hier der Betrieb aufgenommen worden. Nach einiger Zeit wurden neben Schiffsreparaturen auch Neubauten hergestellt. Den schon in Linden betriebenen Maschinenbau setzte der Unternehmer an der Werftstraße fort. Weiterhin wurden landwirtschaftliche Maschinen

gebaut, jetzt z.B. der „Bussard-Kraftpflug“.

Die Hoffnung der Stadt Hameln auf einen neuen, großen Arbeitgeber hatte nicht getrogen. Schon bald beschäftigte Kaminski über zweihundert Mitarbeiter.

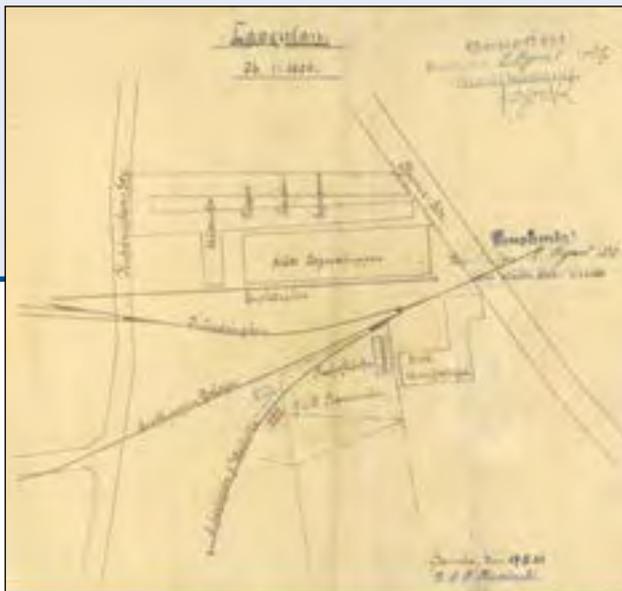


Luftaufnahme des Werkgrundstücks mit Wohnhaus, 1922 (Familie Schön)

Der Waggon-Betrieb wächst

Das Waggon-Geschäft entwickelte sich noch deutlich dynamischer als die Werft. Es gab eine große Zahl von „Schadgüterwagen“, die aufgearbeitet werden mussten. Um den damit verbundenen bürokratischen Aufwand bewältigen zu können, suchte die Firma gleich im Oktober 1920 einen „jüngeren Kontoristen“ für die Abteilung Waggon-Reparatur. Er sollte sowohl die Lohn- als auch die Materialabrechnung übernehmen. Schon einen Monat später verhandelte Kaminski mit der Stadt über die Erweiterung seiner Pachtfläche. 1921 beantragte er die Errichtung eines eigenen „Kontorgebäudes“. Nach einer neuerlichen Vergrößerung des gepachteten Grundstücks erweiterte er auch die Gleisanlage mit einem Anschlussgleis. Nachdem selbst das nicht mehr ausreichte, war die Stadt Hameln im Sommer 1921 bereit, für den Betrieb mehrere neue Gleise legen zu lassen. Schließlich war inzwischen klar geworden, wie erfolgreich Kaminski wirtschaftete. Im Zuge der Baumaßnahme sollten auch die Aufstellgleise der Schiebebühne von sechs auf neun Gleise erweitert werden.

Eine solche „Erweiterung der Gleisanlage“ musste von der Reichsbahndirektion Hannover genehmigt werden. Die Stadt Hameln empfahl der Behörde die Zustimmung. Sie hob hervor, dass mit den neuen Gleisen eine Vereinfachung der Zustellung und Abholung der Waggon erreicht werde. Die Bahn könne ihre Reparaturwagen zukünftig nämlich bis zur städtischen „Verschiebeanlage“ bringen. Von dort würden „die Waggon zu je 6-10 Stück durch die Stadt mittels Ochsen bis zur Ohsenerstrasse vorgeholt“ und auf die beiden neuen Aufstellgleise gebracht. Nach der Modernisierung wäre es möglich, sie von hier aus über ein Verbindungsgleis in die Reparaturanlage zu ziehen. Der Rückweg sollte auf die umgekehrte Weise erfolgen. Durch den möglich werdenden Sammeltransport der Wagen werde außer-



Lageplan vom 17.03.1921 (Bauaktenarchiv Stadt Hameln)

dem eine Gefahrenstelle entschärft, hob die Verwaltung hervor: die Kreuzung zwischen dem städtischen Industriegleis und der Ohsener Straße. Bisher mussten die Waggon die Straße einzeln passieren, nach der Erweiterung könne ein kurzer Zug zusammengestellt werden. Die Behörde unterließ auch nicht den Hinweis, es werde mit Altmaterial gebaut. In Zeiten größter Materialknappheit war das ein wichtiges Argument. Der Einsatz der Hamelner Beamten hatte den erhofften Effekt. Die Reichsbahndirektion Hannover hatte gegen das Vorhaben bahntechnisch nichts einzuwenden. Warnend wies sie aber darauf hin, dass die Reichsbahn immer weniger Aufträge an private Dienstleister abgebe.

Kaminski nahm diesen Hinweis als Ansporn und investierte weiter. Er beantragte die Genehmigung für den Bau einer zweiten Schiebebühne, um die Abläufe auf seinem – noch einmal vergrößerten – Grundstück, zu vereinfachen. Im Dezember 1921 erhielt er den Bau-schein für die Errichtung einer sogenannten Wagen-reparaturhalle. Dabei handelte es sich um ein geschlossenes Gebäude, das über den Aufstellgleisen der neuen Schiebebühne errichtet wurde. Wenige Monate später sollte es bereits erweitert werden. Parallel zu diesen Aktivitäten bereitete Kaminski den Betrieb vorsichtig auf die sich eventuell verändernde Situation vor: „Im Laufe des Jahres 1922 begannen wir uns schon auf [die] Reparatur von Kessel- etc. Wagen von Privateinstelle[r{n}] umzustellen“, heißt es in einem Bericht von 1925.

Verlust von staatlichen Aufträgen

Dann traf tatsächlich ein, wovon die hannoversche Behörde gewarnt hatte: Am 21. November 1922 erhielt Kaminski ein Schreiben der „Reichsbahndirektion Cassel“. Ihm wurde mitgeteilt, dass er ab dem ersten Dezember keine Reparaturaufträge mehr erhalten werde. Die Behörde begründete diesen drastischen und sehr kurzfristigen Schritt damit, dass „in der letzten Zeit bedeutend weniger Schadgüterwagen im Bereiche der Reichseisenbahnverwaltung anfallen“. Die Aufträge aller privaten Anbieter würden nun gekündigt, „um nicht Arbeitsmangel in den staatseigenen Werkstätten hervorzurufen.“

Das kurze Schreiben schloss mit der lakonischen Aufforderung:

„Die noch in Ihrem Werk lagernden bzw. noch anfallenden Altstoffe wollen Sie entsprechend den getroffenen Vereinbarungen und nach den Weisungen unseres Ueberwachungsbeamten auf den letzten wiederhergestellten Güterwagen verladen lassen und der Mutterwerkstätte zuführen.“

Wie konnte die Hamelner Firma auf den Wegfall ihres größten Kunden reagieren? Franz Kaminski hatte inzwischen in der Branche Erfahrungen gesammelt und er war vorbereitet. Der Unternehmer hielt es für möglich, auch ohne staatliche Aufträge ein Auskommen zu finden. Er führte die Waggonreparatur also weiter und wollte 1923 sogar noch in die Verbesserung seiner Anlage investieren. Sein Plan war, eine Drehscheibe bauen zu lassen und außerdem die neue Schiebebühne zu erweitern. Auch dieses Vorhaben musste von der Reichsbahndirektion Hannover genehmigt werden. Wieder unterstützte die Stadtverwaltung den Antrag und erläuterte der Behörde das Ziel der umfangreichen Baumaßnahmen: *„Die Firma will durch die neue Anlage die Arbeit besser spezialisieren, indem in einer Gleisgruppe*



Fertigung Güterwagenkorpus ohne Untergestell, undatiert (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

nur Eisenarbeiten, in der anderen nur Holzarbeiten und in einer weiteren nur Anstreicherarbeiten ausgeführt werden. Sie hofft, dadurch eine bessere Kontrolle der Arbeiter, des Materials und einen schnelleren Arbeitsfortgang zu erzielen.“

Mit solchen Rationalisierungsmaßnahmen versuchte die Hamelner Firma, auf dem Markt für Waggonreparaturen an Privatwagen zu bestehen. Er war durch den Fortfall der staatlichen Aufträge nämlich massiv in Bewegung geraten. Die Konkurrenz verschärfte sich spürbar, wie Franz Kaminski rückblickend beschreibt: Die Waggonbaufabriken nahmen nun auch „die Reparatur der Privat-Eisenbahnfahrzeuge in verstärktem Masse“ auf. Dazu kam, dass die Reichsbahn großen Firmen die Genehmigung erteilte, „die bahnamtlichen Hauptuntersuchungen und Reparaturarbeiten an ihren Eisenbahnfahrzeugen in eigenen Werkstätten vorzunehmen“. Bisher hatten diese solche Arbeiten an die Spezialisten vergeben. Auch diese Aufträge fielen also weg. Manches Industrieunternehmen begann außerdem, den Reparaturbereich auszubauen und selbst zum Anbieter zu werden. Diesen boten sich dabei ganz andere Möglichkeiten als den spezialisierten, reinen Werkstätten, wie Kaminski beschreibt: *„Es ist mir wiederholt von meiner*



Kundschaft mitgeteilt worden, dass Gross-Konzerne die Entziehung der Aufträge bzw. künftige Nicht-Erteilung angedroht haben, sofern diesen nicht die Gegen-Aufträge auf Ausführung der bahnamtlichen Untersuchungen, Reparaturen etc. an den Eisenbahnfahrzeugen erteilt würden.“ Die noch junge Hamelner Firma sah sich also starkem Druck ausgesetzt.

Franz Kaminski konnte mit diesen Veränderungen auch deshalb umgehen, weil sein Betrieb mehrere Standbeine besaß. Im Firmenbriefkopf werden in den Jahren 1922 und 1923 drei unterschiedliche Arbeitsbereiche beworben. An erster Stelle steht noch das Preß- und Hammerwerk mit dem Apparatebau. Neben allgemeinen Metallarbeiten werden hier auch Produkte aus dem Bergbaubereich angeführt. Dazu gehören Kohlenrutschen, Förderwagen und Grubenweichen.

Am 15.7.1922 wurde die OHG in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Sie führte den Namen Weserwerke G. & F. Kaminski AG (Familie Schön)

An zweiter Stelle wird die Werft erwähnt, die Neubauten und Reparaturen von Flussschiffen, aber auch „Lichtbogenschweißung für Dampfkesselreparaturen“ übernahm. An dritter Stelle erscheint der Waggonbau. Neben der „Reparatur von Güterwagen, Kesselwagen, Spezialwagen etc.“ wird auch der Neubau solcher Wagen angeboten. Dabei dürfte es sich allerdings eher um eine allgemeine Werbeaussage gehandelt haben. Der Betrieb war erst seit rund zwei Jahren mit der Reparatur von Waggons beschäftigt. Die Genehmigung für den Bau von Waggons erhielt Kaminski im Jahre 1940.

In welchem schwierigem wirtschaftlichen Umfeld sich der Betrieb bewegte, mag eine Klausel aus einem Vertrag des Jahres 1923 verdeutlichen. Die Stadtverwaltung legte hier fest, dass eine neue Pachtfläche an der Werftstraße den Mitarbeitern als Kartoffelacker zur Verfügung gestellt werden musste, solange sie nicht bebaut wurde. Der Hunger war eine reale Bedrohung und jede freie Fläche sollte für den Anbau von Nahrungsmitteln genutzt werden.



Die „Anna Catharina“ wurde um 1,5 m verlängert, 10.04.1923 (Familie Schön/Museum Hameln)

Fünf Sparten

Vielleicht war es auch die Erfahrung mit dem kurzfristigen Ende der staatlichen Aufträge, die Franz Kaminski sein betriebliches Mehrspartenkonzept ausbauen ließ. Als das Unternehmen Anfang 1925 eine Vielzahl von Unterlagen wie Bilanzen, Wertschätzungen der Gebäude und Grundstücke, Katasteramtsauszüge und Ähnliches zu einem Bericht zusammenfasste, wurden auch die inzwischen fünf „Abteilungen“ des Betriebs dargestellt. Mit Ausnahme des Waggonbaus waren offenbar alle in der Werftstraße angesiedelt.

1. Blechbearbeitung, Autogen- und E-Schweißerei, Stanz- und Pressteile, Weichenbau
2. Neubau und Reparatur von Flussschiffen etc.
3. Reparatur von Eisenbahnfahrzeugen
4. Entwicklung von Kupplungen und Getrieben
5. Elektr. Schüttelrutschen-Antriebsmaschine

Glücklicherweise werden die „Abteilungen“ genauer beschrieben. In der Metallbearbeitung spielte der Weichenbau eine große Rolle. In einer eigenen Halle wurden vor allem Grubenweichen produziert. Hergestellt wurden aber auch die im Briefkopf angeführten Kokskübel für Spezialwaggons, Förderwagen und Rutschen zum Transport von grobem Material sowie Stromschienträger für Schnellbahnen (z. B. für Hamburg und Berlin), Oberleitungsmaterial für Straßenbahnen usw. Zu den Kunden dieser Abteilung gehörten vor allem Elektrizitäts- und Bergwerke, aber auch Betriebe der Schwerindustrie wie die Firma Rheinmetall. Darüber hinaus wurden Hamelner Unternehmen wie Hefe & Sprit, Selve und die Stadtverwaltung Hameln beliefert.

*Die „Bremen“ auf der Hamelner Werft
(Familie Schön/Museum Hameln)*



Ein im Bergbau eingesetzter sogenannter Hunt (Familie Schön/Museum Hameln)

Auf der Werft waren seit 1920 mehrere Neubauten angefertigt worden. Genannt werden hier „diverse Kanalschiffe“, ein Schwefelsäure-Kesselschiff, ein Wohnschiff und zwei Motorboote. Stolz wird ergänzt: „Auf Land genommen wurden u.a. der schwerste Oberweser-Schleppdampfer und ein Rheinkahn von rd. 1.000 t Tragfähigkeit.“

Als besonderes Merkmal dieses Betriebszweigs wird erwähnt, dass die Queraufschleppe mit elektrischen Winden ausgestattet war. Bis zu drei Schiffe konnten gleichzeitig bearbeitet werden. Der Neubauplatz bot sogar bis zu fünf Schiffen Platz. Zum Kundenkreis der Werft gehörten neben Unternehmen aus Bochum, Bremen und Minden auch die Hamelner Wesermühlen AG und die Oberweserdampfschiffahrtsgesellschaft.

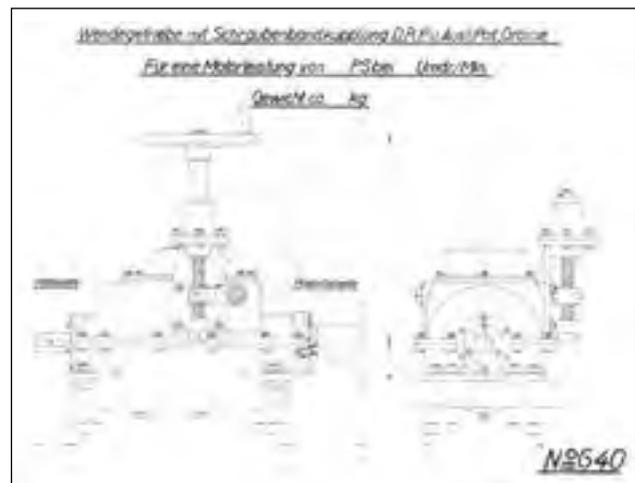


In der Waggonabteilung wurden Reparaturen und Umbauten nun ausschließlich an privaten Eisenbahnfahrzeugen vorgenommen. Als Besonderheit hebt die Beschreibung hervor, dass der Einbau von Kunze-Knorr-Luftdruckbremsen in Auftrag gegeben werden konnte. Zu den Kunden gehörte eine Vielzahl von Unternehmen aus Berlin, dem Ruhrgebiet, Hamburg, Hannover und Ostwestfalen. Sie kamen aus der Mineralöl-Branche, waren Chemieunternehmen, Brauereien oder Margarinewerke.

Das Konstruktionsbüro entwickelte Kupplungen und Getriebe. Es gehörte schon einiger Mut dazu, eine solche Abteilung zu unterhalten, denn:

„Die Anfertigung der Zeichnungen etc. erforderte sehr viel Zeit und Kosten. Ebenso mussten in die Modelle grosse Beträge investiert werden.“

Der Bericht weist den Wert von Patenten und Modellen gesondert aus und erläutert die Summen mit dem Hinweis, das Unternehmen besitze „annähernd 1.000 Modelle“ für die mit Patent gesicherten Produkte. Die hohen Investitionen in diese Abteilung und die Geduld, auf Ergebnisse zu warten, trugen Früchte: 1923 konnte eine Schraubfederkupplung für Motorpflüge und 1924 ein Antriebsgestänge für Bergbaubedarfe zum



Wendegeräte mit Schraubenbandkupplung, undatiert
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Patent angemeldet werden. Zwei technische Neuentwicklungen waren ganz besonders erfolgreich. In die Schraubenband-Reibungskupplung hatte die Firma „[a] nderthalb Jahre Entwicklungszeit“ investiert. Der Aufwand wurde belohnt: Die Hamelner Konstruktion genoss in der Fachwelt bald hohes Ansehen. So wurde eine schematische Zeichnung in dem von der „Arbeitsgemeinschaft für wirtschaftliche Fertigung“ (AWF) und dem „Verband deutscher Maschinen- und Anlagenbau“ (VDMA) herausgegebenen Buch „Getriebe und Getriebemodelle“ veröffentlicht. Die beiden Berliner Verbände verstanden das Werk als Nachschlage- und Handbuch, das Werkmeistern, Ingenieuren, Patentbüros usw. einen Überblick über den aktuellen Stand der Technik lieferte. Sie sollten so in den Stand gesetzt werden, das beste Produkt auszuwählen, ihre eigenen Entwicklungen zu verbessern oder zu prüfen, ob eine Erfindung wirklich neu war. Die Aufnahme der Hamelner Kupplung war also eine Auszeichnung. Abnehmer der technischen Neuentwicklung waren vor allem Maschinenfabriken im Deutschen Reich und Österreich.

Herausforderung Geldentwertung

Die zweite, besonders erfolgreiche Konstruktion war das Schiffswendegetriebe, das Kaminskis Fachleute an der Werftstraße entwickelt hatten. In dieses Produkt wurden sogar zweieinhalb Jahre investiert, wie die Unterlagen erläutern. Die Arbeit hatte sich aber gelohnt, das Getriebe galt bald als besonders zuverlässig. Die Firma betonte im beschreibenden Text die Belastbarkeit des Produktes: „Wir haben ein Getriebe unserer Bauart und zwar Grösse 5 auf der Weser fast 5 Stunden rückwärts laufen lassen, ohne dass sich irgendein Mangel zeigte.“ Das Getriebe konnte vor allem an Firmen verkauft werden, die Schiffsmotoren herstellten. Zu den Kunden gehörten MAN (Augsburg), Gebrüder Sulzer (Ludwigshafen) und die Motorenwerke Benz (Mannheim).

Die fünfte Abteilung beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit einem elektrischen Antrieb für Schüttelrutschen. 1924 hatte Kaminski ihn zum Patent anmelden können. Aus der Erläuterung geht hervor, wie eng Entwicklung und Verkauf zusammenarbeiteten: „Mit dieser Maschine würden wir uns das Absatzfeld für unsere Schüttelrutschen und sonstigen Blecharbeiten wesentlich erweitern können, da sehr häufig komplette Rutschenanlagen verlangt werden.“ Zu den Kunden gehörten vor allem Betriebe aus den Bereichen Kali- und Braunkohlebergbau.



Die Zeit der Hyperinflation hatte das Unternehmen trotz sich dramatisch zuspitzender Rahmenbedingungen meistern können. Die Einführung der neuen Währung, mit der die rasend schnelle Geldentwertung gestoppt wurde, brachte die Firma aber an den Rand des Kollapses. Kaminski schilderte später ein besonders eindrückliches Beispiel:

„Meine Werkstatt, welche damals auch für die Deutsche Reichsbahngesellschaft Waggon-Reparaturen an Personen-, Heizkessel-, Güter- und Arbeitswagen etc. ausführte, erhielt u. a. am 15. November 1923 einen Scheck über 121 Billionen Papiermark, welche am nächsten Tage, dem Geburtstage der Rentenmark, sage und schreibe 121 Rentenmark darstellten für eine Lieferung von 4.000 Lohnstunden plus 120 Generalien, plus aufgewendete Baustoffe und hierauf einen Verdienst von 10%, was zusammen etc. 8.000,-- ausgemacht hätte.“



Die Einführung einer neuen Währung sorgte aber nicht nur für einen drastischen Geldwertschnitt. Die Inflation hatte dazu geführt, dass Privatpersonen wie Firmen versuchten, ihr Geld so schnell es ging in Sachwerten anzulegen. Kaufte der eine überraschend angebotene Ware sofort, auch wenn er sie eigentlich nicht benötigte, erwarben andere Immobilien – oder Bahnwagen. Unternehmen versuchten, das Geld auf diese Weise zu

*Schüttelrutsche, undatiert
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

sichern, und sorgten gleichzeitig für einen Aufschwung im Waggonbaubereich. Zu keiner Zeit gab es im Deutschen Reich so viele Waggonbaufabriken wie in den 1920er Jahren. Diese aus finanztaktischen Erwägungen entstandene Konjunktur ließ die Rentenmark mit einem Schlag zusammenbrechen. Die Reichsbahn musste viele tausend Wagen ungenutzt abstellen, Privatwagenbesitzer suchten nach Abnehmern und verkauften unter Wert. Auch der Markt für Reparaturen litt stark unter dieser Entwicklung.

1925 geriet auch das Hamelner Werk in eine existentielle Krise. Das verheerende Hochwasser, das die Mittelweser in der Silvesternacht 1925/26 traf, verschärfte sie weiter. Das „Großhochwasser“ erreichte einen Pegelstand von 7,24 m. Die Flut riss alles lose Gut mit sich. Doch das Wasser selbst war für Kaminski nicht einmal das Problem:

„Gewaltige Schlickmassen wurden von der Hamelmündung bis zum Werftgelände angeschwemmt.“

Das Sediment blieb auf dem Gelände und den Anlagen liegen, als sich das Wasser längst wieder zurückgezogen hatte. Es zu entfernen und die Hamel wieder schiffbar zu machen, hätte Kosten verursacht, die die Firma nicht hätte tragen können. Die Werft musste – nicht zuletzt mit Blick auf ihre Lage abseits der Weser und der Konkurrenz im nahegelegenen Bodenwerder – aufgegeben werden.

*Hochwasser Silvester 1925
(Familie Schön/Museum Hameln)*



„Die neue Gesellschaft wird hauptsächlich eine Maschinenfabrik und die Waggonreparatur weiter betreiben. Sie wird Kuppelungen und Wendegetriebe bauen und verkaufen.“



Der Neuanfang



Der Neuanfang

Neue Orientierung

Franz Kaminski orientierte sich nach dem Konkurs neu und organisierte sein Unternehmen um. Die Aktiengesellschaft war aufgelöst worden und er erneuerte auch nicht die geschäftliche Partnerschaft mit seinem Bruder Georg. Der Wiederbeginn wurde durch die Tatsache erleichtert, dass er sich in den Jahren seiner Geschäftstätigkeit in Hameln Vertrauen erworben hatte. In den Verhandlungen mit neuen Geldgebern heißt es zum Beispiel:

„Kaminski ist ein strebsamer, ehrenhafter, umsichtiger Mann, mehr Kaufmann, weniger Techniker, ein tüchtiger Unterhändler mit wertvollen Beziehungen.“

Seinen Plan für den Neustart beschrieb Kaminski 1927:

„Die neue Gesellschaft wird hauptsächlich eine Maschinenfabrik und die Waggonreparatur weiter betreiben. Sie wird Kuppelungen und Wendegetriebe bauen und verkaufen.“

Diese Entscheidung stützte sich auf die Erfahrungen der letzten Jahre. Der Anteil des Kupplungsbaus am Umsatz war zwischen 1924 und 1926 deutlich gestiegen.

In seinem neuen Briefkopf warb der Unternehmer damit, dass die Waggonbauabteilung nun „bahnamtliche Untersuchungen“ vornahm. Weiterhin bot sie den Einbau von Kunze-Knorr-Bremsen an. Gearbeitet wurde mit „Privatgüterwagen jeder Art“. Im Bereich Blechbearbeitung wurde wieder der Behälterbau (genietet, elektrisch oder autogen geschweißt) beworben. Für seine Maschinenfabrik hob der Unternehmer vor allem das Schiffswendegetriebe „Weser“ hervor. Als besonderes Qualitätsmerkmal dieses Produktes wurde angeführt, dass dafür „in den meisten Kulturstaaten“ Patente bestünden oder angemeldet seien. Tatsächlich war das Schiffswendegetriebe 1926/27 z. B. in Frankreich, Belgien, Österreich, der Schweiz und den USA durch ein



Sogenannte „weiße Wagen“, hier Altona 528 651 P. Diese Kühlwagen gehörten zur FEG Fleischeinfuhrgesellschaft AG. Sie wurden wohl Ende der 1920er Jahre in Hameln überholt und erhielten dabei auch den gebogenen „Gefrierfleisch“-Schriftzug (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Der Kühlwagen Altona 528 105 P wurde von der Firma Dr. Schlinck/Deutsche Margarineunion genutzt. Er wurde Ende der 1920er oder Anfang der 1930er Jahre in Hameln repariert (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Patent gesichert. Dies allerdings nicht durch die Firma, sondern Franz Kaminski und der Ingenieur Otto Haltenhoff hielten es als Privatpersonen.

Die Entscheidung, das Konstruktionsbüro trotz der hohen Kapitalbindung auch in der neuen Firma weiterzuführen, erwies sich schon bald als richtig. Am 5. Januar 1929 konnte Franz Kaminski wieder ein Patent anmelden. Diesmal ging es um einen sogenannten „Sicherheitstopf mit Flüssigkeitsverschluß“. Es handelte sich dabei um einen Lagerbehälter für feuergefährliche Flüssigkeiten. Auch jetzt wurde die Arbeit der Hamelner Ingenieure international wahrgenommen. Sowohl die in London erscheinende Zeitschrift „Science Abstracts“ als auch die niederländische Fachzeitschrift für den Bergbau „De ingenieur“ stellten 1930 einen in Hameln entwickelten elektrischen Antrieb vor.

