

Berlin-Spezialist: Die Spedition Wrobbel aus Versmold

Der Lebensweg von Paul-Josef Wrobbel war bereits vorgezeichnet, als er im ersten Jahr dieses Jahrhunderts im westpreußischen Neukrug das Licht der Welt erblickte. Sein Vater Josef betrieb dort ein Fuhrunternehmen, das mit sechsspännigen Pferdefuhrwerken die Neukruger Glashütte mit Quarz und Soda aus dem Danziger Hafen versorgte und fertige Glasprodukte zur Verschiffung nach Danzig brachte. Wrobbel junior kehrte seiner preußischen Heimat 1919 den Rücken und siedelte zunächst ins Ruhrgebiet über, bevor er 1924 im ostwestfälischen Versmold seine zweite Heimat fand. Nach vier Jahren als Kraftfahrer bei der Spedition Lohmann entschloß er sich zum Schritt in die Selbständigkeit: Am 1. März 1928 gründete er mit Hilfe seiner fünf Brüder die Spedition Gebr. Wrobbel, um die Fleischerstadt Versmold zukünftig mit dem Rest der Welt zu verbinden.

Ein Büssing mit Kettenantrieb, Elastic-Bereifung, außenliegender Kulissenschaltung und Kofferaufbau war das erste Fahrzeug des jungen Unternehmens. Mit dessen Hilfe versorgte Wrobbel nun das Ruhrgebiet mit Fleisch- und Wurstwaren aus Versmold, um anschließend mit dem begehrten Dortmunder Actien-Bräu nach Ostwestfalen zurückzukehren. Ein zweiter Büssing läutete bereits 1929 das Zeitalter der Linienverkehre bei Wrobbel ein. Fünfmal pro Woche pendelte er im Auftrag des Margarinewerkes Walter Rau zwischen Hilter auf Teutoburger Wald und Neuss. Dem 1931 gelieferten, dritten Büssing folgte ein Jahr später ein wahres Ungetüm: Direkt vom Vomag-Stand auf der I. Automobilausstellung in Berlin kaufte Paul-Josef Wrobbel das dreiachsige Ausstellungsfahrzeug, unter dessen langer Nase sich ein 120 PS leistender Vergasermotor mit Magnetzündung verbarg.

Einer der ersten neuen Krupp LF 960 ging 1963 nach Versmold und stand dort dem Essener Werkfotografen Modell. ▶



Quer-Verkehr



Auf dem neuen Hof: Mercedes L5 „Oma“ 1934 an der Münsterstraße. ▼



▲ Sahnestück: Isolierter Mercedes L 6500 für den Pralinentransport.



▲ Mit einem Büssing III GE startete man ins Spediteursleben.

▲ In RKB-Farben: Mercedes-Fünftonner im Jahre 1938.

Der schwere Vomag wurde mit einem achsschenkelgelenkten Ackermann-Anhänger umgehend auf der Linie Versmold – Berlin – Stettin eingesetzt. Auf jeder dieser Touren lösten sich anfangs zwei komplette Sätze der damals noch neuen Continental-Riesenluftreifen buchstäblich in Luft auf, bevor die Conti-Entwickler die Probleme endlich in den Griff bekamen.

Doch es gab auch Positives zu vermelden: Für 23.000 Reichsmark erwarb Wrobbel 1932 an der Ecke Münsterstraße / Knetterhauser Straße ein Grundstück samt Wohnhaus, 30 Pfund Saatkartoffeln sowie einen guten Anzug. Auf diesem Grundstück, das bis heute der Stammsitz des Unternehmens geblieben ist, errichteten die Wrobbel-Brüder eine großzügige Lager- und Abstellhalle, die 1934 eingeweiht wurde. Im selben Zeitraum wurde der Fuhrpark fast vollständig auf Mercedes umgestellt. Die Typen L5, L 3750 und später L 6500 mit 110, 120 und 150 PS sollten bis zum Ausbruch des Krieges den modernen Wrobbel-Fuhrpark prägen. Unter der Woche beförderten sie neben Papier

und Verpackungsmaterial überwiegend Fleisch- und Wurstwaren für die ortsansässigen Wurstfabriken.

