



Michael Stoffregen-Büller

# Aus Westfalen in die Welt

FIEGE –  
Porträt eines  
Familienunternehmens

FIEGE



## Das Unternehmen

»Fiege – Porträt eines Familienunternehmens« lautet der Untertitel dieses Buches, in dem über Arbeit und Erfolg von vier Generationen berichtet wird, über eine Zeitspanne vom späten 19. bis zum beginnenden 21. Jahrhundert. Es ist die zielstrebig und ideenreich vorangestriebene Entwicklung vom kleinen ländlichen Fuhrbetrieb mit Pferd und Wagen zu einem der interessantesten Logistikdienstleister Europas. Die Chronik des eindrucksvollen Aufstiegs dieser Grevener Familie spiegelt ein spannendes Kapitel westfälischer Wirtschaftsgeschichte.

Michael Stoffregen-Büller



# Aus Westfalen in die Welt

FIEGE –

Porträt eines Familienunternehmens

Aschendorff Münster



# Impressum

Herausgeber:

Fiege Gruppe, Greven

Bildredaktion:

Lisa Fiege, Uschi Fiege, Renate Schindler-Tiedemann

Englische Version:

From Westphalia into the World. Fiege – The Portrait of a Family Firm,  
Timothy J. Nuttall

Layout / Gestaltung / Titellentwurf:

design-agentur Naumilkat, [www.naumilkat.de](http://www.naumilkat.de)

Druck / Verarbeitung:

Druckhaus Aschendorff, Münster

Verlag:

Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung GmbH & Co., Münster

ISBN:

3-402-05172-9

© 2000 Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung GmbH & Co., Münster

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Die Vergütungsansprüche des § 54, Abs. 2, UrhG, werden durch die Verwertungsgesellschaft Wort wahrgenommen.

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier

# Inhaltsverzeichnis

1	Der Beginn – Joan Joseph Fiege, Fuhrmann und Landwirt	8
2	Die zweite Generation – Josef Fiege, Fuhrunternehmer, Bauer und Schankwirt	22
3	Mit Motorkraft voran – vom Fuhrgeschäft zum Ferntransportunternehmen	34
4	Allein am Steuer – Josef Fiege junior	54
5	1945 – nach der Niederlage ein Neubeginn	70
6	Erfolg und Expansion – die Spedition Fiege in der Wirtschaftswunderzeit	82
7	Transport ▪ Spedition ▪ Fahrzeugbau ▪ Tankwagen	96
8	Die Stunde Null – die Firma Fiege ohne Josef Fiege	112
9	Eine gefährliche Klippe – Rettung in höchster Not	124
10	Neubau in Greven-Reckenfeld – Klein-Wiele und der große Sprung nach vorn	136
11	Vorstoß in die Spitzengruppe – erstes ökologisches Warendienstleistungszentrum Europas	150
12	Auf dem Weg zum Marktführer – Elsass ▪ Erfurt ▪ Berlin	166
13	Ernte 96 – von Greven in die Welt	184
14	Fiege – The World of Logistics	200
15	Stillstand ist Rückschritt – die Fiege Gruppe am Ende des 20. Jahrhunderts	216
16	»Ziele erreichen« – ein Werbeslogan als Erfolgsrezept	232





## Der Turm neben dem Tower – die Fiege-Zentrale am Flughafen Münster-Osnabrück

Wer von Osten über die Parklandschaft des Münsterlandes und den Dortmund-Ems-Kanal kommend auf die Landebahn hinunterschwebt, sieht die hochmodernen Glas-Stahl-Gebäude eines eher kleineren deutschen Verkehrsflughafens, der jedoch ein Wachstumsriese ist. Mit zweistelligen Zuwachsraten im Passagieraufkommen führt er die Erfolgsrangliste bundesdeutscher Airports an.

Der Flughafen im Grünen ist das Tor zu einer wirtschaftlich hochinteressanten, mittelständisch geprägten Region, die ideal am Rand der so genannten »Blauen Banane« liegt, jenes von der Brüsseler EU-Kommission ermittelten »Speckgürtels«, der sich von London über die Rheinschiene, Baden-Württemberg bis in die Lombardei hinzieht. Das Münsterland mit Maschinenbau, Metallverarbeitung, Nahrungsmittelindustrie, Textil- wie Chemieunternehmen und einer Fülle kleiner Tüftlerbetriebe genießt alle Vorteile der geografischen Position ohne Ballungsraum-Nachteile.