Eine wesentliche Struktur ließ Kaminski indes unverändert: Er führte seinen Betrieb auf zwei Grundstücken weiter. Zwar lagen sie in relativer Nähe zueinander, waren aber durch den Wasserlauf Hamel, durch Straßen und Gleisanlagen getrennt. Es blieb also umständlich, die Abteilungen zu verwalten oder Maschinen und Werkzeuge in beiden Betrieben zu nutzen. Den Ausschlag für diese Entscheidung dürfte gegeben haben, dass sich grundlegende Infrastruktur auf dem Gelände des Waggonbetriebs befand und die Hallen auf dem ehemaligen Werftgrundstück weiter genutzt werden konnten. So waren die hohen Investitionen der Aufbaujahre nicht verloren. Die Anlagen selbst organisierte Kaminski aber neu. So ließ er die alte Schiebebühne abbrennen und konzentrierte die Waggonreparaturen auf die neuere Bühne. Auch das Gelände an der Hamel strukturierte er um. 1932 ließ er die Werft zuschütten und die Helling abreißen, um Baugelände zu erhalten.



Der Derop-Mineralölkesselwagen Hannover 565 259 P wurde ebenfalls von Kaminski überarbeitet (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Der Wagen Berlin 531 043 P wurde 1924 in Görlitz gebaut. In Hameln erhielt er in den 1930er Jahren einen neuen Anstrich mit Firmenanschrift (Familie Schön/Museum Hameln)

Wirtschaftlich waren die frühen 1930er Jahre auch für das Hamelner Unternehmen sehr schwierig. Im Preiskampf mit der Konkurrenz sah Kaminski sich vor allem dadurch benachteiligt, dass er für Lieferungen von Wagen auf sein Gelände das städtische Gleis in Anspruch nehmen musste. Andere Firmen hatten nur der Reichsbahn Gebühren zu zahlen. Das machte sich vor allem bei kleineren Arbeiten wie dem Auswechseln von Pufferteilen negativ bemerkbar. Hier stellten die Gebühren einen überdurchschnittlich großen Anteil der entstehenden Kosten dar. Um zu sparen, hatte man schon mehrfach Waggons mit Fuhrwerken direkt am Güterbahnhof abgeholt und so die Nutzung des städtischen Gleises umgangen. Doch auf Dauer war das nicht praktikabel.

1932 wurden in Hameln um die 250 Wagen repariert. Zwei Jahre später arbeiteten noch rund 35 Menschen im Waggon- und Maschinenbaubetrieb.



Der Säuretopfwagen Halle 561 030 P der IG Farben wurde Ende der 1920er Jahren von Kaminski repariert. Möglicherweise gibt es hier einen Zusammenhang zum Patent, das die Firma 1929 für einen „Sicherheitstopf mit Flüssigkeitsverschluss“ erhielt (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Briefkopf Franz Kaminski, 1927 (Stadtarchiv Hameln)

Das Wendejahr 1936

Mit dem Jahr 1936 kam es zu großen Umbrüchen für das Unternehmen. Im Mittelpunkt stand dabei die Maschinenfabrik. Über ein benachbartes Unternehmen kam Franz Kaminski in Kontakt mit dem Reichsluftfahrtministerium in Berlin. Das Ministerium suchte einen Betrieb, der bereit und in der Lage war, Flugzeugmotoren zu warten. Wieder überlegte der Unternehmer nicht lange und ergriff auch diese Chance. Es war sicher ungewöhnlich, dass ein kleiner Betrieb – 1936 hatte er etwa 58 Mitarbeiter –, der noch dazu nicht in einem industriellen Zentrum, sondern in der Peripherie lag, einen solchen Auftrag erhielt. Zwar hatte Kaminski unbestreitbar Erfolge im Kupplungs- und Getriebebau vorzuweisen. Die Wartung von komplexen Flugzeugmotoren setzte aber ganz andere Fachkenntnisse und Fähigkeiten voraus. Der Unternehmer ließ sich aber nicht schrecken, obwohl die Anforderungen hoch waren. Es musste gewissermaßen ein neuer Industriebetrieb gebaut werden, bevor mit den technisch anspruchsvollen Arbeiten begonnen werden konnte. Die Finanzierung dieses – vor allem für Hamelner Maßstäbe – gewaltigen Vorhabens gelang aufgrund des staatlichen Auftraggebers.



*Das Fabrikschild eines Umbaus, 1936
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

*Rechts unten die Flugzeugmotoren, undatiert
(Familie Schön/Museum Hameln)*

Die wichtigste Maßnahme war vermutlich die Aufschüttung des Geländes, das bis dahin immer wieder schweren Hochwassern ausgesetzt gewesen war. Oft waren die Gebäude und die Anlage beschädigt zurückgeblieben. Um ca. 30 cm wurde die Fläche nun erhöht. Kaminski ließ darauf sechs neue Hallen errichten. Sie ergaben insgesamt ca. 24.000 qm umbauten Raum. Gebaut wurden außerdem sogenannte Prüfstände. Sie ermöglichten erst die Wartung der Flugzeugmotoren und die Prüfung ihrer Funktionstüchtigkeit. Diese Gebäude mussten extremen Fliehkräften und den starken Winden, die sich beim Hochfahren der Leistung entwickelten, standhalten können. Aber auch der Lärmschutz sollte gewährleistet werden. Mit Kork wollte man die Arbeitsgeräusche dämpfen. Aufgrund der sehr speziellen Anforderungen wurde nach den genauen Vorgaben von Unternehmen gearbeitet, die schon Erfahrungen mit solchen technischen Bauten gesammelt hatten. Von Anfang an stand fest, dass BMW-Motoren gewartet werden sollten. Sie wurden im fast 700 Kilometer entfernten München produziert. Dort waren auch die Fachingenieure geschult worden, die Kaminski für diese Aufgabe eingestellt hatte. 1937 konnten dann die ersten Motoren in Hameln bearbeitet werden. Sie wurden

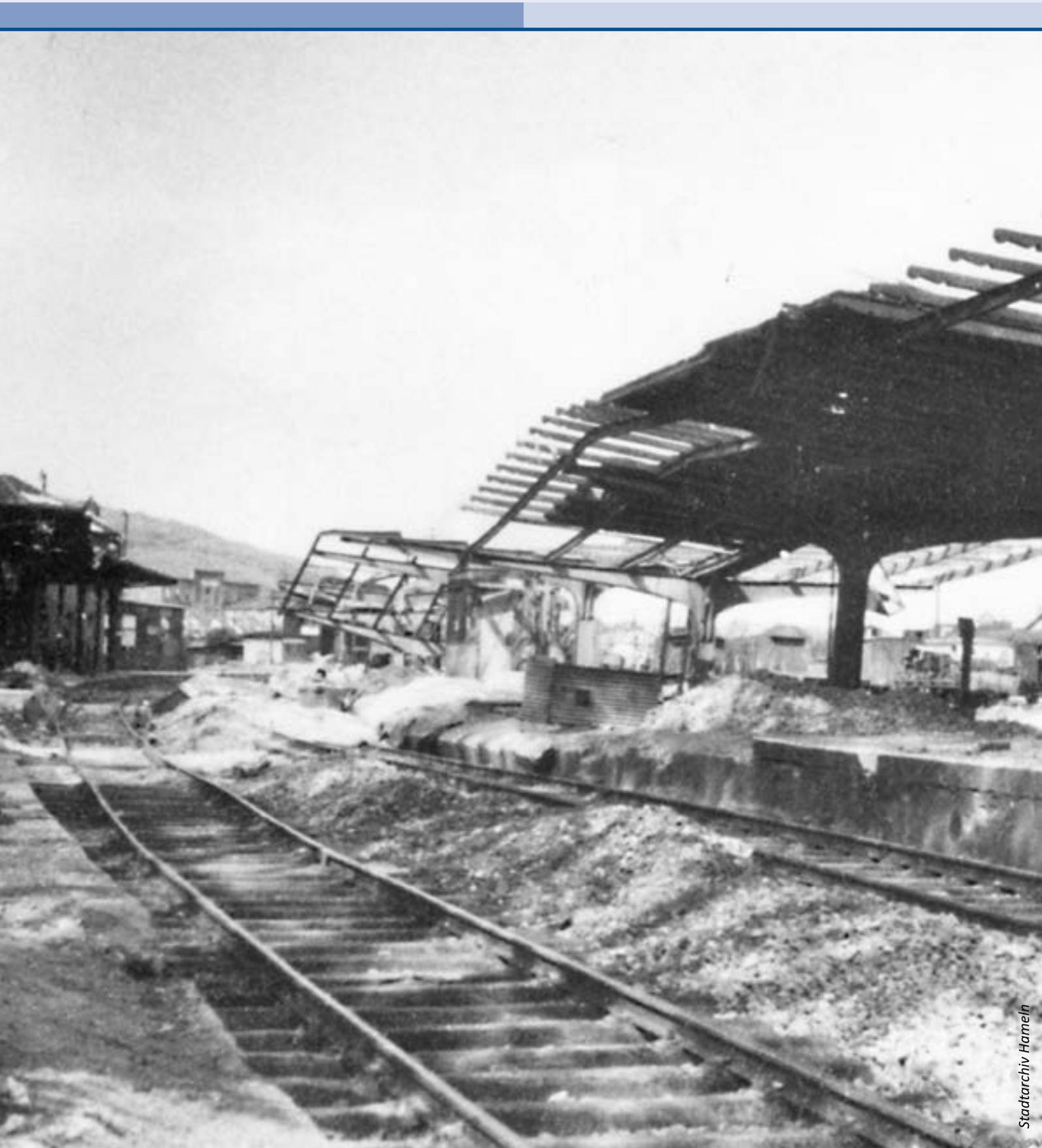
in großen Holzkisten verpackt mit der Bahn von den verschiedenen Standorten der Luftwaffe an die Weser gebracht.

Das Jahr 1936 brachte aber auch Veränderungen für den Waggonbetrieb. So konnte Franz Kaminski einen lang gehegten Wunsch umsetzen. Er erwarb das inzwischen um die 15.000 qm große, bisher gepachtete Gelände an der Kuhbrückenstraße von der Stadt Hameln. Einerseits hatte er so bessere Möglichkeiten, die Finanzierung des Motorenwerks abzusichern. Andererseits zeigte sich bald, dass das unternehmerische Wagnis grundlegend für die kommende Entwicklung des Waggonbetriebs war. Denn sowohl die Reichsbahn als auch private Industrieunternehmen beauftragten die Hamelner Firma mit einer wachsenden Zahl von Reparaturen, Instandhaltungen und Umbauten. 1937 hatte sich das Geschäft so deutlich belebt, dass die Stadtverwaltung höhere Gebühren für die Zustellung der Waggons in Rechnung stellen wollte. Kaminski reagierte auf die erhöhte Nachfrage, indem er sowohl einen neuen Montageschuppen als auch ein modernes Sandstrahlgebläse errichten ließ. 1939 startete er erneut Verhandlungen, um sein Gelände noch einmal vergrößern zu können.

***„Das Verstummen der Motoren
war für die Hamelner das Zeichen
für einen kommenden Fliegeralarm.“***



Die Kriegsjahre



Die Kriegsjahre

Zweiter Weltkrieg

Der deutsche Überfall auf Polen löste am 1. September 1939 den Zweiten Weltkrieg aus. Damit wurde das Flugmotorenwerk als Rüstungsbetrieb Teil der Kriegswirtschaft. Die gewarteten, instandgesetzten und geprüften Motoren waren Teil der Flugzeuge, die von der Luftwaffe im Krieg eingesetzt wurden.

Es waren wohl Kaminskis Kontakte ins Reichsluftfahrtministerium, die ihn ermutigten, auch seinen Waggonbetrieb neu auszurichten. 1940 beantragte er beim Reichsbahnzentralamt in Berlin, zukünftig Waggonen bauen zu dürfen. Das Antragsverfahren war aufwendig. Neben der Solvenz des Unternehmens mussten auch das Vorhandensein von Fachkenntnissen und eine entsprechende Betriebsanlage nachgewiesen werden. Deshalb musste dem Antrag eine detaillierte Beschreibung der Hamelner Waggon-Abteilung beigefügt werden. Aus dieser geht hervor, dass das Grundstück nun 23.000 qm umfasste. Für die Arbeit an den Wagen standen eine Tischlerei, eine Schlosserei, eine Schweißerei und eine Maler- bzw. Spritzhalle zur Verfügung. Die Schiebebühne versorgte zwei Werkhallen mit Fahrzeugen.

Dabei sollte es aber nicht bleiben. Kaminski teilte mit, er plane, den Betrieb noch zu erweitern. Die alte Tischlerei sollte durch einen Neubau ersetzt, eine weitere Halle und ein Gebäude für eine Warmwasserheizung errichtet werden. Um zu zeigen, dass die Firma auch den Bau von Waggonen abwickeln könne, wurden sogar die einzelnen Maschinen aufgezählt, die in den verschiedenen Arbeitsbereichen eingesetzt wurden.

Die Reichsbahn ließ Kaminskis Antrag von ihrem dort sowieso eingesetzten Überwachungsbeamten Dehne prüfen. Dieser besuchte den Betrieb und berichtete nach Berlin. Sein Papier bietet einen interessanten Blick auf die damalige Arbeitssituation.



Inzwischen umfasste die Waggonreparatur fünf Hallen, 1.7.1939 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

So heißt es dort:

„Das Werk ist z. Zt. mit Ausbesserungsarbeiten an Kesselwagen, Topfwagen und Wärmeschutzwagen beschäftigt. Es befanden sich etwa 25 Wagen in Arbeit.“ Der Beamte äußerte sich auch über die Qualifikation der Mitarbeiter:

„[Es] ist eine eingearbeitete, handwerksmäßig vorgebildete Belegschaft z. Zt. von etwa 35 Köpfen vorhanden, die einen Stamm bildet, von denen ein Teil schon seit 20 Jahren bei Kaminski in der Abteilung Waggonbau arbeitet.“

Auch mit Blick auf diese zuverlässige Mannschaft befürwortete Dehne gegenüber dem Reichsbahnabnahmeamt Kaminskis Antrag.

Tatsächlich erhielt das Hamelner Unternehmen am 2. April 1940 die Genehmigung, „zum Neubau von Kesselwagen und Topfwagen“.

Noch im selben Jahr lieferte Kaminski die ersten Waggons aus. Gefertigt wurden vor allem Kesselwagen. In Hameln wurden meist die Untergestelle gebaut, die Behälter kamen von Spezial-Zulieferern. Abnehmer waren private Industrieunternehmen aus der Mineralölbranche wie Rhenania-Ossag, Olex, Intava GmbH und Deutsche Vacuum Oil. Dazu kamen z. B. Julius Schindler, Schliemanns Ölwerke, Feldmühle und Deutsche Erdöl. An letztere wurden zwischen 1940 und 1944 ungefähr 60 bis 100 Kesselwagen geliefert. Es handelte sich dabei um einen Standard-Mineralölwagen mit einem 210 hl-Tank. Zwar führten Franz Kaminski und später die Firma mehrfach an, es seien auch Kühlwagen im Betrieb gebaut worden. Ein solcher Neubau konnte jedoch bis heute nicht belegt werden.

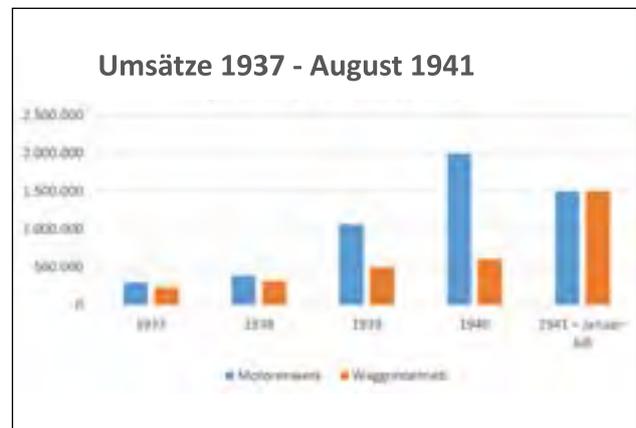


Der Wagen Hannover 915 919 P wurde für die WiFo gebaut
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Es waren nicht nur private Kunden, die bei Kaminski neue Kesselwagen bestellten. Vielmehr gehörten zu den Auftraggebern das Reichsluftfahrtministerium, die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft mbH“ (WiFo) und der Ölverein. An diese Abnehmer wurden zwischen 1941 und 1944 mindestens 1.183 Wagen geliefert. Es handelte sich um Rüstungsaufträge.

Der Waggonbetrieb entwickelte sich nach Ausbruch des Krieges also stürmisch. Franz Kaminski gab in einem Schreiben an eine Bank an, dass sich der Umsatz dieser Abteilung in den ersten sieben Monaten des Jahres 1941 auf 1,5 Millionen RM belaufen habe. Als Jahresumsatz rechnete er mit drei Millionen Reichsmark. Nie zuvor hatte das Unternehmen mit solchen Zahlen operiert. Mit einigem Stolz teilte Kaminski mit:

„Weitere Neubaufträge, deren Steuerung in der Hauptsache vom Reichswirtschaftsministerium erfolgt, werden laufend erteilt. Ein Ersuchen der Reichsbahn, für diese wieder Waggons zu reparieren, mußte ich leider ablehnen.“



Das starke Umsatzwachstum setzte beim Motorenwerk schon 1939 ein – beim Waggonbetrieb erst mit der Auslieferung der Neubauten 1941 (Snell, Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Seit März 1941 gehörten auch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene zu den Beschäftigten. Sie wurden sowohl im Waggonbetrieb als auch im Flugmotorenwerk eingesetzt. Da sich die Angaben in zeitgenössischen Quellen und Unterlagen der direkten Nachkriegszeit widersprechen, ist ihre genaue Zahl nicht mehr festzustellen. Zudem herrschte eine große Fluktuation, etwa wenn Zwangsarbeiter nur im Winter der Fabrik zugeteilt wurden, ansonsten aber in der Landwirtschaft zu arbeiten hatten. Gleichzeitig waren aber wohl zwischen 600 und 700 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter im Werk beschäftigt, deren weitaus größere Zahl im Flugmotorenwerk arbeitete. Belgier, Franzosen, Italiener, Polen, Russen und Ukrainer wurden in Barackenlagern untergebracht. Erstmals ist ein solches für das Unternehmen in den städtischen Unterlagen für den 25. April 1941 belegt. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen dieser Menschen waren sehr schwer.

Mit Hilfe der Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen konnte die anhaltende Nachfragesteigerung bewältigt werden. Reparaturaufträge nahmen dabei großen Raum ein. Zweimal am Tag wurden Waggons gebracht, um die 80 Stück pro Tag. Immer mehr Arbeitsfläche wurde gebraucht und daher beantragte Kaminski 1942 bei der Stadt Hameln neben Anbauten an bestehende Hallen auch den Neubau einer Kesselwagen-Werkstatt. Kurz nach deren Fertigstellung sollte 1943 noch eine Schmiede hinzugefügt werden. Hier sollten Maschinen aufgestellt werden, mit denen auch die erheblich stärkere Federung neuer Waggons „aufgerichtet“ werden konnte. Es wurde allerdings klar, dass selbst die Bevorzugung als Rüstungsbetrieb kriegsbedingte Einschränkungen nicht mehr verhinderte. Der „Baubevollmächtigte der Rüstungsinspektion XI in Hannover“ ließ dem Unternehmen mitteilen: „Treibstoffkontingente sowie GB-Bauzettel für Eisenbahntransporte können nicht zur

Verfügung gestellt werden.“ Außerdem wies er darauf hin, dass er sich den „Abzug der eingesetzten Arbeitskräfte zu dringlicheren Bauvorhaben“ jederzeit vorbehalte.

Nachdem 1944 eine Halle durch Brand zerstört worden war, beantragte Kaminski die Genehmigung zum Wiederaufbau des Gebäudes – trotz Baustoffmangels. Schließlich sollte die Arbeitsleistung gehalten werden. Dafür war es wichtig, Raum für die vor dem Brand dort eingesetzten 192 Mitarbeiter zu schaffen. Wie groß die Zahl der im Waggonbau und -reparatur beschäftigten Menschen insgesamt war, ist nicht mehr nachvollziehbar.

Fabricschild, 1941 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Kriegsende und Neuanfang

Ganz anders war die Situation im Motorenwerk. Die dort eingesetzte gerade in Hameln ungewöhnlich hohe Zahl von Beschäftigten sorgte dafür, dass es in der Bevölkerung weitaus bekannter war als der Waggonbetrieb. Das hing aber auch damit zusammen, dass die Prüfstände für die Motoren nahezu ununterbrochen liefen. Sie waren – trotz der Korkdämmung – in der ganzen Stadt zu hören. Ilse Kramer-Kaminski berichtete 2010 in der Deister- und Weserzeitung, dass das Verstummen der Motoren für die Hamelner Bürger ein wichtiges Signal gewesen sei. Das Unternehmen erhielt nämlich eine Vorwarnung, damit die Motoren rechtzeitig vor einem Angriff abgestellt werden konnten. Das Ausfallen des gewohnten Hintergrundgeräusches war für die Hamelner also das Zeichen für einen kommenden Fliegeralarm.

Mit dem Wagen Dresden 550 955 P, gebaut 1941, transportierte die Firma von Heyden Chlor. Er wurde in Hameln als Güterwagen getarnt. So sollten Tiefflieger getäuscht und von einem Angriff abgehalten werden (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Mit dem Einmarsch amerikanischer Streitkräfte am Morgen des 7. April war der Zweite Weltkrieg in Hameln zu Ende. Schnell rückte die britische Armee nach und übernahm die Verwaltung der eroberten Stadt. Die Militärbehörde sah sich gewaltigen Herausforderungen gegenüber. Eine davon war die Unterbringung und Versorgung der großen Zahl von Displaced Persons in Hameln. In dieser Notsituation entschied sie sich oft dazu, die Barackenlager, in denen die ehemaligen Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen bis dahin untergebracht gewesen waren, weiterhin als Unterkünfte zu nutzen. Auch die Lager der Firma Kaminski wurden zunächst aufrechterhalten.

Zu den zentralen Aufgaben der britischen Verwaltung gehörte, die örtliche Wirtschaft so schnell wie möglich wieder in Gang zu bringen. Das war für die Versorgung der Bevölkerung wichtig; es ging aber auch darum, dass die Menschen arbeiten und Geld verdienen konnten. Mancher Betrieb versuchte selber, seine Strukturen wieder aufzubauen. Das galt selbst in der Waggonindustrie. So kam es schon bald zu Kontakten zwischen dem zum großen Teil zerstörten Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Hannover-Leinhausen und Kaminski in Hameln. Beide Werkstätten waren seit langem eng verbunden. Am 15. Mai 1945 fuhren Vertreter der Firma Kaminski nach Hannover, um an einem Treffen im RAW teilzunehmen.

Dort erfuhren sie, dass die Hannoveraner die Arbeit bereits am 10. Mai wieder aufgenommen hatten. Auf ihrem Gelände befanden sich augenblicklich 120 schadhafte Wagen. Der Versuch, weitere Waggons mit einer Lok von verschiedenen Güterbahnhöfen zur Reparatur abzuholen, war aber am Veto der britischen Militärregierung gescheitert. Die Hamelner berichteten ihrerseits, „daß in Hameln etwa 200-300 Wagen der verschiedensten Wagengruppen vorhanden“ waren.



*Beschädigter Bahnhof in Hameln, 1945
(Stadtarchiv Hameln)*

Aufgrund der Lage des Betriebes und der Tatsache, dass dort „noch die großen Vorräte aus dem Waggonneubau vorhanden“ waren, sollte Kaminski nun beauftragt werden, für das RAW Reichsbahnwagen zu reparieren.

Am 4. Juni 1945 stellte Franz Kaminski offiziell den Antrag, die Waggonreparatur wieder aufnehmen zu dürfen. Am Folgetag erhielt er vom „Military Government“ beim Landkreis Hameln-Pyrmont die amtliche Erlaubnis zur Reparatur und zum Neubau von Waggons. Andere Arbeiten durften nicht ausgeführt werden. Zwar wurde der Verbrauch von elektrischem Strom in der Produktion begrenzt, aber die Firma konnte wieder beginnen. Dies geschah mit großem Nachdruck. So wurde der aus dem Krieg bereits zurückgekehrte Ernst Wulfekammer schon am 27. Juni als Monteur eingestellt.

Auch übergeordnete wirtschaftliche Strukturen wurden etabliert. Im Dezember 1945 wurde z. B. der „Fachverband Waggonbau“ gegründet. Der Verband sollte „als Interessenvertretung gegenüber den Reichsbahndienststellen und den Besatzungsbehörden“ fungieren. Kaminski, nun das größte Privatausbesserungswerk

(PAW) der britischen Zone, schloss sich der Organisation an. Die Hamelner Firma gehörte zur Fachgruppe B, also dem Bereich Privatwagenbau und -reparatur. Kaminski bekam bald eine neue Aufgabe: Immer wieder wurden auf den Gleisen nämlich „Privatwagen aus den nun polnischen Gebieten jenseits der Oder-Neiße-Grenze“ sichergestellt. Die Bahnbehörden klassifizierten sie als „herrenlos“, auch wenn „Einsteller und Heimatbahnhof bekannt waren“. Nach der Reparatur wurden sie offiziell auf neue Einsteller verteilt. „Kaminski übernahm die Vermittlung der Wagen an neue Eigentümer, z. B. bei den Kesselwagen der Mitteldeutschen Mineralöl Handelsgesellschaft und anderen Fundstücken.“

Das Flugmotorenwerk wurde bis September 1945 für „zivile Arbeiten“, nämlich Autoreparaturen, genutzt. Franz Kaminski hatte für diesen Bereich sogar den Ingenieur Brockmeyer als Leiter eingestellt. Doch dann wurde der Betrieb von den britischen „Royal Electrical and Mechanical Engineers“ (R.E.M.E.) „in Anspruch genommen“, wie es in einem Bericht heißt. Seitdem hielt der „1. Auxiliary Workshop R.E.M.E.“ unter der Leitung

eines englischen Offiziers Motoren britischer Militärfahrzeuge instand. Zwar stand schon bald fest, dass das Flugmotorenwerk demontiert werden würde, weil es Rüstungsbetrieb gewesen war. Solange es aber von der R.E.M.E. genutzt wurde, wurde diese Maßnahme ausgesetzt.

