

Tradition verpflichtet

125 Jahre Spedition Gerhard Heeck in Kleve

Mit der Tradition ist das so eine Sache: Früher allenthalben großgeschrieben, ist sie in der Rangfolge der Werte ins untere Drittel gerutscht und taugt heute bestenfalls noch als Schlagwort in der Werbung. Bei der Spedition Gerhard Heeck in Kleve redet man deshalb auch nicht viel von Tradition – man hat sie einfach.

Als Johann Gerhard Heeck aus Kellen bei Cleve im Jahre 1877 erstmals sein Pferd vor den Wagen spannte, um mit dem Gespann Güter ins niederrheinische Umland zu befördern, war das eine mutige Entscheidung. Der deutsch-französische Krieg lag gerade sechs Jahre zurück, und im noch jungen Kaiserreich Deutschland spielte sich das Leben der meisten Menschen in einem durchschnittlichen Umkreis von 25 Kilometern ab. Zwar ließen Pferd und Wagen auch für den Existenzgründer Heeck anfangs kaum größere Distanzen zu, aber der Gedanke daran, irgendwann einmal Güter in weite Ferne befördern zu können, beflügelte seine Tatkraft. Und der

Laden lief: Bis 1914 hatte die Spedition Heeck ihren Fuhrpark erweitert und zahlreiche Stammkunden gefunden, die ihr teures Gut vertrauensvoll dem Unternehmen übertrugen. Bereits seit dem Beginn des neuen Jahrhunderts hatte der Sohn des Firmengründers, Gerhard Heeck, das Ruder in der Hand. Dann kam der Erste Weltkrieg, und an der bis heute gültigen Firmenadresse Hoher Weg 25 fanden sich plötzlich weder Pferde noch Wagen. Die waren von der Reichswehr requiriert worden, womit dem Speditionsbetrieb von einem Tag auf den andern die Existenzgrundlage entzogen war. Außer dem Grundstück mit Gebäuden und seiner eigenen Motivation war Gerhard

Heeck nichts geblieben. Besonders letztere sorgte schon kurz nach Kriegsende dafür, dass im Heeck'schen Stall wieder Pferde wieherten. Allerdings erneut nicht für lange, denn die Zeit des Hafermotors im Speditionsgewerbe ging langsam ihrem Ende entgegen, obwohl ein Teil der Kutschen noch bis zu Beginn des nächsten Krieges im Einsatz bleiben sollte. 1921 hielt im Hohen Weg mit dem ersten Lastwagen der Verbrennungsmotor Einzug. Gerhard Heeck sollte die revolutionäre Technik nur kurz miterleben dürfen: Ein tragischer Arbeitsunfall beendete 1923 sein Leben und machte den erst 17jährigen Sohn Gerhard überraschend zum Inhaber eines Transportunternehmens. Der besaß zwar kaum Erfahrung, dafür



aber Tatkraft und Mut des Großvaters. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs baute er Kundenkreis und Fuhrpark des Unternehmens kontinuierlich aus. Die Spedition Heeck war nach wie vor ein reiner Gütertransporteur. Da ein industrielles Umfeld in Kleve praktisch nicht vorhanden war, beförderte man in erster Linie Landprodukte und andere Dinge des täglichen Bedarfs.