Der wachsende Flughafen mit seinen Ausbauplänen ist ein Symbol für die erfreuliche wirtschaftliche Entwicklung dieser westfälischen Landschaft. Jeder Ankommende wird das spüren und gleichzeitig ein weiteres Symbol entdecken. Unübersehbar werden die Abfertigungshallen und selbst der Tower von einem markanten, 41 Meter hohen Turmgebäude überragt, das direkt am Kreis der Hauptzufahrt steht. Es ist ein Bürohochhaus in strenger, schlichter Formensprache. Entworfen von einem westfälischen Architekten, der weltweit, in Chicago wie in Santiago de Compostela, in Berlin wie in Groningen, gebaut und als Professor in Dortmund und New York gelehrt hat: Josef Paul Kleihues, das ist ein

Name, der nicht nur in der Branche etwas gilt. Doch wer, so fragt sich der Reisende, will da im Ländlichen so hoch hinaus und mit einem Star der Baumeisterzunft eine weithin sichtbare Landmarke setzen?

Die Antwort ist am Gebäude selbst abzulesen: FIEGE.

Hier befindet sich die »Systemzentrale« eines führenden Logistikdienstleisters mit 7.000 Mitarbeitern, Tochtergesellschaften an 157 Standorten in Europa und Geschäftsaktivitäten bis in den Fernen Osten. Es ist das Steuerungszentrum eines Unternehmens, das seit Jahren mit rekordverdächtigen Wachstumssprüngen und neuen Ideen Aufsehen erregt.



Heinz Fiege und Dr. Hugo Fiege

Der Erfolg ist das Werk der Brüder Heinz Fiege und Dr. Hugo Fiege, denen es in knapp einem Vierteljahrhundert gelungen ist, aus einer mittelgroßen Spedition eine international operierende Firmengruppe zu formen, die zum Spitzenreiter der Branche aufgestiegen ist. Die beiden Brüder lenken ihr

Unternehmen vom neunten Stock der Systemzentrale mit Blick auf startende und landende Maschinen, auf Zeichen des technologischen Fortschritts, des weltumspannenden Verkehrs. Sie können aus den Konferenzräumen des obersten Geschosses aber auch in die grüne Weite des Münsterlandes sehen und sich dabei ihrer eigenen bäuerlichen Herkunft erinnern, den Hof erkennen, auf dem sie als Jungen in einem Zimmer schliefen und in aller Frühe im Stall mithelfen mussten.

Die Karriere dieser beiden Unternehmer hat etwas Amerikanisches, obwohl sie ihren westfälischen Wurzeln stets treu geblieben sind. Trotz aller unternehmerischen Kühnheit haben sie Augenmaß bewahrt, sind sie bodenständig stolz darauf, einen Familienbetrieb mit einer mehr als 125-jährigen Tradition in der vierten Generation zu führen.

Die Verwandlung der Greverer Spedition Josef Fiege zu einem zukunftsfähigen Logistikdienstleister mit Vorbildcharakter nicht nur für Wettbewerber ist auch ein Stück westfälisch-münsterländischer Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Es soll deshalb der Versuch unternommen werden, die Geschichte des Fuhrgeschäftes der Familie Fiege zu erzählen, von den bescheidenen Anfängen mit Pferd und Wagen bis zu den computergesteuerten, fahrerlosen, vollautomatischen Transportsystemen der Gegenwart.

Während Historisches abgeschlossen ist, unterliegt das Heute – vor allem im Fall der Wachstums- und Innovationsdynamik der Fiege Gruppe – der Einschränkung des Vorläufigen. Es kann also nur eine Momentaufnahme sein.

Aber damals – wie fing das eigentlich alles an, vor mehr als 125 Jahren?

# 1

Der Beginn –

Joan Joseph Fiege, Fuhrmann und Landwirt



**1873**

Frühsommer 1873. In einem münsterländischen Dorf nimmt ein 38-jähriger Bauernsohn mit Pferd und Wagen ein Geschäft mit Botenfahrten auf, ohne ahnen zu können, dass er damit zum Gründer eines Familienbetriebes wird, der 125 Jahre später Tausende von Menschen in fast allen Ländern Europas in Lohn und Brot bringt.



