

Kleine Zeit bei dem Autowerkzeug Fabrikanten

Nach Entlassung aus dem Zersetzungs begann ich Jan. 48 als Ingenieur bei der damaligen MWM. Im Sept. 48 legte ich bei verlässlicher Lehrzeit die feindliche Prüfung im Kfz. Handwerk ab.

Mit Herstellung des Motors im Autowerkzeug Fabrikanten arbeitete ich ab Jan. 50 in der Konstruktion, die Herr Krüger leitete. Die Aufgaben, aus dem Deep, für den ich vorher noch die Motor zusammenbauend zubereitete, noch weitere Typen entstehen zu lassen, fanden im März den Niederschlag. (2 davon) In der Folge wurden auch dann die verschiedenen Modelle voran auf Konstrukt. Im Mai 49

wurde mir dafür die Konstruktion des Verasche übertragen. Dementsprechend waren auch zu konstruieren. Da sich im Ende der Deep-Verwendung abzeichnete, begann Mitte 49 zunächst Herr Elsbett mit einer Motorentwicklung für den Fabrikanten-Wagen.

Später kam Herr Köhler (ehem. Flugzeugkonstrukteur) dazu, der ein neues Chassis entwickelte ^(H. Köhler) _(Veränderung) Parallel dazu begann ich mit Entwürfen für eine neue fünfstiel-Verasche. Im Herbst 50 waren 2 Prototypen (10 Liter 1000 U/min) fertiggestellt. Damit liefen die Probefahrten mit dem Elsbett-Motor auf der Straße.

Auch nach dem Verlassen des Fa. im Nov. 50 arbeitete ich noch einige Wochen für H. Elsbett privat zu Hause. Er nutzte sich für die Fortführung des nächsten Motors im.

Anlagen: siehe Rückseite

K. Dreier

Zeitzeugenbericht zu Verkehrstechnischen-Bausteinen

Wirtschaftliche und technologische Aufbauphase Salzgitters
von Heinz Schaal, Harsewinkel, Jahrgang 1923, Februar 2011

Als 22-jähriger wurde ich kurz vor Kriegsende verwundet und da ich nach der Genesung nicht in meine schlesische Heimat kommen konnte, fand ich in Salzgitter bei Verwandten eine Bleibe. Einen Arbeitsplatz bekam ich am 3.1.49 im Niedersächsischen Auto- und Motoreninstandsetzungswerk Salzgitter. Hier konnte ich mich mit der Kraftfahrzeugtechnik vertautes machen.

Mit Zunahme der Aufträge expandierte die Firma unter dem neuen Namen: Autowerke Salzgitter (AWS). Damit begann die Verwendung von ausgemusterten Armee-Jeeps, die in einem Kasseler Depot standen. Wir machten sie fahrbereit und kuppelten 6-8 mit Stangen zusammen. Ein LKW zog die mit Fahrern besetzten Autos über Autobahn und Landstraßen bei riskanter Fahrweise zur Firma, wie ich es selbst miterleben musste. Die Fahrzeuge wurden einschließlich Motor generalüberholt und neu lackiert. In Original-Version wurden sie gern bei der Landwirtschaft eingesetzt. Es wurde ein Karosserie-Fachmann eingestellt, man hat die Fahrgestelle verlängert und Personenkarosserien in Holzbauweise aufgebaut. Es wurden auch Pritschenwagen fürs Handwerk hergestellt.

Als der Jeep-Vorrat am Ende war, dachte man an Fahrzeug-Neubau. Zwei Ingenieure aus dem Flugzeugbau entwickelten ein Rohrrahmenchassis und einen Diesel-Sternmotor. Ich bekam den Auftrag, die Karosserie mit Innengestaltung als Mehrzweckwagen zu konstruieren. (Siehe Bild) Ein Zeichner unterstützte mich dabei.

Nach Erprobung des Musterfahrzeuges (Version 3 siehe Bild) sollte eine Vorserie aufgelegt werden. Doch dafür war keine Finanzierung zugesagt worden, wodurch es leider zum Abbruch kam und ich mich um einen neuen Arbeitsplatz bemühen musste.

Ich hatte Erfolg und wurde am 2.1. 1951 bei Fahrzeug- und Maschinenbau Wahrenstedt GmbH (Linke-Hofmann- Busch LHB) für die Konstruktion eingestellt.

Es wurde gerade an dem Auftrag „Straßenbahn Braunschweig“ gearbeitet. Noch gab es Holzbauweise für den Innenausbau wobei ich zunächst Details bearbeitete. Als dieser Auftrag zum Abschluss kam, ging es mit der Konstruktion neuer Straßenbahnwagen für die Hamburger Hochbahn (HHB) weiter.

Mit zunehmenden Kenntnissen bekam ich Aufgaben, die z.B. in Angeboten von Straßenbahn, Triebwagen, Triebzügen oder Personenwaggons für den Export bestanden.

1953 wurde ich von der Abt. Fahrzeugbau in die Entwicklung von Wagenkasten-Rohbau und Fahrgastraum-Ausrüstungen versetzt. Meine besonderen Arbeiten wurden zum Patent, jetzt von LHB, angemeldet. 2 Belege dazu sind beigelegt.

