

Die Lava-Löwen

Die C. Weiler GmbH in Ochtendung

Speditionsgeschichten in Deutschland – ein interessantes und mitunter sehr facettenreiches Thema. Bei allen Unterschieden in den Fuhrparks und bei den Transportgütern dieser Betriebe, die Anfänge sind fast immer identisch: Ganz klein begonnen haben sie irgendwann alle, sind dann mehr oder weniger schnell gewachsen und haben sich später häufig spezialisiert. Und viele haben dabei auf die Braunschweiger Lastwagen mit dem Löwen vertraut. Wie auch die Baustoffwerke Weiler aus Ochtendung.

Als der gelernte Steinmetz Johann Weiler aus dem unweit von Koblenz gelegenen Ort Ochtendung Mitte der 20er Jahre auf das bis dahin Erreichte zurückblickte, konnte er zufrieden sein: Ein Hotel, eine Tankstelle und ein landwirtschaftlicher Betrieb mit angeschlossenen Landhandel liefen unter seinem Namen. Vor allem der Landhandel versprach gute Expansionsmöglichkeiten. Einmal pro Woche war der Markt in Koblenz das Ziel Weilers. Obst und Gemüse transportierte er in einem Wagen, der erst später von Pferden gezogen wurde. Anfangs diente noch eine kräftig gewachsene deutsche Dogge (!) als Zugtier.

Als er die Wochenmärkte der Kohlerviere an Rhein und Ruhr für sich entdeckte, war die Zeit reif für ein motorisiertes Transportfahrzeug. Der Überlieferung nach soll es ein Chevrolet gewesen sein, der mit Beginn der 30er Jahre den Landhandel Weiler mobil machte. Essen und Duisburg waren die Hauptziele des cleveren Geschäftsmanns aus dem Rheinland, dort knüpfte er schon frühzeitig Beziehungen, die ihm später hilfreich werden sollten.

Ein zum Lieferwagen zweckentfremdeter Opel Super 6 befriedigte dann in den Jahren vor dem Krieg den Vitaminbedarf der Kunden im Ruhrgebiet. So ganz nebenbei transportierte der Opel in dieser Zeit auch schon mal Bimssteine, ein leichtes aber dennoch stabiles Baumaterial aus Rohbims, der in der Gegend um Ochtendung in größeren Vorkommen lagerte und als moderner Baustoff seinerzeit stark im Kommen war.

Doch zunächst kam erst einmal der unselige Krieg und Johann Weiler widmete sich verstärkt dem Bereich Nahrungsmittel. Wobei er von Glück reden konnte, daß die Wehrmacht seinen Opel für nicht kriegstauglich hielt. Unmittelbar nach Ende der Nazi-Herrschaft nahm Weiler die Bimstransporte wieder auf. Zwei zerschossene Opel Blitz 3,6, die er nach langwierigem Schriftwechsel aus einem Straßengraben bei Andernach bergen durfte, verschmolzen zu einem brauchbaren Fahrzeug. Eine Zeitlang wurde auch mit diesem Fahrzeug noch Obst und Gemüse gefahren, selbst der Handel über die Grenzen des französisch besetzten Rheinlands hinaus war problemlos möglich.



Bescheidene Anfänge: Mit Chevrolet und einem umgebauten Opel Super 6 betrieb Johann Weiler einen florierenden Landhandel.



Nach der Währungsreform kam es zum „Bims-Boom“, denn die Nachfrage nach Baumaterialien war im zerstörten Deutschland immens. Sehr schnell war der Opel Blitz an seinen Grenzen angelangt, was den noch jungen Fuhrbetrieb bereits 1949 in den Besitz eines fabrikneuen 105er Büssing brachte. Johann Weiler hatte nicht mehr viel Freude an dem modernen Kipper, denn er starb noch im selben Jahr.

Sein Sohn Cyriak Weiler übernahm die Geschäfte und intensivierte vor allem die Rohbims-Transporte. Für Auftraggeber wie Haniel oder Tiedke beförderte der Büssing mit zwei Anhängern im Schlepp den Bims zur Schiffsverladung nach Andernach. Nicht sehr lange allerdings, denn schon bald stellte Cyriak Weiler fest, daß auf einigen seiner Grundstücke in Ochtendung abbaufähige Bimsvorkommen lagerten. Warum sollte man die Sache also nicht selbst in die Hand nehmen?