Greven – Marktstraße, Gemälde von W. Palmes

Zwei Jahre zuvor war im Spiegelsaal des Schlosses zu Versailles mit der Krönung Wilhelms I. zum Kaiser das Deutsche Reich entstanden. In der allgemeinen Euphorie der nationalen Einigung beginnt sich auch die Preußische Provinz Westfalen mit dem ungeliebten protestantischen Königtum im fernen Berlin auszusöhnen. Aufbruchstimmung liegt in der Luft, die Hoffnung auf Frieden und Wohlstand. In Münster, seit 1816 Westfalens Provinzialhauptstadt, residieren

der Oberpräsident, die Generäle der traditionsreichen Garnison und, in seinem Palais neben dem Paulus-Dom, der Bischof als prägende Kraft für das Dasein der Menschen, für Familie, Schule, Politik und Gesellschaft.



Ortskern Greven mit der Pfarrkirche St. Martinus

13 Kilometer nördlich der Metropole liegt als Mittelpunkt eines Kirchspiels das 2.000-Seelen-Dorf Greven. Ein schlichter Ort mit einstöckigen Häusern entlang der Markt-, Münster- und Emsstraße, die von der bereits im 12. Jahrhundert erwähnten Pfarrkirche St. Martinus überragt werden. Greven hatte einst als Zollburg des Bischofs von Münster Bedeutung, war weit über die Grenzen Westfalens als Vieh- und Krammarkt bekannt und entwickelte sich trotz aller Kriege, Seuchen und Brände zu einem Platz, an dem sich Fernhandelskaufleute niederließen, Krämer, Leineweber und

Handwerker. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die vorteilhafte Lage an der Ems, die bis zu einem kleinen Hafen mit flachen Kähnen, so genannten Ems-Pünten, schiffbar war und die Verbindung zur Nordsee herstellte. Auch wenn das Treideln mit Pferden und die unterschiedlichen Wasserstände den Transport von Flachs, Tuchen, Kolonialwaren, Eisen und Holz beschwerlich machten, die Ems blieb über Jahrhunderte die Lebensader. Nicht von ungefähr ziert das Ortswappen eine Ems-Pünte mit stolz geblähem Segel auf blauem Grund.



Greven an der Ems, Ansicht von Westen, Lithographie von August Schlüter, 1856

Der eigentliche Aufschwung des Handwerker- und Ackerbürgerdorfes aber setzte erst Mitte des 19. Jahrhunderts ein. Während bisher alle Fernstraßen abseits von Greven verliefen und die Ortsvorsteher und Gildemeister mit Ingrimme die Vieh- und Wolltransporte auf der linken Seite der Ems von Münster auf der Poststraße nach Friesland ziehen sahen, kam es nach 1843 mit dem Ausbau der Chaussee

»Münster–Greven–Saerbeck–Ibbenbüren« endlich zum Anschluss an das Verkehrsnetz. Zu verdanken war das Ludwig Freiherr Vincke, dem ersten Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, der sich unermüdlich für den Ausbau der miserablen Verkehrswege seines Landes einsetzte.

**1856**

Ebenso bedeutend war 1856 der Anschluss Grevens an das gerade entstehende Eisenbahnnetz, an die Strecke der »Westfälischen Eisenbahn« Münster–Rheine. Geschafft hatte das ein Textilfabrikant im Ort, der die planenden Beamten davon überzeugte, dass die Gleise nicht über Borghorst, sondern über Greven verlegt werden mussten.

Im Jahr zuvor war im Marktflücken an der Ems die neue Zeit angebrochen: die Gründung der »Grevener Baumwollspinnerey Aktiengesellschaft« und damit der Beginn der Textilära, die den Ort nachhaltig prägen und erst ein Jahrhundert später enden sollte. Vorbei die Tage der ärmlichen Leineweber auf kleinen Bauernkotten. Jetzt hält die Industrialisierung Einzug. Fabriken werden gebaut, deren komplette Einrichtung, Maschinenpark, Ständerwerk und gusseiserne



Die Grevener Baumwollspinnerei

Säulen aus England kommen. Eine neue Oberschicht entsteht: die Herren Fabrikanten, Begründer von Textildynastien, die nicht nur in Greven, sondern auch in Emsdetten, Rheine, Gronau, Borghorst und Ochtrup in stattlichen Villen leben und in den kleinen münsterländischen Orten das alte Honoratiorengefüge von Pastor, Lehrer und Apotheker durcheinander bringen. Sie verdienen gut, die Schründers, Biederlacks und Cramers, und sie bringen Wohlstand nach Greven.



