

Aus dem Stand

Seit über 90 Jahren gibt es die Spedition Gericke – nach der Reprivatisierung nahm die Firma wieder kräftig Fahrt auf

Als das Familienunternehmen aus Hohenstein-Ernstthal 1972 zwangsverstaatlicht wurde, glaubte keiner mehr an eine Rückkehr in die Selbständigkeit. Die Zeiten, als die Gericke mit ihrem Fuhrpark anspruchsvolle Transportaufgaben bewältigt hatten, schienen für immer vorbei zu sein. Doch dann kam alles ganz anders ...

Die Hiobsbotschaft traf die Gericke im April 1972. Petra, die Tochter des Firmenchefs, brachte die Nachricht aus der Schule mit. Im Fach Staatsbürgerkunde hatte der Lehrer verkündet, dass die letzten Privatbetriebe der DDR verstaatlicht werden sollten. Daheim wollte ihr keiner glauben, als sie das erzählte. Unmöglich! Doch es war bitterer Ernst. „Anfang Mai

musste der Verkaufsvertrag unterschrieben werden. Mein Großvater war damals Siebzig. Er hatte beide Kriege miterlebt, war im Ersten Weltkrieg in Russland gewesen, hat 1921 in Hohenstein angefangen und dann nach dem Zweiten Weltkrieg das Geschäft wieder aufgebaut. Und plötzlich nimmt man ihm sein Lebenswerk weg. Dabei hat sich ja niemand etwas zuschulden kommen lassen. Privatbetriebe haben nur einfach nicht mehr ins System gepasst. Am 30. April hat er seinen Schreibtisch für immer zugeschlossen“, sagt Petra Scherer, geborene Gericke, die heute die Spedition leitet. Ein halbes Jahr-



Mit Pferdefuhrwerken nahm die Spedition 1921 ihre Arbeit auf. Seniorchef Wilhelm Gericke (unten) ist der Enkel des Gründers

hundert lang hatte sich das Familienunternehmen erfolgreich behauptet. Einfach war es auch früher nicht gewesen, aber das ist es ja nie. Damals bestand immerhin noch die Chance, sein Schicksal ein Stück weit selbst in die Hand zu nehmen. So hatte es schon Firmengründer Wilhelm Karl Friedrich





Firmengründer Wilhelm Karl Friedrich Gericke kam mit seiner Familie aus Charlottenburg nach Sachsen



Sohn Karl-Friedrich Wilhelm Gericke übernahm die Firma nach dem Tod des Vaters

Gericke gehalten, als ihn der Erste Weltkrieg zwang, sein Fuhrgeschäft in Charlottenburg zu schließen. Deswegen aufgeben? Niemals. Als sich im sächsischen Hohenstein-Ernstthal die Chance bot, das zum Verkauf stehende Fuhrgeschäft „Max Oesterreich Nachf.“ zu übernehmen, griff er zu. Die Stadt liegt inmitten der Industrieregion Chemnitz-Zwickau, die damals zu den reichsten Gebieten Deutschlands zählte. Hier waren Automobilhersteller wie Audi, Horch, DKW und Wanderer zuhause. Hier befanden sich auch Zentren des Maschinenbaus und der Textilindustrie. Zu ihnen gehörten Hersteller wie Hartmann, Schubert & Salzer, Pfauter oder die Werkzeugbau- und Büromaschinensparte Continental von Wanderer, um nur einige Beispiele zu nennen. Bis in die dreißiger Jahre hinein galt Sachsen als größter deutscher Steuerzahler. Der Standort übte große Anziehungskraft aus; sein Wachstumspotential bot ideale Voraussetzungen für aufstrebende Unternehmen.

Am 29. September 1921 übernimmt W. K. F. Gericke das Speditionsgeschäft, dem



Alle Achtung – schon früh stemmte die Firma Spezialaufträge wie anno 1922 diesen zehnschüssigen Dampfkesseltransport vom Bahnhof Hohenstein-Ernstthal zur Färberei Eduard Beckert

Mit einem wiederaufgebauten Vomag-Lastzug übernahm die Spedition nach dem Krieg auch Transporte von Transformatoren



1935 kam der erste Lkw ins Haus, ein Mercedes LO 2500. Die Schriftzüge verweisen zunächst noch auf die übernommene Vorgängergesellschaft



Nach dem Krieg leisten auch Militärlaster, wie 1946 dieser Bedford, wertvolle Dienste bei der Wiederaufnahme des Fuhrbetriebs

er zuvor schon mit 100.000 Mark Einlage als stiller Gesellschafter beigetreten ist. Die Familie ist über 300 Jahre in Charlottenburg zu Hause gewesen, nun strebt sie in der neuen Heimat erneut nach vorn. Die Umstellung ist groß, auch was die Mentalität anbelangt. Die Gericke sind Berliner und werden erst einmal als Außenseiter empfangen. Doch sie vereinen preußische Disziplin mit sächsischem Fleiß und gewinnen das Vertrauen der Betriebe wie der Einheimischen und fassen Fuß.

