

Die vergessene Spedition

*Erinnerungen an die Spedition Willi Bisping,
Inh. Günter Bisping, Salzhausen*



Eine LKW-Spedition mitten in Salzhausen, Am Waldbad 1. Die einzige, die es hier mal gegeben hat. Als 1990 nach Salzhausen »Zugereister«, noch dazu bekennder Fan historischer Nutzfahrzeuge, wird man hellhörig. Immer wieder hört man im Freundes- und Bekanntenkreis, der- und derjenige sei noch »für Günter Bisping gefahren«. Meistens ist dann von alten Fahrern die Rede, die schon längst ihre letzte große Fahrt angetreten haben und nicht mehr unter uns sind. Also Zeit für eine Nachsuche ...

Im Jahre 1933 meldete Willi Bisping in Salzhausen sein Gewerbe als Fuhrunternehmer an. Sein erster Lastzug war ein mittelschwerer Hansa-Lloyd. Die Bremer Hansa-Lloyd-Werke bildeten seit 1929 die LKW-Sparte des legendären Borgward-Konzerns. Das Geschäft entwickelte sich gut, und so konnte



Willi Bispings erster Lastzug – ein ›Hansa Lloyd‹ aus Bremen

bereits 1938 ein zweiter Lastzug angeschafft und ein Kraftfahrer eingestellt werden.

Kurz vor Beginn des 2. Weltkrieges wurde 1939 das jetzige Betriebsgrundstück Am Waldbad 1 (heute ist dort der SKY-Supermarkt) erworben. Durchgeführt wurden Transporte im Nahverkehr von und nach Hamburg. Transportiert wurden in erster Linie landwirtschaftliche Produkte, aber auch Holz und Baustoffe. Es blieb ferner nicht aus, dass mitunter auch Personen zu Arbeitsplätzen und Versammlungen gefahren wurden.

Bei Kriegsbeginn 1939 wurde Willi Bisping samt einem LKW eingezogen. Der Nahverkehr konnte nun nur mit einem

LKW aufrecht erhalten werden. Nach der dann folgenden Freistellung vom Kriegsdienst 1940 bestand Willi Bispings Hauptaufgabe in der Versorgung Hamburgs. Ab 1943 nahm der Transport Ausgebombter aus Hamburg einen breiten Raum ein. 1944 wurde Willi Bising dann erneut zum Kriegsdienst eingezogen.



Im Mai 1945 konnte der Betrieb mit einem geretteten LKW wieder aufgenommen werden. Durchgeführt wurden wiederum der Nahverkehr Salzhausen-Hamburg aber auch schon erste Transporte im Güterfernverkehr. Im Jahre 1948 erfolgte die Gründung einer Zweigniederlassung in Hamburg, die 1955 ihr eigenes Büro erhielt. In diesem Jahre wurde auch der eigentliche Speditionsbetrieb aufgenommen.

Der Einsatz beim Straßen- und Autobahnbau machte den Erwerb von zwei Allradkippern und Kipperlastzügen für Teersplit und Kies erforderlich. Die 1960 geknüpften Verbindungen zur Fa. Columbia Carbon Deutschland brachten Aufträge zur Beförderung von Ruß sowohl im innerdeutschen als auch im

internationalen Verkehr.



*Flaggschiff der späten 60er Jahre:
Der »Büssing BS 16/20« aus Braunschweig.*

1964 trat Sohn Günter Bising nach einer intensiven Ausbildung zum Speditionskaufmann und Fernfahrer und einer längeren Bundeswehrzeit als Hubschrauberpilot in den elterlichen Betrieb ein und baute den internationalen Verkehr mit Italien auf. Nach dem leider frühen Tod

seines Vaters 1968 übernahm Günter Bising dann die elterliche Firma.

Die Transporte nach und von Italien wurden nun immer mehr zur Spezialität der Spedition Bisping. Als Hinfracht gingen Stückgut, aber auch Tabakwaren, Kaffee und Maschinen dorthin. Zurückgefahren wurden Wein, Fliesen und hochwertiger Carrara-Marmor. Nebenbei wurde noch ein Güterdienst zwischen Hamburg und dem Rheinland, hauptsächlich für Baumaterial, aufrecht erhalten.