Das ist für Joan Joseph Fiege, den jüngsten Sohn des Landwirts Johann Wilhelm Fiege, der 1785 auf dem alten Familienhof in Westbevern-Brook, unweit von Kattmanns Kamp, geboren wurde, offenbar der Grund, die Ems abwärts zu wandern und sich in Greven, dem aufstrebenden Textilstandort, niederzulassen. Es gibt keine schriftlichen Erklärungen oder Briefe, die den Entschluss belegen. In jenen Tagen schrieb man seinen Namen in die Bibel und unter Verträge – alles andere blieb mündliche Familienüberlieferung. Joan Joseph Fiege hat keine Wahl, er muss sich nach einer eigenen Existenz umschauen, denn in Westfalen gilt das so genannte Anerbenrecht, das die Zersplitterung des bäuerlichen Besitzes und die Entstehung nicht überlebensfähiger Zwerghöfe verhindern soll. Das bedeutet, der älteste Sohn erbt, und die jüngeren Geschwister haben den heimatlichen Grund zu verlassen, in vielen Fällen sogar ohne eine anteilige kleine Auszahlung zum Start in das neue Leben.

**1835**

Joan Joseph Fiege kommt am 1. April 1835 als jüngstes von sieben Kindern zur Welt und erlebt als Zehnjähriger die tief einschneidenden landwirtschaftlichen Krisen mit katastrophalen Missernten und horrenden Getreidepreisen, den Hunger und die politischen Unruhen von 1848, die auch auf das stille Westfalen übergreifen. Er sieht die ärmlichen

Heuerlinge auf ihren gemieteten Kotten mit einigen gepachteten Morgen Land, auf denen sie Flachs anbauen, den sie selbst verarbeiten. Und er sieht, dass die Mechanisierung und Industrialisierung sie brotlos macht, sie zwingt, als Wanderarbeiter, so genannte »Hollandgänger«, ihren Lebensunterhalt zu verdienen oder ins Ruhrgebiet in die Kohlefelder und Walzwerke zu gehen. Für viele ist die Auswanderung nach Amerika die letzte Rettung. Kötter, Ackerknechte, Handwerker, Ziegeleiarbeiter, aber auch Klein- und sogar Großbauern machen sich auf in das Gelobte Land des Überflusses, viele auf der Flucht vor dem Hunger, der Unfreiheit oder dem Drill der preußischen Wehrpflicht. Den Höhepunkt der westfälischen Auswanderungswelle zwischen 1846 und 1854 erfährt Joan Joseph Fiege sehr bewusst. In Ohio haben 20 Jahre zuvor Auswanderer aus einem Nachbarort ihr New-Glandorf gegründet und berichten nun stolz vom Wohlstand als Farmer in der Neuen Welt.

Für den jungen Bauernsohn kommt ein Abschied vom heimatlichen Westfalen jedoch nicht in Frage. Er ist überzeugt, zu Hause überleben zu können, zumal er eine bescheidene Abfindung für den Abschied vom elterlichen Hof erhält. Greven ist das Ziel seiner Wünsche, dort hofft er sein Glück zu machen. Zuerst verdingt er sich als Kutscher bei einer Familie Terfloth auf der Marktstraße, die mit Textilien handelt. Geschickt im Umgang mit Pferden, fleißig, immer pünktlich und auch nicht, wie viele Fuhrleute, dem Teufel Alkohol verfallen, macht er sich bald unentbehrlich.

Mit eiserner Sparsamkeit schafft es der Bauernsohn, in einigen Jahren das Ererbte mit dem Erarbeiteten so erfolgreich zu verbinden, dass er schließlich von dem Holzhändler, Pünteneigner und Heimatdichter Ludwig Terfloth ein Grundstück am Hügel erwerben kann. Er baut dort ein Haus mit Wirtschaftsteil, Tenne und Pferdestall, in das er um 1868,

nach der Heirat mit Maria Anna Gertraud, einer geborenen Krone aus Greven-Bockholt, einzieht.

Die Anfänge der neuen Bauersleute sind eher bescheiden. Ihre wenigen Morgen Land bestehen aus kargem Sandboden und können ohnehin erst seit Einführung der neuartigen Handelsdüngemittel – Thomasmehl, Superphosphat, Chinasalpeter oder Guano – bewirtschaftet werden. Es ist die Zeit, in der man in Westfalen Ödland kultiviert und Moore entwässert.