Der zweite große Krieg in Deutschland sorgte ein weiteres Mal für ein abruptes Ende der Expansion. 1945, fast sieben Jahrzehnte nach der Firmengründung, stand die Spedition erneut vor dem Nichts. Von den requirierten Fahrzeugen kehrte nicht eines nach Kellen zurück. Zum insgesamt dritten Mal in der Firmengeschichte startete die Spedition Heeck mit Pferd und Wagen in den Neubeginn – dieser Start war mit Abstand der mühsamste. Mit der Währungsreform im Jahre 1948 setzte im ganzen Bundesgebiet ein massiver wirtschaftlicher Aufschwung ein, von dem auch der Kreis Kleve nicht verschont blieb. Der große niederländische Gebäckproduzent XOX, dessen Firmenname sich aus zwei stilisierten Windmühlenflügeln mit einem Keks in der Mitte zusammensetzt, bediente sich nun der Spedition Heeck. Aus steuerlichen Gründen hatten die Niederländer eine Filiale in Kleve gegründet, und Gerhard Heeck wurde zu ihrem Transportpartner. XOX entwickelte sich zum wichtigsten Kunden der Spedition Heeck; Anfang bis Mitte der sechziger Jahre liefen fast 15 in XOX-Farben lackierte Heeck-Lkw für den Gebäckproduzenten. Weitere wichtige Geschäftsbeziehungen entstanden zur Emmericher Schokoladenfabrik Lohmann und zur Klever Schuhfabrik Hoffmann, deren Markenzeichen 'Elefanten-Schuh' bis heute große Popularität besitzt.

Als 1952 das 75jährige Betriebsjubiläum gefeiert wurde, konnte Gerhard Heeck nicht nur stolz auf ein neues Wohn- und Bürogebäude hinweisen, ein Fahrzeugkorso durch die Klever Innenstadt machte zudem deutlich, was man in den wenigen Jahren nach Kriegsende bereits auf die Räder gestellt hatte. Die meisten der Heeck-Fahrzeuge trugen an ihrer Front das Büsing-Logo.

Schon in den dreißiger Jahren hatte Gerhard Heeck die robusten Lastkraftwagen aus Braunschweig schätzen gelernt, deren Dominanz im Heeck-Fuhrpark bis etwa Mitte der sechziger Jahre anhalten sollte.

Löwenrudel: Mehr als 30 Jahre beherrschten Büsing-Produkte aus Braunschweig den Fuhrpark der Spedition Heeck. Im Bild (v.l.) drei LS 11 F mit Büsing & Sohn-Kabine, zwei LS 77 F, zwei weitere LS 11 F mit Serienkabine, ein 7500 U mit Hendricks-Aufbau und ein 4500 U.





1877 startete Johann Gerhard Heeck ins Spediteursleben.



Marke unbekannt: 1921 kam der erste Lastwagen nach Kellen.



In RKB-Farben: Der Büssing-NAG 900 war vor dem Krieg das Flaggship der Spedition.



RKB adé: Der schwere 900er Büssing überlebte den Krieg.



Dieser Mercedes L 6600 war eine Ausnahme innerhalb der Büssing-Armada.

Bunte Mischung: 1937/38 entstand dieses Fuhrpark-Bild auf dem Speditionshof, v.l. Büssing-NAG 900, Büssing-NAG Eilschlepper, Mercedes L 2000, Miag-Straßenzugmaschine ID 20 und MAN E2.

Im Jahrzehnt davor beherrschten fast ausschließlich Fahrzeuge mit Kofferaufbauten das Bild auf dem Speditionshof am Hohen Weg. Das verwunderte nicht weiter, denn deutlich mehr als die Hälfte des Transportaufkommens wurde im Auftrag der Lebensmittelindustrie bestritten. Ein Teil der Fahrzeuge verfügte zudem über isolierte Thermosaufbauten, die in den heißen Sommermonaten für den Schokoladentransport genutzt wurden. Lange Stangen Trockeneis inmitten der Ladung verhinderten, lange Zeit vor Einführung des temperaturgeführten Transports, ein Abschmelzen der Schokolade. Sämtliche Aufbauten lieferte der ortsansässige Karosseriespezialist Hendricks (s. HiK 1 & 2/98).



Bäumchen wechsel dich: Der Büssing 7000 S Thermos-Zug erstrahlte ab 1951 in den Farben des Großkunden XOX.



Erdarbeiten: Auch bei Heeck lief gelegentlich mal was schief.



Lindwurm: Zum 75jährigen Firmenjubiläum schlängelte sich 1952 der gesamte Fuhrpark durch Kleeve.



...mit Vorliebe Büsing: Typischer Heeck-Zug im Jahre 1964 mit Büsing LS 11 F und Auflieger von Hendricks.