Vorerst erfolgen die Fuhrarbeiten noch auf herkömmliche Art. Mit acht Pferden und zwei Dutzend verschiedenen Wagen fährt die Spedition vor allem Stückgut, Dampfkessel und Möbel für die Bahn. Nach Eröffnung eines eigenen Kohlegroßhandels und Firmierung als OHG kommen Transporte von Briketts und Koks für Industrie und Gewerbe hinzu. „Ein Bahn-



50-jähriges Jubiläum 1971: Petra Gericke, Wilhelm Gericke jun., Mitarbeiter Max Kaiser und Wilhelm Oehme sowie Wilhelm Gericke senior

spediteur musste finanziell stark sein, um die Qualität der Eisenbahn- und Güterbewegung zu gewähren. In der Bergstadt Hohenstein-Ernstthal war das besonders schwierig: Der Bahnhof liegt auf 250 Meter Höhe, die Stadt auf etwa 400 Meter. Viele Betriebe haben regelrecht am Hang geklebt“, sagt Wilhelm Gericke, der heute 81-jährige Seniorchef und Enkel des Firmengründers.

Nach dem plötzlichen Tod seines Großvaters im Jahr 1928 übernimmt dessen Sohn Karl-Friedrich-Wilhelm Gericke die





Zum Fuhrpark der Spedition gehörten in der DDR-Zeit auch die W 50 mit fünf Tonnen Nutzlast, wie dieser hier beim Umschlag am ehemaligen Zollgebäude ...



Die gemeinsame Arbeit schweißte zusammen. Dank eines guten Betriebsklimas hielten viele Mitarbeiter der Spedition jahrelang die Treue



Ob Sammelgut, Stückgut oder der Umschlag von Wärmeüberträgern auf dem Lagerplatz – die Spedition erledigte vielseitige Aufträge

Leitung und führt das Unternehmen weiter. Mit dem Kauf des ersten Lkw, einem Mercedes LO 2500 für 7380 Mark ab Werk, beginnt für die Gerickes 1935 die Ära der Kraftfahrzeuge. Damit sind nun auch Fernfahrten möglich. Diese erlauben wiederum einen Ausbau des Möbeltransportgeschäfts. Schrittweise folgt die Umstellung auf weitere Autos: Vomag, Büssing-NAG sowie Zugmaschinen von Hanomag, Primus und Lanz mit Anhängern. „Zum Teil hat unsere Firma die Bahnmöbelwagen mit ihren eisenbereiften Rädern auf Luftbereifung umgebaut. So war es möglich, eine breitgefächerte Palette an Dienstleistungen anzubieten.“

Während des Krieges teilt die Firma das Los anderer Speditionen: Die Wehrmacht beansprucht Autos und Fahrer. Jetzt heißt es, wieder auf Pferdefuhrwerke und ausgemusterte Lastwagen zurückzugreifen. Wilhelm Gericke hat diese Zeit noch gut in Erinnerung: „Als im Krieg die Fahrzeuge zur Wehrmacht eingezogen wurden, haben wir Zugmaschinen auf Holzgas umgebaut und den Betrieb notdürftig aufrecht erhalten. Die Fahrzeuge mussten freilich mit Liebe angesprochen werden. Damals gab es ein geflügeltes Wort: Wer nie sein Brot mit Tränen aß, der fuhr noch kein Generatargas.“ Mit Einschreiben vom 16. 2. 1945



Bei manchen Transformatoren handelte es sich um Importgüter aus Jugoslawien, Rumänien oder der Sowjetunion



Dem für 1250 Kilopont ausgelegten Ladekran des W 50 verlangte das Umladen oft alles ab. Waren die Güter zu schwer, kam der Autokran



... und dieser auf dem Hohenstein-Ernstthaler Bahnhof, der mit dem Ladekran Seiltrommeln vom nebenstehenden Bahnwaggon übernimmt

muss dann auch das letzte Kraftfahrzeug „mit Anhänger mit Fahrer für den Deutschen Volkssturm zur Ausführung von Beförderungen“ zur Verfügung gestellt werden. Eine Befreiung von dieser Pflicht wird ausdrücklich untersagt.