Bella Italia:

Bispings DAF an der Bundesautobahn

Kriminalität gegenüber Fernfahrern gab es auch damals schon. So verschwand einmal in Mailand ein kompletter Bisping-Lastzug, beladen mit hochwertigen Waschmaschinen. Günter Bisping hatte da nur das einzig richtige Rezept. Er sorgte zum einen für eine gute, sachgerechte Transportversicherung und ... für gute Fahrer. Er fand letztere meistens in der näheren Umgebung. Die Italienroute, 1964 noch über die alte Brenner-Passstraße mit 18% Steigung und eigentlich ständigem Schnee, war Günter Bisping aus seiner eigenen Fahrenszeit noch bestens vertraut. Zur einen Seite die Felswand, zur anderen der Abgrund. Das brauchte halt die richtigen Fahrensleute...

Einer von ihnen ist Gerhard Petersen aus dem nahen Südergellersen. Der altgediente »Dieselknecht«, wie er sich selbst mit einem Augenzwinkern nennt, ist nun seit vier Jahren im Ruhestand. Und er hat viel zu erzählen ...

Von den Sechziger Jahren angefangen bis Ende der Achtziger, mit einigen Jahren Unterbrechung, fuhr Gerhard Petersen für

die Spedition Bisping, häufig auch die Italienroute. Nach zweimaligem Mitfahren musste er dann allein los. Sonntags abends um 22:00 Uhr war das Fernfahrerwochenende vorbei. Bis Dienstag morgen musste man in Norditalien angekommen sein. Zeitdruck gab es zwar damals auch schon, aber nicht so extrem wie heute. War der Fahrer erstmal vom Hof herunter, gab es nun mal noch keinerlei Überwachungs- oder Kontaktmöglichkeiten. Er war auf sich allein gestellt, nur mit seinem Kartenmaterial, einer Erstverpflegung, von der Ehefrau noch liebevoll mit auf die Fahrt gegeben, und einem kleinen Gaskocher zum Warmmachen.

Die Zollformalitäten waren noch kompliziert. Nach der Kontrolle an der Grenze ging es in den italienischen Städten zu sog. Zollhöfen. Die oft mehrstündige Wartezeit auf die Zoll-Klarierung nutzten die Fahrer für die Körperpflege und ein Frühstück. Beides war auf den Zollhöfen möglich. Erst danach ging es zum Ladungsempfänger zum Abladen. Wenn Tabakwaren geladen wurden, waren diese allerdings schon für den italienischen Markt mit Steuerbanderolen usw. fertig versehen und verplombt. Meistens waren das größere Ladungspartien oder ganze LKW-Ladungen für ein großes Lager. Die Zoll-Abfertigung ging dann immer zügig. Dabei wurden den Fahrern für diese hochwertigen Transporte immer Begleitpersonen mitgegeben. Keine LKW-Fahrer, nur Helfer, die mal nach Italien wollten und dafür auch noch ein bisschen Geld bekamen. Sie mussten nur auf den Lastzug aufpassen, wenn der Fahrer diesen, aus welchen Gründen auch immer, mal verlassen musste. Chef Günter Bisping war da sehr erfinderisch im Auftun von derartigen Hilfskräften. Samstags mittags, nach einer Woche glücklicher Fahrt, traf sich die Fernfahrerclique der Fa. Bisping dann immer zum Mittagsschoppen im Salzhäuser Schützenhaus. Das meist kurze Fernfahrerwochenende hatte begonnen.

40. Salzhäuser Weihnachtsmarkt

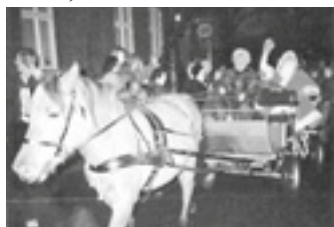
Ein Jubiläum und ein besonderes Kapitel der Salzhäuser Geschichte



Eingang an der Schmiedestraße in Salzhausen

Das erste Adventswochenende steht bevor, und wieder wird in Salzhausen der Weihnachtsmarkt zum 40. Mal feierlich mit einer Glocke eröffnet werden. Ein Anlass, einmal zu den Anfängen zurück zu schauen. Wie war das damals?

Im Jahre 1978 hatten Salzhäuser Geschäftsleute eine gute Idee. Man gründete die Werbegemeinschaft Salzhausen. Ihr Ziel: Eine bessere Vermarktung und Werbung dafür, die Einkäufe mehr in



Der Weihnachtsmann kam damals mit der Pferdekutsche.

der Region zu tätigen. Der sympathische Werbespruch »Ick köp in Solzhusen« sollte die örtlichen Bürgerinnen und Bürger dazu motivieren, doch ihr Geld mehr in der lokalen Geschäftsszene



Heinz Kramp, Vorsitzender der Werbegemeinschaft, hält seine Eröffnungssprache.

auszugeben, statt zu entfernteren größeren Geschäften auszuweichen. Bis heute verfolgt man dieses mit dem Werbespruch »Alles Gute in Salzhausen«.