Kaltverformt: Die Folgen für die Chauffeure sind nicht überliefert.



Einzelstücke: Massige Exoten waren die beiden schweren Hendricks-Frontlenker 7500 U und 8000 U (2. u. 3.v.r.).



Nah am Bosphorus: Heeck-Möbelwagen waren bald in allen Teilen Europas zuhause.



Mit diesen Büsing Burglöwe UM mit Hendricks-Aufbauten besaß der Möbelspediteur Heeck professionelles Handwerkzeug.



1953 errichtete Heeck im nahen Emmerich eine Niederlassung, was mit dem Bau eines modernen Wohn- und Geschäftshauses und der Übernahme kleinerer Speditionsbetriebe am Ort einherging.

Bei XOX bekleidete man seit etwa 1955 den Rang eines Generalspediteurs, der für die Versorgung der innerdeutschen Zwischenlager verantwortlich war. Allerdings zeichnete sich bereits zu Beginn der sechziger Jahre ein langsamer Rückgang des Güteraufkommens auf Seiten der Großkunden ab. Nicht nur aus diesem Grund suchte Gerhard Heeck nach einem zusätzlichen Tätigkeitsfeld – und fand es im Bereich des Umzugsgeschäfts. Mit Büsing-Möbelzügen, karossiert natürlich von Hendricks, gehörte Heeck sehr schnell zu den führenden Umzugsspediteuren am Niederrhein. Unterstützt wurde die Tätigkeit im neuen Geschäftsfeld noch durch den Einstieg von Helmut Weyers, dem heutigen Geschäftsführer, im Jahr 1963. Weyers, der bereits 1958 als Student in den Semesterferien Heeck-Lastwagen bewegen durfte, hatte sein Handwerk bei einer Münsteraner Möbelspedition gelernt. Folgerichtig gehörten bald nicht nur Umzüge, sondern auch Möbeltransporte zum Leistungsangebot der Spedition Heeck.

Zwei Jahre später starb völlig überraschend Gerhard Heeck, der Enkel des Firmengründers und Motor des Unternehmens. Als ob dieser Schicksalsschlag nicht ausgereicht hätte, fuhren die Kunden Lohmann und XOX ihre Geschäftstätigkeit drastisch zurück. Für die Spedition Heeck war es nahezu unmöglich, diesen überraschenden Auftragsrückgang zu kompensieren. Im vergleichsweise strukturschwachen Raum Kleve war nur schwer Ersatz für diese beiden Großkunden zu finden.

Generalspediteur: Bei XOX an der Rampe hatte Heeck klaren Heimvorteil.



Ohne Happy End: Großkunde Lohmann sprang Mitte der sechziger Jahre ab.



Außenseiter im Fuhrpark: Mercedes L 3500-Möbelwagen.



Pralinen-Express: Der Büsing 4500 U besaß ein Fahrerhaus von Hendricks.

Zum Glück gab es ja bereits das Standbein Neumöbeltransporte, das nun kontinuierlich ausgebaut wurde. Heeck konzentrierte sich hier vor allem auf den Küchenhersteller Poggenpohl, der im Laufe der folgenden Jahre zum wichtigsten Partner der Spedition werden sollte. Schon in der Frühzeit als Umzugsspediteur hatte sich Heeck der Umtrans-Gruppe angeschlossen, später gehörte man zu den Mitbegründern der Confem-Gruppe, deren Tätigkeit vor allem auf dem Sektor des Laderaumausgleichs Früchte trug.



Tarzan kommt: Bei Abschleppdiensten sah man früher oft kuriose Eigenbauten.



