Schwanengesang

Ende nach 96 Jahren

Hendricks in Kleve (2)

Manchmal kommt es anders als geplant! Ein Nachruf sollte unser Zweiteiler über die Geschichte des Fahrzeugbaus bei der renommierten Klever Karosseriefabrik Hendricks eigentlich nicht werden. Daß es nun doch so gekommen ist, haben die Geschehnisse der jüngsten Zeit allen Beteiligten schmerzhaft klar gemacht:

Mit Datum vom 31.3.98 sind beim Fahrzeugbau in Kleve die Lichter ausgegangen. Nach beinahe einhundert Jahren ununterbrochener Geschäftstätigkeit im Schatten der Schwanenburg gehören Aufbauten, Anhänger und Auflieger mit dem Hendricks-Logo wohl unwiderruflich der Geschichte an. Der Tankfahrzeugbau in Goch besteht allerdings unverändert weiter, als bislang schon selbständiger Geschäftszweig sind die Behälterbauer von der Liquidation der Mutterfirma nicht betroffen.

Hab' Milupa geladen: Silozug mit Cummins-Krupp SF 1080.

Nicht nur Coke war damals in: Vor dem Verwaltungsgebäude in der Hafenstraße posierte 1958 der Ford FK 2500 Diesel mit Hendricks-Getränkeaufbau.

◀ Abb. von oben nach unten:

Fuhr für FiDo: Mercedes LS 1620 mit Hendricks-Siloauflieger.

Darauf ein DAB: Büssing Commodore U mit Thermosaufbau und Anhänger von Hendricks.

Explosionsgefahr: Den Elch-Test sollte man mit dem gleichnamigen Krupp-Tankzug lieber auslassen!

Noch kein Alu: Hendricks-Kippauflieger hinter einem Mercedes LAS 329.

Wahlweise mit Kühlgerät oder für Trockeneis: Mercedes LPS 326 und Krupp SF 701 mit Thermosaufliegern aus Kleve.

Beauty-Case und Hartschale: Koffer gab's bei Hendricks in fast allen Größen.

Sieht holländisch aus, kam aber aus Kleve: Der Auflieger des DAF 2000 DO.

Achtfach bereifter Hendricks-Auflieger hinter einem Henschel HS 120 TS. ▼

▲ Vermutlich ein LU 7 verbirgt sich hinter dieser, von Hendricks gestalteten Büssing-Kabine.

Doch zurück in die Vergangenheit, als bei Hendricks niemand auch nur im Traum an wirtschaftlichen Niedergang dachte. Mit den erheblich leichteren Aluminium-Aufbauten im Angebot hatte der Klever Karosserie-Spezialist vor allem bei verschiedenen Lebensmittel-Großhandelsketten eine Trumpfkarte im Ärmel: Mit Thermosfahrzeugen für Jomo, Rewe und andere Grossisten begann, keine sieben Jahre nach Ende des Krieges, eine Zusammenarbeit, die mit einem Teil dieser Kunden bis heute Bestand hat.

Durch die entsprechend guten Kontakte zur Lebensmittelindustrie kam man auch mit den Getränkeherstellern ins Geschäft. Nach einem Mercedes L 3500 mit Coca Cola-Beschriftung für einen Getränkehändler in Geldern, vermutlich ein Einzelstück, wurden mehrere Serien von Lieferfahrzeugen in Canada Dry-Farben auf Ford- und Mercedes-Chassis hergestellt.

Die über lange Jahre erfolgreich betriebene Herstellung von Fahrerhäusern lief mit Beginn der sechziger Jahre langsam aus. Einmal, weil die Hersteller für ihre Haubenfahrzeuge inzwischen entsprechend geräumige eigene Kabinen im Programm hatten, vor allem aber deshalb, weil aufgrund des rapide angestiegenen Bedarfs an Frontlenkern jede Marke in Deutschland nun werksseitig entsprechende Fahrerhäuser anbot. Nur noch Möbelwagen sowie Spezialfahrzeuge, etwa für den Landschaftsverband Rheinland oder die Bundesstraßenverwaltung, wurden in Kleve noch eine Weile „ab Windlauf" karossiert. Doch gegen Ende des Jahrzehnts war es mit der kostspieligen integrierten Bauweise dann endgültig vorbei.

Der Werkstoff Aluminium war seinerzeit nicht nur für den Bau von Kofferfahrzeugen sehr gefragt, bei Hendricks experimentierte man in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre mit Kippanhängern und -aufliegern aus diesem Material. Die Besonderheit dabei war, daß auch die zugehörigen Fahrgestelle als Vollaluminium-Schweißkonstruktionen ausgeführt waren. Zwar war der Nutzlastgewinn durch die Alu-Bauweise beträchtlich, die eingeschränkte Belastbarkeit im rauhen Baustellenalltag, vor allem aber die immens hohen Lohnkosten in der Herstellung ließen die Verantwortlichen bei Hendricks bald wieder zur herkömmlichen Bauweise zurückkehren. Erneute Popularität gewannen Aluminium-Kippmulden dann in den achtziger Jahren, bei den Fahrgestellen blieb man allerdings nun dem erheblich einfacher zu verarbeitenden Werkstoff Stahl treu.