Doch einigen Geschäftsinhabern war das nicht genug. Wenn schon eine Werbegemeinschaft, dann müsse man auch doch Werbung machen. Wie aber konnte

das am besten geschehen? Otto Michaelis sen., Gründer des örtlichen Möbelhauses, kam deshalb auf die Idee, in Salzhausen einen Weihnachtsmarkt zu organisieren. Gesagt, getan. Er machte sich an den Wochenenden immer mal auf und fuhr über Land, um ländliche Märkte zu besuchen. Dabei sprach er mit den jeweiligen Organisatoren über alle notwendigen Dinge, Beiträge, Organisation, Auf- und Abbau von Marktständen und natürlich auch über die Kosten.

In der Werbegemeinschaft Salzhausen wurde dann ein Markt-



Der Spielmannszug Salzhausen.

ausschuss gebildet, bestehend aus den Mitgliedern Otto Michaelis, Günter Jost, Klaus Hornbostel, Karl Billen und Hans Lange. Man nahm die Planung des ersten Salzhäuser Weihnachtsmarktes im Jahre 1978 in Angriff. Hans Lange erwies sich dabei als guter Organisator. Auf im Format DIN A 3 ausgefertigten Kolonnenbögen verzeichnete er genau die Zuständigkeiten, wer was wann zu tun hatte. Klaus Hornbostel übernahm die Aufgabe des Platzwartes,



*Vorn (v. l.) Günter Jost, Hermann Hinzer
und Gerhald Wölper.*



*Bürgermeister Hans
Dieck, bei der
Eröffnungsrede.*

der den Marktbesckickern die Plätze zuteilte.

Nun konnte es losgehen. Alle Salzhäuser Geschäftsleute wurden angesprochen. Die anfängliche Überzeugungsarbeit war schwierig.

Letztlich machten aber doch viele mit und organi-

sierten einen Stand auf dem ersten Salzhäuser Weihnachtsmarkt am ersten Adventswochenende 1978. Die Salzhäuser Schmiedestraße wurde abgesperrt und mit überdachten Ständen ausgestattet entlang der ehemaligen Kegelbahn des Gasthauses Rüter. Um 12:00 am Samstag des besagten Wochenendes erklang zum ersten Mal zur Eröffnung des Weihnachtsmarktes die Glocke des letzten

Salzhäuser Milchmanns Wilhelm Meinberg. Bürgermeister und Vorsitzende m/w der Werbegemeinschaft bzw. des heutigen Verkehrs- und Kulturvereins (Nachfolger der Werbegemeinschaft Salzhausen) hielten jeweils ihre Ansprachen. Bis heute wird dieses beliebte Ritual noch immer so durchgeführt. Der Salzhäuser Weihnachtsmarkt war seinerzeit der erste seiner Art im weiteren Umkreis.

Zusätzlich gab es jeweils am Freitag abend vor dem Marktwochenende im Salzhäuser Schützenhaus ein Konzert der Blasorchester Amelinghausen und Salzhausen. Ein Galakonzert, dessen Erlös zugunsten des Salzhäuser Krankenhauses gespendet wurde.

Das Herz des Weihnachtsmarktes bildete schon damals die sog. Musikbude, die bis heute immer als erstes aufgebaut wird.

Die alte Ziegelei – Ein Stück Oelstorfer Geschichte

Erinnerungen an einen fast vergessenen Betrieb



Die beiden Schornsteine galten lange als Wahrzeichen.

An der Oelstorfer Landstraße, Ecke Kreienbarg, befindet sich heute ein eher unauffälliges Firmengelände eines Metallbaubetriebes. Man fährt dort meist achtlos vorüber. Nur Eingeweihte wissen noch um die Vergangenheit dieser unscheinbaren Örtlichkeit.

Auf dem besagten Gelände befand sich bis in die 60er Jahre eine Ziegelei, die Ziegelei Oelstorf. Seinerzeit mal der größte Arbeitgeber dort und ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Anlass für einen Rückblick auf ein Stück Oelstorfer Wirtschaftsgeschichte.