Landwirtschaft, das hat Joan Joseph Fiege zu Hause gelernt. Er baut Roggen, Gerste und Hafer an, Futter für die beiden Pferde, für Kühe und Schweine, deren Dung auf die mageren Felder gebracht wird. Der Bauer Fiege macht sein Land urbar, rodet, sät und spart. Und wann immer genug Geld beisammen ist, wird Land dazu gekauft.

**1873**

1873 – zwei Jahre nachdem am 31. Dezember sein erster Sohn Josef geboren ist, dem bald der Bruder Bernhard und vier weitere Geschwister folgen, kommt es zu einem entscheidenden Schritt. Joan Joseph Fiege beschließt, seine Erfahrungen als Fuhrmann und die Pferde nicht nur zur Hofarbeit einzusetzen. Er steigt ins Transportgeschäft ein, mit sicherem Gespür für die Möglichkeiten eines aufblühenden Wirtschaftsstandortes wie Greven.

Die ersten Schritte sind aber eher ein vorsichtiges Herantasten, sie bleiben Zubrot zur Landwirtschaft. Er fährt mit seinen Pferden Kohle im Dorf und in der Nachbarschaft aus, beginnt in bescheidenem Umfang mit Kohle zu handeln, baut ein kleines Lager auf und sieht sich dabei ganz in der Familientradition, denn auf dem heimatlichen Hof in Westbevern-Brook wurde Holzkohle gebrannt.

Kohle in großen Mengen brauchen die Textilfabriken am Ort zum Bleichen und Färben, zur Befuerung der Dampf-



heizkessel, zur Erzeugung von Strom. Sie kommt in der Regel mit der Bahn, aber nicht alle Betriebe verfügen über einen Gleisanschluss. Selbst die Firma Schründer, obwohl ihre Werkshallen nur 200 Meter vom Bahnhof entfernt liegen, lässt die Kohle von Güterwaggons auf Pferdefuhrwerke schaufeln, um die Investition für den Bau von Gleisen und Rampe zu sparen. Das sind Möglichkeiten für Joan Joseph Fiege, die er nutzt, wenn die Pferde nicht zur Feldarbeit oder bei der Ernte gebraucht werden. Außerdem erhält er von den Kolonialwarenhändlern Grevens Aufträge zu Botendiensten, zur Beförderung von Mehl, Schmalz, Öl oder Haushaltsgeschäften.

Mitte der 70er Jahre ist die Emschiffahrt fast zum Erliegen gekommen. Die Ladekapazitäten der Pünthen sind zu klein, das mühsame Treideln ist langsam, während des Frühjahrshochwassers kann der Fluss überhaupt nicht befahren werden, und in heißen Sommern fällt er fast trocken. Trotzdem gibt es immer noch mal einige Frachten, die bei Krögers Kämpcken anlanden oder abgehen, so dass auch Fiege mit seinem Gespann zum Fluss fährt, mit Holz oder Getreide auf der Ladefläche.

**1876**

Als erste schriftlich dokumentierte Spur seiner Geschäftstätigkeit ist im Stadtarchiv Greven das Steuerregister aus dem Jahr 1876 erhalten, in dem der Ackerer Joan Joseph Fiege als Gewerbetreibender Nr. 22, wohnhaft in der Bauerschaft Wentrup, geführt ist und für sein Gewerbe »Kohlenhandel« einen Jahressteuersatz von sechs Mark zu entrichten hat, der auch in Monatssätzen von einer halben Mark gezahlt werden kann.

Wie sinnvoll die Zweigleisigkeit »Fuhrgeschäft und Landwirtschaft« ist, beweist die Wirtschaftskrise einige Jahre später, in der auch die Grevener Textilindustrie durch fehlende Schutzzölle gegenüber den englischen und elsässischen



Spinnereien in Bedrängnis gerät. Weil ihre Umsätze erheblich sinken, hat auch der Fuhrmann Fiege mit seinem Gespann weniger Arbeit. Das wird durch eine amtliche Benachrichtigung vom 9. Februar 1880 belegt, in der die Absenkung des Gewerbesteuersatzes von sechs auf drei Mark jährlich angekündigt ist. Doch durch die Landwirtschaft gesichert, gerät die inzwischen auf acht Köpfe angewachsene Familie nicht in Not.