Franz Kaminski blieb Eigentümer beider Abteilungen seines Betriebes. Er war nicht Mitglied der NSDAP, sondern bis zu deren Auflösung 1933 Mitglied einer Freimaurerloge gewesen. Allerdings hatte man ihm 1943 den Rang eines Wehrwirtschaftführers verliehen. Aus diesem Grund wurde er am 27. Mai 1946 durch die englische Dienststelle „123 DET Hameln Trade and Industry“ entlassen. Er durfte seinen Betrieb nicht mehr betreten und nicht aktiv an der Geschäftsführung mitwirken. Konnte Kaminski zunächst selbst einen Treuhänder wählen, setzte die Militärregierung am 16. September 1946 den Ingenieur Adolf Opitz als Betriebsleiter ein. Dieser war schon seit Anfang der 1920er Jahre im Unternehmen und gehörte also zu den dienstältesten Mitarbeitern.

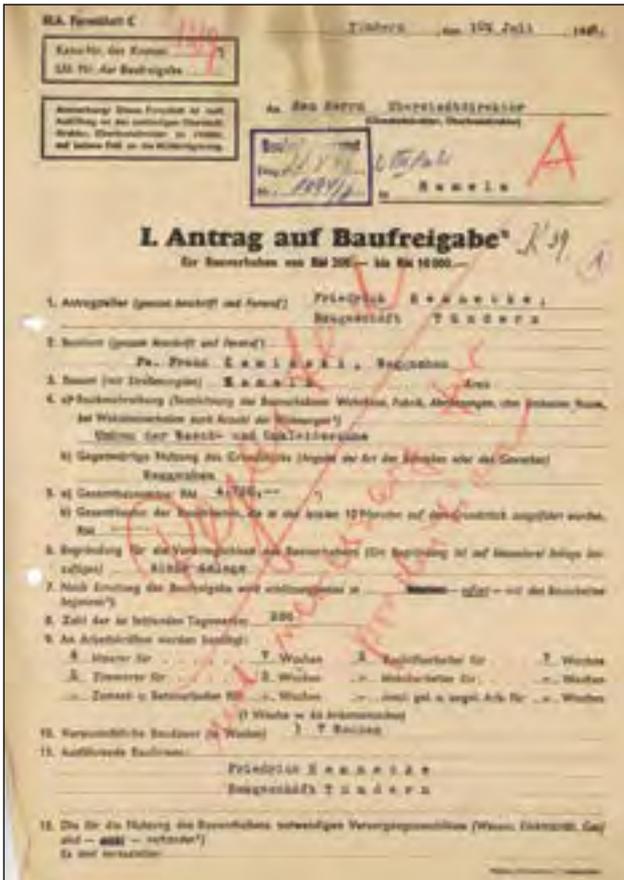
„Rejected. Not necessary for production“

Der Zusammenbruch der Infrastruktur in den Besatzungszonen hatte schwerwiegende Folgen für die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Brennstoffen. Der Transport von Gütern und Menschen sollte deshalb so schnell wie möglich wieder auf die Beine gestellt werden – und dafür brauchte man einsatzfähige Waggons. Allerdings waren rund 40 % aller Güterwagen unbrauchbar geworden; ein großer Teil der verbliebenen war mindestens reparaturbedürftig. Mithin hatten Ausbesserungswerke große Bedeutung für die Militärregierung.



Der Kesselwagen Hamburg 625 945 P wurde von den Norddeutschen Glycerin- und Fettsäurewerken Thörl in Hamburg-Bergedorf eingesetzt. Er trägt die Anschrift „DR Brit-US-Zone“, d. h. er ist bei der „Deutsche Reichsbahn in der britisch-amerikanischen Besatzungszone (Bizone)“ eingestellt (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

1946 schlossen die englische „Kontrollbehörde ECON 11/132 Hannover-Region“ und die „Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn“ einen Vertrag mit der Firma Kaminski, in dem Liefermengen für Reparaturen festgelegt wurden. Bald sollten diese aber noch gesteigert werden und daraus ergab sich ein Problem: Die baulichen Strukturen waren nicht auf die dafür erforderliche, deutlich größere Zahl von Mitarbeitern ausgelegt. Deshalb bat das Unternehmen bei den britischen Behörden um die Genehmigung, Wasch- und Umkleideräume sowie Büroräume umbauen bzw. vergrößern zu dürfen. Schließlich wurde nicht nur repariert und instandgesetzt, sondern es wurden auch neue Kesselwagen gebaut.



Ablehnung Bauprojekt, 10.7.1946
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

„Um Ihren Wünschen nach erhöhter Lieferung von Reichsbahnwagen nachkommen zu können, muß hier generell die Belegschaft erhöht werden.“

Zwar sei das Arbeitsamt bereit, mehr Leute zur Verfügung zu stellen. Ohne Erweiterungsbauten könnten sie auf dem Betriebsgelände aber nicht untergebracht werden. Die Genehmigungen dafür habe er jedoch nicht erhalten. Der Hamelner Verantwortliche bat daher um Unterstützung bei den Behörden. Das RAW setzte sich für Kaminski ein, aber das reichte offenbar nicht aus. Die Hamelner wandten sich auch noch an die Reichsbahndirektion in Hamburg und baten dort um Hilfe. Per Telegramm kam die Antwort:

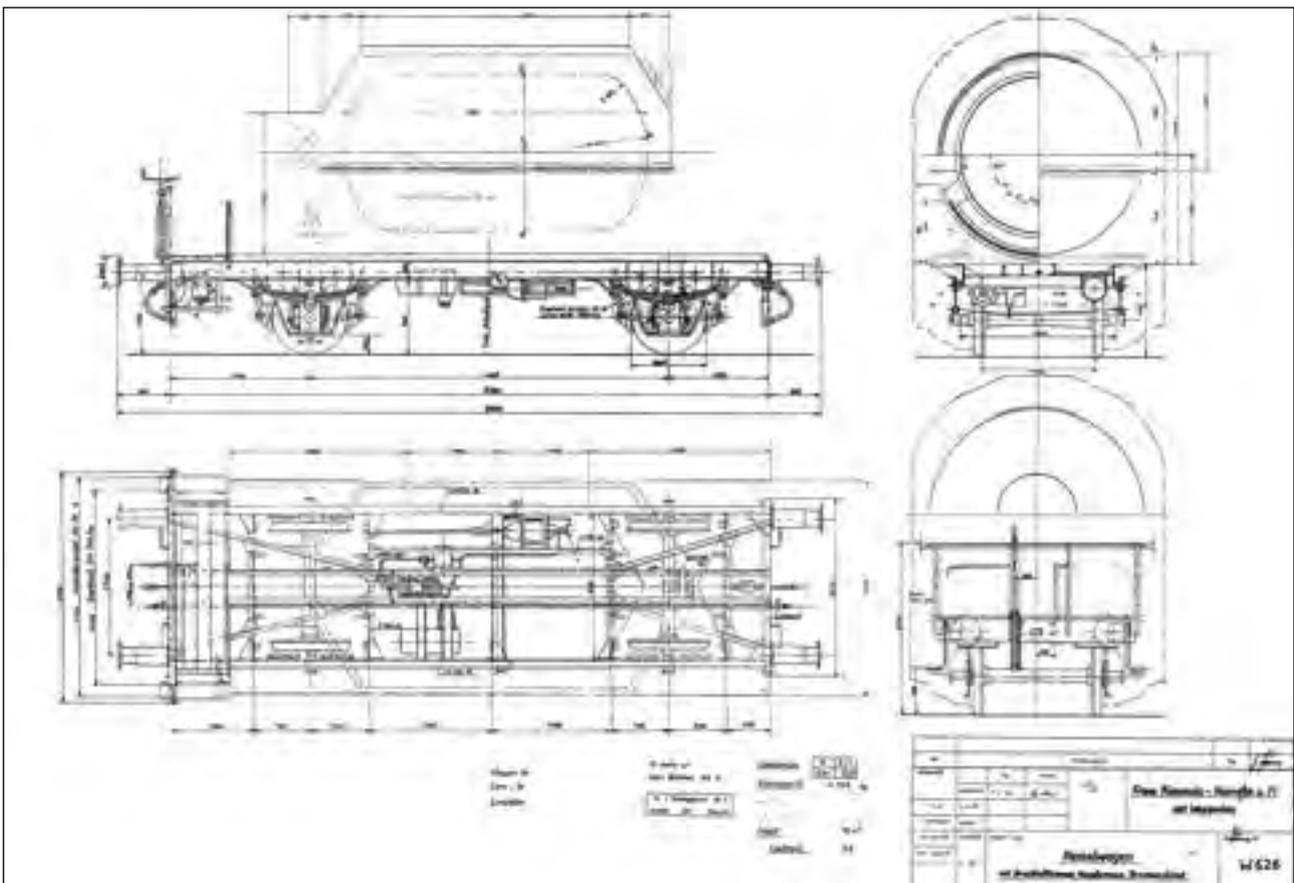
„Wir bestätigen der Firma Franz Kaminski in Hameln, daß sie für die Aufarbeitung von Reichsbahnfahrzeugen eingeschaltet worden ist. Damit für die lebenswichtigen Sendungen an Kohle und Lebensmitteln die erforderlichen Güterwagen gestellt werden können, muß die Ausbesserung der Reichsbahn-Güterwagen mit allen verfügbaren Mitteln gefördert werden.“

Bauvorhaben jeglicher Art waren aber aufgrund der dramatischen Knappheit an Baumaterial streng reglementiert. Mehrfach wurden die Anträge der Firma von dem britischen Verantwortlichen mit der Rot über das Formular geschriebenen Antwort „Rejected. Not necessary for production“ abgelehnt. Auch die Unterstützung durch Oberstadtdirektor Wilke konnte daran nichts ändern. Selbst der Hinweis, dass man dem Überwachungsbeamten der Reichsbahn ein Büro zur Verfügung zu stellen habe, half nicht.

Im Februar 1947 wandte sich der Treuhänder von Kaminski daher an seinen aktuell wichtigsten Auftraggeber, das RAW Hannover-Leinhausen. Er betonte zunächst, der Betrieb habe in der letzten Zeit die vereinbarten Reparaturmengen immer erreicht. Aber:

Wenig später wurden Kaminski die Baugenehmigungen erteilt. Doch nun wurde das nächste große Problem akut: Es fehlten Baustoffe jeder Art. Eine Vielzahl von Fahrten nach Hannover, Besuche beim Baulenkungsamt und anderen Behörden konnten – trotz durchaus wohlwollender Unterstützung durch die Beamten – daran nichts ändern.

Nachdem sich der Betrieb selber 2.500 Ziegelsteine hatte „ausleihen“ können, fehlte außer Fensterglas und Dachpappe noch der Zement. Einmal gelang es nach langen Verhandlungen fast, eine größere Menge bei einem Werk in Hannover direkt abzuholen. Da die Hamelner die erforderlichen Transportkapazitäten aber nicht von einem Tag auf den anderen beschaffen konnten, verfiel diese Chance.



Wieder musste gewartet und bei verschiedenen Stellen antichambriert werden, bis endlich auch dieser elementare Baustoff nach Hameln geholt werden konnte.

Es war aber nicht nur die Ertüchtigung der Gebäude, die Voraussetzung für eine erhöhte Menge von Waggonreparaturen war. Vor allem mussten die Mitarbeiter in der Lage sein, die schwere körperliche Arbeit zu leisten. Da Kaminski im Auftrag des RAW Hannover-Leinhausen tätig war, sprach das Gewerbeaufsichtsamt Hannover den Hamelnern im März 1947 eine zeitlich befristete Sonderzulage zu. Dagegen legte das Landesernährungsamt jedoch sein Veto ein. Es sei nicht zulässig, dass Kaminski dieselben Zulagen erhalte wie Reichsbahnausbesserungswerke.

Kaminski reparierte in der direkten Nachkriegszeit nicht nur, sondern es wurden auch neue Waggonen gebaut. Ihre Konstruktion unterschied sich oft kaum von den während des Krieges gebauten Fahrzeugen. Zeichnung eines Kesselwagens für flüssigen Sauerstoff, 1946 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Der Treuhänder der Firma, der Ingenieur Adolf Opitz, schrieb daraufhin postwendend nach Hannover:

„Die heutige Ablehnung durch das Gewerbeaufsichtsamt hat naturgemäß einen Sturm der Entrüstung und größte Unzufriedenheit unter der Belegschaft hervorgerufen, die sich darauf beruft, daß für die gleiche Arbeit auch die gleichen Zulagen gewährt werden müssen. Es dürfte auch wohl erwiesen sein, daß die Arbeitsintensität der Privatwerke denen der Reichsbahnausbesserungswerke zumindest gleich ist.“



*Schiebebühne, undatiert
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

Die Trennung der beiden Betriebe

Am 17. Mai 1947 teilte der Rat der Stadt Hameln Franz Kaminski mit, er sei von der „Militärregierung Kreis Group Hameln“ darüber informiert worden, dass der Unternehmer in die Kategorie „N“ für „no objections“ eingestuft worden sei. Die Folge: „Sie dürfen somit die Leitung des Betriebes wieder selbst übernehmen.“ Der Treuhänder habe keine Funktion mehr und möge der IHK Hannover, Nebenstelle Hameln, einen Bericht einreichen. Ein halbes Jahr später wurde Kaminski jedoch zur R.E.M.E.-Dienststelle nach Hannover-Ahlem einbestellt. Dort wurde ihm vorgehalten, er behindere die Arbeitsabläufe in seiner Firma. Bald darauf wurde dem Eigentümer die Genehmigung, seinen Betrieb selbst zu führen, wieder entzogen. Mitte Dezember 1947 fiel die endgültige Entscheidung: Die britischen Streitkräfte übernahmen das Motorenwerk vollständig. Der Waggonbetrieb wurde abgetrennt. Diesen Betriebsteil durfte Franz Kaminski in eigener Verantwortung weiterbetreiben.

Mochte dieser Schnitt auch für klare Verhältnisse gesorgt haben – ihn praktisch umzusetzen war nicht einfach. So lag die Hauptverwaltung beider Betriebsteile in der Werftstraße, wie Franz Kaminski berichtete. Sie musste nun aufgeteilt und neu organisiert werden. Leere Büroräume waren in der Kuhbrückenstraße aber nicht vorhanden. Es musste also wieder gebaut werden. Nach den zu Beginn des Jahres gemachten Erfahrungen wies Kaminski in seinem Baugesuch gleich auf die hohe Bedeutung des Betriebs hin:

„Die Waggonabteilung arbeitet vorzugsweise im ‚grünen Verkehrsnotprogramm‘ der Deutschen Reichsbahn und ist auch für das Jahr 1948 bereits wieder eingestuft in das Notprogramm B (Marshallplan).“

Opitz erläuterte, warum die Zulage für den Hamelner Betrieb so große Bedeutung hatte:

„Es ist dabei zu beachten, daß Hameln nicht etwa ein Landbezirk ist und daß etwa ein Drittel der gesamten Belegschaft aus Evakuierten und Vertriebenen besteht, die absolut nichts zuzusetzen haben.“

Daraufhin besichtigte ein Vertreter des Gewerbeaufsichtsamtes Hannover den Hamelner Betrieb, um sich selbst ein Bild von dessen Arbeit zu machen. Am nächsten Tag teilte er Opitz mit, die Zulage gelte für „alle bei den Ausbesserungsarbeiten bei Eisenbahnwaggons beschäftigten Arbeiter“ und stehe also auch Hameln zu. Sie bestand aus einer Sonderration Fett, Fleisch und Brot. Jeder der rund 200 Mitarbeiter, die nach Hannover gemeldet worden waren, erhielt nun also 200 Kalorien pro Tag mehr. Geliefert wurden die Lebensmittel an die Werksküche, eine direkte Abgabe an die Arbeiter war nicht zulässig. Sie sollten nur den Beschäftigten und nicht etwa ihren Familien zugutekommen.

Wie beweglich eine Firma in der unmittelbaren Nachkriegszeit sein musste, lässt sich aus einer Erzählung von Ilse Kramer-Kaminski ablesen. Sie berichtete der Deister- und Weserzeitung 2010, das Unternehmen ihres Vaters habe anfangs auch Kochkisten produziert. Diese Alltagsprodukte habe man vor Ort gut verkaufen können.



*Fertigung am Laufwerk, um 1950
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Strahl- und Lackieranlage, um 1965
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Revision, um 1950
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Arbeitsteilige Montage in der hellen Werkhalle, um 1950
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Einachsen von Radsätzen in das Laufwerk, um 1950
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Auslieferung von gefertigten Kesselwagen, um 1955
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

*„Ich habe viel von
den alten Hasen gelernt.“*



Die neue Generation



Die neue Generation

Tod des Gründers – weibliche Nachfolge

Am 5. Juli 1948 und damit bald nach der Währungsreform starb Franz Kaminski mit 61 Jahren nach kurzer Krankheit. Er hinterließ seine Frau Elsa und die gemeinsame Tochter Ilse. Diese lebte mit ihrem kleinen Sohn im Haus ihrer Eltern, denn ihr Mann war noch in russischer Gefangenschaft. Neben der Trauer um den Verlust des nächsten Familienangehörigen stand eine ganz besondere Sorge: Die Firma war nun plötzlich ohne Leitung. Für eine Konstanz der Abläufe sorgte zwar der langjährige Prokurist Karl Banse. Er war schon seit 30 Jahren im Betrieb und kannte ihn gut. Aber wer sollte die Eigentümer vertreten?



*Ilse Schön, geb. Kaminski, 1951
(Familie Schön)*

Ilse Schön war als Jugendliche zwar auf der Hamelner Handelsschule gewesen und hatte dort Einblick in kaufmännische Zusammenhänge bekommen. Auch die Lette-Schule in Berlin hatte sie ein Jahr lang besucht. Aber sie sei, wie sie später selber sagte, „ohne besondere Ausbildung“ gewesen. Trotz dieser schwierigen Ausgangsbedingungen war die Unternehmertochter bereit, Verantwortung zu übernehmen. Im Rückblick schilderte sie die besondere Herausforderung: Sie musste „die Führung dieses von Männern dominierten Betriebs übernehmen.“ Allerdings, berichtete sie weiter, seien ihr diese wohlgesonnen gewesen:

„Sie haben mich akzeptiert, weil ich akzeptiert habe, dass sie das Wissen hatten. Ich habe viel von den alten Hasen gelernt.“

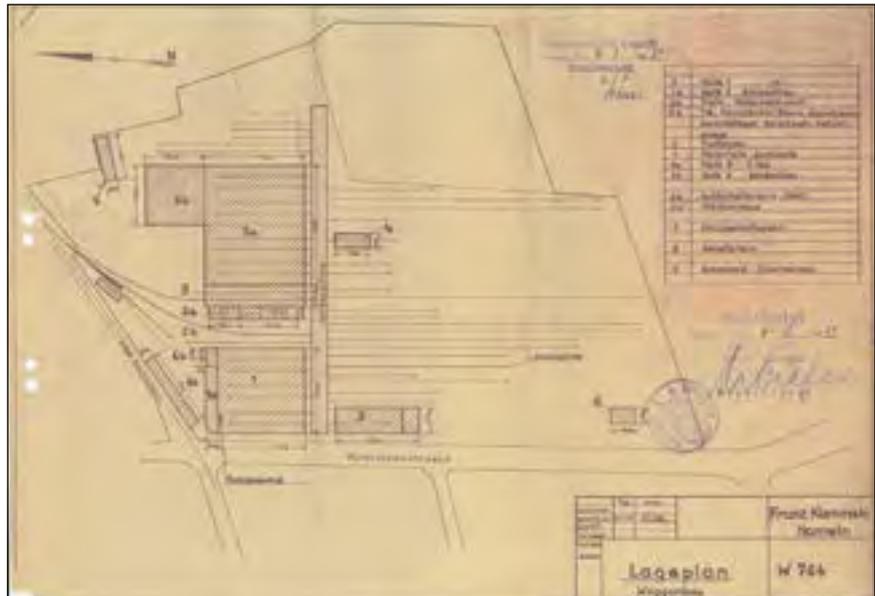
Die unfreiwillige Chefin startete in einer Zeit der Veränderungen. So wurde der Betrieb im August 1948 informiert, dass die Haupt- und Zwischenbremsprüfungen bei privaten Güterwagen zukünftig durch Privatwerke vorgenommen werden sollten. Die Reichsbahnausbesserungswerke seien überlastet und könnten das nicht mehr leisten. Das verhiess einerseits neue und auch noch regelmäßige Einnahmen. Aber Prokurist Banse vermutete, dass die RAW's diese Aufgabe nicht mehr übernehmen wollten, weil dafür keine auskömmlichen Preise zu erzielen seien. Zwar wurde Kaminski bald zur einzigen Privatwerkstatt ernannt, die im Bereich der Reichsbahndirektion Hamburg solche Prüfungen vornehmen durfte. Doch die Freude über diese neue Einnahmequelle war ob der Aussicht gedämpft, die Kunden mit spürbar höheren Preisen als den gewohnten konfrontieren zu müssen. Dazu kam, dass einige RAW's doch weiter für den niedrigeren Preis tätig wurden. Erst als bekanntgemacht wurde, dass dies nicht mehr zulässig sei, nahmen die Sorgen um Preisdiskussionen ab.

Das Verfahren für die Bremsprüfungen war genau vorgeschrieben und sieben Mitarbeiter aus Hameln wurden in Hannover in den erforderlichen Handgriffen geschult. Später sollte die Prüfung ihrer Arbeit von einem Abnahmebeamten des RAW vor Ort durchgeführt werden. Eine gewisse Einschränkung ergab sich dadurch, dass der Hamelner Betrieb zunächst nur auf die Prüfung von zwei- und dreiachsigen Wagen vorbereitet war. Die Bahnbehörden stellten sich darauf ein:

„Für Interesse wird für Sie noch sein, daß wir mit Rücksicht auf die z. Zt. in Ihrem Werk bestehenden beschränkten Schiebebühnenverhältnisse bei der RBD Hamburg angeregt haben, Ihnen in den ersten Monaten möglichst nur 2 achsige Privatgüterwagen zur Ausbesserung zuzuweisen.“

Nachdem dies Problem gelöst werden konnte, wurde wenige Monate später außerdem eine längere Grube eingerichtet. Nun konnten auch vierachsige Güterwagen bearbeitet werden.

Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, richtete das RAW Hannover-Leinhausen bei Kaminski ein Lager für Tauschstücke der Luftdruckbremsen Kunze-Knorr und Hildebrand-Knorr ein. Das war zwar praktisch, aber auch mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden. So mussten z. B. Tauschstücke, die zur Überarbeitung nach Hannover geschickt wurden, mit einem „Verlangzetteln“ in vierfacher Ausführung ausgestattet werden. Für Unruhe sorgte in Hameln überdies die Tatsache, dass die Bahnbehörde nach einiger Zeit mitteilte, dass Bremsprüfungen auch an Wagen vorzunehmen waren, die von anderen niedersächsischen Privatwerken repariert worden waren. Das ergab sich logisch daraus, dass zunächst nur Kaminski lizenziert war. Man fürchtete dort aber wohl, für mögliche Reparaturfehler dieser Firmen im Bremsbereich verantwortlich gemacht zu werden. Nachdem der Betrieb bis April 1949 schon um die 140 Untersuchungen vorgenommen hatte, erwies sich diese Sorge als unbegründet.



Gleisplan, 21.4.1950 (Bauaktenarchiv Stadt Hameln)

Als unerwartet kompliziert erwies sich hingegen die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten von Werkstatt und Abnahmebeamten. Im Mai 1949 kam es deshalb zu einem Konflikt mit dem RAW Hannover-Leinhausen. Offenbar war es bei Kaminski zu einer Panne bei der Brems-Prüfung an einem Kesselwagen aus München gekommen. Das RAW kritisierte die Hamelner scharf für die unzureichende Wartung. Es drohte, ihnen den Auftrag der Bremsuntersuchungen wieder zu entziehen, wenn es noch einmal zu einem solchen Versehen komme.

Möglicherweise hatten die Hamelner den Abnahmebeamten als aktiven Abschlussprüfer gesehen und sich auf seine Expertise verlassen. Das RAW sah dessen Rolle aber ganz anders. In Hameln wurde dann auf dieses Problem intern mit folgenden Worten hingewiesen:

„Es geht nicht an, dass der Betrieb den Abnahmebeamten dafür verantwortlich macht. Die Firma ist nach wie vor für die von ihr ausgeführte Arbeit haftbar und können wir uns nicht hinter dem Abnahmebeamten, welcher die Bremsprüfung durchführt, verstecken.“

Bruno Schön in der Geschäftsleitung

Der Zwist konnte das gute Einvernehmen zwischen Hannover und Hameln jedoch nicht dauerhaft trüben. Schließlich wurde die Arbeit des Betriebes als solche hoch anerkannt. So hatte ein Ministerialrat der „Hauptverwaltung der Eisenbahnen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes“ (HVE) dem Betrieb mitgeteilt, dass die Reichsbahn sehr zufrieden sei mit seiner Ausbesserung von Straßenrollern. In einer Gesprächsnotiz über das Treffen heißt es außerdem, das Reichsbahnzentralamt habe sich „günstig“ über Kaminski geäußert und insbesondere „die Güte der Schweissarbeiten“ gelobt.

Das Fazit lautete:

„Unsere Arbeit wird absolut positiv gewertet.“

Wurde die Zusammenarbeit auf dieser Ebene fortgesetzt, kam es auf einer anderen zu einem harten Einschnitt. Wie schon nach dem Ersten Weltkrieg wurden den Privatwerken die Reparaturaufträge für Reichsbahnwagen wieder entzogen. Seit 1949 beschäftigte sich Kaminski also erneut ausschließlich mit Privatwagen, die gewartet, repariert und umgebaut wurden.

Auch in dieser Zeit mussten Unternehmen noch flexibel sein, wie folgende Anekdote zeigt:

Im Mai 1949 erhielt Kaminski von der Firma Hubert Lappe aus Hannover „als Gegenleistung für gelieferte Waren einen DKW-Personenkraftwagen“. Eine Bezahlung wäre der Firma wahrscheinlich lieber gewesen. Aber Improvisationskunst war weiter gefragt. Alle Unternehmen versuchten, so gut es ging, mit den Widrigkeiten umzugehen.



*Bruno Schön im Wohnhaus der Familie, 1952
(Familie Schön)*

Im Dezember 1949 kehrte Bruno Schön aus russischer Gefangenschaft zurück. Ein Jahr später trat der Ehemann der Firmenerbin Ilse Schön in die Geschäftsleitung ein. Nach dem überraschenden Tod des Gründers war das Unternehmen gut durch die direkten Nachkriegsjahre geführt worden. Prokurist Banse stand nun auch dem ehemaligen Offizier Schön zur Seite.

