

## Traditionsbetrieb mit Stern: Die Spedition Henke

Markentreue ist im Speditionsbereich nicht ungewöhnlich. Doch wenn ein Betrieb seit mehr als sechs Jahrzehnten, von wenigen kurzlebigen Ausnahmen abgesehen, ausschließlich auf Lastwagen aus dem Hause Daimler-Benz

vertraut, ist das schon eine Erwähnung wert. Aber auch sonst spielen Traditionsbewußtsein und das Vertrauen in gewachsene Strukturen bei der gut 90 Jahre alten Spedition Henke aus Delbrück eine wichtige Rolle.

Als Heinrich Henke 1904 auf einem Hof in Delbrück in Westfalen geboren wurde, steckte die Motorisierung noch in den Kinderschuhen. Ihre sprunghafte Entwicklung in den Folgejahrzehnten war ebenso wenig absehbar wie die Tatsache, dass sich Heinrichs Leben einmal in der Hauptsache um die Beförderung von Waren drehen würde.

Als ältestes von sieben Kindern eines Schuhmachermeisters schien seine Zukunft im Bauhandwerk zu liegen. So begann Heinrich junior eine Maurerlehre. Doch nachdem Vater Heinrich senior während des Ersten Weltkriegs in Frankreich gefallen war, sah sein ältester Sohn sich gezwungen, die Ausbildung abzubrechen, um als

Lohnfuhrunternehmer und durch Arbeit auf dem elterlichen Hof die Existenz der Familie zu sichern. Mit einem Pferdegespann transportierte er Bruchsteine für den Straßenbau, Kohlen und andere Waren. Zwar entwickelten sich die Geschäfte des Jungunternehmers gut, doch Henkes Aktionsradius war auf den Großraum

Delbrück beschränkt. Daran sollte sich erst im Jahr 1938 etwas ändern, als ein gebrauchter Opel Blitz das Pferdefuhrwerk in die zweite Reihe rücken ließ. Selbstverständlich war es Heinrich, der hinter dem Lenkrad des Blitz saß und die Neuerung stolz von Kassel nach Delbrück chauffierte.

Ein paar Wochen später machte er dann auch seinem Führerschein. Bald war Henke mit dem Blitz, dem er noch einen leichten Anhänger zumutete, auch über die Stadtgrenzen von Delbrück hinaus unterwegs. In alten Auftragsbüchern aus dem Jahr 1939 las sich das dann so: Von der Südmühle in Delbrück ins benachbarte Sudhagen, 70 Zentner Mehl, Erlös 7 Reichsmark; zurück ging es mit 80 Zentnern Roggen, für die es 8 Reichsmark gab. 150 Zentner von Delbrück nach Verl brachten dem Fuhrunternehmer 70 Reichsmark in die Kasse und wurden genauestens im Auftragsbuch notiert.

# Star-Aufgebot



200 Pferde im langsamen Trab: Ordentlich Ballast an Bord erschwert dem Mercedes-Benz LPS 333 etwa Mitte der 60er Jahre die Bewältigung der steil ansteigenden Brücke über das Wiedbachtal.



◀ Herr über 3 PS: Firmengrün der Heinrich Henke mit seinem ersten Pferdegespann.

Alter Laster für junge Möbel: Ein generalüberholter Mercedes-Benz L 3750 lieferte zu Beginn der 50er Jahre die ersten Schlafzimmer für die Möbelfabrik Nolte aus. ▼



Das vorläufige Ende des aufstrebenden Unternehmens kam jedoch noch im selben Jahr, als Heinrich Henke zu den Waffen gerufen wurde. Seinen Opel durfte er gleich mitbringen. Nach ausführlichen Einsätzen in Russland, Frankreich, Belgien und Holland kam er kurz nach Kriegsende wieder zurück nach Westfalen. Seinen Opel sah er

zwar nie wieder, doch für ihn war nur wichtig, den Krieg überlebt zu haben. Leider war dieses Glück seinem Bruder Ludgerus nicht vergönnt. Und noch ein weiteres trauriges Ereignis überschattete Heinrich Henkes Neubeginn: Seine Ehefrau Anna war bei Kriegsende verstorben und hatte ihn mit der gemein-