Als Folge dieser Entscheidung wuchs der Fuhrpark rapide. Neun Büssing-Züge trugen bereits 1953 das Weiler-Signet auf ihren Türen. Und in Braunschweig war man sich des guten Kunden aus dem Rheinland durchaus bewusst: In der Büssing-Hauspostille „Der Mitarbeiter“, Ausgabe 7/53 wird die C. Weiler GmbH mit Foto als zufriedener Büssing-Nutzer präsentiert. Zwei der dort abgebildeten Züge, allesamt Büssing 5000, 5500 oder 6000 S, waren mit Plane und Spriegel ausgerüstet. Sie waren für den Transport von Bimssteinen in die Soester Börde zuständig. Als Rückladung brachten sie regelmäßig Zement aus Erwitte mit an den Rhein, was eine wettergeschützte Ladefläche zwingend erforderlich machte.



Büssing & Bims: Abbau und Transport von Rohbims und Lava sorgten zu Beginn der fünfziger Jahre für ein gesundes Wachstum im Fuhrpark der C. Weiler GmbH. Im Bild zwei Büssing 6000 S-Kippzüge unter dem Eimerkettenbagger in der firmeneigenen Bimsgrube.



▲ Einer der ersten Büssing 5000 S, hier bei der Überführung von zwei fabrikneuen Peter Bauer-Kippanhängern.

Ein ortsansässiger Anstreicher sorgte für die einheitliche Beschriftung der dunkelgrünen Weiler-Züge.



Empfindliche Ladung: Zwei 6000 S mit Plane und Spriegel beförderten Bimssteine ins Westfälische und kehrten mit Zement zurück.

1954 stieg Cyriak Weiler ins Lava-Geschäft ein. In einem eigenen Lava-Werk bereitete man die wertvollen Überbleibsel des Vulkanzeitalters in Deutschland auf und transportierte sie zu Straßenbaustellen in der gesamten Republik. Dank dieses neuen Tätigkeitsfeldes und dem nach wie vor florierenden Rohbims-Geschäft fuhrten 1956 fast 60 Kippzüge unter der Weiler-Flagge – ausnahmslos solche mit dem Welfen-Löwen am Bug! Während die Hälfte des Fuhrparks, darunter inzwischen auch einige Büssing 8000 S, am Stammsitz Ochtendung beheimatet war, verteilten sich die übrigen Fahrzeuge auf die Standorte Karlsruhe, Sie-



gelbach, Dorsten, Osnabrück, Ludwigshafen und Breisach, wo der angelieferte Rohbims in eigenen Anlagen zu Hohlblocksteinen gepresst und ausgeliefert wurde. Während die Zahl der Kippzüge fortan weitgehend konstant blieb, vergrößerte Cyriak Weiler seinen „Fuhrpark“ weiter. Die neuen Transportmittel hatten allerdings keine Räder, denn der unter dem Namen Johann Weiler oHg firmierende Geschäftsbereich wickelte die Bimstransporte ins Ausland nun per Schiff ab. Zur besten Zeit waren bis zu 11 Binnenschiffe auf dem Rhein unterwegs, alle mit Namen von Mitgliedern der Familie Weiler versehen. Erst 1988 be-



Prima Traktion: Auf den befestigten Wegen in den Bims- und Lavagruben kamen die Büssing-Züge gut ohne Allrad-Antrieb aus.

dete die Firma Weiler das Kapitel Schiffsverkehr wieder. Das leidige Thema der Nah- und Fernverkehrskonzessionen, ohne die ein nicht werksgebundener Güterverkehr seinerzeit auf deutschen Straßen unmöglich war, sorgte dafür, daß Weiler-Lastwagen ab 1954 auch unter anderem Namen unterwegs waren. Durch seine Betätigung als Reeder hatte Cyriak Weiler gute Kontakte zur Esso AG entwickeln können, die verlässliche Partner für den Treibstofftransport vom Duisburger Hafen zu den Vorratslagern suchte.