Von großer Bedeutung für das Unternehmen war die Tatsache, dass es gelang, die Geschäftsbeziehung zur VTG (Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH) wieder aufzunehmen. Das Waggonvermietungsunternehmen war zu dieser Zeit führend und besaß einen großen Wagenpark. Schon in der Zeit des Zweiten Weltkriegs hatte Kaminski dem Vorgängerunternehmen – WiFo – Waggonen geliefert. Ab 1951 lebte diese Verbindung wieder auf. Die gelieferten Wagen unterschieden sich zunächst nur wenig von denen aus den 1940er Jahren.

Das Hamelner Unternehmen hatte sich 1951 so weit wieder konsolidiert, dass sich der Geschäftsführer



*Zwei Kesselwagen auf der Hannover-Messe, 1951
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

entschloss, dessen Arbeit auf der Hannover-Messe zu präsentieren. Kaminski hatte einen eigenen Stand und stellte dort zwei neu gebaute Waggons vor. Die unterschiedlich lackierten Behälter trugen die Telegramm-Adresse als weithin sichtbare Firmenwerbung: „Kaminskiwaggon“. Beide waren wieder von Zulieferern gefertigt. Auch für deren Leistungen warb der Messestand. Der Chromstahltank fasste 160 Hektoliter und war für den Transport von Salpetersäure gedacht. Der Aluminiumbehälter konnte 200 Hektoliter aufnehmen. Er war für den gefahrlosen Transport von Fettsäure geeignet. Wie zu der Zeit üblich, war einer der Waggons mit einem Bremserhaus ausgestattet.

Der Waggonbaubetrieb zeigte seine Produkte auf dem Freigelände. Selbstverständlich war er nicht der einzige Anbieter dieser Branche. Sein Nachbar war die Braunschweiger, unter dem Traditionsnamen Linke-Hofmann-Busch auftretende „Fahrzeug- und Maschinenbau Watenstedt GmbH“ (FAMAS).

Aber auch andere Betriebe aus der Eisenbahnbranche waren auf der Messe vertreten: die Lokomotiv-

fabrik Krupp aus Essen, die MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) und Orenstein & Koppel aus Dortmund-Dorstfeld mit der Lübecker Maschinenbau AG. Interessenten konnten also mit verschiedenen Fachfirmen verhandeln.

Das Hamelner Unternehmen konnte auf der Messe wieder mit alten Kunden in Kontakt treten und neue gewinnen. Ein Jahr später schrieb es selbst:

„Trotz heftigen Wettbewerbs auf den Exportmärkten konnten die Fäden zum westeuropäischen Ausland neu geknüpft werden.“

Der Betrieb beschäftigte in diesem Jahr 240 Menschen.

Tatsächlich zog der Export in den Folgejahren an. So wurden zwischen 1954 und 1955 zum Beispiel neun Güterwagen für den Fischtransport nach Dänemark geliefert. Dabei handelte es sich um Umbauten. Der an die „Andelsselskab Dansk Andels Ørred Eksport“ nach Kolding gelieferte Wagen, mit dem lebende Forellen transportiert werden konnten, kostete trotzdem 16.300 DM.



Kaminski lieferte z. B. auch in die Niederlande – Waggon NS 505 488 P (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Der Wagen Hannover 564 971 P wurde nach Esbjerg geliefert. Er trägt auch 1954 noch die Anschrift „DR Brit-US-Zone“. Die Telegrammadresse mischt Deutsch und Dänisch: „Fischerfisk“ (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Handel mit Gebrauchtwagen

Der Handel mit gebrauchten Kühlwagen war ein durchaus attraktives, neues Geschäftsfeld für Kaminski. Er beruhte darauf, dass mehrere europäische Eisenbahnen 1949 das gemeinsame Tochterunternehmen „INTERFRIGO“ für Kühltransporte gegründet hatten. Der Deutschen Bundesbahn war es außerdem gelungen, den lukrativen Bananen-Transport von den Seehäfen ins Binnenland zu übernehmen. Daraufhin verkauften die Kühltransportfirmen ihre eigenen Kühlwagen, denn sie konnten nicht mehr gewinnbringend eingesetzt werden. Kaminski kaufte diese Wagen seit Anfang der 1950er Jahre, arbeitete sie auf oder baute sie um und verkaufte sie an neue Eigentümer.

Die Hamelner erwarben unter anderem die überzähligen Bananenwagen von Olff, Köpcke & Co. und die Kühlwagen des Gefrierfleischimporteurs Weddel & Co. Umgebaut wurden die ehemaligen Kühlwagen wie erwähnt für Fischtransporte, aber auch zu Bierwagen. Hauptsächliche Abnehmer dafür waren Brauereien,

die ihre im Krieg verloren gegangenen Bierwagen ersetzen wollten, aber nicht genügend Geld für Neubauten hatten. Von Duisburg bis München griffen Brauereien auf gebrauchte Wagen von Kaminski zurück. Aber auch Süßwarenhersteller wie Storck legten sich aus diesem Vorrat einen eigenen Wagenpark für ihre Werksverkehre zu. Kaminski stellte die Wagen zunächst jeweils selbst bei der Bundesbahndirektion Hannover ein, bis sich ein Käufer fand.

Kaminski handelte auch mit gebrauchten Kesselwagen. Entweder wurden sie gezielt erworben, oder beim Verkauf neuer Kesselwagen in Zahlung genommen. Sie wurden dann aufgearbeitet oder umgebaut, indem auf die alten Untergestelle neue Behälter für spezielle Ladegüter aufgebaut wurden, zum Beispiel von der Firma Schmidding aus Hannover zugelieferte Aluminiumbehälter für Fettsäuren. Auch für derart modernisierte Kesselwagen fand sich ein Abnehmer in Dänemark.



Der Kühlwagen DB 525 721 P wurde von Kaminski aufgearbeitet. Er gehörte der GEG, der Großeinkaufsgesellschaft der Konsumgenossenschaften (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Werkhalle, 1953. Vorne ist die Prägepolierbank zu sehen, rechts die Radsatzbank (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Mit diesem aus einer günstigen Situation heraus entstandenen Gebrauchtwagenhandel erwarb sich Kaminski nebenbei auch neue Kunden für das Reparaturgeschäft und erweiterte seine Basis für den Verkauf neuer Kesselwagen. Da die Geschäfte gut liefen, konnte in Hameln über eine Modernisierung und sogar eine Neuausrichtung nachgedacht werden. 1953 ließ Schön eine Werkhalle erweitern und dann ein neues Lagergebäude errichten. Um die schwere Arbeit an den Waggons zu erleichtern, wurde ein Jahr später sogar in eine moderne Kranbahn investiert.

Akzent auf Maschinenbau

Auch die Deister- und Weserzeitung hatte die Entwicklung des Betriebes wahrgenommen. So erschien zum Ende des Jahres 1955 ein ausführlicher Artikel. Zunächst stellte er das aktuelle Leistungsspektrum der Firma vor. Über den Bereich Neubau heißt es dort:

„Es werden Kesselwagen in den verschiedensten

Ausführungen hergestellt; hierzu gehören vor allem Spezialwagen mit Behältern aus Stahl, Sonderstählen, sowie auch Aluminium für Transporte von Mineralölen und Chemieprodukten. Es werden auch Isolierungen für Kesselwagen ausgeführt, welche Bitumen und Asphalt befördern.“ Letzteres war nötig, damit die Ware nach dem Transport noch flüssig war und der Behälter entleert werden konnte. Neben dem Waggonneu- und -umbau waren Instandhaltungsarbeiten wie „bahnamtliche Haupt- und Bremsuntersuchungen“ und Reparaturen weiterhin ein wichtiges Standbein der Firma.



Rangiergerät für Eisenbahnfahrzeuge (Dewezet 31.12.1955)



*Rangiergerät für Eisenbahnfahrzeuge
(Dewezeit 31.12.1955)*

Das Werk plante aber auch aktiv seine Zukunft, wie der Artikel zeigt. Es sollte ausgebaut und modernisiert werden. Dabei hatte man sich vorgenommen, den Bereich Maschinen- und Stahlbau neu zu positionieren. Als erster Schritt in diese Richtung war offenbar ein neuartiges Produkt gedacht, das hier vorgestellt wurde. Es handelte sich um ein Rangiergerät für Eisenbahnfahrzeuge. Die Hamelner hatten für das von einem Schweizer Unternehmen entwickelte Gerät die „Generallizenz für Herstellung und Vertrieb [...] für das gesamte Bundesgebiet“ erhalten.

Der Zweck der Maschine wird so beschrieben:

„Dieses Gerät stellt insbesondere einen Ersatz dar für die teuren und im Unterhalt oft kostspieligen Rangierloks oder schweren Rangiermaschinen sowie andere unzulängliche Behelfsmittel. Das Gerät ist nicht an die Schiene gebunden und sowohl in seinem Gewicht als auch in seiner Bemaßung so gehalten, daß ein weniger Einsatz auch bei engen Werksanlagen und unter schwierigsten Verhältnissen gewährleistet ist.“

Das war eine innovative Idee, die präzise auf die Kundenschaft zugeschnitten war, mit der Kaminski schon bisher in Kontakt stand.



*G. Schneegans und P. Lutz im Konstruktionsbüro, nach 1956
(Percy Lutz)*

Besonnene Weiterentwicklung

War die Einführung eines neuen Produktes immer mit einem gewissen Risiko verbunden, gehörten die Instandhaltungen zu den sicheren Aufträgen. Ihr Rhythmus war vorgegeben, wie 1956 in einem Bericht deutlich wird: *„Die Deutsche Bundesbahn hat die Privatwagen-Einsteller verpflichtet, ihre Fahrzeuge alle 3 bzw. 1½ Jahre einer Haupt- oder Zwischenuntersuchung zu unterziehen.“*

Mit einer Konzession der Bundesbahn führte Kaminski diese Prüfungen durch. Mit nicht wenigen Industrie-Unternehmen hatte der Betrieb langfristige Pauschalverträge für Instandhaltungen und auch für Reparaturen an deren Wagen.



Luftbild, um 1958 (Stadtarchiv Hameln)

Die Geschäftsleitung beobachtete den Markt aufmerksam, nahm Veränderungen wahr und entwickelte den Betrieb kontinuierlich weiter. So wurden 1958 beispielsweise die technischen Abteilungen des Unternehmens neu organisiert, um die Arbeitsabläufe zu straffen. Eine weitere Halle wurde mit einer Kranbahn ausgestattet, ein Jahr später die Farb-Spritzhalle neu gebaut.

Eine Besonderheit der Branche stellte aber auch die Hamelner Firma immer wieder vor Herausforderungen: Der Zulauf von Wagen zur Instandhaltung oder Reparatur lässt sich nicht planen. In einem Bericht heißt es 1959 dazu:

„Auch der Wagenanfall ist bei Kaminski täglich sehr unterschiedlich, sodass mal Verstopfungen eintreten, [mal] mit Ausfallzeiten gerechnet werden muss.“

Diese Schwankungen beruhten darauf, dass die Waggons einer Firma zu ganz unterschiedlichen Zeiten die von der Staatsbahn vorgegebene Frist erreichten. Reparaturen ließen sich naturgemäß ebenfalls nicht planen.

Große Konzerne verfügten über mehr Möglichkeiten, mit diesen Unwägbarkeiten umzugehen. Der Bericht formuliert:

Es „ist nicht zu verkennen, dass ein mittlerer Betrieb eine andere Kostenlage hat als ein Grossbetrieb [...], dem es laufend möglich ist, die Arbeitskräfte in andere Betriebsteile umzusetzen (ohne dauernde Entlassungen und Neueinstellungen) und durch einen hochentwickelten Maschinenpark rationeller zu arbeiten.“

Die Hamelner verfügten über andere Potentiale als Konzerne. Als spezialisiertes, wendiges Familienunternehmen hatten sie einen engen Draht zu ihren Kunden. Es konnte rasch reagiert, Entscheidungen konnten direkt getroffen werden. Seit Jahrzehnten hatte Kaminski mit Waggons zu tun, verfügte aber aufgrund der von Beginn an breiter angelegten Unternehmensstruktur

über darüberhinausgehende handwerkliche Erfahrungen. Der Betrieb war daher in der Lage, spezielle Lösungen für schwierige Aufgaben anzubieten.

So erhielt das Unternehmen einmal den Auftrag, einen nur 30 cm hohen Tieflader zu bauen. Die Einzelanfertigung wurde den Wünschen des Auftraggebers genauestens angepasst. Die Hamelner fertigten aber auch den ersten Druckgas-Straßentankauflieger für die Farbwerke Hoechst an. Eine Spezialanfertigung war auch die Lafette für einen Biertransport-Anhänger der hannoverschen Firma Schmidding. Diese war spezialisiert auf die Herstellung von Brauereibedarf und lieferte nach ganz Europa und Asien. Auch die Endfertigung des Anhängers wurde in Hameln vorgenommen. Die Firma Klein Schanzlin Becker (KSB) in Frankenthal stellte Pumpen und Ventile her. Die Hamelner produzierten für sie Spezialrohre mit einem Durchmesser von einem halben und sogar einem dreiviertel Meter Durchmesser.

Auch in Hameln übernahm Kaminski besondere Aufträge. So baute der Betrieb eine neue Drehscheibe für den Gleiskör-

per der Norddeutschen Hefe- und Spritwerke. Laufend führte er außerdem Instandsetzungen und Anstriche von z. B. Brückenteilen für die in Hameln stationierte britische Rheinarmee aus. Die große Kunst bestand darin, Sonderaufgaben und Alltagsgeschäft geschickt miteinander zu verzahnen.

Eine übergeordnete Entwicklung half bei der möglichst gleichmäßigen Auslastung des Unternehmens: Die Nachfrage nach einer fachgerechten Reinigung von Waggons nahm Ende der 1950er Jahre deutlich zu. Kaminski investierte also 1959 in eine neue, große und moderne Anlage. Sie war so innovativ, dass sie das Interesse der schwedischen Staatsbahn weckte. Dort plante man, eine Sandstrahlanlage anzuschaffen, um den großen Wagenpark aufzuarbeiten. Um sich die Technik der „Großputzanlage“ in ihrer praktischen Anwendung anzusehen, reisten Stockholmer Bahnbeamte nach Hameln. Später bedankten sie sich für die „Liebenswür-

digkeit uns die Freistrahlanlage bei unserem Besuch studieren zu lassen und [an] Ihren Erfahrungen teilzunehmen“.

*Fabrikschild, 1962
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Der Druckgas-Straßentankauflieger für die Farbwerke Hoechst besaß als Sonderausrüstung zwei Thermometer und ein Manometer. Die Zugmaschine war von Daimler-Benz
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Der Anhänger für die Firma Schmidding. Auch die Scharrierung des Behälters wurde durch Kaminski erledigt
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

Prokurist Wulfekammer



Ernst Wulfekammer, um 1948
(F. Kaminski Waggonbau GmbH)

1960 traf Ilse Schön als alleinige Geschäftsführerin des Unternehmens eine wichtige Entscheidung: Sie übertrug dem Ingenieur Ernst Wulfekammer Prokura. Schon 1936 war dieser ins Unternehmen gekommen und kannte den Betrieb also besser als jeder andere. Schöns Wahl erwies sich als glücklich. Wulfekammer fand die Balance zwischen nötigen Veränderungen und verlässlichen Strukturen für Kunden und Mitarbeiter. Er wurde zunächst mit den Bereichen Verkauf Neubau und Konstruktionsbüro betraut. Nachdem er die Möglichkeiten des Betriebes und die Anforderungen des Marktes geprüft hatte, schlug er der Eigentümerin – nach einer zweiten Eheschließung jetzt Ilse Kramer-Kaminski – die Stärkung der Neubau-Abteilung vor. Sie ließ sich von seinem Konzept überzeugen und stimmte zu. So wurden 1962 eine Fertigungshalle und eine Kranhalle neu errichtet. Im selben Jahr baute Kaminski auf eigene Rechnung 50 Kesselwagen für die Deutsche Shell. Sie wurden für acht Jahre an den Konzern vermietet.

Immer deutlicher wurde aber, dass der Wettbewerb im Neubaubereich zunahm. Außerdem wurden die Ausschreibungsverfahren immer aufwendiger, die behördlichen Bestimmungen umfangreicher. Aufgrund des stark steigenden Verwaltungsaufwands stellte der Ingenieur Wulfekammer 1965 einen kaufmännischen Leiter ein. Willi Wilms entwickelte sich bald zu einer überaus fachkundigen und verlässlichen Stütze des Betriebs. 1969 erhielt der Kaufmann Prokura.

Spezialauftrag mit Geschichte

1965 hatten die „Hamelner Eisenbahnfreunde e. V.“ den Salonwagen des ehemaligen preußischen Kronprinzen Wilhelm erworben. Sie wollten ihn zu ihrem Vereinsheim machen. Allerdings war der Wagen 1905 gebaut worden und nun in schlechtem Zustand. Bei der Deutschen Bahn hatte er zuletzt als Unterrichtswagen für Reinigungstechnik gedient. Der Waggon musste also umfassend aufgearbeitet werden. Aber nicht nur das: Die Eisenbahnfreunde hatten sich vorgenommen, der äußeren Hülle wieder das originale Aussehen zu verleihen. Finanziert wurde das Vorhaben über ein Vereins-Darlehen, eine Umlage unter den Mitgliedern und Spenden.

Die grundlegende Sanierung übertrug der Verein der Firma Kaminski. Diese machte den Enthusiasten zunächst klar, dass Arbeitsaufwand und Materialkosten in keinem Verhältnis zum Wert des ausgemusterten Waggons standen. Letztlich ließ aber auch sie sich für die interessante Aufgabe begeistern. Als treibende Kraft in der Firma nennt die Deister- und Weserzeitung Friedel Lohmann. Er war zu dieser Zeit leitender technischer Angestellter bei Kaminski. Um den Wagen äußerlich möglichst originalgetreu aufbereiten zu können, nahm er Kontakt sowohl mit Spezialisten der Bahn wie mit Forschern auf. Selbst mit dem Sohn des früheren Kronprinzen, Louis Ferdinand von Preußen, tauschte Lohmann sich aus.

Am 5. März 1966 wurde der äußerlich restaurierte und innen als Vereinsheim hergerichtete Waggon mit einem großen Fest eingeweiht. Louis Ferdinand von Preußen und seine Gattin Kyra kamen nach Hameln, um daran teilzunehmen. Das Ereignis hatte bereits im Vorfeld hohe Wellen geschlagen und so hängte die Bundesbahn zwei weitere Waggons an den Zug, in denen neben Vereinsmitgliedern, Sponsoren und Ehrengästen



Frau Kramer-Kaminski und die Ehrengäste, rechts die geschmückte Lok (Dewezet 7.3.1966)

Vertreter von Presse, Radio und Fernsehen Platz nehmen konnten. Die Deister- und Weserzeitung berichtete zweimal über das Ereignis. So erfuhren die Leser, dass „Frau Direktor Kramer von der Firma Kaminski“ die Ehrengäste im Empfangsraum des Unternehmens begrüßt hatte. Louis Ferdinand von Preußen erhielt von einem Mitarbeiter den Schlüssel des Wagens – feierlich auf einem Kissen gelagert.

„Zugführer, Trittleitern einziehen und abfahren!“ hieß es dann, und der Sonderzug mit der geschmückten Diesellok setzte sich in Bewegung. Er mußte erst hin- und herrangiert werden, bis er das Verbindungsgleis vom Hafen zum Bahnhof Hameln erreichte. Überall an den Straßenübergängen standen Menschen und winkten oder zückten die Kamera. Ebenso lebhaft wurde der Zug von den Reisenden auf dem Bahnsteig 1 in Hameln begrüßt.“



Flaschenwagen

Deutlich weniger spektakulär, aber ökonomisch von größerer Bedeutung, war die im November 1966 erfolgte Anmeldung eines Gebrauchsmusters für die Konstruktion von Flaschenwagen. Es war das Ergebnis langjähriger Erfahrung mit dem Bau solcher Waggons. Unter „Flaschen“ werden dickwandige Stahlbehälter mit geringem Durchmesser verstanden, die zu mehreren auf einem gemeinsamen Untergestell gelagert sind. Mit ihrer Hilfe können komprimierte Gase wie Sauerstoff, Wasserstoff oder Stickstoff transportiert werden. Die meisten zweiachsigen Spezialwagen tragen fünf Flaschen mit 2-2,5 m³ Inhalt in zwei Lagen. Die Flaschen waren üblicherweise mittels diagonaler Zugbänder mit dem Untergestell verspannt.



Der Wagen DB 509 515 P für die Knapsack Griesheim AG (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

So war es auch bei den ersten Flaschenwagen, die Kaminski an die auf Industriegase spezialisierte Knapsack Griesheim AG geliefert hatte. Beim Umbau eines vierachsigen Flaschenwagens praktizierte Kaminski 1958 erstmals eine andere Form der Lagerung der Flaschen: Die Flaschen wurden in Ringmanschetten gefasst und mit zwei Stahlgurten auf dem Untergestell befestigt. Der umgebaute Wagen wog leer 69.250 kg und transportierte 27 m³ Wasserstoff bei einem Betriebsdruck von 180 bar.



Das Werksfoto zeigt den Wagen 092 0 332 P mit gleichgroßen Flaschen für die VTG (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Die 1962 getroffene Entscheidung, den Neubaubereich auszubauen und die Arbeitsabläufe zu straffen, erwies sich als richtig. Kaminski lieferte der Knapsack Griesheim AG weitere Flaschenwagen mit dieser Vorrichtung, bei der die Flaschen mit Ringen versehen und in zwei fest mit dem Wagen verbundenen Gestellen gelagert waren. Die Wagen gingen wieder an die Knapsack-Griesheim AG, bzw. an die 1965 durch Fusion mit der Adolf Messer GmbH entstandene Messer Griesheim GmbH.

Außerdem fertigte Kaminski 1962 für die VTG fünf vierachsige Wasserstoffwagen, die mit zwei großen Flaschen zu je 12 m³ ausgerüstet waren. Die Flaschen waren mit angeschweißten Tragleisten versehen und konnten daher wie die Behälter von Kesselwagen mit dem Untergestell verbunden werden. Die VTG hatte aus ihrem Kriegswirtschaftserbe auch Flaschenwagen für komprimierte Gase im Bestand. Sie waren allerdings mit Flaschen unterschiedlicher Größe bestückt. Zwischen 1965 und 1971 wurden 14 dieser Wagen bei Kaminski modernisiert, indem die Flaschen neu kombiniert, in den von Kaminski entwickelten Gestellen gelagert und auf neue Untergestelle umgesetzt wurden. Die von Kaminski erdachte Spannringbefestigungsvorrichtung wurde in der Folge auch von anderen Herstellern bei Flaschenwagen benutzt.

Kesselwagen-Neubau

Das wichtigste Neubauprodukt von Kaminski blieb aber der Kesselwagen.

Das **Grundmodell** war der einfache Mineralölkesselwagen mit Stahlbehälter – mit und ohne Isolierung. Sein Volumen konnte im Laufe der 1950er-Jahre von 20 auf 37 m³ gesteigert werden. Um auch bei derart großvolumigen Kesselwagen noch sichere Laufstege und Arbeitsplattformen auf dem Behälter unterbringen zu können, entwickelte Kaminski eine neue Form der Sattelung, die ein Tieferlegen der Behälter ermöglichte. Diese wurden z. B. von der Firma Gräbener aus Werthebach zugeliefert. 50 derartige Wagen gingen 1961/62 an die Rex Handelsgesellschaft Schulte-Frohlinde & Co., die im Rahmen eines Exklusivvertrags Berlin mit Benzin versorgte.



Den Wagen 073 6 602 P vermietete die EVA an Hoechst. Der Chemiekesselwagen wurde 1968 gebaut (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

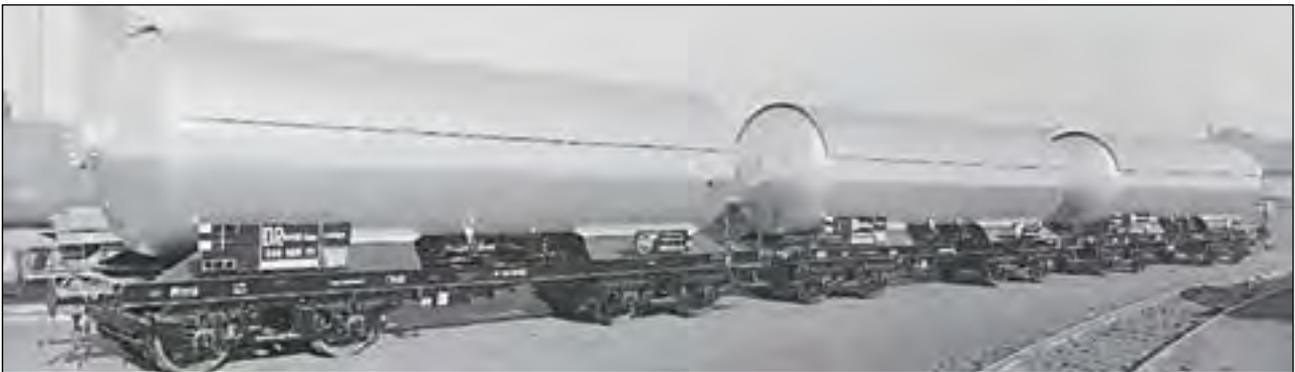


Der Wagen 003 7 939 P der Firma Buse transportierte tiefkalte Kohlendensäure (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Spezialkesselwagen wurden meist in nur wenigen Exemplaren von Chemiefirmen bestellt. Sie verlangten einen hohen konstruktiven Aufwand. Je nachdem, ob Säuren, Laugen, Wasserstoffperoxid, Trichloräthylen oder flüssiger Schwefel transportiert werden sollte, waren spezielle Kesselbaustoffe, Innenauskleidungen, Heizungen, Isolierungen und angepasste Befüll- und Entleerungseinrichtungen erforderlich. Es wurden sogar Wagen in Fährbootausführung für den Verkehr nach England bestellt. Zu den Kunden dieses Geschäftszweigs gehörten altbekannte Firmen wie die chemische Fabrik von Heyden, für die Kaminski schon in den 1940er-Jahren Wagen gebaut hatte, kleine Chemiefirmen aus Bayern, aber auch die Großen der Branche wie BASF und die Farbwerke Hoechst.

Immer breiteren Raum nahm die Produktion von **Druckgaskesselwagen** ein. Schon lange wurden Ladegüter wie Chlor, Ammoniak oder die von den Grillo-Werken in Duisburg produzierte schweflige Säure unter Druck komprimiert transportiert. Nach dem Krieg waren Gase wie Propan, Butan, Äthylenoxid, Vinylchlorid und die damals als Treib- und Kältemittel begehrten, heute wegen des Treibhauseffekts verbotenen, fluorierten Chlorkohlenwasserstoffe hinzugekommen. Wie bei den Chemiekesselwagen gehörten kleine Firmen wie die Mineralölgroßhandlung Valentin in Mainz ebenso zum Kundenkreis wie die VTG oder die Farbwerke Hoechst.