Im Mai 1945 ist der Krieg vorbei, doch der Überlebenskampf geht weiter. Es fehlt am Nötigsten: Essen, Heizung, Wohnraum. Flüchtlinge und Umsiedler strömen in die Region; die Besatzer kommen, erst die Amerikaner, dann die Russen. Die Zukunft? Ungewiss. Doch es gibt Hoffnungsschimmer. Zum einen hat Wilhelm Gericke junior noch im April 1945 seinen Abschluss an einer Außenstelle der Handelshochschule Leipzig machen können und nimmt nun in der dritten Generation seine Arbeit im Unternehmen auf. Zum anderen gibt es einen enormen Transportbedarf.



Zwei IFA-Autodrehkräne waren für die anfallenden Umschlagarbeiten unerlässlich. Sie bewegten täglich 200 bis 300 Tonnen



Mit dem Lagerplatz an der Dresdner Straße verfügte die Spedition über die Möglichkeit der Zwischenlagerung verschiedener Güter



Eines der Wahrzeichen von Hohenstein-Ernstthal ist der Sachsenring. Zum 70-jährigen Jubiläum war die Spedition Gericke mit von der Partie



Beim Kundentag im Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring 1996 demonstrierte die Spedition ihre Leistungsfähigkeit



Am Bahnhof herrschte stets reges Treiben. Hier verlädt der Autodrehkran Trafos nach Wismar für den Weitertransport nach Syrien

Wie ehemals nimmt die Spedition ihr Geschäft wieder mit Pferdewagen auf. Auf längere Sicht sind die Fuhraufträge jedoch nur mit Lkw zu bewältigen. Wilhelm Gericke: „Wenn in einer Ecke noch ein brauchbares Auto stand, haben wir es in der eigenen Werkstatt wieder zum Laufen gebracht. Wir hatten ja auch die Bevölkerung mit Lebensmitteln zu versorgen.“ So nimmt man beispielsweise 1946 einen englischen Bedford in Betrieb. Auch einen Büssing-NAG und einen gebrauchten Vomag mit Holzgenerator bauen die Gericke neu auf. Langsam, aber stetig kommt die Firma so nach und nach wieder auf die Beine.

Neujahr 1954 gibt es Grund zum Feiern: Wilhelm Gericke junior bekommt den Gewerbeschein überreicht. Zusammen mit seinem Vater gründet er die Wilhelm Gericke OHG. 1958 tritt auch Bruder Bernhard als Teilhaber in den Familienbetrieb ein. Die Aufgaben sind klar verteilt: Bernhard Gericke zeichnet für die gesamte Technik verantwortlich, Wilhelm Gericke obliegt die Verkehrswirtschaft und Vater Karl-Friedrich-Wilhelm leitet den kaufmännischen Bereich. Derart gut aufgestellt können die Gericke eigentlich frohgemut in die Zukunft blicken. Ihre Firma wächst und stellt der Wirtschaft inzwischen täglich 100 Tonnen Laderaum zur Verfügung.

Um für die Zukunft weiterhin gut gerüstet zu sein, geht die Spedition daran, ihren Fuhrpark Schritt für Schritt zu modernisieren. In den Sechzigern halten Horch H3 A und H6 und später der S 4000 Einzug. Zu den Transportaufgaben gehört schon seit den fünfziger Jahren der Sammelgutverkehr zu den damaligen Regierungsbezirken und der Stückgutverkehr für Hohenstein-Ernstthal und Oberlungwitz, Garntransporte für die weiterhin ansässige Textilindustrie sowie Möbeltransporte. Auch unterhält die Firma ein Auslieferungslager für

Azetylen und Sauerstoff. Besondere Bedeutung aber erlangen zunehmend die Spezialtransporte von Transformatoren. „Erst haben wir die Auslieferung in Sachsen übernommen, dann haben sich die Aufträge auf die Starkstromtechnik der ganzen DDR ausgedehnt. Die Energiewirtschaft war für uns ein Großauftraggeber. Um die teilweise 20 bis 25 Tonnen schweren Transformatoren zu befördern, haben wir Sattelzugmaschinen und spezielle Tieflader verwendet. Inzwischen gibt es ja keine Trafohäuschen mehr, sondern Kompaktstationen. Mit einem Ladekran, der mitgeliefert wird, sind wir heute in der Lage, die Station sofort auf das Fundament zu setzen“, sagt Wilhelm Gericke.