samen Tochter Johanna allein gelassen. 1947 heiratete Henke die Kriegervitwe Anna Sprock und gründete gemeinsam mit deren drei Kindern eine neue Familie. Nun war die Basis dafür geschaffen, die Tätigkeit als Lohnfuhrunternehmer wieder aufzunehmen. Zunächst arbeitete Heinrich Henke mit ehemaligen Wehrmacht-Lastwagen. Gemeinsam mit seinem Bruder Josef, der als gelernter Autoschlosser über die nötigen Kenntnisse verfügte, bastelte Heinrich in Josefs Werkstatt an der Boker Straße fahrbereite Vehikel aus mühsam beschafften Teilen zusammen. Erst 1951 brach mit einem werksneuen Mercedes-Benz L 3500 mit 90 PS eine neue Ära an. Der Anschaffungspreis von satten 35.000 D-Mark schockte Henke damals weniger als die Bank, die seine Kreditanfrage abwimmelte. So musste die Finanzierung des 90ers über Wechsel erfolgen, die für Heinrich harte Tag- und Nacharbeit bedeuteten. Parallel zu den ersten Lastwagen vertraute Henke im Nahverkehr immer noch auf den Hafermotor. Erst 1960 wurde mit ‚Cäsar‘ das letzte Pferd an den Landwirt Anton Goer verkauft. Mit seinem 90er Mercedes war Heinrich Henke außerordentlich zufrieden, so dass sich die Frage nach einer anderen Marke nicht stellte, als die Spedition in der zweiten Hälfte der 50er Jahre kräftig zu wachsen begann.

Dunkelrot und ohne Hinweis auf den Spediteur: Auf das Omnibus-Fahrgestell O 6600 baute WEKA in Rheda-Wiedenbrück diesen formschönen Möbelaufbau. ▼



Als Bernhard Simon am 1. Juni 1955 seine Karriere als Fahrer bei Henke gestartet hatte, war der Fuhrpark noch sehr übersichtlich. Ein Möbelwagen und ein Kipper standen auf dem Hof in Delbrück. Simon erinnert sich noch sehr gut an seine erste Fahrt. Gemeinsam mit Heinrich Henke ging es leer nach Reutlingen, um dort Fracht für Delbrück aufzunehmen. Offenbar konnte der neue Fahrer den Chef auf dieser Tour von seinen Fähigkeiten überzeugen, denn Heinrich Henke übertrug ihm die Verantwortung für den Kipperzug. Simons tägliche Frachten bestanden aus Brenn- und Baustoffen für die nähere Umgebung. Auch das Delbrücker Möbelwerk Nolte wurde von Henke mit Koks beliefert. Bernhard Simons Aufgabe bestand darin, den per Güterwagen zum Delbrücker Bahnhof gelieferten Koks in mühsamer Handarbeit auf den Lkw umzuladen und ihn dann ins Möbelwerk zu fahren. Weil das offenbar zur vollen Zufriedenheit der Firma Nolte funktionierte, ergab sich schon bald ein neues Betätigungsfeld für Henke.

A Sternentreu: Während der Mercedes L 315 ein paar Jahre blieb, gab der 105er Büssing nur ein kurzes Gastspiel.

B Unterwegs mit roter Konzession: Ein stolzer Heinrich Henke vor dem neuen L 315, dessen luxuriöses Fahrerhaus er bei Wackenhut in Auftrag gegeben hatte.

C Typisches Wackenhut-Indiz: Werkzeugkasten unter der Pritsche.

D + E Prost Mahlzeit: Bernhard Simon vor dem imposanten L 315-Möbelzug und bei der wohlverdienten Pause hinter dem weißen Lenkrad.

F Aus der Kojе betrachtet: Josef Hassenbürger in Nolte-Uniform am Steuer des Frontlenkers.

Paradeperd: Der von WEKA auf Basis eines Mercedes-Benz L 315-Fahrgestells karossierte Frontlenker-Möbelzug war eine echte Augenweide.





◀ Frisch aus dem Werk: Noch ziert ein Wiedenbrücker Händlerkennzeichen den kurz zuvor bei WEKA abgeholten LPS 337 mit Zweiachs-Auflieger.