Für den Transport „loser Pralinen“ und Schokowaren der Marke Feodora-Falter von Tangermünde nach West- und Süddeutschland ließ sich Wrobbel auf der Basis eines Mercedes L 6500 vom Essener Karosseriebauer Lueg einen busähnlichen Koffierzug bauen, der ab 1936 auf einer festen Wochentour zwischen Versmold, Berlin, Tangermünde, Mannheim, Göppingen und Stuttgart unterwegs war. Aus Schwaben kehrte er dann mit Frischfleisch wieder nach Ostwestfalen zurück. Im selben Jahr wurde das aufstrebende Unternehmen zweigeteilt: die Gebr. Wrobbel Speditionen GmbH und die Wrobbel und Co. KG firmier-

ten nun als rechtlich eigenständige Betriebsteile, wobei Wrobbel & Co. für Abfertigung und Lagerei verantwortlich zeichneten. Durch die Übernahme der Münsteraner Spedition Overwaul (Münsterischer Fernverkehr) und des Saarbrücker Fuhrunternehmers Sommer vergrößerte sich der Fuhrpark 1937 auf zwölf Lastzüge.

Gruppenbild ohne Vomag: Fuhrpark und Belegschaft im Jahre 1937 auf dem neuen Speditionshof an der Münsterstraße. Ganz rechts: Paul-Josef Wrobbel. ▼



Vogtländisches Dickschiff: Der 120 PS-Vomag wurde ab 1932 im Linienverkehr nach Stettin eingesetzt.

Diese Fahrzeuge kamen allerdings nur kurz oder überhaupt nicht in den Genuß der auffälligen Wrobbel-Farbgebung Elfenbein/Maigrün, denn der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB) schrieb seine Verbandsfarben samt Rautenband ab 1937 zwingend vor.

Das Jahr 1938 brachte neben der Liquidation des bis dahin eigenständig weitergeführten Münsterischen Fernverkehrs die Bestellung der Wrobbel & Co. KG zum offiziellen Abfertigungsspediteur der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei. Lange konnte man sich in Versmold indes nicht über diese Auszeichnung freuen, denn bereits im September 1938 kündigte sich kommendes Unheil in Form der ersten „Kraftfahrzeugkriegsbeorderung“ an, zunächst allerdings nur für Manöverzwecke. Bis 1940 war der Wrobbel-Fuhrpark dann auf vier Fahrzeuge geschrumpft, der große Rest tummelte sich in den Folgejahren auf verschiedenen Kriegsschauplätzen. Eine besondere Odyssee erlebte dabei Albert Wrobbel, der mit seinem Mercedes L 6500 Pritschenwagen 1940 nach Frankreich einmarschierte, mit demselben Regiment 1941 in Jugoslawien einfiel, bis nach Griechenland gelangte und sich bis 1944 in Belgrad mit seinem Lastwagen als Fahrlehrer der Wehrmacht betätigte. Erst mit der Gefangennahme Albert Wrobbels in Schwerin 1945 verlor sich die Spur des treuen Mercedes. An der Heimatfront behalf man sich unterdessen mit zwei

angejahrten Daimler-Lkw und zwei noch recht neuen Vomag. Aus unerfindlichen Gründen legte man bei den Dienststellen der Wehrmacht nur wenig Wert auf die robusten Laster aus Plauen. Dieser Umstand hatte Wrobbel noch 1940 den Kauf eines fabrikneuen Vomag ermöglicht. Mehr schlecht als recht mühte man sich mit den verbliebenen Lkw, Rüstungsmaterial, Fleischwaren und andere Versorgungsgüter aus Ostwestfalen in Richtung Westwall zu schaffen.

Zu Ostern 1945 war der braune Spuk auch in Versmold vorbei und die amerikanischen Besatzer nutzten den völlig intakten Speditionshof als Lager und Werkstatt. Erst im August 1945 lief der Speditionsbetrieb mit drei Vomag, einem Mercedes L 2500, einem zugewiesenen Henschel und dem einzigen „Kriegsheimkehrer“, einem Mercedes L 6500, wieder an. Bis auf den schweren 160 PS-Vomag waren alle Fahrzeuge auf Holzgasbetrieb umgerüstet worden. Der Vomag benötigte Flüssiggas, das anfangs ähnlich schwer zu beschaffen war wie neue Reifen.

Mit Fleisch- und Wurstwaren sowie Papier knüpfte Wrobbel nahtlos an die Hauptladegüter aus der Vorkriegszeit an. 1948 kam die Bielefelder Sackfabrik mit ihren Jute- und Papiersäcken als neuer Großkunde dazu.

Bald nach der Währungsreform hatte das Versmolder Fuhrunternehmen fast wieder seine alte Größe erreicht und konnte im Oktober 1949 den Kauf eines MAN MK vermelden,

des ersten fabrikneuen Lkw nach Kriegsende. Sehr lange sollte die MAN-Periode bei Wrobbel allerdings nicht dauern, denn schon 1950 kam der erste Krupp, ein Mustang-Koffertwagen mit Eylert-Aufbau und abnehmbarem Dach in den Fuhrpark. Etwa in diese Zeit fiel auch die Abkehr vom bisherigen Farbschema der Spedition. Das noch aus der Vorkriegszeit stammende Elfenbein / Grün wurde durch Mittelbraun / Dunkelrot abgelöst. Vor allem die Koffertzüge wichen aber meist ohnehin von diesem Farbschema ab und warben für die Produkte verschiedener Großkunden.