Da die Vergabe der blauen und roten Konzessionen reglementiert war und der stattliche Weiler-Fuhrpark hier keinen Spielraum mehr ließ, gründete Cyriak Weiler die Johann Lotzen KG mit Stammsitz in Ochtendung. Bei der Fahrzeugbeschaffung orientierte man sich, wie gewohnt, nach Braunschweig: Bis 1957 wurden wahrscheinlich acht Büssing 7500 S bzw. LS 11 geordert, die bei Peter Bauer in Köln mit Tankaufbauten und Fernverkehrskabinen versehen wurden. Die letzten Fahrzeuge wurden als Sattelzüge geliefert und lösten die klassische Kombination aus Motorwagen und dreiaxsigem Anhänger ab.

Bis 1961 rekrutierten sich die Fuhrparks der Firmen Weiler und Lotzen ausschließlich aus Büssing-Fahrzeugen mit Bauer-Aufbauten. Das lag, neben der großen Zufriedenheit mit den Produkten an sich, vor allem an den hervorragenden Geschäftsbeziehungen zum rührigen Koblenzer Büssing-Händler Lühr & Becker. Als dieser seinen Betrieb umstrukturierte und sich fortan auf Verkauf und Pflege von Wolfsburger Krabbeltieren beschränkte, übernahm Büssing den Vertrieb für die Region in eigene Hände. Das hätte man besser gelassen, zumindest in bezug auf die Firma Weiler: Cyriak Weiler hatte nämlich ernsthafte Vorbehalte gegenüber dem „konzernmäßigen Auftreten“ der Kundenbetreuer aus Braunschweig.

die sprichwörtliche Zuverlässigkeit des BÜSSING

Baustoffwerk am Rheinhafen Andernach C. Weiler G.M.B.H.
HERSTELLUNG UND VERTRIEB VON BAUSTOFFEN

Bimsverland

An die Büssing Generalvertretung
Hanke G.M.B.H.
Koblenz / Rhein

Unter Zeichen: W/S.

Sehr geehrte Herren!

Wie Ihnen bekannt ist, fahren wir zurzeit 9 BÜSSING-LKW, von denen 7 als Kipper und 2 als Pritschenwagen eingesetzt sind. Sämtliche Fahrzeuge laufen mit Anhänger.

Nachdem verschiedene Wagen mehr als 200.000 km gefahren haben, ohne daß an den Motoren - außer den planmäßigen Inspektionen - Reparaturen erforderlich waren, ist es uns ein aufrichtiges Bedürfnis, der Firma BÜSSING unsere volle Anerkennung über die Leistungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge auszusprechen.

Wir sehen uns hierzu umso mehr veranlaßt, als gerade in der Bimsindustrie an Fahrzeug und Fahrer große Anforderungen gestellt werden und die obigen Leistungen im Tag- und Nachteinsatz - teilweise in aufgeweckten Bimsgelände - erzielt wurden.

Neben Ihrem mustergültigen Kundendienst möchten wir auch die angenehme Zusammenarbeit, die uns mit Ihnen verbindet, nicht unerwähnt lassen.

Diese Tatsachen und die sprichwörtliche Zuverlässigkeit des Fabrikats BÜSSING veranlassen uns, Ihnen kürzlich den 10. BÜSSING-LKW in Auftrag zu geben.

In der Hoffnung auf weitere gute und erfolgreiche Zusammenarbeit empfehlen wir uns Ihnen

hochachtungsvoll
Baustoffwerk am Rheinhafen Andernach
C. Weiler

BÜSSING NUTZKRAFTWAGEN G.M.B.H. BRAUNSCHWEIG

Lob stinkt nicht: Das Weilersche' Empfehlungsschreiben war den Braunschweigern ein Werbeblatt wert.



Einer fehlt: 1953 war der Fuhrpark bereits auf beachtliche neun Fahrzeuge angewachsen.





Nur Sachschaden: Auch bei Weiler lief ab und zu was aus der Spur.



Konzessionsentscheidung: 1954 kam der erste Büssing 7500 S für die Johann Lotzen KG nach Ochtendung.



Mit Schwalbennest: Büssing 7500 S mit Bauer-Tankaufleger.