Die starken polnischen Jelcz mit 268-P5-Sechszylinder meisterten auch mit schweren Lasten Fernfahrten wie Direkttransporte in die UdSSR



Ein W 50-Gespänn fährt Seiltrommeln vom Bahnhof zum Lagerplatz. Ein zweiter Mann war bei den Arbeiten unerlässlich



Das Lager am Bahnhof Wüstenbrand: Nach der Reprivatisierung ersetzten Gericke den alten Fuhrpark. Der Größenvergleich zum W 50 zeigt den Entwicklungssprung



Auch beim Fahrsicherheitstraining im Verkehrssicherheitszentrum ist die nach neuesten Qualitätsnormen zertifizierte Spedition mit dabei



Modernste Technik: Das Speditionsterminal am Firmensitz in der Dresdner Straße verfügt über drei Hallen mit elektronischer Scannung



Logistik und Lagerhaltung: Mit dem Ableger in Neumark kann das Unternehmen diese Arbeitsfelder noch besser bedienen

Die Kontaktadresse

Name

Straße

Ort

Web

Am 1. Januar 1961 beginnt ein neuer Abschnitt für das Familienunternehmen. Nach vorherigen Verhandlungen tritt der VEB Güterkraftverkehr Glauchau mit 33,3 Prozent Geschäftsanteil als staatlicher Gesellschafter in das Unternehmen ein. Die Firma heißt nun „Wilhelm Gericke K.G. Spedition Hohenstein-Ernstthal“. Damit ergeben sich neue Perspektiven für den Stückgutverkehr. Die Stückgutabteilung wächst und erhält am Bahnhof ein eigenes Bürogebäude für Disposition und Abrechnung. Zwei Autodrehkräne übernehmen die Verladearbeiten. Das Umschlagvolumen liegt nun schon bei täglich 200 Tonnen im Mittel. Im Auftrag des VEB Deutrans verlädt die Spedition auf einem angemieteten Güterbahnhof in Wüstenbrand monatlich 65 Waggons für die Sowjetunion. Um den großen Bedarf an Kleintransporten abzudecken, kommen außerdem drei Lieferwagen Barkas und B 1000 ins Haus. Das Angebot wird dankbar angenommen. Für 3,35 Deutsche Mark (wie die Ostmark bis 1964 offiziell hieß) pro angefangener halber Stunde kann nun jeder, der Bedarf hat, ein Gütertaxis buchen.

Um die Fahrzeugreparaturen in der eigenen Werkstatt so wirtschaftlich wie möglich ausführen zu können, achten Vater und Sohn Gericke auf einen typenreinen Fuhrpark. So lassen sich Baugruppen leicht austauschen, was wiederum längere Stehzeiten vermeidet. 1970 beträgt die Bruttoproduktion des vierzig Mitarbeiter zählenden Betriebes zwei Millionen Mark. Die Fahrzeugflotte legt jährlich über eine Million Kilometer zurück, der Warenumschlag liegt bei 62.000 Tonnen. Zum Verständnis: Von den Tiefladern abgesehen lagen die Nutzlasten der damaligen DDR-Lkw zwischen vier und sechs Tonnen. Und 100.000 Kilometer ohne Generalreparatur waren ebenfalls eine Leistung, die sich in jenen Tagen sehen lassen konnte. Wilhelm Gericke: „Um die ersten Fahrzeuge nach dem Krieg schonend zu behandeln, wurde die 100.000-km-Leistung mit ein- und demselben Motor und Auto vom Staat finanziell prämiert. Heute sind die Lastwa-



Da schaut man gleich nochmal so gerne hin: Werbeaufschriften, wie hier für die sächsische Braustolz-Brauerei, gehören zum Geschäft



Mit solche einem Tieflader, hier im Jahr 1995 von einem Mercedes 1844 gezogen, lassen sich ganz andere Lasten transportieren als früher



Petra Scherer und ihre Cousine Carmen Koetz, beide geborene Gericke, leiten das Familienunternehmen heute in der vierten Generation



Mit dem Dreiachsanhänger stieß dieser Mercedes-Lastzug schon beizeiten ein bisschen in „Gigaliner-Sphären“ vor



Statt Traföhäuschen gibt es heute Kompaktstationen. Der Ladekran schafft bei zehn Metern Auslage noch beachtliche 3,5 Tonnen



Auch Volvo F12 bereicherten bald nach der Wende den Fuhrpark, zu den Kunden gehören wie in früheren Tagen auch einheimische Firmen

gen so konstruiert, dass sie die erste Million Kilometer ohne Generalüberholung fahren können."