Henschel F 161L der Duisburger Montan Transport. (Abb. Mitte oben)

▲ Quintett für Esso: Henschel-Tankzüge warten auf den Beschrifter.

◄ Bei Hendricks runderneuert: Volvo F88 des VEB Kraftverkehr Bitterfeld.

▲▲ Für Keller-Geister unterwegs: LPS 1623 der Langenfelder Spedition Hilgers.

▲ Mercedes L 1418 mit Auflieger von Hendricks.

Büssing BS 16 der Gocher Spedition Heinrich Dinnesen mit Pritsche und Anhänger von Hendricks.

1966 übernahm Hendricks das in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Tankbauunternehmen Raymakers in Goch, aus dessen Hallen nun ein Großteil der Hendricks-Behälterfahrzeuge mit Stahl-, Edelstahl- oder Aluminium-Tanks auf deutsche und europäische Straßen rollte. Zu einer strikten Trennung der beiden grundsätzlich verschiedenen Produktionszweige kam es aber erst im Jahre 1975. Von diesem Zeitpunkt an stammten Behälterfahrzeuge immer aus Goch, alle übrigen Fahrzeuggattungen entstanden in Kleve. In erster Linie waren das seinerzeit Koffer- und Kippaufbauten. Tieflader oder sonstige Spezialfahrzeuge hatte Hendricks zwar immer im Angebot, deren Stückzahlen blieben aber erwartungsgemäß weit hinter den Standardprodukten zurück. Zu einer wichtigen Neuerung kam es etwa 1967: Bei den Kofferaufbauten, insbesondere bei den Isolierkoffern, ging man auf die Kunststoff-Sandwichbauweise über, die das teurere Aluminium bald verdrängt hatte.

Etwa 1973 zog Hendricks einen dicken Fisch an Land, als man aus der DDR einen über längere Zeit währenden Auftrag zur Modernisierung diverser VEB-Kraftverkehrsflotten erhielt. In erster Linie Volvo F88-Züge wurden in der Folgezeit zum gewohnten Anblick auf dem Betriebsgelände an der Klever Hafenstraße. Nicht nur neue Pritschenaufbauten in Euro-Breite gehörten zum Umfang dieser Arbeiten, auch Neulackierungen und umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an Bremsanlage und Antriebstechnik der schwedischen Schwerlastwagen wurden seinerzeit in Kleve ausgeführt.

▲ **Runde Sache: Hanomag Garant mit Getränkeaufbau.**

Allrad-Deutz: Saturn 145 AK 6x6 mit Hendricks-Stahlmulde.

Schön waren sie ja, diese Ford: FK 2500 D mit Hendricks-Koffer. ▶

Krupp SF 1001-Zug für den Transport von Flüssigbitumen. Ob der Chauffeur wohl so gequält dreinblickt, weil er einen Zweitakter fahren muß?

◀ **Auch im benachbarten Issum schwor man auf Hendricks-Qualität.**

Welch ein Zug! Scania LB 76 Super als fünfachsiger Tiefkühl-Express.

Gerhard Heeck war auch 1972 noch ein guter Hendricks-Kunde.

1975 trugen die Verantwortlichen bei Hendricks dem stark angestiegenen Auftragsbestand Rechnung und erwarben am Klever Ring ein neues Betriebsgelände, womit die zuletzt etwas beengten Platzverhältnisse auf dem alten Grundstück schlagartig kein Thema mehr waren.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten fächerte Hendricks sein Produktionsprogramm weiter auf, so daß man bis hin zu Absetzern, Jumbo-Zügen und Spezialfahrzeugen für den Kalksandsteintransport zuletzt für fast alle Spielarten des Gütertransports eine Lösung parat hatte. Die Hendricks-Domänen blieben aber die gleichen, wie schon 40 Jahre zuvor: Aufbauten, Anhänger und Auflieger für die Lebensmittelbranche und Kipperfahrzeuge in allen Variationen führten die Produktionsstatistiken stets an. Jährlich entstanden so allein bis zu 300 Kühlaufbauten und -fahrzeuge in handwerklicher Fertigung.

Doch die Trümpfe dieser kundenorientierten Produktionsform, nämlich Flexibilität bei den Lieferterminen und die Fähigkeit zur Anpassung an individuelle Transportbedürfnisse, stachen immer seltener. Den knallharten Preiskampf entschieden die Marktführer mit ihrer kostengünstigeren Serienfertigung für sich. Dem übermächtigen Preisargument hatte das Familienunternehmen Hendricks vier Jahre vor seinem hundertsten Geburtstag schließlich nichts mehr entgegenzusetzen. Bleibt zu hoffen, daß der Behälterfahrzeugbau in Goch die Präsenz des „rollenden H" auf deutschen Straßen auch weiterhin sicherstellen wird.

Holger Gräf

ENDE

▲ **Mercedes L 323 der Spedition Sweeren.**

Für jede Menge Kohle: Büssing Commodore F mit Kippauflieger. ▶