Die Idee zum Bau der Ziegelei hatte maßgeblich der Salzhäuser Kaufmann Georg Friedrich Harms, bekannt für seine Haidmärker Spirituosen. Er hatte schon 1873 den Oelstorfer Vollhof Nr. 3 mit 360 Morgen gekauft, und vereinzelte ihn 1899



Mittagspause in der Ziegelei: In der Mitte Ziegeleimeister Wilhelm Westerheide.

zu kleineren Grundstücken. Dabei behielt er aber die Fläche auf dem Kreienbarg. Auch der Hof Nr. 2 mit 324 Morgen wurde anno 1904 teilweise vereinzelt. So kamen bis zum Ersten Weltkrieg zehn neue Abbauern nach Oelstorf. Ein Neusiedlerpaar waren Heinrich und Hermine Dieck, die Großeltern von Hermann Dieck. (Bilder und Unterlagen aus Hermann Diecks Archiv konnten hier Verwendung finden.)

Als unerwartete Fügung kam hinzu, dass auf den erworbenen Ländereien größere Lehmvorkommen entdeckt wurden. Somit reifte in G. F. Harms immer mehr der Entschluss, Ziegel zu brennen. Im Jahre 1892¹⁾ begann man mit der Planung. Aber erst um die Jahrhundertwende war es so weit, dass Ziegelsteine hergestellt werden konnten. Zunächst erfolgte das eher proviso-

¹⁾ Anm.: Nach der sog. Ablöse um 1850 konnten Bauern, da sie Eigentümer der Ländereien geworden waren, Flächen verkaufen, und taten dies auch gern. So entstanden in vielen Dörfern bis 1914 neue Siedlungen und somit auch viele Neubauten. Es gab also einen vermehrten Bedarf an Baumaterial, natürlich somit auch an Ziegelsteinen. Diesem wollte der weitsichtige Kaufmann G. F. Harms Rechnung tragen.



*Ein Winterkleid liegt über
der Ziegelei.*

risch in einem sog. Feldbrand, im Freien ohne festes Gebäude. Dazu stapelte man die Ziegelrohlinge auf Lücke in Erdlöchern, auch auf deren Rand, zu kleinen Türmen zusammen. In den hohlen Turminnenräumen wurde dann ein Feuer entzündet, um so die Ziegel zu brennen. An einer Seite des Erdlochs baute man mit Ziegeln einen regelrechten Gang bis zur Feuerstelle.

Durch diesen Gang konnte das nötige Feuerholz nachgeschoben werden, um die Flammen nicht ausgehen zu lassen. Von außen deckte man die Ziegeltürme mit Grassoden ab. Dadurch wurde versucht, den Verlust der wertvollen Brennhitze auf ein Minimum zu verringern. Das ganze war natürlich ein mühseliges Unterfangen. Vor allem war die Produktionskapazität äußerst gering. Daher ist man bei dieser Art des Ziegelbrennens auch nur etwa ein Jahr geblieben.

Inzwischen hatte der Sohn von G. F. Harms, Julius Harms, den elterlichen Betrieb übernommen. Unter seiner Leitung wurde in den Jahren 1907/1908 endlich eine richtige Ziegelei mit festen Gebäuden und Brennöfen erbaut. Zuerst genügte ein 30 m-Schornstein den Anforderungen. Kurze Zeit später erweiterte man die Anlage und installierte zusätzlich einen provisorischen Metallrohrschornstein, der jedoch bald (noch vor dem Ersten Weltkrieg) durch den kleineren 18 m hohen Schornstein ersetzt wurde. Die beiden Schornsteine bildeten lange Jahrzehnte ein weithin sichtbares Wahrzeichen des Betriebes. Somit war für damalige Verhältnisse ein moderner Betrieb entstanden. Jedes Gebäude besaß einen Lorenanschluss. So konnten die Rohlinge gleich zügig zum Trocknen in die Gerüste gebracht werden. Eine enorme Arbeitserleichterung. In der Zeit vor dem



Ein Zeppelin über der Ziegelei.

Ersten Weltkrieg lag die fachliche Verantwortung für die Produktion in den Händen des Ziegelmeisters Martin Krogmann.