Die Druckgaskesselwagen wurden 1953 für die VTG gefertigt. Sie sind noch mit der Anschrift „DR Brit-US-Zone“ ausgestattet. Vorne der Wagen 598 895 P (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



Eine Neukonstruktion waren die Kesselwagen für tiefkaltverflüssigte Gase. Aufwändig waren die vierachsigen Wagen für flüssigen Sauerstoff, von denen Kaminski ab 1960 24 Stück für die Knapsack-Griesheim AG bzw. die Messer Griesheim GmbH baute. Da flüssiger Sauerstoff bei -183 °C transportiert werden muss, hatten sie Doppelhüllentanks mit einem $24\text{--}26\text{ m}^3$ fassenden Innenbehälter aus V2A-Stahl, eine Vakuumisolierung und eine bei spätestens 2 bar ansprechende Druckentlastung. Weniger anspruchsvoll waren Kesselwagen für flüssige Kohlensäure, die Kaminski ab 1965 an Rommenhöller, die Frankfurter Kohlensäurewerke in Bad Vilbel, die Kohlensäurewerke Hannover und die Firma Buse in Eyach lieferte. Die Transporttemperatur betrug hier „nur“ -40 °C , weshalb eine Styroporisolierung genügte.



Der zweiachsige Tragwagen 092 7 007 P wurde 1967 für Hoechst gebaut. In den abnehmbaren Behältern wurde Frigen transportiert. Der Wagen war für Normal- und Breitspurgleise geeignet (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Darüber hinaus baute Kaminski einige **Tragwagen** für abnehmbare Behälter. Zwischen 1967 und 1971 waren das in mehreren Lieferungen 24 Wagen für „Frigen“-Behälter der Farbwerke Hoechst. Das Treibgas konnte mit den kranbaren Behältern auf einfache Weise für den Transport nach Übersee auf Schiffe umgeladen werden. 1973/74 folgten zehn Tragwagen für je vier „Scheringtainer“, in denen die Schering AG in Bergkamen metallurgische Verbindungen transportierte. Acht weitere Wagen wurden nachbestellt, wobei die letzten drei Wagen auch für den Verkehr nach England geeignet waren.

1968 konnte der Umsatz um beachtliche 61,12 % gesteigert werden. Zu diesem Ergebnis trugen neu gebaute Waggons zu zwei Dritteln bei, Reparaturen mit einem Drittel. Die gute Ertragslage machte Investitionen möglich. So wurde das Personal deutlich verstärkt. Eingestellt wurden Handwerker wie Schlosser, Schmiede, E-Schweißer und Lackierer, aber auch Zeichner und Verwaltungskräfte. 1969 konnten allein 50 Bitumenkesselwagen, 20 Kesselwagen für hochprozentigen Alkohol, 17 isolierte Kesselwagen für Äthylenoxid und eine große Anzahl weiterer Spezialwaggons ausgeliefert werden. Kunden wie die BASF orderten nun neben Kesselwagen auch Staubgutwagen und Selbstentladewagen als Werkswagen bei Kaminski.

***„Unsere Branche befindet sich in
einer starken Rezessionsphase.***

***Struktur- und Marktänderungen führen
dazu, auf das Preis- und Kostengefüge
mehr als je zuvor zu achten.“***



Herausforderungen



Herausforderungen

Neue Mitbewerber und Ölkrise

Zu Beginn der 1970er Jahre mehrten sich jedoch die Anzeichen dafür, dass der Markt für Waggonbau erneut in Bewegung geriet. Dies beruhte insbesondere darauf, dass europäische Wettbewerber eine immer stärkere Rolle zu spielen begannen. Sie konnten aufgrund ihrer nationalen Rahmenbedingungen z. B. im Bereich Löhne oder behördliche Auflagen günstiger arbeiten als deutsche Betriebe. So informierte die Geschäftsführung von Kaminski ihre leitenden Mitarbeiter 1971 darüber, dass Großaufträge für Neubauten – mehr als 700 Wagen – nach Jugoslawien und Frankreich vergeben worden seien. Eine der größten deutschen Vermietgesellschaften habe für 1972 noch keiner deutschen Waggonfabrik einen Auftrag erteilt. Diese Entwicklung hatte für Kaminski besondere Bedeutung, weil die Zahl der Unternehmen abnahm, die eigene Wagenflotten hielten. Und selbst „die Deutsche Bundesbahn [habe] Aufträge gestreckt oder zurückgezogen“, teilte die Führungsebene mit.

Diesen Markt-Veränderungen begegnete Kaminski offensiv. So übernahm der Betrieb z. B. den Auftrag, statt Waggon große Container für den Bierbrauer

Bitburger zu bauen. Außerdem investierte er in den Bereich Forschung und Entwicklung. 1971 konnten zwei neue Gebrauchsmuster angemeldet werden: Mit der Ventilordnung für Tankanlagen oder Tankfahrzeuge reagierten die Hamelner auf eine neue Sicherheitsvorschrift. Diese besagte, dass z. B. bei Druckgaskesselwagen nun auch ein Sicherheitsventil für die Gasphase erforderlich war. Mit einem Schnellverschluss versehen, sollte es im Gefahrenfall das Ausströmen gefährlichen Ladeguts verhindern. Das in Hameln entwickelte Ventil gestattete den Anschluss weiterer, ebenfalls schnellschließender Ventile, die von Unbefugten nicht geöffnet werden konnten. Ein halbes Jahr später meldete Kaminski ein zweites Gebrauchsmuster an. Es hatte sich nämlich gezeigt, dass es sehr aufwendig und teuer war, die behördlich vorgeschriebenen neuen Sicherheitsventile in ältere Druckgasbehälter einzubauen. Ein neu konstruiertes Ventil machte den Ein- bzw. Umbau deutlich kostengünstiger.

Die kluge Strategie, mit technischen Innovationen zu punkten, stieß wenig später aber schon auf das nächste Hindernis. Der Ölpreisschock führte 1973 zu einer weltweiten Wirtschaftskrise. Auch für den Hamelner Betrieb waren die stark gestiegenen Energiekosten eine große Belastung. Dazu brach der Preis für Stahl alle bisher bekannten Rekorde. Gerade diese Parameter waren aber – neben den Löhnen – entscheidend für die Kalkulation der Waggonbau-Werkstatt. Nun zeigte sich, wie wertvoll die teils jahrzehntelangen Verbindungen zu den Kunden waren. Gemeinsam gelang es, auch diese Krise zu bewältigen.



Ernst Wulfekammer feierte sein 25jähriges Dienstjubiläum, 1973 (Percy Lutz)

Dipl. Ing. Joachim Schön

1974 erhielt Joachim Schön Prokura. Der studierte Diplom-Ingenieur war der erste technische Fachmann aus der Eigentümerfamilie. Beim Start an der Spitze des Unternehmens wurde der junge Chef aber zunächst mit einer höchst prosaischen Veränderung konfrontiert: Neu erlassene Auflagen bezüglich der Beseitigung von Industrieabfällen mussten in die Kostenstrukturen integriert werden. Schön kam also sofort mit dem Thema in Kontakt, das ihn während seiner gesamten Laufbahn begleiten würde: der wachsenden Bedeutung des Themas Umweltschutz.

Wie seine Mutter konnte sich Schön auf eine bewährte Führungsmannschaft stützen – zunächst vor allem auf Ernst Wulfekammer und Willi Wilms. Gemeinsam suchten sie nach Wegen, trotz regelmäßiger tariflicher Lohnsteigerungen und immer wiederkehrender Erhöhungen der Bremsaustauschpreise durch die Deutsche Bundesbahn, wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Kaminski-Spitze sah im Ausbau der Dienstleistungen eine Möglichkeit, sich auf dem zunehmend harten Markt zu behaupten. So beschloss man 1978, Montagen an Druckgaskesselwagen auch außerhalb



Willi Wilms mit Frau Vera zur 65. Geburtstagsfeier von Ilse Kramer-Kaminski, 17.11.1985 (Familie Schön)

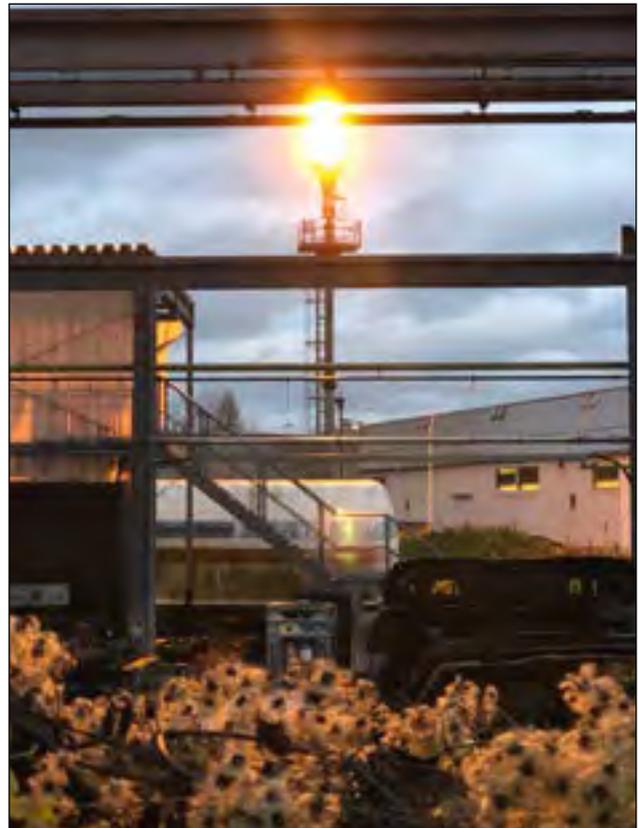
der Hamelner Werkstätten anzubieten. Für die Kunden war es nicht nur bequemer, in Notfällen direkt Hilfe zu bekommen, sondern auch kostensparend. Je schneller eine Reparatur durchgeführt war, desto schneller konnte ein Wagen wieder eingesetzt werden.

Den besonderen Gefahren solcher Arbeiten auf jedes Mal neuem und unbekanntem Gelände, begegneten die Fachleute von Kaminski mit der Beschaffung funkenfreien Werkzeugs. Außerdem versah der Betrieb Mitarbeiter, die außerhalb des Betriebsgeländes oder eines Bahnhofs arbeiteten, mit einer besonderen Versicherung.

Als die Nachfrage wieder stieg, wurde das Grundstück allerdings – wie schon so oft in der Geschichte der Firma – zu klein. Als sich Kaminski 1981 im Wettbewerb um einen Kunden nicht durchsetzen konnte, heißt es in einer internen Notiz dazu: *„Platzgründe sind unser Problem“*. Andere Werkstätten hätten größere Gleisanlagen, was die Arbeitsabläufe dort erleichtere und beschleunige. 2020 formulierte der Geschäftsführer Elstner die nach wie vor komplizierte Situation so: *„Wir arbeiten hier auf einer Briefmarke!“* Das Abstellen der Vorlaufwagen stellte hohe Anforderungen an Planung und Logistik. Das eigene Gelände konnte sie nämlich schon längst nicht mehr fassen. Das hatte einerseits damit zu tun, dass es inzwischen viel mehr vier- als zweiachsige Waggons gab. Blieb die Zahl zu bearbeitender Wagen annähernd gleich, vergrößerte sich der Flächenbedarf damit automatisch. Aufgrund des Verkaufsgeschicks des Prokuristen entwickelte sich aber auch die Zahl der Reparaturaufträge positiv. Damit erhöhte sich zugleich der Platzbedarf.

Wilms' Erfolg ist umso bemerkenswerter, als die Deutsche Bundesbahn 1981 festlegte, dass Zwischenbremsuntersuchungen nicht mehr nötig seien. Da auch der Rhythmus der Hauptuntersuchung inzwischen auf vier Jahre verlängert worden war, kamen die Wagen seltener automatisch nach Hameln. Der Grund für diese Entscheidung war, dass das Wagenmaterial inzwischen bessere Qualität hatte (die ältesten Wagen waren ausgemustert worden) und weniger Prüfungen notwendig waren.

Der hohe Zulauf von Reparaturwagen führte dazu, dass auch die angemieteten Gleise im ehemaligen Industriegebiet, am Hamelner Bahnhof und selbst außerhalb der Stadt (z. B. in Rinteln und Grohnde) nicht mehr ausreichten. Die aufwendigen Rangierarbeiten waren teuer, konnten aber nicht umgangen werden. Eine Ausdehnung des Grundstücks war zu diesem Zeitpunkt nicht möglich.



„Industrieromantik“ (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Weiterentwicklung Waggonreinigung

Die Reinigung – früher oft reine Vorarbeit, um mit einer Reparatur beginnen zu können – entwickelte sich mit den wachsenden Bemühungen um den Umweltschutz zu einem immer aufwendigeren Verfahren. So hatte Kaminski in den 1970er Jahren seine Entgasungsanlage ausbauen lassen. Einerseits konnten Schadstoffe so schonender beseitigt werden, andererseits beschleunigten sich die Abläufe vor Wartungen und Reparaturen. Tempo war ein wichtiges Argument für eine Werkstatt, denn je schneller ein Wagen wieder auf der Schiene war, desto eher konnte damit wieder Geld verdient werden. Zu Anfang der 1980er Jahre konnte die leistungsstarke Entgasungsanlage auch für Container genutzt werden. Mit diesem neuen Angebot streckte

die Firma ihre Fühler in den Bereich der LKW-Transporte von Gefahrgut aus. Allerdings musste hier – anders als beim Schienenverkehr – der An- und Abtransport mit Expeditionen extra organisiert werden. Zur Herausforderung wurde das vor allem dann, wenn die Auftraggeber ihre Container plötzlich zurückverlangten.

1981 richtete das Unternehmen eine eigene Trockneranlage ein. Diese war notwendig, weil die Tanks mit Wasser geflutet wurden, um ihre Festigkeit zu prüfen. Danach konnten sie nun mit Druckluft rückstandsfrei getrocknet werden. Druckluft wurde auch eingesetzt, um die Funktion der Armaturen zu testen. Der nächste Schritt auf dem Weg zur weiteren Verfeinerung des

Reinigungsverfahren war der Bau einer Gasfackel. Diplom-Ingenieur und Firmenchef Joachim Schön hatte mit aufwendigen Vorarbeiten die Bauerlaubnis erreichen können. Mit der neuen Einrichtung konnten „die beim Füllen des Kesselwagens mit Wasser aus den Tanks austretende Restgase gefahrlos“ und schnell beseitigt werden. Bei der heute zum beliebten Fotomotiv mutierten, weithin sichtbaren Fackel handelt es sich also sowohl um eine Maßnahme zur Verbesserung des Umweltschutzes als auch um eine Modernisierung der Arbeitsabläufe.

Immer wieder einmal kam es zu Situationen, die daran erinnerten, wieviel Sorgfalt bei der Arbeit mit Gefahrgut-Kesselwagen nötig ist. So kam es am 29. September 1981 bei Kaminski zu einem Brand. Die Deister- und Weserzeitung berichtete, dass sich unbemerkt offenbar brennbares Gas auf dem Fußboden einer Halle gesamt-

melt habe. Bei Schweißarbeiten entzündete es sich und ein Kesselwagen fing Feuer. Die freiwillige Feuerwehr beschreibt in ihrem Bericht die Szenerie:

„In einer 3.000 m² großen Halle brannte ein Kesselwaggon am Entleerungsstutzen. Der Tankinhalt, ein zunächst unbekanntes Gas, verbrannte mit großer Flamme. Weitere Tankwaggons standen in der Nähe. Oberhalb der Waggons standen Dachbinder in Brand, Werkbänke und diverse Geräte hatten ebenfalls schon Feuer gefangen.“ Der Einsatzleiter forderte Unterstützung an.

Es gelang den Feuerwehrleuten, den Kesselwagen „mit einer Seilwinde aus der Montagehalle“ zu ziehen und die offenen Schieber zu schließen. Nachdem es zu einer Explosion gekommen war, wurde noch einmal nachalarmiert. Nachts flammte das Hallendach wieder auf und es musste erneut gelöscht werden. Insgesamt



Luftbild, 1983 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

waren 13 Feuerwehrfahrzeuge und 45 Männer im Einsatz. Nach diesem Unglück galt die Halle als instabil und musste erneuert werden. Begehungen durch die Berufsgenossenschaft, den TÜV usw. ergaben keine strukturellen Mängel im Betrieb. Das Problem lag vielmehr in den Routinearbeiten wie dem Entleeren der Kessel. Da dabei die immer gleichen Handgriffe durchgeführt werden mussten, verlor sich das Gefühl für eine mögliche Gefahr.

Daraufhin wurden Schritte eingeleitet, die verhindern sollten, dass sich an solchen Stellen Gewohnheiten einschleifen.

Ende einer Ära - Wulfekammer



Ilse Kramer-Kaminski dankt Ernst Wulfekammer bei seinem Abschied 1983 (Familie Schön)

Am 28. Dezember 1983 wurde Ernst Wulfekammer in den Ruhestand verabschiedet. Nachdem er als Lehrling bei Kaminski begonnen hatte, war er nach abgeschlossenem Ingenieurstudium dorthin zurückgekehrt. Bald hatte er die Leitung des Konstruktionsbüros übernommen und wurde 1960 schließlich in die Geschäftsleitung berufen. Insgesamt 35 Jahre war Wulfekammer für Kaminski tätig gewesen.

Ilse Kramer-Kaminski schrieb ihrem Geschäftsführer:

„Sie haben das Unternehmen in guten und schlechten Zeiten vorbildlich geführt, stets das Wohl der Firma und seinen Mitarbeitern im Auge. Ihr Einsatz, Ihre Gradlinigkeit, Ihr Pflichtbewußtsein wird vielen Mitarbeitern unseres Hauses immer Vorbild sein und bleiben.“

In der Würdigung zu seinem 25jährigen Jubiläum hatte es 1973 geheißen:

„Die Bedeutung, die das Unternehmen in der chemischen Industrie, Mineralölbranche und anderen Wirtschaftszweigen hat, ist sein Verdienst.“

Diese Anerkennung für seine geleistete Arbeit macht auch deutlich, dass zu Wulfekammers Zeit vielfältige Verbindungen zu unterschiedlichen Industrieunternehmen bestanden. Diese verloren nun aber an Gewicht. Stattdessen stieg die Bedeutung von Kesselwagen-Vermietgesellschaften immer weiter an. Im Takt mit der zunehmenden Regulierung gewann ihr erprobtes Geschäftsmodell an Attraktivität. In einer internen Gesprächsnotiz hieß es 1984 zum Beispiel:

„Das Kesselwagen-Geschäft ist für Fa. [...] sehr mühsam, je mehr Vorschriften kämen, desto mühsamer würde es. Man kann die Kosten kaum übersehen und trägt sich deshalb mit dem Gedanken, sich von den Kesselwagen vollkommen zu trennen.“

Der Mitarbeiter der Firma Kaminski erklärte dem Unternehmen zwar, „daß e[s] immer bei eigenen Wagen nach der Abschreibung billiger fahren wird.“ Aber der damit verbundene Aufwand und die rechtlichen Risiken, erschienen zunehmend mehr Firmen als zu hoch. Dazu kam die Tatsache, dass es nun steuerlich günstiger war, Kosten für eine Anmietung geltend zu machen, als Kapital in Sachwerten festzulegen.

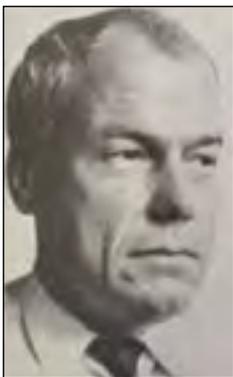


Kaminski baute zehn solcher Weinkesselwagen für die VTG. Durch den konisch angelegten Behälter war die Flüssigkeitsoberfläche, die mit der Luft in Kontakt kam, besonders klein. Dieser Waggon wurde mit der einseitigen, an Graffiti angelehnten Lackierung 1988 auf der IVA Hamburg ausgestellt (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Gefahrgut auf die Schiene!

1989 kam es in Salzgitter zu einer schweren Havarie. Ein Tank-LKW durchbrach ein Brückengeländer, die Ladung explodierte. Drei Jahre zuvor hatte sich in Herford ein verheerender Unfall ereignet. Ein LKW war verunglückt, die aus seinem Tank austretenden Gase lösten einen Brand aus. Mit Blick auf diese beiden Ereignisse wurde 1989 auf bundespolitischer Ebene zum wiederholten Mal gefordert, den Güterverkehr und vor allem den Gefahrguttransport verstärkt auf die deutlich sicherere Schiene zu bringen. Zu diesem überregionalen Thema gab es in Hameln einen äußerst fachkundigen Gesprächspartner: die Firma Kaminski Waggonbau GmbH. Die Deister- und Weserzeitung besuchte daher den Unternehmer Joachim Schön und sah sich seinen Betrieb genauer an.

Der Journalist beschrieb die Gründlichkeit, mit der Kesselwagen in Hameln bei der bahnamtlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchung geprüft wurden. Hierbei „wird jedes Gefährt in seine Einzelteile zerlegt, werden Dichtigkeit und Fahrwerk, Bremsen und Materialverschleiß unter die Lupe genommen“. Jeden Tag seien zwei Sachverständige vom TÜV und drei Bundesbahnüberwachungsbeamte auf dem Gelän-



*Joachim Schön
(Dewezet 8.8.1989)*

de, um die Güte der durchgeführten Arbeiten zu prüfen und die Wagen freizugeben. Doch nicht nur diese sorgfältige Arbeit erhöhe die Sicherheit eines Transports per Bahn. Der Behälter eines Gefahrgut-Waggons besaß eine Wanddicke von fünfeinhalb Millimetern. Der Tank eines LKW's wies dagegen nur drei Millimeter auf. Bei einem Unfall konnten diese Millimeter den entscheidenden Unterschied machen.

Indessen war es nicht nur das profunde Wissen zum Thema Sicherheit, auf dem der gute Ruf des Betriebes gründete. Die Mitarbeiter verfügten über Fachkenntnisse, die es ihnen ermöglichten, Waggons für besondere Aufgaben zu bauen: „In Spezialanfertigungen rollten bei Kaminski bereits vierachsige Kesselwagengiganten mit einem Fassungsvermögen von 66 Kubikmetern und einer Länge von knapp 18 Metern ebenso aus der Halle wie Sonderanfertigungen für den Transport von Säuren oder hochexplosiven Stoffen.“ Zu den Auftraggebern für Neubauten, Inspektionen oder Reparaturen gehörten nun vor allem Vermietgesellschaften aus Deutschland, Österreich und Skandinavien. Pro Monat durchliefen ca. 300 Kesselwagen das Werk. Um die 20 % davon waren Neubauten, „von der Planung bis zur kompletten Fertigung ist bei Kaminski alles möglich“, hieß es in der Zeitung. Mit ihrer besonderen Expertise gehörten die Hamelner nun zu den größeren der etwa 30 deutschen Waggonbaubetriebe. 160 Mitarbeiter wurden hier beschäftigt, vor allem Stahlbauschlosser, Schweißer und Verwaltungsleute.

Markterschütterung Wiedervereinigung

1989 gab es zwei Bahnunternehmen auf deutschem Boden: die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn. Diese beiden Kolosse im Zuge der Wiedervereinigung zusammenschließen, war eine Herkulesaufgabe. Es stand außer Frage, dass sich auch der Markt für Waggonbau, Instandhaltung und Reparaturen verändern würde. Doch zunächst war aufgrund der Geschwindigkeit des Veränderungsprozesses und seiner oft unerwarteten Richtungswechsel gar nicht abzusehen, in welchem Maße die verschiedenen Marktbeteiligten betroffen sein würden.

In diesen unruhigen Zeiten verlor der Hamelner Betrieb 1990 auch noch den langjährigen Prokuristen Willi Wilms. Sein plötzlicher Tod wog umso schwerer, als der erfahrene Kaufman bei internen strategischen Beratungen und in Verhandlungen mit Dritten eine wichtige Rolle hätte einnehmen können. In der Todesanzeige beschrieb die Geschäftsleitung die Bedeutung dieses Einschnittes mit den Worten:

„Herr Wilms hat 25 Jahre seines Arbeitslebens in den Dienst unserer Unternehmen gestellt und maßgeblich zu ihren Erfolgen beigetragen. In dem Verstorbenen verbanden sich großes Fachwissen und geschäftliche Fairneß, so daß er bei allen Geschäftspartnern ein hohes Ansehen genoß.“

Nach Wilms' plötzlichem Tod wurde seine Position mehrere Jahre lang nicht wieder besetzt. Allerdings war der bei Kaminski ausgebildete Ingenieur Percy Lutz schon seit Jahren zuständig für den Vertrieb der Bereiche Umbau und Neubau. Er war außerdem verantwortlich für den Bereich Konstruktion und hatte die Kostenkontrolle großer Projekte unter sich. Lutz konnte somit die Kontinuität in diesem Bereich sicherstellen.

Im Vereinigungsprozess verhandelten das Bundesministerium für Verkehr und das Ministerium für Verkehrswesen der DDR auch über die Vereinheitlichung gefahrgutrechtlicher Bestimmungen. Letztlich erhielt der Einigungsvertrag eine Anlage „Verkehrswesen“, in der die nun geltenden Regeln festgehalten waren. Während der Übergangsfristen, die teils bis zum 30. Juni 1992 galten, konnten die Bestimmungen beider Staaten angewendet werden. Diese Lösung war durchaus sinnvoll, erhöhte aber den Aufwand auf Seiten der Werkstätten enorm. Nun mussten nämlich beide Regelwerke im Blick behalten und bei unterschiedlichen Behörden diesseits und jenseits der ehemaligen Grenze Genehmigungen eingeholt werden, wenn z. B. ein Umbau erfolgen sollte.



Logo der Deutschen Reichsbahn (links) und der Deutschen Bundesbahn (rechts)



Tatsächlich unterschied sich die Bauweise der Kesselwagen der Reichsbahn teils deutlich von denen, die bisher in Westdeutschland eingesetzt worden waren. Das konnte zu Schwierigkeiten bei der Bedienung ostdeutscher Wagen in den alten Bundesländern führen. So musste ein Kaminski-Techniker 1992 nach Rendsburg fahren, weil dort ein Wagen trotz telefonischer Beratung nicht geleert werden konnte. Es zeigte sich, dass dem Mieter die korrekte Handhabung des Bodenventils nicht bekannt war. Dadurch war es zu einer leichten Undichtigkeit des Druckbolzens gekommen. Die Hamelner teilten ihm nachfolgend mit:

„An Kosten für diesen Service-Einsatz sind DM 1.875,-- entstanden. Da es sich [...] um die ersten Erfahrungen bei DR-Wagen handelt, sehen wir aus Kulanzgründen von einer Berechnung ab.“ An seinem Selbstverständnis als fachkundige, dienstleistungsorientierte und entgegenkommende Traditionsfirma hielt der Betrieb trotz des gewaltigen Margendrucks fest.