Belohnung für verdiente Fahrer: Der LPS 1620 mit dem Kennzeichen PB-K 201 wurde als Neufahrzeug von Georg Kettelgerdes übernommen. ▼



Seine ersten Meriten verdiente er sich auf einem 120 PS starken Mercedes-Pritschenzug. Der Anhänger hatte zwar einen Kippaufbau, doch der musste noch schweißtreibend per Hand in die Höhe gekurbelt werden. Bis nach Köln brachte ihn dieser Zug, von wo aus er Brikett in seine westfälische Heimat holte. Nachdem er auf dem Kippzug zwei Jahre lang Erfahrungen gesammelt hatte, war er reif für den Fernverkehr. Als zweiter Fahrer wechselte er auf den O 6600-Möbelzug und wurde Beifahrer von Bernhard Simon. Der hat ihn dann in die Geheimnisse der Fernfahrerei eingeweiht. Eine klare Rangordnung zwischen erstem und zweitem Fahrer, wie sie zu dieser Zeit anderswo durchaus üblich war, gab es bei den beiden allerdings nicht. Sie verstanden sich recht gut und hatten selten Meinungsverschiedenheiten. Das war unter anderen Besatzungen auch schon einmal anders. Der erste Fahrer war in der Regel bemüht, vor dem Chef gut dazustehen und seine Stellung zu festigen. Dazu war es für gewöhnlich unabdingbar, dass der ‚Kapitän‘ den Lastzug nicht nur vom Speditionshof fuhr, sondern auch bei der Rückkehr wieder am Volant saß.



Zwar besaß der Möbelfabrikant einen eigenen Fuhrpark, doch ein Teil der Neumöbeltransporte wurde auch fremd vergeben. Hier erhielt Henke den Zuschlag und setzte zunächst einen vor dem Krieg gebauten Mercedes-Benz L 3750 ein, der nach Kriegsende einen neuen Kofferaufbau erhalten hatte. Schon bald folgte ein fabrikaner Mercedes-Benz O 6600. Diesen auf ein Omnibusfahrgestell aufgebauten, 145 PS starken Kofferwagen steuerte Bernhard Simon quer durch Deutschland. Noch heute kann er sich genau an Einzelheiten aus dieser Zeit erinnern. Etwa daran, dass das Fahrzeug zwar mit Nolte-Beschriftung versehen war, der Name Henke jedoch nirgendwo zu lesen stand. Und weil Fahrzeuge und Fahrpersonal als Aushängeschilder des Möbelherstellers galten, hatten Fahrer und Beifahrer eine Nolte-Uniform zu tragen, zu der selbstverständlich ein Schlips und eine passende Schirmmütze gehörten.

Auch Georg Kettelgerdes, der lange Zeit gemeinsam mit Bernhard Simon unterwegs war, kann einige Anekdoten aus den Anfängen beisteuern. Als Heinrich Henke ihm eine Beschäftigung als Fahrer anbot, schlug er sofort ein. Dass ihm dazu der entsprechende Führerschein fehlte, war seinerzeit eher zweitrangig: Nach ein paar Stunden Theorie und wenigen Fahrstunden auf einem alten Tankwagen wurde er zur Führerscheinprüfung zugelassen. Während dieser kurzen Ausbildung wurden ihm außerordentlich wichtige Dinge vermittelt. Etwa die seinerzeit noch geltende Regel, dass im Straßenverkehr Muskelkraft Vorrang vor Motorkraft hat und er mit seinem Lastzug jedem Pferdegespann die Vorfahrt gewähren musste! Völlig klar, dass Kettelgerdes erst im täglichen Einsatz wirklich lernte, einen Lkw zu beherrschen.

26 Tonnen Gesamtgewicht: Ein ungewöhnlich kurzer Hecküberhang kennzeichnete den lenkbaren WEKA-Auflieger hinter dem Mercedes-Benz LPS 334.



▲ Wachablösung: Der brandneue LPS 1620 machte 1965 dem in Nolte-Farben lackierten LP 315 ohne Worte klar, dass seine Zeit langsam zuende ging.