Bis etwa 1961 entstanden die meisten Wrobbel-Laster bei der KraWa in Essen, was seine Ursache vor allem in der hervorragenden Kundenbetreuung durch die Bielefelder Krupp-Vertretung Ing. Hengst hatte. Im Nahverkehr vertraute man zu Beginn der fünfziger Jahre auf Magirus, und auch ein zweiter Mercedes stand dem immer noch rüstigen L 6500 ab 1953 zur Seite.

Die freitragende Dachkonstruktion eines Flugzeughangars, der einst in Berlin gestanden hatte und dessen Reste anschließend auf einem Gelsenkirchener Schrottplatz verrotteten, war die Basis einer neuen, 65 Meter langen Lager- und Umschlaghalle, die 1953 an der Münsterstraße entstand. Der sich langsam entwickelnde Stückgutverkehr erhielt durch den großzügigen und modern konzipierten Neubau raschen Auftrieb, die Umschlagszeiten verkürzten sich erheblich.





Nachdem der rührige Lkw-Verkäufer Theodor Sieger von Krupp zu MAN gewechselt war, nahm die Zahl der Fahrzeuge aus München bei Wrobbel wieder rapide zu. Neben Neufahrzeugen der Typen MK 26, 630 L1, 830 L2 und 835 L1 fanden nun auch häufiger Gebrauchtfahrzeuge ihren Weg in den Fuhrpark. 1961 begann mit dem ersten 10.210 T die Zeit der Pausbacken, aber auch Krupp-Fernlastwagen des Typs L 901 wurden weiterhin beschafft.

Zu Beginn der sechziger Jahre wuchs das Frachtaufkommen rapide an, vor allem der Stückgutumschlag gewann immer mehr an Bedeutung. Das Netz der Linienverkehre wurde rasch dichter und auf der West-Ost-Achse Ruhrgebiet – Berlin operierte Wrobbel bis Mitte des Jahrzehnts nahezu flächendeckend.

Der 1962 erfolgte Anbau einer weiteren Halle auf dem Betriebsgelände bot moderne Wartungs- und Reparaturmöglichkeiten für den auf rund 25 Fahrzeuge angewachsenen Fuhrpark. Als einer der ersten Kunden erhielt Wrobbel im September 1963 den neuen Krupp LF 960 mit V6-Viertaktmotor von Cummins, dessen Foto auch prompt den Krupp-Prospekt zierte.

1967 fassten Paul-Josef Wrobbel und sein inzwischen in die Geschäftsleitung eingestiegener Sohn Paul-Heinz einen für die weitere Entwicklung der Versmolder Spedition wichtigen Entschluß: Sie gründeten in der Berliner Droysenstraße ein Niederlassungsbüro und arbeiteten mit der ortsansässigen Spedition Rieck & Söhne als Empfangsspediteur zusammen. Der stark zunehmende Anteil der 1932 begonnenen Berlinverkehre am gesamten Frachtaufkommen hatte diesen Schritt unumgänglich gemacht.

◀ MAN-Kofferzüge waren im Wrobbel-Fuhrpark zu allen Zeiten vertreten. Hier zwei MAN 10.210 T von 1961, ein zehn Jahre jüngerer 13.230 F, sowie ein 22.281 von 1982 in den aktuellen Hausfarben. In den alten Firmenfarben Elfenbein / Mai-grün haben die Wrobbel-Brüder vor einigen Jahren den MAN F8 restauriert.



Zapfenstreich: Die „Oma“ auf dem Weg in den Krieg.



▲ Mit Flüssiggas mobil: 6,5-Tonner Vomag etwa 1949.

◀ Vorkriegsware: Ein Henschel und der mit einer Imbert-Holzgeneratoranlage ausgestattete Vomag halfen über die unmittelbare Nachkriegszeit hinweg. ▼





Krupp Mustang und MAN-Hauber wie dieser 835 L1 dominierten Ende der 50er Jahre den Fuhrpark.



Zieht wie ein Büffel: Die stolze Besatzung 1955 vor ihrem brandneuen Kofferverkehr.



Die Übernahme einer Berliner Spedition führte 1968 zu einer kurzen Mercedes-Renaissance bei Wrobbel.



Wir sind wieder wer: Ein Teil des Fuhrparks im Jahre 1953.