In den Waggonwerkstätten war der Arbeitsalltag also aufwendiger geworden. Das war aber nur ein kleiner Vorgeschmack in Hinsicht auf die kommenden Veränderungen. Sie betrafen die potentiellen Kunden.

Besonders folgenreich war die Gründung der Kesselwagen-Vermietgesellschaft mbH (KVG) 1991 in Hamburg. Denn bald darauf erhielt das neue Unternehmen den Zuschlag für den Kauf von 70 % des Kessel- und Behälterwagenparks der Deutschen Reichsbahn. Auf einen Schlag war die KVG zu einer der ganz großen Vermietgesellschaften geworden. Zwar rechneten ihre Manager damit, 30-40 % der Reichsbahnwagen wegen veralteter Ausstattung ausmustern zu müssen. Zudem waren hohe Investitionen nötig, da die verbleibenden Wagen auf den neuesten technischen Stand gebracht werden sollten. Doch das Geschäft rechnete sich nicht zuletzt deshalb, weil die meisten Wagen – anders als die der Deutschen Bundesbahn – bereits mit dem modernen Y 25 Drehgestell ausgestattet waren.

Mit enormem wirtschaftlichen Schub setzte die KVG die Eckpfeiler ihrer Strategie in den Markt: das Vermietgeschäft und den Bau neuer Wagen. 1992 und damit ein Jahr nach ihrer Gründung, lieferte das Unternehmen tausend neue Güterwaggons an die österreichischen Bundesbahnen aus. Darüber hinaus hatte die KVG den Bau von 1.600 Wagen – darunter 600 Mineralölwagen – in Auftrag gegeben. Bestens informiert, ließ es diese



1987 wurde der Kesselwagen 786 7 688 P für den Transport von Flußsäure für die VTG gebaut (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

bereits mit einer Wandstärke von sechs Millimeter ausstatten, da eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen zu erwarten war. In einem Überblick über die Geschäftsentwicklung heißt es nüchtern:

„Alle Neuwagen wurden unter Verwendung westlicher Zulieferteile, wie z. B. Armaturen, Radsätze und Puffer, in Osteuropa gebaut“.

Mit diesem Paukenschlag erschütterte die KVG den Markt. Denn nach der Modernisierung ihres Fuhrparks hatte das Unternehmen wenig Reparaturen und Wartungen zu vergeben. Die große Zahl von Neubauten sorgte zusätzlich für erheblichen Druck im Bereich Instandhaltungen und Reparaturen. Da die KVG die Preisvorteile in Osteuropa konsequent nutzte, veränderte sie auch die Bedingungen für den deutschen Waggonbau. Auch andere Unternehmen sahen Vorteile in solchem Handeln, aber die Marktmacht der KVG war besonders groß.

Dazu kamen neue Wettbewerber, wie die Fachzeitschrift „Gefährliche Ladung“ beschreibt:

„Mit der politischen Wende in Europa 1989/90 stellten die Güterwagenproduzenten in der DDR, Polen, Rumänien, Ungarn, Jugoslawien und Bulgarien plötzlich Konkurrenz für die westeuropäischen Traditionshersteller dar.“

Auf den osteuropäischen Märkten entstanden zudem sehr große Überkapazitäten, die teils als Altwagen zu günstigen Preisen auf den Markt kamen. Die Folge:

„Die Güterwagenherstellung sowie die Produktion der notwendigen Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze, Bremsen, Zug- und Stoßeinrichtungen, Guss- und Schmiedeteile war nicht mehr lukrativ, die Gewinnmargen gingen nahe Null oder lagen zeitweise gar im negativen Bereich.“

Es kam zu *„deutlichen Kapazitätsanpassungen bei den Güterwagenherstellern und den Komponentenlieferanten.“* Eine ganze Reihe von *„traditionsreiche[n] Güterwagenwerke[n] vor allem in Frankreich, Deutschland und Italien“* gab auf oder stellte sich auf die Fertigung von Personenwagen und dafür bestimmte Produkte um.

Die Umwälzungen betrafen aber nicht nur Waggonbauern und Werkstätten. Auch die Konkurrenz zwischen den Vermietgesellschaften selbst nahm an Schärfe stark zu. So lehnte die Eisenbahn-Verkehrsmittel AG (EVA) 1992 eine aufgrund von Tariflohnerhöhungen zustandegekommene Preiserhöhung von Kaminski mit der Bemerkung ab, dass *„die Wettbewerbssituation auf dem Vermietsektor die Weitergabe der gewünschten Erhöhung nicht zuläßt.“*

Die Antwort der Hamelner Firma wirft einen grellen Schlagschatten auf die Situation. Kaminski hatte Verständnis für den Kunden:

„Unsere Branche befindet sich in einer starken Rezessionsphase. Struktur- und Marktänderungen führen dazu, auf das Preis- und Kostengefüge mehr als je zuvor zu achten.“ Trotzdem sei die Preiserhöhung unumgänglich, damit der Betrieb mindestens kostendeckend arbeiten könne. Man erläuterte noch einmal genau, wie die höheren Kosten zustandegekommen waren und führte dem Unternehmen vor Augen, dass *„es auch in Ihrem Interesse nur sein kann, langfristig auf leistungsfähige Lieferanten zurückgreifen zu können“.*

In dieser durchaus dramatisch zu nennenden Situation, erwies sich die Mehrspartenstruktur des Hamelner Unternehmens wie schon mehrfach in seiner Geschichte als wichtig. Die Bereiche Reinigung, Instandhaltungen und Reparaturen halfen, die Turbulenzen im

Waggonbau abzufedern. 1990 zählte Kaminski einem Kunden die Leistungen des Betriebs auf, nämlich

„die Durchführung der bahnamtlichen Hauptuntersuchungen und Hauptbremsuntersuchungen, Behälterreparaturen und Kesselprüfungen, Isolierungsarbeiten, Strahlentrostungen und Neuanstriche einschließl. der bahnamtlichen Beschriftungen, Innenstrahlungen, Fahrzeugmodernisierungen und Umbauten, Neufertigung von Spezialfahrzeugen.“ Auch jetzt spielte die Konstruktionsabteilung eine besondere Rolle. Sie unterstützte die Kunden *„bei der Projektierung und bei der Beantragung der amtlichen Zulassungen.“*

Liberalisierung



Verwaltungsmitarbeiter Stefan Franke, Christa Lenfert, Dieter Weiß, Frank Vespermann, Jürgen Wrona, Reinald Schiewe vor dem Bürogebäude, 1999 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Dies wurde umso wichtiger, als der Bahnverkehr 1994 liberalisiert wurde. Das betraf die Privatisierung des ehemaligen Staatsbetriebs Bahn, der zu mehr Wettbewerb auf der Schiene führen sollte. Das betraf aber auch die Zulassung von privaten Bahnunternehmen. In der Fachzeitschrift „Gefährliche Ladung“ heißt es:

„Ein Ziel der Bahnreform ist es, Konkurrenz bei der Bahn zu erreichen.“

Alle Unternehmen, die eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen erwarben, erhielten jetzt freien Zugang zum Schienennetz. Allerdings hatten die neuen Freiheiten auch eine Kehrseite. Es entstand z. B. eine völlig neue Prüfstruktur für Um- und Neubauten, Instandhaltungen usw. An deren Spitze wurde das Eisenbahnbundesamt (EBA) etabliert, das sich erst einmal finden musste. Bald wurden verlangsamte Abläufe und hohe Kosten kritisiert.

Der Systemwechsel hatte selbstverständlich auch Folgen für die deutschen Werkstätten. Sie waren jetzt der Konkurrenz oft kostengünstigerer europäischer Anbieter und der ehemals staatlichen Ausbesserungswerke ausgesetzt.

Mit diesen hatten sie bisher auf ganz anderer Ebene zusammengearbeitet. Kaminski konnte nun z. B. seine Tausch-

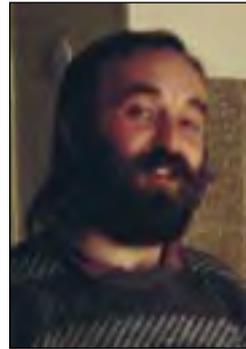
teile nicht mehr vom Ausbesserungswerk Hannover-Leinhausen beziehen. Das Unternehmen musste jetzt selber ein Lager aufbauen und kalkulieren, welche Teile wann benötigt werden könnten. Auch die Abnahmebeamten der Bahn, von denen zuletzt drei in der Firma gearbeitet hatten, wurden abgezogen. Die letzte Verantwortung für die Betriebsfähigkeit überholter oder reparierter Wagen lag nun also allein bei Kaminski.



Percy Lutz



Thorsten Kellner



Frank Vespermann, 1992



Dipl.-Ing. Joachim Schön, 2000

Im Zuge dieser grundlegenden Veränderungen auf den verschiedensten Ebenen organisierte das Hamelner Unternehmen seine internen Strukturen um. Die Aufgaben und Abläufe wurden in sogenannten Auftragszentren gebündelt. Der erfahrene Percy Lutz wurde Chef des Arbeitszentrums Umbau/Neubau. Das größte von ihm gesteuerte Projekt dieser Zeit war der VTG-Blocktrain. Dabei handelte es sich um Spezialanfertigungen für den Transport von Mineralöl zum Flughafen Oslo. Die vierachsigen Kesselwagen waren nicht nur durch Kupplungen, sondern durch auf den Behältern angebrachte Rohrleitungen verbunden. Acht bis zehn solcher Wagen konnten zusammengeschlossen und auf einmal entladen werden. 1998 wurden sie öffentlichkeitswirksam in Maschen übergeben.

Thorsten Kellner war als staatlich geprüfter Betriebswirt 1975 ins Unternehmen gekommen. 1997 wurde er Leiter des Arbeitszentrums Druckgas. Frank Vespermann, der als Schlosser 1985 startete und 1992 in die Arbeitsvorbereitung wechselte, wurde Leiter des Bereichs Mineralöle. Zum technischen Leiter ernannte Unternehmer Joachim Schön den Ingenieur Christian Keich. Dieser verfügte auch über eine Ausbildung zum Schweißfachingenieur. Aufgrund seiner guten Kontakte nach Osteuropa, konnte er zudem Impulse im Neubaubereich setzen. Außerdem führte er ein PPS-System ein.

Konstruktion wird weitergeführt

Das Hamelner Unternehmen war trotz der schwierigen und überaus volatilen Rahmenbedingungen in der Lage, seine jahrzehntelangen Erfahrungen und fachlichen Stärken im Waggonbau weiter gewinnbringend einzusetzen. Mit welchem Aufwand diese Arbeit verbunden war, geht aus einer Reportage der Deister- und Weserzeitung aus dem Dezember 1998 hervor. Sie berichtet über einen Neubau-Auftrag einer Vermietgesellschaft. Diese hatte sechzehn Kesselwagen für den Transport von Flüssiggas bestellt. Während es vor der Liberalisierung vorgeschrieben gewesen war, dem Waggonbaubetrieb Zeichnungen, Anträge und Genehmigungen der Bahnbehörden auszuhändigen, übernahm Kaminski diesmal die Entwicklungsarbeit vollständig. Trotzdem waren zwischen Auftragserteilung und Fertigstellung nur neun Monate vergangen. Die Konstruktionsabteilung stellte damit wieder einmal ihr hohes fachliches Können unter Beweis.

Projektleiter Dipl. Ing. Markus Müller schildert der Zeitung die besonderen Herausforderungen solcher Aufträge:

„Waggons sind sehr konstruktionsintensiv, weil sie auf den Kunden und das Ladegut abgestimmt sind und die Vorschriften sich ständig ändern“. Selbstverständlich seien die Wagen *„nach den allerneuesten Sicherheitsbestimmungen gebaut“.*

Der Ingenieur ergänzt: „Der Standard auf der Schiene ist sehr hoch.“ Die Firma hatte bereits den Auftrag für fünf weitere Waggons, diesmal für den Transport von chemischen Produkten. Joachim Schön kündigte gegenüber der Deister- und Weserzeitung an, er wolle diesen Geschäftsbereich zukünftig noch stärker entwickeln.



Dipl. Ing. Markus Müller vor einem der neuen Kesselwagen (Dewezeit 4.12.1998)

Die weitere Konzentration auf dem Kesselwagenmarkt stellte dafür jedoch große Hindernisse auf. In der Fachzeitschrift „Gefährliche Ladung“ wird 1998 dargestellt, welche Vermietgesellschaften sich in den letzten Jahren zusammengeschlossen hatten. Übrig blieben vier große Unternehmen: „VTG, EVA (Brambles), KVG (GATX) und Ermewa kontrollieren zusammen etwa 90 Prozent aller Kesselwagen in Europa. Sie stellen damit eine enorme Marktmacht dar, die [...] Preise und Konditionen wenn nicht diktieren, so doch aber beeinflussen kann.“ Das Fazit: Die Kesselwagen-Vermieter seien „[a]uf dem Weg zum Oligopol“. Selbstverständlich machte diese Entwicklung die Lage des Waggonbaus noch schwieriger.



Die Anlage in Nysa, Polen (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

In dieser Situation entschied Joachim Schön 1999, eine Außenstelle seines Betriebes in Polen einzurichten. So konnten den Bahnunternehmen und Vermietgesellschaften die aufwendigen Zoll- bzw. Grenzübertrittsformalitäten, die die Durchführung

von Reparaturleistungen und Instandhaltungen trotz offenem europäischem Markt durchaus kompliziert machten, erspart werden. Schön wollte seinen Kunden nun quasi „entlang der Strecke“ Leistungen im gewohnten Hamelner Standard anbieten. Zunächst ergab sich die Möglichkeit, bei der Firma Presmet Kesselwagen zu reparieren. Die Nachfrage machte jedoch bald eine Erweiterung der Fläche nötig. So orientierte sich Kaminski nach Nysa (Neiße) und baute dort eine Dependence auf. Seither ist der Standort eine feste Größe im Hamelner Dienstleistungsnetzwerk. Im Oktober 2020 arbeiteten dort 64 Personen.

Auch in Hameln änderten sich die Rahmenbedingungen für die Waggonbau-Werkstatt. Jahrzehntlang hatte die Bahn im Auftrag der Kunden die von Kaminski zu bearbeitenden Wagen bis zum Hamelner Bahnhof gebracht. Von da aus hatte die Stadtverwaltung mit ihrer Köf-Diesellokomotive den Transport auf den Gleisen der Hafenbahn bis zum Halt „Weserhafen“ übernommen. Mitte der 1990er Jahre gab sie jedoch die Hafenbahn zusammen mit dem Betrieb des Hafens an die Stadtwerke Hameln ab. Diese gewährleisteten die Zustellung bis 1999, obwohl Kaminski inzwischen der einzige Kunde auf der Gleisanlage war. Nachdem sich auch die Stadtwerke zurückzogen, übertrug Kaminski den Wagen-transport vom Bahnhof bis auf das Betriebsgelände den „Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe VEV“.

***„Global denken -
lokal handeln.“***



Jahrtausendwende



Investition in umweltschonende Reinigung

Bundes- und Landesbehörden erließen – gestützt auf aktuelle Forschungsergebnisse – laufend neue Vorgaben für den Bereich Reinigung von Gefahrgut-Güterwagen. Im Jahre 2000 nahm sich Dipl. Ing. Joachim Schön vor, ein Zeichen zu setzen. Er ergriff die Initiative und erteilte den Auftrag, eine „Abluftbehandlungsanlage für Behälterreinigung“ zu entwickeln. Es gelang, sowohl die Universität Hannover für das Projekt zu interessieren, als auch eine Förderung durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt zu erhalten. Fachingenieure machten sich ans Werk und lieferten die Planung für eine Anlage nach höchsten ökologischen Standards. Im April 2001 wurde diese in einer neu gebauten Halle in Gebrauch genommen. Hameln wurde mit diesem Projekt zum Trendsetter, über den auch das Fachblatt „Gefährliche Ladung“ berichtete.



Tankprüfung, 2001 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Der Journalist beschreibt, welche hohen fachlichen Ansprüche in diesem Segment an einen vermeintlich so einfachen Vorgang wie eine Reinigung gestellt werden. Je nachdem, was ein Kesselwagen, Güterwagen oder Container vorher geladen hatte, werde in der neuen

Halle ein anderes, geprüftes und abgesichertes Verfahren angewandt. Daher komme der Korrektheit der Begleitpapiere höchste Bedeutung zu.

„Wir müssen genau wissen, welche Eigenschaften der Stoff hat, inwieweit er das Wasser gefährdet, und wie er mit anderen Stoffen reagiert“, wird der Leiter der Anlage, Günter Bröse-Bull, zitiert. Eine Vielzahl von Vorschriften und Gesetzen sei außerdem zu beachten. Fachkenntnisse im Bereich Chemie waren (und sind) an dieser Stelle von entscheidender Bedeutung.

Die neue Anlage bot den Kunden des Unternehmens nicht nur eine umweltverträgliche Entsorgung chemischer Stoffe. Einen weiteren Vorteil hob Unternehmer Schön gegenüber der Fachzeitung hervor:

„Durch die Reinigungsanlage direkt im Werk verkürzen sich die Zeiten, in denen die Wagen nicht für den Gefahrguttransport genutzt werden können“. Außerdem ließen Leerfahrten sich so vermeiden – ein wichtiger Punkt in einer Zeit, in der die Frachtkosten absehbar immer weiter steigen würden.

Mit den Investitionen in Millionenhöhe wurden auch neue Arbeitsplätze in Hameln geschaffen – ein wichtiges Signal in schwierigen Zeiten.

Inzwischen war Kaminski aufgrund der marktumwälzenden Veränderungen der letzten Jahre „Deutschlands größtes konzernunabhängiges Fahrzeugwerk“ geworden, wie die Deister- und Weserzeitung berichtete.

Kesselwagenmarkt – vom Oligopol zum Quasimonopol

2003 hatte sich der Strukturwandel auf dem europäischen Kesselwagenmarkt noch weiter zugespitzt. Der Geschäftsführer der Wascosa AG in der Schweiz, Philipp Müller, formulierte sogar, er zeige „Auflösungserscheinungen“. Denn eine lang bestehende „oligopolistisch geprägte Marktstruktur droht in naher Zukunft zu einem Quasimonopol zu werden.“ Für die Firmen, die Transporte von Chemikalien oder Mineralöl über die Schiene abwickelten, ergebe sich daraus ein hohes Risiko: steigende Preise. Um diese zu verhindern, hielt Müller sogar die „vermehrte Beschaffung von Eigenwagen“ für sinnvoll. Eine weitere Möglichkeit sei, kurzfristig Mehrkosten bei der Vergabe von Transportleistungen in Kauf zu nehmen, um kleinere Anbieter zu stützen und damit langfristig Konkurrenz im Markt zu erhalten. Er bezeichnete ein solches Vorgehen als „gezielte Investition in den Wettbewerb“. Müllers Analyse erwies sich als hellsichtig. Ein Jahr später wurde die KVG von der amerikanischen Firma GATX vollständig übernommen.

2005 wurde dann die nun größte Vermietgesellschaft, VTG, an den französisch-kanadischen Konzern IPE Ross verkauft. 44 Jahre hatte das Unternehmen zur Preussag gehört (später TUI-Konzern). Die Konjunkturflaute und die Stahlpreisentwicklung hatten aber nicht nur Industrieunternehmen und Waggonbau-Werkstätten, sondern auch Vermietgesellschaften zugesetzt. Der Preisdruck betraf auch sie. Die „Deutsche Verkehrszeitung“ zitiert dazu Heiko Fischer, den Geschäftsführer der VTG, mit den Worten:

„Seit Beginn der neunziger Jahre gibt es den Trend, die Waggons in immer größeren Stückzahlen und immer tiefer im Osten zu beschaffen.“ Jetzt würden die Waggons schon in Rumänien gebaut, aber „weitere Kostensenkungselemente ließen sich erst durch einen Sprung über die Spurweitengrenze in die ehemalige

Sowjetunion erschließen.“ Die Schwierigkeiten eines derart großen Unternehmens wie der VTG macht deutlich, dass es für ein westeuropäisches Unternehmen im Waggonbau aussichtslos war, dem osteuropäischen Preisdruck standhalten zu wollen.

Im März 2005 eröffnete Dipl. Ing. Joachim Schön eine zweite Dependence seines Unternehmens, diesmal in Ungarn. Auch jetzt ging es ihm um den Ausbau der Dienstleistung. Da Waggons seit der Liberalisierung als mobile Einheiten im grenzenlosen Europa unterwegs waren, war es für die Kunden oft praktischer, Hauptuntersuchungen, Reparaturen oder Reinigungen unterwegs vornehmen zu lassen, als eine Leerfahrt nach Hameln einzuplanen. In Debrecen begann man zunächst mit einer kleinen Mannschaft. Wie schon in



Anlage in Debrecen, Ungarn (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Polen waren die Ortskräfte von Hamelner Fachleuten geschult worden. Auch hier wuchs die Nachfrage nach Reparaturen. Die genutzte Fläche wurde im Lauf der Zeit immer größer und 2014 wurde das Grundstück erworben.

Digitaler Wandel

Wie schon sein Großvater und seine Mutter beobachtete Schön als Vertreter der dritten Unternehmer-Generation mit seiner Führungsmannschaft die Veränderungen im Markt sehr genau. Es wurde immer klarer, dass die Bedeutung digitaler Messgeräte im Bereich Gütertransport weiter zunehmen würde. Der Diplom-Ingenieur hatte wie der Unternehmensgründer die Konstruktionsabteilung auch in schwierigen Zeiten aufrechterhalten. Leiter der Abteilung war Karsten Elstner, ein studierter Produktionstechniker. Seit 1999 arbeitete er bei Kaminski und war aufgeschlossen gegenüber digitalen Neuerungen. Schön sah Chancen für seinen Betrieb in diesem Marktsegment und das Knowhow stand zur Verfügung. Der Unternehmer entschied, aktiv zu werden und eigene Wege zu beschreiten.



Laufleistungszähler LLZ V2 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

2006 konnte das Unternehmen dann ein Patent anmelden. Die Erfinder hießen Stefan Hermann und Karsten Elstner. Zum ersten Mal verband eine Hamelner Konstruktion Mechanik und digitale Elemente.

Der „Radsatzlagerdeckel mit einem Laufleistungszähler“ besteht aus einem Standardachsdeckel mit hochtechnologischem Innenleben. Dieser hat eine form-

schlüssig gummierte Zentrierspitze, die zusätzlich mit Federkraft in die Zentrierbohrung der Radsatzwelle gedrückt wird. Auf der Rückseite befindet sich eine Elektronik mit Sensoren, die die Umdrehungen in Signale umwandeln. Unabhängig von der Laufrichtung registriert diese die Kilometerleistung des Radsatzes und dokumentiert sie.

Aus dem Patent wurde in Hameln mit dem LLZ V2 genannten Gerät ein marktfähiges Produkt entwickelt. Da ein Waggon von einem Transportauftrag zum anderen umgestellt wird, was manchmal auch den Wechsel des Eisenbahnverkehrsunternehmens einschließt, war es bis dahin mitunter sehr aufwendig, die Laufleistung eines Wagens zu recherchieren. Mit diesem telema-

tischen Produkt gestaltet sich das nun sehr einfach und taggenau. Aufgrund der Möglichkeit, auch Informationen zu z. B. der jeweiligen Ladung zu speichern, entsteht eine Art „elektronischer Pass“. Da das Modul nach dem Prinzip der Eigensicherheit konstruiert ist, liegen keine Zünd-

quellen vor und es kann auch in Bereichen eingesetzt werden, in denen Explosionsschutz vorgeschrieben ist.

Auch Wissenschaftler wurden auf das Produkt aufmerksam. So behandelte eine schwedische Diplomarbeit, die sich mit den Chancen der Geschäftsentwicklung im Bereich Waggoninstandhaltung beschäftigte, 2010 auch den Hamelner LLZ V2.

Fortsetzung der Liberalisierung

2007 erfolgte der nächste Schritt in Richtung auf die geplante, vollständige Liberalisierung des Bahnverkehrs. So kündigten die Staatsbahnen die Einstellungsverträge mit den privaten Bahnunternehmen. Die Folgen reichten weit über die einzelnen Unternehmen hinaus. Vielmehr wurde auch das sogenannte Tauschteilabkommen aufgehoben. Damit war geregelt gewesen, dass Bahnbetriebe, die auf der Strecke eine Notfallreparatur durchführen lassen mussten, Zugriff auf die wichtigsten Ersatzteile hatten. Der Wegfall dieses Sicherheitssystems stellte eine deutliche Einschränkung dar. Deshalb taten sich Güterwagenhalter und Werkstätten zusammen und gründeten das „Cargo Rail Service Center“ (CRSC). Dieses neue, privatwirtschaftliche Netzwerk sorgt europaweit für die sichere Versorgung seiner Mitglieder mit Ersatzteilen. Von Beginn an gehörte Kaminski mit all seinen Standorten zu den Mitgliedswerkstätten. Der Zusammenschluss organisierte sich ehrenamtlich, formulierte Richtlinien und sorgte für einen reibungslosen Ablauf von Tauschvorgängen und Aufarbeitung. In der Fachzeitschrift „Güterbahnen“ heißt es dazu: *„Es ist ziemlich einmalig in der Branche, dass Wettbewerber sowohl auf Seiten der Werkstätten wie auf jenen der Halter derart zum gemeinsamen Nutzen zusammenarbeiten.“* Karsten Elstner gehört seit 2009 zum Steuerungskomitee des Netzwerks.

Eine weitere einschneidende Veränderung war die Ablösung der vorgebenden Rolle des privatisierten, ehemaligen Staatsbetriebs Bahn. Bis jetzt hatten sich Privat-Einsteller und Werkstätten an den Instandhaltungsregelwerken der Staatsbahn orientiert. Nun mussten sie ein eigenes Verfahren entwickeln. Diese Aufgabe übernahm die „Vereinigung der Privatgüterwagen Interessenten“ (VPI). Dabei handelt es sich um den Verband der Unternehmen, die Güterwagen halten. Er ließ einen „Instandhaltungsleitfaden“ erarbeiten, der bald als Grundlage für eine einheitliche, sichere und wirtschaftliche Instandhaltung privat gehaltener Güterwagen anerkannt wurde.