Der inzwischen 45-Jährige ist stolz auf das Erreichte, auf seine Söhne und Töchter, auf Josef, den ältesten, inzwischen Neunjährigen, der im Stall hilft, bei den Transportfahrten mit auf dem Bock sitzt und den Umgang mit Pferden im Alltagseinsatz lernt.

Vater Fiege ist ein guter Katholik, der allsonntäglich mit den Seinen in die Messe der Kirche St. Martinus geht. Wie alle Bewohner des Dorfes und der umliegenden Höfe verfolgt er mit Empörung die Machenschaften des Reichskanzlers Bismarck, der in den später »Kulturkampf« genannten, über zwölf Jahre andauernden Auseinandersetzungen versucht, die Macht der katholischen Kirche zu brechen. Mit der Ausweisung der Jesuiten hat es 1872 begonnen, dann folgen die Gesetze über die Schulaufsicht des Staates und über die Bestrafung wideretzlicher Geistlicher, die im März 1875 zur Absetzung des münsterschen Bischofs Johann Bernhard Brinkmann führen, der zum Entsetzen der Gläubigen im Warendorfer Gefängnis landet und ins Exil nach Holland fliehen muss.

Auch Greven ist direkt betroffen. Von 1878 bis zum Ende des Kulturkampfes bleibt die Pfarrstelle St. Martinus verwaist. Der Staat verweigert eine Wiederbesetzung, so dass der Kaplan Niehoff als Pfarrverwalter tätig werden muss, um das Gemeindeleben aufrechtzuerhalten.





Joan Joseph Fiege mit seiner Familie

Der 13. Februar 1884 ist der Tag der beginnenden Versöhnung zwischen Staat und Kirche. Bismarck muss einlenken. Im Triumphzug kehrt der münstersche Bischof in sein Palais am Domplatz zurück, und auch Joan Joseph Fiege lässt sich mit anderen Grevenern die Chance nicht entgehen, in der Hauptstadt die Wiedererrichtung der alten Ordnung zu feiern.

Für die Menschen im streng katholischen Münsterland ist die Rückkehr ihres Oberhirten ein verheißungsvoller Wendepunkt. Tatsächlich wird die Zeit vor der Jahrhundertwende zu einer glücklichen Phase in der Geschichte der Deutschen in ihrem Reich. Die Moderne hält Einzug. Neue Wohnviertel entstehen in den Städten, Wasser- und Stromwerke werden gebaut, in Greven kreuzen zwei neue Brücken die Ems, für

die allerdings beim Passieren Brückengeld gezahlt werden muss. Vom allgemeinen Aufschwung und der hektischen Bautätigkeit profitiert auch Joan Joseph Fiege, der jetzt mit seinen inzwischen erwachsenen Söhnen zusammenarbeitet. Sie transportieren nach wie vor Kohle, aber auch Holz für die Grevener Holzhandelsfirma Sahle, vor allem Eichen,



Greven – St.-Martinus-Kirche

die in den Waldstücken der Umgebung geschlagen und zu den Sägewerken an den Mühlenbächen gebracht und als Bauholz wieder abgeholt werden. Auch die Zahl der Fahrten nach Münster nimmt zu, für die das Fuhrwerk mit Laden, Füttern und Tränken der Pferde einen ganzen Tag braucht.