Mit dem LPS 333 (links) hat Ludger Henke, der heutige Geschäftsführer der Spedition, zu Beginn der 70er Jahre erste Erfahrungen auf dem Bock gemacht. ▶



Den typischen Ablauf einer Woche in den ausgehenden 50er Jahren haben die beiden Fernfahrer, die der Spedition bis heute eng verbunden sind, noch gut in Erinnerung. Am Montag früh um 6.30 Uhr hatte der Lastzug an der Laderampe der Firma Nolte zu stehen. Kam er nur wenige Minuten später, hatte der Verlademeister längst in Henkes Büro angerufen. Um diesen ersten Ärger des Tages zu vermeiden, waren beide natürlich überpünktlich. Das Verladen der neuen Schlafzimmer dauerte dann mehrere Stunden. Alle Einzelteile waren in Decken eingewickelt und wurden lose im Kofferaufbau verstaut. Die Touren waren von den Nolte-Verantwortlichen stets bestens geplant. Auch für die Verladung zeichneten Mitarbeiter der Möbelfabrik verantwortlich, Fahrer und Beifahrer waren aber zumindest angehalten, bei der Verladung zu helfen. Am frühen Nachmittag rollte der Zug dann mit 40 bis 45 Schlafzimmern an Bord vom Hof.

Weil das Autobahnnetz noch sehr dünn war, ging die Fahrt zunächst über Land. In Richtung Süden fuhren Simon und Kettelgerdes über Paderborn und durch das Edertal bis Frankfurt auf Landstraßen. Erst ab Lich gab es dann die Möglichkeit, auf die A5 zu wechseln. In der Regel setzte sich die Nolte-Kundschaft aus kleinen Möbelgeschäften, sowie aus Tischler- und Schreinerbetrieben zusammen, die es damals noch in fast jedem Ort gab. Entsprechend mühsam und umständlich gestaltete sich die Entladung. Die beiden Möbelfahrer Simon und Kettelgerdes erinnern sich noch gut an ein Möbelgeschäft mitten in Ludwigshafen. Da vor dem Laden eine Straßenbahn verkehrte, mussten Sie ihren Lastzug mitten auf dem Gehweg abstellen und die Schlafzimmerteile zügig entladen. Bei anderen Abladestellen mussten die Möbel entweder in Keller unter den Geschäften befördert werden, oder in Bunker, die mehrere Etagen hoch waren. In jedem Fall war die Arbeit sehr schweißtreibend und bescherte den beiden Kollegen gut durchtrainierte Körper. Die Touren wurden auch damals schon so gelegt, dass Rückladungen möglich waren. Die bestanden nicht selten aus Furnieren, die nach einer Tour über Offenburg, Freiburg, durch den Schwarzwald, nach Lörrach und Wehr entweder in Kehl oder in Reutlingen geladen wurden. Irgendwie klappte es fast immer, dass der Lastzug pünktlich zum Wochenende wieder in Delbrück ankam.



Never ending lorry: Die Kombination aus Mercedes-Benz LPS 2024 und teleskopierbarem Schier-Auflieger war zweimal vorhanden.



▲ Kubische Mercedes-Frontlenker wie der LPS 1620 prägten ab 1965 für ein gutes Jahrzehnt das Bild auf dem Delbrücker Speditionshof.

International tätig: 1632 NG mit Zollverschluss-Plane. ▶



Sieht historisch aus – ist es aber nicht: Henke-Logo auf der Plane des restaurierten L 3500.



Kind der Siebziger: Mit den Mercedes-Benz 1632 der Neuen Generation kamen frische Farben in den Fuhrpark.



Simon und Kettelgerdes wurden im Laufe der Zeit ein eingespieltes Team, das alle anfallenden Arbeiten gemeinsam erledigte. Bei anderen Besatzungen kam es dagegen durchaus vor, dass der erste Fahrer die Möbelteile nur bis zur Ladekante trug und dort dem Beifahrer übergab, der sie dann mehr oder weniger weit zu schleppen hatte. Neben dieser 'tragenden Rolle' hatte sich der Beifahrer immer um den Gaskocher und die Kaffeeversorgung zu kümmern, zudem hatte er nach einer Nacht im Fahrerhaus am Morgen als erster aus dem Bett zu kriechen, den Motor warm laufen zu lassen und das Fahrzeug startklar zu machen.