Überdies galt nun die sogenannte „Kabotagefreiheit, das heißt, [Eisenbahnverkehrsunternehmen] dürfen auch grenzüberschreitend und innerhalb anderer Staaten als ihres Zulassungsstaats befördern.“ Die Beweglichkeit der Bahnunternehmen im ganzen europäischen Netz nahm also weiter zu und damit auch der Druck auf die ortsgebundenen Werkstätten. Kaminski konnte allerdings mit seinen Standorten in Polen und Ungarn – ab 2016 auch in Frankreich – flexibler reagieren als andere deutsche Anbieter.

*Mehr als 80 Mitgliedsunternehmen nutzen die Vereinsvorteile
(Stand 2021, www.crsc.eu.com)*



Neue Zuordnung der Verantwortung – ECM

2008 wurde die Richtlinie 2008/110/EG erlassen. Sie definierte die einzelnen Funktionen und Aufgabenbereiche von Staatsbahnen und Eisenbahnunternehmen und teilte sie auf. Das war nach der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs schon aus organisatorischen Gründen erforderlich. Festgelegt wurde die jeweilige Rolle von Infrastrukturbetreibern, Fahrzeugbetreibern, Fahrzeugeigentümern, Fahrzeughaltern und der sogenannten „Entity in Charge of Maintenance“ (ECM). Darunter wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle verstanden. Hier ist die Franz Kaminski Waggonbau GmbH zu verorten.

Die Rolle als ECM können Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen entweder selber übernehmen oder sie anderen übertragen. Damit stets klar ist, wer ein Fahrzeug in betriebssicherem Zustand halten muss, ist die jeweilige Entscheidung für jeden Wagen im Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) verbindlich einzutragen. Allerdings kann eine ECM die Bereiche Instandhaltungsentwicklung, -management und -erbringung wiederum an Dritte untervergeben. Dabei kann es mitunter schwierig sein, die einzelnen technischen Bereiche so sauber abzugrenzen, dass sich Versäumnisse einer Seite nicht auf die Arbeit einer anderen auswirken. Dies im Einzelfall nachprüfbar zu halten, erfordert eine umfangreiche Dokumentation aller damit verbundenen Schritte. Ein hoher bürokratischer Aufwand ist also Grundlage für das Funktionieren des komplexen Systems. Alle diese Informationen müssen nämlich außerdem jederzeit abrufbar sein und den Behörden zur Verfügung gestellt werden können. Um das zu gewährleisten, muss ein elektronisches Instandhaltungssystem aufgebaut und Unterlagen über ausgeführte Arbeiten gesammelt werden. Diese sind für die gesamte Betriebsdauer eines Fahrzeuges aufzubewahren. Kurz gesagt: Digitale Denk-



*Ersatzteilmanagement/Lagerhaltung
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

und Arbeitsstrukturen wurden für jedes Unternehmen im Bereich Gütertransport zur Voraussetzung für dessen Teilnahme am Markt. Binnen zwei Jahren mussten diese Festlegungen umgesetzt werden, womit erneut starker, externer Druck ausgeübt wurde.

Kaminski war auf den Wandel vorbereitet und konnte bald darauf abgestimmte Produkte anbieten. Diese reagierten auf die neue, umfassende Dokumentationspflicht. 2010 und damit pünktlich zum Stichtag präsentierte sich das Unternehmen auf seiner Website bereits mit einem stark veränderten Leistungsspektrum. Neben die traditionsreichen Sparten wie Instandhaltung, Reparatur, Reinigung sowie Umbau und Neubau von Güterwagen waren nun digitale Dienstleistungen getreten. Kaminski war bereit, als ECM zu fungieren und die jetzt geforderte digitale Instandhaltungsdokumentation für Fahrzeuge zu übernehmen. Außerdem bot das Unternehmen Aufgaben wie Netzwerkservice, Logistik und Ersatzteilmanagement für Fahrzeughalter an.

Gerade mit seinem nun elektronisch gesteuerten Ersatzteillager machte die Hamelner Firma deutlich, wie sie erprobte analoge und neue digitale Verfahren so verschränken konnte, dass eine den aktuellen Regeln



Mobilen Service gibt es deutschlandweit innerhalb von 24 Stunden (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

entsprechende, verlässliche Dienstleistung entstand. Kunden wurde es jetzt z. B. ermöglicht, ihren Bestand an Ersatzteilen selbst zu prüfen und gegebenenfalls nachzubestellen. Da das Unternehmen in diesem Bereich inzwischen große Erfahrungen hatte, konnte es unterstützend Informationen zur Verfügung stellen, wie häufig die einzelnen Teile gebraucht wurden und wie lange der jeweilige Bestand voraussichtlich noch reichen würde. Kaminski ergänzte die digitale Lagerhaltung mit seinem besonderen Angebot, dem mobilen Reparaturservice. Dieser stand bei Bedarf „deutschlandweit innerhalb von 24 Stunden und europaweit innerhalb von 48 Stunden“ zur Verfügung und konnte die Ersatzteile an der Strecke einbauen. Die Spezialisten waren in der Lage, einen Güterwagen vor Ort zu reparieren, einen Radsatz zu tauschen, Bremsen zu reparieren, Tragfedern auch bei beladenen Wagen zu wechseln, Beschriftungs- und Farbaushebungsarbeiten sowie Ventilreparaturen zu übernehmen.

Der 2007 auf-gebaute eigene Webshop des Betriebs ist seit 2020 unter „www.railcarparts24.com“ zu finden (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Finanz- und Wirtschaftskrise

Im September 2008 kam es in den USA mit dem Zusammenbruch der Lehman Brothers Bank zu einer dramatischen Finanzkrise. Sie entwickelte sich zu einer weltweiten Wirtschaftskrise, die aufgrund der einbrechenden Nachfrage auch zu einer negativen Entwicklung im Transportgewerbe führte. So kam es 2009 schließlich zu „überproportional starken Rückgängen“ im Güterverkehr, berichtete die Fachzeitschrift „Güterbahnen“. Der Transport auf der Schiene verlor massiv Volumen, es gab „Tausende von nicht-genutzten Güterwagen“ und es musste Kurzarbeit angemeldet werden. Der über den Preis geführte Wettbewerb mit dem alten Transportrivalen LKW spitzte die Situation weiter zu. Dem Schienen-Güterverkehr setzte die Konjunkturkrise deshalb besonders zu, weil die Unternehmen noch mitten im durch die Bahnliberalisierung ausgelösten Wandel steckten. Dem Unternehmer Schön gelang es, unter Anspannung aller Kräfte auch diesen tiefen Einschnitt zu überwinden. 2010 hatte die Firma an allen Standorten – Kirchweyhe war dazugekommen – insgesamt 250 Mitarbeiter. Seine Entscheidung, Standorte in Osteuropa aufzubauen, erwies sich als richtig. Die europaweit aktiven Kunden konnten sich auch dort auf den bewährten Kaminski-Standard verlassen. Das Unternehmen blieb „ein geschätzter Partner der Kesselwagen-Vermietgesellschaften sowie deren Kunden aus der Chemie-, Rohstoff- und Lebensmittelindustrie.“ Hameln war als Hauptwerk die „Mutter“ der Gruppe. Von hier aus konnte das technische Fachwissen des Konstruktionsbüros, jetzt „Engineering“, auch Kunden anderer Standorte zur Verfügung gestellt werden. Chemie- und Mineralölsreinigung wurde 2010 nur in Hameln durchgeführt. Eine Entgasung konnte dagegen auch in Polen oder Ungarn stattfinden. Alle Teile des Netzwerks boten den mobilen Reparaturservice, die Radsatzbearbeitung, die Instandhaltung und die Ersatzteilversorgung an.



***„Wir sind und bleiben ein Familienbetrieb
– auch in Zeiten von Industrie 4.0!“***



Tradition & Moderne



Alter Eisenbahnbetrieb mit moderner Vision

Seit 90 Jahren wirtschaftete der Waggonbaubetrieb nun in Hameln an der Kuhbrückenstraße. Auch vor Ort blieb nicht unbemerkt, wie stark sich das heimische Unternehmen veränderte. So berichtete die Deister- und Weserzeitung 2011 ausführlich über Kaminski. Zu den bedeutenden Neuerungen zählte die Tatsache, dass das Gelände um ein 5.000 qm großes Grundstück an der Werftstraße hatte vergrößert werden können. Das schaffte Erleichterung für die Arbeitsabläufe im Betrieb. Auf dem neuen Grundstück war ein zusätzliches Bearbeitungszentrum für Radsätze geplant. Bald sollten dort 60 Radsätze pro Tag bearbeitet werden. Es war sogar noch Platz für das digital verwaltete Materiallager, das in einer bestehenden Halle neu aufgebaut wurde. Es diente nicht nur der Teileverwaltung im Rahmen der ECM-Regel, sondern der Ersatzteilhandel für Güterwagen war zu einem neuen Geschäftsfeld geworden. Rund 1/8 des Jahresumsatzes wurde inzwischen damit erwirtschaftet.



2011 erwarb Kaminski ein weiteres Grundstück an der Werftstraße (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Die Zeitung gibt auch einen Einblick in die tägliche Arbeit bei Kaminski: „Wenn Chemietransporter gesäubert und repariert werden, dann geschieht dies mit viel Handarbeit und unter aufwendigen Sicherheitsvorkehrungen. Oft müssen die Mitarbeiter in Vollschutzanzügen in die Behälter der Waggons klettern, um dort zum Beispiel Schwefelablagerungen, Roststellen oder Beschädigungen zu beseitigen.“ Kein Wunder, dass die Betriebskosten zu 80% aus Lohn bestanden.

Die Arbeit der Hamelner Spezialisten war das Fundament für den guten Ruf des Unternehmens. So war bei Kaminski einer der wenigen Fachleute in Deutschland tätig, der emaillierte Säuretanks instandsetzen konnte. Für die Revision von Kohlendioxidwagen war der Betrieb sogar der einzige deutsche Anbieter. Die hohe Fachkenntnis der Beschäftigten machte es der Firma möglich, insgesamt 4.500 unterschiedliche Instandhaltungsmaßnahmen anzubieten.



Der Betrieb präsentierte sich auf der internationalen Messe Innotrans in Berlin, 2012 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Die Deister- und Weserzeitung berichtete, dass Kaminski von Januar bis September 2011 bereits 4.000 Waggon gewartet hatte, darunter erstmals auch 600 Auto-transporter. Damit hatte die Firma ihr Arbeitsspektrum deutlich vergrößert. Fast jeden Werktag brachte um 20.30 Uhr ein Güterzug aus Linden neue Arbeit nach Hameln. Die Gleisanlage war mit vielen angemieteten Stellflächen noch einmal erweitert worden. Zeitgleich konnten nun 450 Waggon abgestellt werden.

Die Zeitung stellte außerdem das neue Telematikwerkzeug LLZ V3 vor. Seine Entwicklung wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert – eine hohe Anerkennung für die Ingenieure des mittelständischen Hamelner Betriebs. Beteiligt war daran auch die Firma Tonfunk aus dem Harz. Das Gerät kann aufgrund der rasanten technischen Entwicklung im digitalen Bereich mehr Funktionen anbieten als sein Vorgänger. Das kleine, verlustfrei einzusetzende Gerät



Die weiterentwickelte Telematik Zentraleinheit LLZ V3 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

zeigt nicht nur die gefahrenen Kilometer an, sondern ist auch mit einem GPS ausgestattet. Sobald das Fahrzeug drei Minuten steht, sendet der LLZ V3 selbsttätig die Koordinaten der zurückgelegten Strecke. Mit der zugehörigen Software kann sich der Nutzer die Daten als Strecke visualisieren lassen. Damit ist es ihm möglich, die Standorte seiner Wagenflotte zu überblicken und gegebenenfalls an eine veränderte Auftragslage anzupassen. Der Fahrzeughalter kann aber auch im Voraus berechnen, wann die nächste Radsatzinstandhaltung seiner Fahrzeuge fällig ist und sie entsprechend der Nähe zu einer Werkstatt einsetzen. Nicht zuletzt kann er kilometergenaue Rechnungen stellen.

2012 berief Dipl. Ing. Joachim Schön den Diplom-Ingenieur der Produkttechnik Karsten Elstner in die Geschäftsleitung. Empfohlen hatte sich der langjährige technische Leiter nicht nur durch Fachwissen und Tatkraft, sondern auch wegen seines Gespürs für den digitalen Markt. Elstner hatte die Entwicklung elektronischer Geräte und neuer Dienstleistungen angestoßen und begleitet. Ihm war es aber auch gelungen, die forcierte Umstellung auf digitale Abläufe und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Einführung des ECM im Betrieb umzusetzen.



Seit 2000 im Unternehmen
Dipl.-Ing. Karsten Elstner, 2000
(Franz Kaminski
Waggonbau GmbH)

Reinigungsspezialist

Inzwischen war die Dienstleistung „Reinigung“ so wichtig geworden, dass Kaminski sich auf seiner 2012 erneuerten Website als „Kombiwerk“ vorstellte. In der 600 qm großen Halle wurde nach einem neuen Konzept gearbeitet. Kesselwagen, gedeckte und ungedeckte Güterwagen sowie Tankcontainer konnten innen und außen gereinigt werden. Stoffe in gasförmigem Zustand wurden durch eine neu entwickelte Abluftbehandlungsanlage neutralisiert, Stoffe in flüssigem und festem Zustand je nach Erfordernis auflagenkonform entsorgt. Aber es ging nicht mehr nur um die Vermeidung des Entweichens von gefährlichen Stoffen in die Umwelt. Nun konnten sie sogar wiederverwendet werden. Das galt selbst bei der im November 2012 eröffneten neuen Staubgutreinigungsanlage. Mit ihrer Hilfe war es möglich, Behälter von Ladegütern wie Zement, Kalk oder Braunkohlenstaub zu reinigen. Der Kunde konnte dann entscheiden, ob das gereinigte Gut nach Prüfung des Tanks fachgerecht entsorgt oder wieder eingefüllt werden sollte.

Auch die Instandhaltung gehörte weiter zu den wichtigen Leistungen. Kaminski bot gemäß der jeweiligen Landesinstandhaltungsrichtlinie sämtliche Revisionen an Kesselwagen an. Darunter fielen Untergestellrevisionen, Bremsprüfungen sowie die Aufarbeitung von Drehgestellen und Radsätzen. Zulassungen besaß das Unternehmen in Deutschland, Polen, Österreich, den Niederlanden und der Schweiz.

„Sie stellen – wir lösen die Aufgabe!“ –

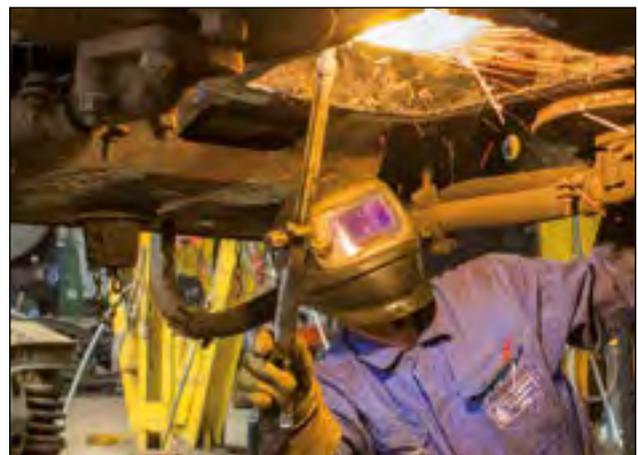
so warb wiederum das Konstruktionsbüro für seine Qualität. Der Betrieb war Spezialist für den Bau von vierachsigen Kesselwagen. In kleinerer oder größerer Stückzahl konnten in Hameln Druckgas-, Chemie- und Mineralöl-Kesselwagen hergestellt werden. Im Bereich Umbau wurden Leistungen wie der An- und Abbau von



Demontage des Drehgestells vom Wagen zur Aufarbeitung (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Gaspendelung, der Ein- oder Ausbau einer Untenentleerung, der An- und Umbau von Heizungen für Kessel, der An- und Abbau von Isolierungen und die Beschichtung von Kesselwagen zum Schutz des Ladegutes vorgenommen. Eine Besonderheit war die mögliche Anpassung von Drehgestellen, damit diese auch auf den Gleisen in Finnland und Spanien genutzt werden konnten. Wenn vom Kunden gewünscht, wurden alle Baumaßnahmen mit der Antragstellung beim Eisenbahn-Bundesamt, einer Vorprüfung bei Prüforganisationen, einer Absprache mit einem Sachverständigen und einer Abnahme durch die Zertifizierungsstelle „Bureau Veritas“ begleitet.

Brennarbeiten am Untergestell (F. Kaminski Waggonbau GmbH)



Ressource Wissen

Wie andere mittelständische Betriebe spürte auch Kaminski allmählich Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Fachkräften. Geschäftsführer Elstner entschied sich daher zu einer Partnerschaft mit der Hochschule Weserbergland. Seither kann in Hameln ein duales Studium an der Hochschule und im Waggonbaubetrieb absolviert werden. Die Studierenden lernen den Betrieb gut kennen und arbeiten sich in ein fachlich spannendes Thema ein. Fühlen sie sich auch in Hameln wohl, können sie möglicherweise an den Betrieb gebunden werden.

Um Wissenstransfer ging es auch im Frühsommer 2012, als im Rahmen des CRSC in Hameln ein Workshop stattfand. Gerade die Einführung des ECM-Prinzips hatte die Bedeutung des Austauschs deutlich gemacht. Da Kaminski seit langem für seine hohe Qualität bei der Bearbeitung von Radsätzen bekannt war, trafen sich hier mehr als 50 Instandhaltungs-Fachleute für Güterwagen. Sie tauschten sich über technische Fragen zu diesem Bauteil aus. Es war vor allem nach dem Unglück in Viareggio 2009 in den Mittelpunkt der Sicherheitsüberlegungen gerückt.

Kaminski meldete 2013 wieder ein neues Patent an. Die „Vorrichtung zur Messung und Anzeige des Zuladegewichtes eines Schienenfahrzeugs“ wurde genau wie der LLZ V3 nachfolgend zu einem marktfähigen Produkt entwickelt. Die Leistung dieses telematischen Bauteils besteht darin, die Einhaltung der Lastgrenzen für die jeweiligen Streckenklassen zu erfassen und Gewichtsüberschreitungen durch ein optisches Ampelsystem auf einen Blick sichtbar zu machen. Das Gerät ist für jeden Fahrzeugtyp konfigurier- und einsetzbar.

Da der Gütertransport auf der Schiene – anders als beim LKW – stets ohne Begleitpersonal stattfindet,

stellt die Möglichkeit einer digitalen Kontrolle einen Quantensprung dar. Kaminski bot hier schon länger einzelne Leistungen an, ist aber nun in der Lage, ein ganzes „Zugüberwachungssystem“ zu installieren. Dabei dient der LLZ V3 als „Nachrichtenzentrale“, die die Informationen verschiedener Messstationen über Bremsstellung, Ladegewicht, Druckveränderungen, Auflaufstöße sammelt, zu Status- und Alarmmeldungen verarbeitet und dem Kunden per Email ein vollständiges Bild seines Wagens liefert, sobald der Wagen länger als zehn Minuten steht. Mit diesem genauen Überblick können Wartungsintervalle klug geplant, die Fahrzeuge optimal ausgelastet, die Standzeiten verkürzt und die Risiken bei der Fahrt gesenkt werden.

Flyer „Zugüberwachungssystem mit Zukunft“, 2013





Zeichnung erweiterter Ringlokschuppen, Februar 1911
(Landesarchiv Hannover)

Industriedenkmal Ringlokschuppen

Die digitale Neuausrichtung führte jedoch nicht dazu, dass Kaminski seine Wurzeln vergaß. Handwerkliche Präzisionsarbeit war das Aushängeschild der Firma und wurde von qualitätsbewussten Kunden sehr geschätzt. Um diesen Standard in Hameln aufrechterhalten zu können, mussten auch die räumlichen Bedingungen stimmen. 2013 forderte die hohe Nachfrage wieder eine Erweiterung des Betriebsgeländes. In der Kuhbrückenstraße war das nicht möglich. Also wick das Unternehmen auf eine günstig am Bahnhof gelegene Fläche aus und erwarb den alten Hamelner Ringlokschuppen. Seit 2011 beschränkte es sich nicht mehr auf Kesselwagen, sondern bot die Reparatur und Instandhaltung von Autotransportern und nun auch von Schiebewandwagen an. Diese beiden Arbeitsbereiche konnten im Lokschuppen zusammengefasst werden. Daraus ergab sich nicht nur eine arbeitsorganisatorische Verbesserung, sondern es entstanden neue Arbeitsplätze.

Der Ringlokschuppen ist ein unter Denkmalschutz stehendes Industriegebäude, dessen zehn Gleise von einer Drehscheibe mit einem Durchmesser von 23 Metern angesteuert werden. Vor Inbetriebnahme



Der Ringlokschuppen in der Tunnelstraße ist mittlerweile ein Industriedenkmal, 2013 (Snell)

musste das historische Gebäude jedoch rekonstruiert werden. Ein aufwendiges Unterfangen, denn z. B. musste das auf einer Metallkonstruktion ruhende Dach erneuert und Feuchtigkeits- sowie Vandalismus-Schäden beseitigt werden. Von Anfang an wurde der Kontakt mit der örtlichen Denkmalschutzbehörde gesucht. Das Verfahren wurde unverkennbar dadurch erleichtert, dass ein Waggonbauunternehmen das Ensemble von der Deutschen Bahn übernommen hatte. Der verantwortliche Denkmalschützer Michael Voss wird in der Deister- und Weserzeitung mit den Worten zitiert: „Die neue Nutzung entspricht der ursprünglichen, die notwendigen Umbauten zur Anpassung an moderne Arbeitsbedingungen sind gering und beeinträchtigen den Denkmalwert der Anlage nicht.“

2013 wurde das Gebäude beim Tag des offenen Denkmals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das Interesse war groß, denn noch nie hatten fachfremde Personen das direkt neben den Gleisen liegende Gelände betreten dürfen. Mit dem Besuch vor Ort wurde den Hamelner Bürgerinnen und Bürgern auch bewusstgemacht, dass ihre Stadt einmal große Industriebetriebe beherbergt und einen lebendigen, wichtigen Stützpunkt der Reichsbahn besessen hatte.

Neues Geschäftsfeld Schulungen

Geschäftsführer Karsten Elstner entschloss sich 2014 zusammen mit der Villmann-Gruppe – ebenfalls im Bereich Reparaturen und Instandhaltungen von Waggons tätig – ein neues Angebot zu entwickeln. Gemeinsam gründeten sie die Rail-Training GmbH. Ein Journalist aus Hamburg, der über die neue Firma berichtete, hob hervor, wie ungewöhnlich es ist, dass zwei Wettbewerber ein solches Projekt gemeinsam angehen. Die beiden Firmen sahen aber weniger die Konkurrenz auf dem Markt, als die große Nachfrage nach Schulungen und die Möglichkeit, mit der Bündelung von Kräften mehr zu erreichen.



Der Journalist beschreibt das Angebot so:

„Die Schulungen drehen sich um den gesamten Güterwagen (Basisschulung), einzelne Wagenkomponenten

wie Bremsen, Radsätze oder Drehgestelle sowie um den VPI-Instandhaltungsleitfaden oder den Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), der das Verhältnis zwischen Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen regelt.“



Praktische Schulungen am Objekt unterstützen den Fortbildungserfolg der RailTraining GmbH (RailTraining GmbH)

Der Bildungsträger RailTraining, der acht Trainer mit jeweils langjähriger Berufserfahrung, einsetzen kann, erhielt die staatliche Anerkennung. Sein Programm richtet sich sowohl an Werkstätten als auch an Wagenhalter. Da beide Kooperationspartner im Waggonbereich tätig sind, können die Teilnehmer das mit modernen Lehrmethoden Gelernte gleich vor Ort am Objekt studieren. Als Besonderheit darf gelten, dass die Schulungen sogar in den EU-Landessprachen durchgeführt werden können. Die beiden Firmen stellten ihr neues, gemeinsames Angebot auf der Innotrans 2014 vor.

Mittlerweile hatte sich das Hamelner Unternehmen einen Namen gemacht als aktiver Neuerer in der Digitalisierung des Bahn-Gütertransports. Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur war auf den agilen Geschäftsführer Elstner aufmerksam geworden. So wurde er 2015 eingeladen, an einem Werkstattgespräch „Innovativer Güterwagen“ teilzunehmen. Spezialisten sollte hier die Gelegenheit gegeben werden, sich fachlich auszutauschen. Es ging um die Frage, wie Güterwagen so gebaut werden könnten, dass sie lärmindernde und energiesparende Komponenten verbinden. Die Einladung war eine Auszeichnung für das mittelständische Unternehmen aus Hameln. Es



folgte eine Einbindung in das weitere Entwicklungsverfahren des Ministeriums und zwar mit mehreren der patentierten, telematischen Bauteile des Unternehmens.

Firmenporträt

Nicht nur die Zahl herstellerungebundener Waggonwerkstätten hatte im Laufe der Jahre abgenommen, sondern auch die der Familienbetriebe im Landkreis Hameln-Pyrmont. Kaminski gehört seit 1920 in beide Kategorien hier vor Ort. So wurde das Unternehmen 2016 im Geschäftsbericht der Volksbank Hameln-Stadthagen mit einem großen Porträt gewürdigt. Die Firma beschäftigte an ihren verschiedenen Standorten jetzt über 300 Mitarbeiter. Allein in Hameln arbeiteten mehr als 200 Personen. Das Hamelner Betriebsgelände hatte auf rund 60.000 qm ausgedehnt werden können. Der Bericht hebt die Vorteile des digitalen Lagersystems hervor:

„Auf der weitläufigen Werkanlage verfügt der Betrieb über eine geschlossene Hallenlagerfläche mit Hochregalen, in der die Einzelteile der Kunden sicher und schadlos gelagert werden. Über das onlinebasierte Kundenportal oder einen Webshop können die Auftraggeber Bestandsanforderungen stellen und jederzeit eine Übersicht ihrer eingelagerten Materialien erhalten, die ansonsten teuer durch den Kunden eigenständig einzulagern wären.“

Nicht verschwiegen wird eine Besonderheit, die die Privatwerkstätten wohl von Anbeginn beschäftigt hat:

„Die Branche zeichnet sich durch einen enormen Kostendruck aus. Extreme Kursschwankungen in der jährlichen Produktionsmenge von Güterwagen machen das Geschäft risikoreich. Eine gute Arbeitsorganisation ist gefragt, um die personellen Ressourcen jederzeit optimal einsetzen zu können.“

Kaminski stützt sich auf Mitarbeiter, die Arbeitserfahrung, Chemie-Kenntnisse und eine Affinität auch zu digitalen Abläufen besitzen. Das Unternehmen ist daher stark daran interessiert, sie langfristig zu binden und legt besonderen Wert auf gute Arbeitsbedingungen. Das Volksbank-Porträt hebt hervor: Das Unterneh-

men biete *„den Mitarbeitern verschiedene Benefits, die in der heutigen Arbeitswelt nicht mehr selbstverständlich sind. Neben Essenzuschüssen wird beispielsweise die Arbeitskleidung vom Unternehmen übernommen. So müssen sich die Mitarbeiter ihre teure Arbeitskleidung nicht selbst beschaffen.“* Die Strategie geht auf: *„Eine geringe Fluktuationsrate deutet [...] auf eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit hin. Gleichzeitig profitiert der Betrieb von einer guten Mischung an erfahrenen Mitarbeitern und jungen Leuten.“*



Halle in Joinville, 2016
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Im Juli 2016 übernahm Kaminski die Firma „Société wagons foudres transconteneurs“ (SWFT) in Joinville, Frankreich. Die Hamelner fügten der bereits vorhandenen Kesselreinigung eine vollgültige Werkstatt an. Seither kann auch hier ein breites Spektrum von Dienstleistungen angeboten werden. Kaminski fügte seinem europäischen Netzwerk damit einen weiteren Baustein hinzu.