Im Bereich der Fahrzeuge war Heeck zwischenzeitlich von der Büssing-Monokultur abgerückt und Kunde bei Daimler-Benz geworden. Auch die Festaufbauten wurden im Sinne kürzerer Umschlagszeiten nach und nach von Wechslaufbauten abgelöst. 1977 war in mehrfacher Hinsicht ein ereignisreiches Jahr für die Firma Heeck. Leider auch deshalb, weil die langjährige Geschäftsbeziehung zum Kunden XOX nun endgültig zusammenbrach. Der neue Eigentümer Bahlsen hatte nämlich nichts Eiligeres zu tun, als das Klever Werk zu schließen. Aber es gab auch Positives zu vermelden: Mit der Neugründung einer Filiale in Herford befand man sich nun in direkter Nachbarschaft zu einem Großteil der möbelproduzierenden Kunden und konnte diesen eine moderne Neumöbel-Logistik anbieten.

Helmut Weyers, der nach der Hochzeit mit der Heeck-Tochter Ria nun zur Familie gehörte, übernahm im selben Jahr das Ruder der Spedition.

Die achtziger Jahre brachten eine wichtige Neuerung mit sich. Hatten internationale Verkehre bei der Spedition Heeck bis zu diesem Zeitpunkt nur eine unbedeutende Rolle gespielt, brachte das Neumöbelgeschäft nun Küchentransporte nach Frankreich und Spanien mit sich.

Durch die Übernahme verschiedener Möbelspeditionen in Herford, Herne, Geldern, Kempen, Düsseldorf und Wuppertal gegen Ende der achtziger Jahre weitete Heeck seine Tätigkeit auf dem Umzugssektor stark aus. Doch auch die traditionellen Güterverkehre,

Einträchtig beieinander: Der letzte Büssing LS 11 F, Henschel F 161 S und Mercedes LP 1623, das Heeck-Standardfahrzeug der frühen 70er Jahre. ▼



Der bullige Büssing 7500 U wurde im Nahverkehr sehr alt.



Sauber, sauber: Eine eigene Waschanlage sorgte für Glanz.



Nach dem Lohmann-Ausstieg erhielt der kleine Hendricks-Anhänger die Hausfarben.



Viel umbauter Raum: Büssing BS 11 FSA und Mercedes LP 1113 als Möbelwagen mit Aufbauten von Ackermann.



Von oben betrachtet: Der Speditionshof am Hohen Weg etwa 1973/74.



Moderne Zeiten: Typischer Heeck-Möbelzug der neunziger Jahre.

mit denen Johann Gerhard Heeck 1877 das Unternehmen begründet hatte, gehören bis heute zum Leistungsangebot der Spedition aus Kleve-Kellen. Für DaimlerChrysler laufen fünf Sattelzüge, die im Pendelverkehr Komponenten für den Bau des Actros von Duisburg ins Lkw-Werk Wörth befördern. Auch die Ersatzteil-Versorgung eines Teils der Mercedes-Händlerbetriebe vom zentralen Kölner Ersatzteillager aus wird mit Lastwagen aus Kleve-Kellen sichergestellt. Zum Ende des Jahres 2000 verfügte die Spedition Heeck über insgesamt rund 79 Fahrzeuge, die vor allem auf dem Sektor der Neumöbeltransporte eingesetzt wurden. Mit dem 30jährigen Christoph Weyers ist inzwischen die fünfte Generation der Familie Heeck in den Speditionsbetrieb eingetreten.

Wie der gesamten Branche, weht auch der Spedition Heeck im Jahr ihres 125-jährigen Bestehens ein scharfer Wind um die Nase. Kostendruck und verschärfter Wettbewerb machen besonders mittelständischen Spediteuren wie Heeck das Leben schwer. Um den Fortbestand des Traditionsbetriebes langfristig sicherzustellen, werden in den kommenden Jahren verschiedene Umstrukturierungen am Hohen Weg 25 anstehen. Da die Spedition Heeck in ihrer langen Geschichte aber schon so manche Klippe erfolgreich umschiffen konnte, darf man wohl optimistisch in die Zukunft eines Unternehmens blicken, das zu Kleve gehört wie die mittelalterliche Schwanenburg. gr



Die kubischen Mercedes-Frontlenker der Typen LP 1623 und LP 1632 prägten den Heeck-Fuhrpark in den siebziger Jahren.