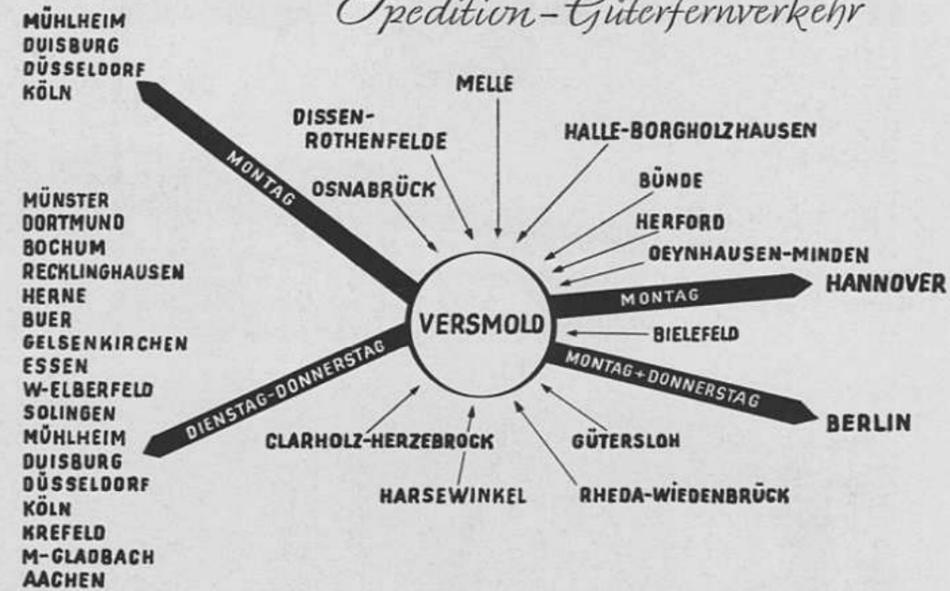
Der Erwerb der Berliner Spedition Barth sorgte ab 1968 für den Beginn des vorläufig letzten Mercedes-Intermezzos bei Wrobbel. Sieben gebrauchte Fahrzeuge ergänzten den Fuhrpark. Die unerwartete Produktionseinstellung bei Krupp machte zudem den Zukauf von weiteren Mercedes-Lastwagen nötig.

Abgesehen von einigen Magirus-Typen für den Nahverkehr vertraut die Spedition Wrobbel seither ausschließlich auf die Produkte von MAN.

1970 übergab der Firmengründer Paul-Josef Wrobbel nach mehr als vierzigjähriger Tätigkeit die Unternehmensführung vollständig an seinen Sohn Paul-Heinz. Unter dessen Regie wurde 1974 mit silbergrauen Aufbauten und hellorangenen Fahrgestellen das bis heute gültige Farbschema für die Wrobbel-Züge eingeführt.

Seit 1977 trägt Lutz Wrobbel zusammen mit seinem Vater die Verantwortung für das traditionsreiche ostwestfälische Unternehmen. Im Verlauf der achtziger Jahre traten auch die jüngeren Söhne Andre und Dirk mit in die Geschäftsführung ein. 71 Jahre nach dessen Gründung stehen in Versmold und der 1996 nach Ludwigsfelde bei Berlin verlagerten Niederlassung 78 Beschäftigte in Lohn und Brot. 27 eigene Lkw teilen sich 1999 das Transportgut mit den Fahrzeugen von insgesamt 26 Unternehmen, die im Auftrag von Wrobbel unterwegs sind. Unter den bundesweit 37 Empfangsstationen werden 15 per Direktverkehr aus Versmold beliefert. Nach wie vor ist die Achse Ruhrgebiet – Ostwestfalen-Lippe – Berlin das Haupteinzugsgebiet der Spedition. Aber auch Bremen, Hamburg, Frankfurt und andere Ballungszentren werden täglich im Begegnungsverkehr angefahren. Nahezu 70% der Ladungen bestehen aus Sammelgut, 30% sind Ladungsverkehre, die heute überwiegend aus Stahl bestehen. Die frühere Domäne Lebensmittel ist dagegen relativ unbedeutend geworden.

Seit 1998 ist die Wrobbel GmbH Gesellschafter der Kooperative „Spedition 2000“, in der sich 23 mittelständische Spediteure zur gemeinsamen Bewältigung der europäischen Zukunft zusammengeschlossen haben. Und auch bei Wrobbel selbst scheint die Zukunft gesichert – zumindest baut Nils Wrobbel, einer der Urenkel des Firmengründers, bereits im zarten Kindesalter Schuhkartons zu Lagerhallen für seinen Wiking-Fuhrpark um. **Holger Gräf**



Sammel- und Verladeplan aus dem Jahr 1951.



Die letzten neuen Zweitakter: 1962 ausgelieferte Krupp LF 901 mit 200 PS starken Fünfzylindern.