Offener, kooperativer Betrieb

In den letzten Jahren hatte sich die Branche verändert. War es der Einfluss der Digitalisierung, die direktere Kommunikation und flachere Hierarchien förderte? Nicht immer waren Abschottung und Konkurrenz noch das Gebot der Stunde, sondern eine Zusammenarbeit konnte – wie oben geschildert – für die Partner größeren Gewinn bedeuten. Diese Offenheit gegenüber neuen Impulsen prägte das Hamelner Waggonbauunternehmen nun. Kooperationen mit deutschen oder internationalen Partnern erschlossen den Hamelnern neue Netzwerke, neues Wissen und auch neue Märkte.

Das galt insbesondere für den Bereich Telematik. So kam es 2016 zu einer Zusammenarbeit mit einer schweizer Firma. Der Konzern hatte ein Telematikkonzept entwickeln lassen. Der Einbau der Geräte bei den Kunden sollte extern vergeben werden. Eine besondere Herausforderung war dabei *„die Kosten- und Zeitoptimierung bei der Installation an Wagenflotten, wenn die Wagen über ganz Europa verteilt sind.“* Diesen, für den Erfolg der Produkteinführung eminent wichtigen Part, übertrug das Unternehmen dem Hamelner Betrieb.

Er wurde nicht nur aufgrund seiner Entwicklungserfahrung im digitalen Bereich ausgewählt, sondern auch wegen seiner erprobten elektronischen Lagerhaltung und seines benutzerfreundlichen Webshops. Die Hamelner entwickelten mit den Schweizern verschiedene Montagemethoden für die Geräte und schulten nun die Werkstätten in der korrekten Installation. Kaminski koordinierte die Hersteller der Telematiksysteme, versendet Teile an Einbaustandorte, dokumentiert den Einbaufortschritt und ist sogenannter „1st Level-Supplier“ für die Kunden des schweizer Unternehmens.

Im Frühjahr 2017 beschloss der Deutsche Bundestag, dass die Lärmemission von Güterwagen ab dem 13.

Dezember 2020 um die Hälfte gesenkt werden muss. Erreicht werden sollte das z. B. mit dem Einbau sogenannter LL-Bremsen (Low noise, Low friction). Die Kompositbremsen sind mit Abstand leiser als die herkömmlichen Grauguss-Bremsen. Die nicht geringen Kosten – pro Wagen rund 2.000 Euro für den Einbau und nachfolgend dauerhaft höherer Wartungsaufwand – sollen die Bahnunternehmen über das „Lärmabhängige Trassenpreissystem“ wieder einspielen können. Gefördert wurde die Umrüstung außerdem über das Lärmsanie-



*Laufwerk mit Radsatz- und Bremsklotzsohle
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

rungsprogramm des Bundes. Die Deister- und Weserzeitung berichtete in diesem Zusammenhang wieder ausführlich über Kaminski. Der heimische Betrieb war nämlich bereits im Sinne des neuen Gesetzes tätig, denn er ersetzte die alten Bremsen durch das neue System. Das Unternehmen trieb aber auch internationalen Handel mit den lärmschonenden Bremsen – ein weiter wachsender Geschäftsbereich.

„Produkt“ Wissen

Der Wissenstransfer wurde auch im Bereich Schulungen von Fachkollegen weiterhin sehr aktiv betrieben, wie der Geschäftsführer Karsten Elstner der Zeitung erzählte. Zu zwei bald stattfindenden Veranstaltungen im Rahmen von „RailTraining“ hatten sich bereits 80 Personen aus ganz Europa angemeldet. Das neue Geschäftsfeld hat also durchaus auch eine Relevanz für die Hamelner Hotellerie.

Die Firma RailTraining wurde mit dem Partner weiterentwickelt. 2019 konnte sie einen eigenen Schulungswagen präsentieren. Wie sah der Waggon aus?

„Im Wageninneren, das sich durch eine Tür in einem der beiden Tankböden und im Wagen verschweißte Gitterroste begehen lässt, sind weitere Armaturen – viele als Schnittmodelle – zu sehen, darunter Trockenkupplungen, Kugelhähne und Sicherheitsventile. Daneben gibt es noch andere Teile wie Dichtungen, Berstscheiben, Auskleidungsmuster und Flammensperren, an denen die jeweilige Funktion praxisnah erklärt werden kann. Es wird zudem anhand eines Modells der gesamte Flüssigkeitslauf bei Be- und Entladungen sowie die Arbeitsweise der in Chemiewagen eingebauten Zwangsbelüftung deutlich.“



Viel Praktisches im Inneren des Schulungskesselwagens, 2019 (RailTraining GmbH)

Mit seiner Ausstattung bildet das Fahrzeug nahezu alle aktuellen Kesselwagentypen ab. Aufgrund der erfolgreichen Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt konnte der Wagen bereits in der Schweiz und in den Niederlanden eingesetzt werden. Mit seiner Hilfe werden Wagenmeister, Bremspersonal und Mitarbeiter von Unternehmen, die mit Gefahrgut umgehen, ausgebildet. Es wurden auch schon Betreiberschulungen für Betriebe der chemischen Industrie durchgeführt. RailTraining wurde im Jahr 2021 durch die Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover als Schulungsstelle für die Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten ADR/IHK anerkannt. Ebenso wie die Schulungsräume in Hameln und Hannover.



Schulungskesselwagen der RailTraining GmbH, 2019 (RailTraining GmbH)

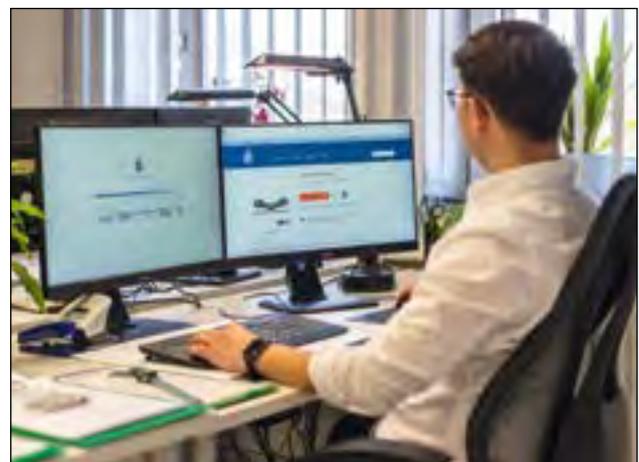


Die Gründungsmitglieder des Lenkungskreises VPI 08 (v.l.n.r.): Peter Reinshagen (ERMEWA SA), Sven Wellbrock (VTG AG), Bernd Hommels (Project Partners GmbH), Ines Villmann-Doll (Villmann Gruppe), Johann Feindert (GATX Rail Europe), Karsten Elstner (Franz Kaminski Waggonbau GmbH), Carsten Schiering (TRANSWAGGON GmbH), Malte Lawrenz (VPI). Nicht auf dem Bild Markus Vaerst (WASCOSA AG) (VPI Hamburg)

Die Öffnung des Betriebes in die Fachwelt und die damit einhergehenden Verbindungen und Kontakte führten überdies dazu, dass Geschäftsführer Elstner 2019 in einen wichtigen Lenkungskreis des VPI berufen wurde. Dieser beschäftigt sich mit dem elektronischen Datenaustauschverfahren „VPI 08“. Damit wird die „Instandhaltung eines Kesselwagens insbesondere hinsichtlich seiner gut austauschbaren Komponenten wie Radsätze, Bremsen oder Armaturen“ nachvollziehbar. Das höchst komplexe Verfahren stellt sehr hohe Ansprüche an die digitalen Fachkenntnisse aller Beteiligten. Das Bahn-Manager-Magazin berichtete, dass sich Vorstände und Geschäftsführer von Haltern und Werkstätten deshalb zusammengefunden hatten, um sich über die Anwendung des standardisierten Verfahrens zu beraten. Ihr Ziel:

„In naher Zukunft sollen alle Halter und Werkstätten ohne großen Aufwand in der Lage sein, elektronisch Daten auszutauschen – ganz gleich wie groß oder wie IT-affin sie heute sind.“ Ein Blick auf die Datenprotokolle des „VPI 08“ macht die digitale Herausforderung für die

Werkstätten deutlich. Ihre über lange Jahrzehnte handwerklich geprägte Arbeit benötigt nun eine technologische Schnittstelle. Diese muss die Basis der Verständigung zwischen den beiden sehr unterschiedlichen Arbeitsweisen sein, um einen reibungslosen Ablauf zu erreichen. Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter ist daher von höchster Bedeutung.



Mitarbeiter bei der Pflege des Kaminski Webshops, 2020 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Forschung, Nostalgie und Hobby

Das Thema Eisenbahn beschäftigt viele Menschen nicht nur beruflich, sondern auch in ihrer Freizeit. Das geschieht im Modellbau, beim Fotografieren seltener Loks oder Wagen, „Trainspotting“ genannt, oder mit dem Erhalt und Betrieb einer Dampflokomotive im Rahmen eines Vereins. Weniger praktisch als forschend beschäftigen sich technisch Interessierte mit dem Gebiet und sind als wahre Spezialisten in der Bahngeschichte und Technik-Geschichte zu betrachten.

Das Interesse an der Firma Kaminski ist in diesen Kreisen schon lange groß. Das liegt nicht zuletzt daran, dass sie auf ihrer Website Aufnahmen ihrer früher gebauten oder umgebauten Waggons zeigt. Das ist etwas Besonderes. Einerseits haben im Lauf der Zeit einige Firmen aufgeben müssen und ihre Archive sind untergegangen. Andererseits sind auch nicht alle aktiven Unternehmen so entgegenkommend, denn die Bilder können – realistisch gesehen – im Moment des Online-Stellens Urheberrechtlich nicht mehr geschützt werden. Geschäftemacher haben dies auch bei Kaminski schon genutzt und die heruntergeladenen historischen Bilder an digital weniger erfahrene Personen verkauft.

Es ist aber nicht nur die Vergangenheit, die Bahninteressierte mit Kaminski verbinden. Das Waggonbau-Unternehmen weckt auch aktuelles Interesse. Das Betriebsgelände ist groß, die gemietete Gleisanlage noch größer. Es fällt also leicht, Aufnahmen von interessanten, älteren Wagen oder einfach den Arbeitsabläufen anzufertigen und den Kollegen auf fachspezifischen Plattformen zugänglich zu machen. 2012 kam es z. B. zu einer ausführlichen Debatte über einen nahezu völlig zerstörten Güterzugbegleitwagen, der auf einem Kaminski-Gleis entdeckt worden war. Das Bild des nur noch rudimentär vorhandenen Waggons – zu sehen waren nur noch sein Untergestell und das Gerippe des



Die dieselhydraulische Rangierlok V60.10 verrichtet zuverlässig ihre Arbeit, 2021 (Franz Kaminski Waggonbau)

Aufbaus – wurde auf einer Plattform gepostet. Die Spezialisten wollten herausfinden, um welchen Wagen es sich eigentlich handelte und suchten Gründe für seinen Zustand. Es zeigte sich dabei, dass das Freizeit-Interesse an dem Betrieb weit zurückreicht: Ein Post wurde mit digitalisierten Aufnahmen eines bei Kaminski reparierten Wagens aus den 1980er Jahren belegt.

In ähnlicher Weise ist auch eine Bahn-Website in Dänemark aktiv. Manche der in den 1950er von Kaminski umgebauten und nach dort verkauften Fischwagen haben sich bis heute in Vereinen oder Museen erhalten. Sie erwecken ebenfalls großes Interesse und Fachleute stellen historische Bilder sowie technische Details zu den Wagen bereit.

Auch der Hamelner Arbeitsalltag wird von außen interessiert wahrgenommen. Vor allem die Henschel-Lok wird von den begeisterten Spezialisten immer wieder thematisiert. Der Betrieb bewegt mit dem Fahrzeug die zur Reparatur angelieferten Waggons.

2019 stellte B. Hasgen sogar einen Film auf Youtube, der die Lok bei der Arbeit, nämlich einer Fahrt über die Ohsener Straße, zeigt. Sein Text dazu lässt ahnen, dass die Beschäftigung mit dem Thema Eisenbahn für manchen auch eine emotionale Angelegenheit ist:

„Die kleine Henschel DHG 500 C Diesellok V50.01



Waggons auf den Gleisen am Hamelner Hafen als spannende Kulisse für ein Mode-Shooting, 2021 (Modehaus Wellner/Ina Benz Fotodesign)

(eingestellt bei der Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e. V., Hildesheim 98 80 3605 210-4 D-DEBG) befördert einige Kesselwagen vom Franz Kaminski Werk im Industriegebiet zum Bahnhof der Rattenfängerstadt Hameln. Auf dem Weg dorthin überquert der Güterzug auch die Reichardstraße, de[r]en Bahnübergang sich die Lok mit einem Pfiff nähert. Sie sehen es am Sonnenstand, es ist früh am Morgen, exakt 06:46 h an diesem schönen Tag im Juni.“

Hilfsbereit stellt Kaminski seine Anlagen auch historischen Fahrzeugen zur Verfügung. Als z. B. die Dampf-

lokfans 2016 mit ihrer Lokomotive nach Hameln kamen, durften sie auf der Drehscheibe des Ringlokschuppens wenden. Frisches Wasser bekamen sie von der Hamelner Freiwilligen Feuerwehr. Auch die Dampflokfans stellten Bilder ihrer Fahrt nach Hameln bei Youtube ein.

Eine lange und besondere Beziehung verbindet die Hamelner Eisenbahnfreunde e. V. und die Firma Franz Kaminski Waggonbau. Auch wenn der Verein den Salonwagen längst abgegeben hat, ist er für die in den 1960er Jahren gewährte Unterstützung der Waggonbaufirma immer noch dankbar.



Dampflok auf der Drehscheibe des Ringlokschuppens, 2016 (dg41096.de, Michael Niehus)



*Magnetpulverprüfung am Achsschenkel,
2021 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*



*Die Radsatzdrehmaschine ist seit 2019 im Einsatz
(Franz Kaminski Waggonbau GmbH)*

Jubiläumsjahr 2020

Als Franz Kaminski vor hundert Jahren in Hameln die Anfrage bekam, ob er Reichsbahnwagen reparieren könne, war er willens und in der Lage, binnen weniger Wochen einen „Waggonreparaturbetrieb“ einzurichten. Mit viel Wagemut, Improvisationskunst und einem gesunden Geschäftssinn gelang es ihm, ein völlig neues Gebiet für seinen gerade erst umgezogenen Betrieb zu erschließen. Genau 100 Jahre nach der Gründung reagierten seine Nachfolger ähnlich beherzt auf eine völlig neue Situation: Corona brachte das Alltagsleben im Frühjahr zum Stillstand. Die behördlichen Auflagen für die Aufrechterhaltung der Arbeit in einem Betrieb unterlagen schnellen Änderungen. Trotz aller Widrigkeiten gelang es den Hamelnern aber, alle ihre Standorte auch in der Corona-Krise offenzuhalten. Zwar galten in Deutschland, Frankreich, Polen und Ungarn unterschiedliche Regeln, aber die Geschäftsführer vor Ort handelten besonnen. Der Infektionsschutz stand immer an erster Stelle, an ihn passten sie die Arbeitsstrukturen jeweils an. Damit bewies Kaminski, damit bewiesen der Geschäftsführer Elstner und seine Mannschaft ihr hohes Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Kunden und Mitarbeitern.

Pünktlich zum 100-jährigen Bestehen von Kaminski legte die Bundesregulierungsbehörde dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die „Märkte für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen“ vor. Die – natürlich zufällige – terminliche Überschneidung kam zustande, da mehrere Politiker den Eindruck hatten, dass der Wettbewerb zwischen Deutscher Bahn AG und privaten Bahnen in diesem Segment nicht richtig funktioniere. Es ist ein großer Gewinn für das Hamelner Unternehmen, dass es gerade jetzt einen detaillierten Überblick über sein Marktumfeld erhält.

In einem sehr genau beschriebenen Verfahren definiert die Behörde zunächst verschiedene Marktsegmente. Die Instandhaltung von Güterwagen und von Kesselwagen ist je eines davon. Kaminski agiert in beiden Feldern. Der Bericht untersucht zunächst den Bereich der Güterwagen. Er hält fest, der Markt werde „bestimmt von einigen großen Wagenhaltern mit jeweils mehreren tausend Güterwagen im Bestand“. So verfügt allein die Deutsche Bahn AG über 75.000 Wagen. Im privatwirtschaftlichen Bereich sind Vermietgesellschaften tätig, die jeweils mehrere tausend Güterwagen steuern.

Insgesamt 55 sogenannte Nachfrager von Werkstattleistungen gibt es, die gemeinsam ca. 141.000 Güterwagen halten. Diese Zahl mag zunächst hoch wirken. Doch schwächt sich der Eindruck ab, liest man, dass „63 Prozent des Umsatzes aller Wartungseinrichtungen auf dem Markt für die Instandhaltung von Güterwagen [...] durch Eigenproduktion“ erledigt wird.

Immerhin ca. 37% des Umsatzes, also 127 Millionen Euro, werden über sogenannte Außenumsätze generiert, also durch externe Werkstätten erledigt. Davon gab es zum Untersuchungszeitpunkt 38, darunter die Franz Kaminski Waggonbau GmbH. Die Firma wird als Ausnahme benannt, weil sie eine der wenigen unabhängigen „und nicht mit einem Hersteller verbundenen“ Werkstätten ist. Auf der Nachfrageseite hat die größte Vermietgesellschaft mit 30-40 % auch den größten Marktanteil. Aufgrund dieser Verhältnisse geht der Bericht von einem „moderat konzentrierten Markt“ aus. Denn nicht zuletzt würden Güterwagen „geografisch freizügig eingesetzt“, so dass abgesehen von deutschen Anbietern ein „räumlich großer Markt“ für diese Dienstleistungen in Frage komme.



Moderne 3D-Messtechnik hielt 2019 Einzug (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Allerdings stellt der Bericht auch fest, dass von 3.600 im Jahr 2017 zustande gekommenen Verträgen nur 15 über eine Ausschreibung vergeben wurden. Stattdessen wurden ca. 2.400 Verträge nach Leistungsanfragen und ca. 1.150 über Direktvergaben geschlossen. Als Grund für diese Praxis wurde von den Nachfragern ein hoher zeitlicher und organisatorischer Aufwand genannt, dem ein nicht nennenswerter Preisvorteil gegenüberstehe. Zudem hätten viele Werkstätten keine freien Kapazitäten mehr, so dass größere Bewegung nicht zu erwarten sei.

Noch deutlich zugespitzter ist die Situation im Bereich der Kesselwagen. Der Bericht hält fest:

„In Deutschland gibt es nur wenige Halter von Kesselwagen. Der Bundesnetzagentur wurden [...] nur sieben Halter gemeldet, allesamt aus dem privatwirtschaftlichen Bereich. Die zwei mit Abstand größten, gemessen am Wagenbestand, sind die VTG und GATX mit jeweils über 20.000 Kesselwagen. Zusammengenommen besitzen die privaten [Eisenbahnverkehrsunternehmen] 56.000 Kesselwagen.“



Seit 2020 fertigt der Betrieb unter „FK Media“ (Wagen-)Beschriftungen und Werbung selbst (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Der Jahresumsatz beträgt laut der Umfrage 41 Millionen Euro. Davon werden knapp 40 % in Form von Eigenproduktion erbracht und zwar vor allem von zwei Marktteilnehmern selbst. Knapp 60 % des Jahresumsatzes werden in externen Werkstätten erwirtschaftet. Der Bericht nennt neben der Franz Kaminski Waggonbau GmbH neun weitere Anbieter. Dazu gehören wieder die zwei größten Vermietgesellschaften auf dem Markt, die also auch für Dritte tätig werden. Darüber hinaus gibt es eine ungenannte Zahl von Kleinanbietern, die gemeinsam bis zu 10 % des Umsatzes generieren.

Im Kesselwagen-Segment hält Kaminski mit 50-60 % den größten Marktanteil. Auf der Nachfrageseite ist der Markt allerdings weit konzentrierter. Der Bericht hält fest: *„In den Jahren 2015 bis 2017 haben fünf Nachfrager Instandhaltungsleistungen an nichtverbundene Betreiber von Wartungseinrichtungen vergeben (Fremd-*

vergeben).“ Die größte Vermietgesellschaft beauftragte *„mit 60-70 Prozent davon den größten Teil. Es folgt mit 20-30 Prozent Marktanteil die GATX. Beide Unternehmen zusammen bilden über 90 Prozent der Nachfrageseite ab.“* Das heißt, dass zwei der überhaupt nur fünf Nachfrager den Markt bestimmen. Der Bericht formuliert es so: Es *„ist hier von der Vermutung einer hochkonzentrierten Nachfrageseite auszugehen.“*

2017 erfolgte keine einzige Ausschreibung für Instandhaltungsleistungen für Kesselwagen. Von den 361 Verträgen, deren Auftragswert meist bei über fünf Millionen Euro lag, wurden 73 nach Leistungsanfragen mit konkurrierenden Anbietern und 288 durch Direktvergaben abgeschlossen. Als Grund für dieses Vorgehen wurde wieder angeführt, man erwarte durch eine Ausschreibung keine Preisvorteile, habe aber großen zeitlichen und organisatorischen Aufwand.



Dipl.-Ing. Karsten Elstner, Peter Fleitmann, Frank Vespermann und Thomas Gasterstedt von der Vertriebsmannschaft in Hameln, 2021 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)

Franz Kaminski Waggonbau Hannover

Fertigungshalle von Franz Kaminski Hannover in Misburg-Süd,
2021 (Franz Kaminski Waggonbau GmbH)



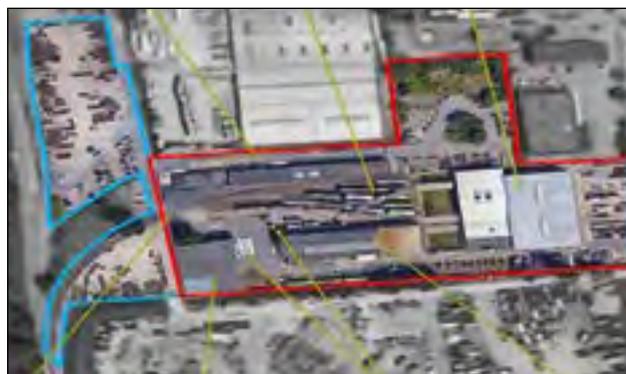
Die Firma Franz Kaminski Waggonbau GmbH bewegt sich demnach in einem höchst kompetitiven Umfeld, das wenig Möglichkeiten für Entwicklungen bietet. Geschäftsführer Karsten Elstner fand aber einen anderen Weg zu wachsen: Anfang November 2020 erwarb er „die ehemalige Jungenthal-Anlage der GRE in Misburg, Deutschland, die eine Stunde von Hameln entfernt liegt“. Die neue Werkstatt heißt „Franz Kaminski Hannover“.

In einem Bericht über diesen Handwechsel wird ein Vertreter des Verkäufers mit den Worten zitiert:

„Dies ist ein Meilenstein in unserer Partnerschaft. Gemeinsam erweitern wir das Angebot für die Wartung und Revision von Güterwagen, was entscheidend dazu beiträgt, unseren Kunden die Anmietung von Güterwagen zu erleichtern.“ Elstner erklärte dazu:

„Wir sehen dies als Investition in unsere Mitar-

*beiter, die engagierte Instandhaltungs- und Revisions-
experten sind“.* Die neue Werkstatt konnte bereits Mitte
Dezember 2020 in Betrieb genommen werden.



In einem wirtschaftlich äußerst turbulenten Umfeld geht das Hamelner Unternehmen also mutig in die Zukunft und steht damit der im schwierigen Mangeljahr 1920 getroffenen Entscheidung zur Gründung der Waggonreparatur in Hameln nicht nach.





Impressum

Herausgeber

Franz Kaminski Waggonbau GmbH
Kuhbrückenstraße 25
31785 Hameln
www.kaminski-hameln.de

Zweite Auflage 01.2022

Konzept | Recherche | Text

Dr. Gesa Snell (gesa.snell@t-online.de)

Bildrecherche

Dr. Gesa Snell
Ilka-Marit Elstner

Bildrecherche Waggons

Paul Scheller

Gestaltung | Satz | Bildbearbeitung

Ilka-Marit Elstner (elstner@red-i-design.de)

Quellenverzeichnis | Bildnachweis

Franz Kaminski Waggonbau GmbH
Familie Schön
Percy Lutz
Landesarchiv Hannover
Stadtarchiv Hameln
Museum Hameln
Bauaktenarchiv Stadt Hameln
Deister- und Weserzeitung
Volksbank Hameln-Stadthagen
fotolia.com
stock.adobe.com
pixabay.com
Modehaus Wellner
www.dg41096.de

Danksagung, Frau Dr. Gesa Snell

„Herrn Dipl. Ing. Joachim Schön danke ich für das Vertrauen, mir die Aufgabe zu übertragen, die Geschichte seines Unternehmens zu recherchieren und zu schreiben. Ihm und Herrn Dipl. Ing. Karsten Elstner danke ich für die gute Zusammenarbeit. Besonderer Dank gebührt Herrn Paul Scheller, der mich selbstlos mit seinem bahnhistorischen Fachwissen unterstützt hat.“