Für Einsätze im Nolte-Auftrag ließ Heinrich Henke etwa in der Mitte der 50er Jahre bei WEKA in Rheda-Wiedenbrück einen besonders edlen Frontlenker-Möbelwagen karossieren. Aufgebaut auf das Fahrgestell eines Mercedes-Benz L 315 und kombiniert mit einem ebenfalls von WEKA gelieferten Zweiachs-Kofferaufhänger mit Zwillingbereifung war dieses Gespann für lange Zeit das Paradefahrzeug im Henke-Fuhrpark. Doch neben den Möbelzügen im für Nolte charakteristischen Dunkelrot fanden sich zunehmend mehr konventionelle Fernlastwagen im Fuhrpark. Den Anfang machte ein weiterer 'Sechsecker', diesmal in Haubenausführung und mit Kabine und Pritschenaufbau von Wackenhut. Zusammen mit einem gewaltigen Dreiachsanhänger war der 145 PS starke Mercedes-Benz L 315 hauptsächlich im Auftrag der Paderbomer

Traditionsbewahren: Der von Henke restaurierte Mercedes-Benz L 3500, flankiert von seinen beiden jüngsten Stallgefährten. Foto: Brettschneider

Spedition Massong unterwegs und transportierte Stahlrohre für die Firma Benteler. Zu jener Zeit gab es bei Henke neben gelben Konzessionen für den Möbelfernverkehr auch rote (allgemeiner Güterfernverkehr) und blaue (Bezirksgüterfernverkehr). Diese Genehmigungen waren jeweils fahrzeugbezogen. Ludger Henke, Sohn des Firmengründers und heutiger Geschäftsführer der Spedition, erinnert sich noch gut daran, dass er bei der Beschaffung eines neuen Fahrzeugs oder bei sonstigen Veränderungen zur Verwaltung nach Detmold fahren musste, um die Genehmigung umschreiben zu lassen. In der ersten Hälfte der 60er Jahre expandierte die Spedition kräftig. Ein neuer Disponent hatte gute Kontakte aus einer früheren Tätigkeit mitgebracht, die er zum Vorteil seines neuen Arbeitgebers nutzte. Schon nach kurzer Zeit waren mehrere Züge mit dem Henke-Schriftzug unterwegs, die Stahl in Form von Rohren oder Matten aus dem Ruhrgebiet holten und damit heimische Stahlhändler belieferten.

Neben Möbeln, Stahl und Kohle beförderte die Delbrücker Spedition inzwischen auch Baustoffe für den seit Ende des Wirtschaftswunderjahrzehnts angegliederten Baustoff- und Kohlenhandel.

Auch hier setzte Henke von Beginn an auf Lastwagen von Mercedes-Benz. Beginnend mit den rundlichen Frontlenkern der Typen LPS 333 und 334, kamen später auch die kubischen Modelle mit LPS 1620 und 1624, die in allen Fällen bei der Paderbomer Mercedes-Vertretung gekauft wurden. Ähnlich lokalpatriotisch zeigte sich Henke beim Thema Anhänger und Auflieger: Sie stammten fast immer aus dem Hause WEKA im nahen Rheda-Wiedenbrück. Für beide Haus- und Hoflieferanten sprach die örtliche Nähe zu Delbrück. Den Mercedes-Lastwagen mit den kubischen Häusern folgten beinahe zwangsläufig die Modelle der 'Neuen Generation', die wiederum von den SK- und Actros-Typen abgelöst wurden. Seit Beginn der 70er Jahre wurden für den Baustofftransport gezielt Fahrzeuge mit Ladekränen von Hiab und Atlas beschafft. Heute sind rund 35 Lastzüge für die Spedition Henke in ganz Europa unterwegs. Bis auf wenige Ausnahmen trägt die Mehrzahl den Stern auf dem Kühlergrill. Die Auflieger stammen überwiegend von Schmitz und neuerdings auch von Krone. An den ersten neuen Lastwagen des Firmengründers Heinrich Henke erinnert inzwischen ein Mercedes-Benz L 3500, der von Meister Schwede in der eigenen Werkstatt umfangreich restauriert worden ist. Als rollendes Sinnbild selten gewordener Markentreue wird der weiße 90er künftig auf Nutzfahrzeug-Treffen die Fahne der Delbrücker Spedition hoch halten.

Herwig Brettschneider