Eine klare Perspektive vor Augen können die Gericke in jenen Jahren eigentlich frohgemut in die Zukunft blicken. Überhaupt ist, gemessen an späteren Jahren, zum Ende der Ulbricht-Ära ein wirtschaftlicher Aufwärtstrend zu spüren. Immer mal wieder auftretende Versorgungsengpässe empfindet man vorläufig noch als Ausnahmen und nicht als unüberwindbaren Dauerzustand. Trotz der Enteignungswelle nach dem Krieg existiert eine Reihe kleinerer und mittlerer Privatbetriebe. Sie tragen wesentlich zum gefühlten bescheidenen Wohlstand jener Jahre bei.

Dann kommt der 1. Mai 1972, die Firma wird auf den Staat übertragen. Karl-Friedrich-Wilhelm Gericke räumt wortlos seinen Schreibtisch und betritt den Betrieb nie wieder. Seine Söhne Wilhelm und Bernhard aber stehen beide mitten im Berufsleben. Ihnen geht es wie fast allen Alt-eigentümern in jener Zeit: Sie bleiben. Wilhelm Gericke wird als Betriebsdirektor eingesetzt, sein Bruder Bernhard übernimmt die technische Leitung. Wie schwer es auch fallen mag, nun nicht mehr der eigene Herr zu sein, sie führen die nunmehrige VEB Spedition Hohenstein-Ernstthal weiterhin so fachmännisch, als wäre es ihr eigener Betrieb. Doch die politische Einflussnahme nimmt zu. 1981 erfolgt die Eingliederung in den VEB Kraftverkehr Zwickau. Wilhelm Gericke leitet zunächst den

Hohenstein-Ernstthaler Betriebsteil, der nun 300 Mitarbeiter umfasst, dann übernimmt er die Stelle des Produktionsleiters für Güter- und Personenverkehr.

Als im Herbst 1989 die Berliner Mauer fällt, ändert sich die Situation grundlegend. „Mit der Wende hatte ja keiner gerechnet. Wir haben 1989 einfach einen Reprivatisierungsantrag gestellt, nur dass halt kaum noch etwas zum Privatisieren da war. Damals haben wir uns einfach von der Euphorie mitreißen lassen und sind da sehr blauäugig rangegangen“, sagt Petra Scherer. Es ist die Zeit der Nicht-mehr-DDR und der Noch-nicht-Bundesrepublik, eine jener seltenen Verschnaufpausen der Geschichte, in denen beinahe alles möglich erscheint.

„Zum Aufbau der Spedition brauchten wir Geld. Die Sparkasse hat uns einen Kredit eingeräumt, und so war der Anfang erstmal abgedeckt. Am 1. Juli 1990 waren wir wieder selbständig. Im Grunde genommen haben wir damals bei unter Null angefangen. Es ist sparsam gewirtschaftet worden, aber es war auch eine große Portion Glück dabei.“

Seither sind knapp 22 Jahre vergangen. In dieser Zeit hat sich die Spedition Gericke

längst wieder einen festen Platz in der Branche erarbeitet. Der alte Fuhrpark wurde gegen Mercedes, MAN und Renault – alle nach Euro-5-Norm – ausgetauscht. Bewährte Geschäftsfelder wie den Transport unverpackter sensibler Güter der Starkstromtechnik führte man weiter. Auf einem 25.500-Quadratmeter-Grundstück an der Dresdner Straße errichtete das Unternehmen drei Lagerhallen. Hinzu kam 1994 eine Niederlassung in Neumark. „Wir sind

in mehreren Segmenten tätig: Spediteur im Selbstesritt, Projektspedition, Lager- und In-House-Logistik, wobei wir die einzelnen Arbeitsplätze beim

Kunden im Haus bedienen. Dabei sind wir mit 120 Mitarbeitern europaweit aktiv.“

Heute leiten Petra Scherer und Carmen Koetz, geborene Gericke, das Unternehmen. Carmen ist die Tochter von Bernhard Gericke, der sich aus dem Unternehmen zurückgezogen hat. Dritter Geschäftsführer ist wie in früheren Tagen Wilhelm Gericke, der immer noch halbe Tage mitarbeitet. Petra Scherer: „Er war das Zugpferd und hat immer noch kreative Ideen. Diese Arbeit ist sein Leben.“

Text: Jens Kraus

Fotos: Spedition Gericke, Kraus

„Es war auch eine große Portion Glück dabei“



Die Internationale Spedition Gericke ist europaweit tätig, wie dieses schicke ILN-Gespann mit MAN-Zugfahrzeug zeigt



Beim Kundentag in Regensburg präsentierte die Spedition einen Actros mit Tieflader. Der Transformatorentransport ist bis heute ein wichtiges Geschäftsfeld geblieben