Von 1919 bis 1934 war Wilhelm Westerheide als Ziegelmeister tätig. Von 1934 bis 1939 übte danach sein

Sohn Fritz Westerheide diese Funktion aus. Unter Wilhelm Westerheide herrschten strenge Disziplin und Ordnung. Das hatte er offenbar noch vom Militär übernommen. Morgens vor Schichtbeginn um 6:00 Uhr mussten alle Arbeiter auf einem bestimmten Platz antreten, damit der Ziegelmeister die „Parole“ ausgeben konnte. Eine Art Befehlsausgabe. Er teilte zum Beispiel den Arbeitern, die neu im Betrieb waren, ihre Aufgaben zu. Alle wurden ermahnt, sich schnell auf den Weg zur jeweiligen Arbeitsstelle zu machen, sei es nun in der Lehmgrube oder im Brennraum. Denn beim Ertönen der Werks sirene um 6.00 Uhr sollte bereits jeder an seinem Platz sein und nicht erst danach die Wegstrecke dorthin während der Arbeitszeit zurücklegen. Ferner war das Rauchen während der Arbeitszeit streng verboten. Nicht etwa wegen der Feuergefahr, sondern damit der Arbeitsfluss nicht unterbrochen wurde. Und das ging natürlich gar nicht!

Bis 1922 war die Ziegelei Oelstorf im Eigentum von Julius Harms. Dann wurde sie von der Firma Matthies & Berndt, Überseeischer Kohlenhandel Hamburg, übernommen. Diese betrieb die Ziegelei bis 1930. Als nächste Eigentümer erschienen der Salzhäuser Maurermeister Hermann Kröger und der Oelstorfer Landwirt Karl Niebuhr. Sie betrieben die Ziegelei bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939. Für die Dauer des

Krieges wurde der Betrieb eingestellt. Produziert wurde in der Zeit zwischen den Weltkriegen nur ein einziges Produkt: Der Mauerstein „Hamburger Format“. Er hatte etwa die Maße 6,5 mal 10,5 mal 22 cm.

1947 gab es einen Neuanfang. Inzwischen war der alte Mitbesitzer Hermann Kröger verstorben. Sein Schwiegersohn, Heinrich Bock, übernahm 1948 die Leitung der Ziegelei Oelstorf sowie des Baugeschäftes. Der andere Miteigentümer Karl Niebuhr schied aus. Das Baugeschäft Bock hatte größere Aufträge für Instandsetzungsarbeiten in Hamburg erhalten. Unter anderem baute man die Hamburger Staatsoper wieder auf. Dies erschloss Heinrich Bock gute Kontakte zu den Hamburger Behörden und Betrieben. Dadurch ergab sich die Möglichkeit, die inzwischen doch veralteten Anlagen in der Ziegelei zu modernisieren. Diese erreichte nun bald wieder ihren alten Beschäftigungsstand von 24 Arbeitskräften. Die Produktionspalette wurde auf mehrere Ziegelsteingrößen sowie auf Kabelabdeckplatten erweitert. Auch der Lieferbereich wurden nun weitläufiger. Beschränkte er sich früher auf den inneren Landkreis Harburg, bedingt durch die Selbstabholung der Steine durch die Bauherren per Pferdefuhrwerk, kamen jetzt mehr und mehr Lastzüge zum Einsatz.

Der letzte Eigentümer, Adolf Cordes, produzierte in Oelstorf noch Ziegel bis zum Ende 1962. Dann setzte sozusagen die Natur seiner Arbeit ein Ende: Die lehmvorkommen gingen zur Neige, zuerst in der firmeneigenen Grube, dann auch auf den übrigen ausgebeuteten Grundstücken in der näheren Umgebung. Neue Lehmvorkommen zu erschließen, wäre zwar möglich gewesen, aber Adolf Cordes machte aus Altersgründen davon keinen gebrauch mehr. Er legte die Ziegelei Oelstorf still. Ein Kapitel Oelstorfer Geschichte nahm damit sein Ende.

1963 wurde das Anwesen von Hugo Behnke erworben. Dieser wollte zwar damals die Ziegelproduktion noch einmal aufnehmen, kam aber über einige Anfänge nicht hinaus. Danach fertigte die Firma Heino Behnke in den ehemaligen Ziegeleige-

bäuden Maschinenteile. Heute ist die Firma Wingerdt Metallbau auf dem Gelände ansässig.

Bereits 1968 sind die beiden Schornsteine, die markanten Wahrzeichen, abgerissen worden. In der Erinnerung insbesondere der älteren Oelstorfer Bürger wird aber die alte Ziegelei hoffentlich noch lange weiterleben.

Quelle.

➤ Privataarchiv Hermann Dieck, Oelstorf

(an dieser Stelle herzlichen Dank)