Im Dez. 57 nahmen wir meine Mutter und meinen jüngsten Bruder als Spätumsiedler aus Schlesien in unserer Wohnung, in der Kriegsiedlung Engeroder Straße, auf. Ich hatte mich schon zuvor um Arbeit für Walter bemüht, und so konnte er am 2.1.58 als Konstrukteur für Wagenkasten bei LHB, mir zugeordnet, anfangen. Bis Nov. 57 war er im ehemaligen Reichsbahnkraftwerk Mittelsteine, Grafschaff Glatz, als Konstrukteur tätig.

Inzwischen waren Kontakte zur HHA aufgenommen worden, wobei es um eine neue U-Bahn-Ausführung ging. Die Entwicklung nahm die Arbeit auf. So wurde mir dann zu Beginn 1959 die Gruppenleitung für Entwurf und Konstruktion des Wagenkastens eines für die HHA zu entwickelnden 2-teiligen U-Bahn-Wagens übertragen.

Bei dieser Tätigkeit hatte ich die Koordinierung zwischen der Wagenkasten-Konstruktion, der Drehgestell-Konstruktion, der E-Firma Kleps, der Hochschule für Gestaltung Ulm, dem Auftraggeber HHA und der Arbeitsvorbereitung zu berücksichtigen.

Beim Wagenkasten war auf Leichtbau größter Wert zu legen. So kamen Baustoffe in Betracht, die im allgemeinen Waggonbau nicht üblich waren. Für Seitenwände wurden gesickter Edelstahl und Kantprofile aus hochfestem Stahl verwendet. Dachsektionen bestanden aus glasfaserverstärktem Polyester mit Papierwabenkern. Die Bodenstruktur erhielt integrierte Luftkanäle für Raum und Motorlüftung.

Die beidseitig angebrachten Schaltschränke z.T. mit Schwenkeinrichtung fließen mit den Steg- und Längswänden in den statisch tragenden Verbund ein. Sie sind durch Klappen staubdicht verschlossen.

Die Fahrgastsitze sind aus Polyester, wie auch Seitenwand- und Deckenverkleidungen aus leichten Baustoffen bestehen.

Im Zuge der Entwicklung ist das Laufwerk eine Besonderheit. Der Wagenkasten hat dafür von Wagenende zurückliegende Aufnahmebuchsen. Diese nehmen ein Verbindungsrohr auf, welches durch das Laufdrehgestell führt. Es gibt gewissermaßen zwei Drehpunkte, die bewirken, daß in den engen Kurven der Strecke mehr Raumfreiheit gewonnen wird.

Ein Dreiteiliger U- Bahn-Wagen ist bereits realisiert worden, der auch diese Laufwerke erhält. (Siehe Bild)

Durch ein Stellenangebot von Fa. Claas in Harswinkel wurde 1969 meine Arbeit bei LHB beendet. Walter Schaal folgte mir 1970, nach einer Bewerbung bei Claas, in die Stabsabteilung Werbeanalyse und war dort bis 1995 in der Vorentwicklung tätig.

AUTOWERKE W SALZGITTER

Janssen u. Mikolajczyk
SALZGITTER / HARZ

AUTOWERKE SALZGITTER/HARZ, POSTFACH 124

Firma: 20, 22, 24, 26, 28
Deutsches: AVIS Salzgit
Bankverbindungen:
Hankbank, Filial Hamburg
Hilfskassen: Landesbank
Geldverkehr: Hannover
Kontokorrent: Salzgit
Postkonto: Hannover 1011

Anschrift

An Denen

Der Herrschaft von

Unser Schreiben

Dat.

Eis/HB.

24.11.1950

Zeugnis

Herr Heinz S c h m a l, geb. am 13.2.1923 in Ludwigsdorf Kra. Glatz (Schlesien), war seit dem 1.2.1949 in unserer Karosserie-Konstruktion tätig.

Im Verein mit seinem technischen Studium (Abendschule), größtem Fleiß und zielbewußter Arbeit im Werk, gelang es Herrn Schaal innerhalb von 1 1/2 Jahren sein Können als Karosserie-Konstrukteur so zu erweitern, daß ihm zuletzt die Konstruktion unseres neuesten Mehrzweckwagens in Ganzstahlbauweise völlig selbständig übertragen werden konnte. Er hat alle Details im Aufbau und Ausstattung der Karosserie so exakt durchgearbeitet, daß der anschließende Serienanlauf in allen Punkten reibungslos vorstatten gehen konnte.

In der Betreuung von Zeichnerpersonal und in der Handhabung von Material- und Stücklisten, hat sich Herr Schaal ebenfalls bestens bewährt, sowie auch seine Zusammenarbeit mit der Werkstätte aufgrund seiner praktischen Kenntnisse recht erfolgreich war.

Aufgrund der nun eingetretenen Liquidation der Firma, wurde die Fortsetzung der Arbeiten vorläufig abgebrochen, und wir würden es sehr bedauern, wenn sich Herr Schaal bis zu der geplanten Neugründung bereits anderweitig verpflichtet hätte.

AUTOWERKE SALZGITTER
Janssen & Mikolajczyk
gez. Eisbett