Direkte Folge war der erste Mercedes im Weiler-Fuhrpark, ein LK 334 in der damals hochmodernen Kurzhauben-Bauform, den man 1963 von der Andernacher Mercedes-Vertretung Breisig bezog. Zwar war der Fuhrparkleiter mit dem Daimler recht zufrieden, doch vor einer endgültigen Umstellung der Marke wollte man auch den übrigen deutschen Herstellern eine Chance geben.

So bestellte man noch 1963 je einen Krupp K 960 mit dem brandneuen Cummins-V6 und 210 PS, einen Magirus Pluto 200-K und einen Henschel HS 16 HK. Zwar liefen auch diese Fahrzeuge in den folgenden Jahren problemlos in Sachen Bims und Lava vor den meist zwillingsbereiften Zweiachsanhängern, dennoch machte Daimler-Benz das Rennen. Wie zu Zeiten der Büssing-Monokultur lief 1968 ein fast reinrassiger LK 1620-Fuhrpark mit 32 Mitgliedern allein am Standort Ochtendung. Und den robusten Kurzhaubern blieb die Firma Weiler lange treu. Zwar endete 1969 die Geschichte der C.Weiler GmbH durch Verkauf, unter dem neuen Namen Johann Weiler GmbH & Co. KG führte man das Transportgeschäft mit nun orange lackierten Fahrzeugen jedoch weiter. Auch an der Fuhrparkzusammensetzung änderte sich nichts – mit dem modernen Frontlenker-Kram konnte Cyriak Weiler wenig anfangen. Erst 1982 kam der letzte fabrikneue LK 1624, bereits ein Exportfahrzeug, nach Ochtendung.

Als die Firma Weiler 1989 den Unterhalt eigener Lastwagen einstellte, hatte sich daran nur wenig geändert. Der Abbau und Vertrieb von Rohbims ist auch heute noch ein wichtiges Geschäftsfeld des mit vielfältigen Beteiligungen operierenden Unternehmens, während man sich vom Transportsektor vollständig zurückgezogen hat. Für Johannes Weiler, Enkel des Firmengründers und heutiger Geschäftsführer, spielt die Tradition des Familienbetriebs eine große Rolle. Deshalb wurde er auch hellhörig, als er vor kurzem erfuhr, daß vermutlich einer der 120er Hauben-Büssing bis heute überlebt hat – in Irland!

Cyriak Weiler hatte Ende der fünfziger Jahre sehr gute Kontakte auf die grüne Insel und besaß dort eine eigene Farm. 1959 verkaufte er eine in Ochtendung ausgemusterte Anlage zur Produktion von Blocksteinen an einen irischen Un-

ternehmer. Den Transport der Maschine nach Irland übernahm einer der zahlreichen Büssing-Kipper – und blieb gleich vor Ort. Der Chef war der Meinung, der genügsame Büssing könne gute Dienste als Farmhelfer leisten. Womit er Weitblick bewies, denn noch bis 1992 machte der alte Kipper klaglos seinen Job auf der irischen Farm. Dann wurde er leider verkauft. Doch Johannes Weiler ist bereits auf der Spur des neuen Besitzers. Sollte dieser Mann verkaufswillig sein, so kann man in Ochtendung vielleicht bald wieder einen dunkelgrünen Büssing mit dem alten Weiler-Logo auf den Türen bewundern, fast so, wie es vor gut 45 Jahren an der Tagesordnung war.

Holger Gräf

Ordentlich aufgereiht: Vor dem neuen Lava-Werk in Ochtendung warten 1956 sechzehn Büssing-Züge auf den Montag.



Peter Bauer in Köln sorgte für die Aufbauten der Tankzüge, im Bild ein im Januar 1956 gelieferter 7500 S.



Referenzobjekt: Der Cummins-V6 überzeugte, dennoch blieb der Krupp K 960 ein Einzelstück.



Löwengrube: Mit diesem LAK 334 begann bei Weiler das Zeitalter des Sterns.



◀ Wagen 32: Der Mercedes LAK 1620 wurde bei Weiler zum Standard-Fahrzeug.



Farm-Express: Einer der 120er Büssing hat bis heute in Irland überlebt!