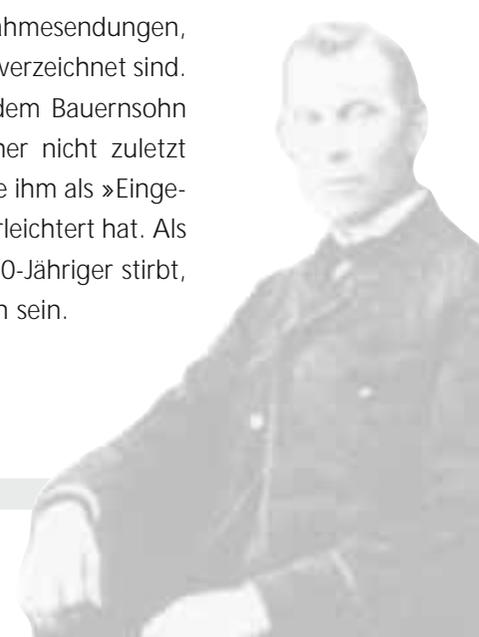


Mit ihren fast 30.000 Einwohnern sonnt sich die Stadt um die Jahrhundertwende als unbestrittene Metropole Westfalens auf einem glanzvollen Bedeutungshöhepunkt. Längst haben sich die Bürger der alten fürstbischöflichen Residenz mit der Hohenzollernmonarchie ausgesöhnt und genießen seit der Thronbesteigung Wilhelms II. im Jahr 1888 die »großartige Kaiserzeit« und das Gefühl des »Deutschland über alles«. In Münsters Mauern tritt der Provinziallandtag unter Vorsitz eines Marschalls zusammen, regiert neben dem Oberpräsidenten auch noch ein Landeshauptmann die Provinz Westfalen. Elite-Kavallerieregimenter mit ihren Offizieren, hohe Beamte und Adelige in den vornehmen Stadthäusern prägen das Bild, Sitte und Ordnung werden durch preußische Pickelhauben garantiert.

Das Ziel von Fieges Münster-Fahrten sind die Wochen- und Warenmärkte. Vor Fahrtantritt werden die Bodenbretter und Seitenflächen des schweren Planwagens vom Kohlenstaub gereinigt, um Agrarprodukte aus Greven in die Hauptstadt bringen zu können und auf dem Rückweg – Leerfahrten bringen kein Geld – Kolonialwaren für die Händler im heimatlichen Dorf mitzunehmen.

Dass Joan Joseph Fiege und seine Söhne aber bereits über den engeren Raum hinausblicken, zeigt ein erhaltenes Kaiserliches Post-Einlieferungsbuch aus dem Jahr 1900 mit den Eintragungen aller Einschreib- und Nachnahmesendungen, in dem Orte wie Dortmund oder Hannover verzeichnet sind. Umsicht, Zähigkeit und Wachheit haben dem Bauernsohn aus Westbevern Erfolg gebracht, der sicher nicht zuletzt auch seiner Frau Maria zu verdanken ist, die ihm als »Eingeborene« den Neubeginn am fremden Ort erleichtert hat. Als Joan Joseph Fiege am 11. März 1905 als 70-Jähriger stirbt, kann er mit seiner Lebensleistung zufrieden sein.

**1905**



# 2

## Die zweite Generation –

Josef Fiege,

Fuhrunternehmer, Bauer und Schankwirt



Der Übergang vom Vater auf den Sohn verläuft unproblematisch. Josef Fiege, der 1871 Geborene, übernimmt als Ältester den Hof. Seit Jahren haben er und der Bruder Bernhard mit dem Vater beim Warentransport und in der Landwirtschaft zusammengearbeitet und Erfahrungen gesammelt. Sogar eine eigene Familie ist schon gegründet. In Roxel, einem Dorf westlich von Münster, hat er Maria geheiratet, die Tochter des aus dem Oldenburgischen stammenden Gärtners Willenborg auf Burg Hülshoff, dem Geburtsort der westfälischen Dichterin Annette von Droste-Hülshoff. Und auch sein Ältester, wieder ein Josef, ist noch wenige Monate vor dem Tod des Vaters im Oktober 1904 auf die Welt gekommen.



**1908**

Die Brüder Josef und Bernhard beschließen, das Fuhrgeschäft gemeinsam weiterzuführen. Doch was 65 Jahre später mit einem anderen Fiege-Brüderpaar gelingen soll, scheitert 1908. Jeder geht eigene Wege. Bernhard übernimmt das väterliche Botenfuhrwerk und bleibt noch bis Mitte der 30er Jahre in der Grevener Marktstraße als Konkurrent des Bruders tätig.

Josef Fiege, mit 37 Jahren voller Tatendrang, gründet in Greven-Wentrup Nr. 37 sein eigenes Fuhrgeschäft und beauftragt den Architekten Schulte, auf dem Grundstück Nr. 17 in unmittelbarer Nachbarschaft der einklassigen Bauerschule Hüttrup ein neues Haus zu errichten, das die zu jener Zeit beachtliche Summe von 13.093 Reichsmark kostet. Es entsteht ein behäbiger großer Klinkerbau mit Räumlichkeiten für eine Gastwirtschaft. Da die Schank-erlaubnis vorerst fehlt, werden Lebensmittel verkauft und später Briefmarken für die Reichspost. In der Nähe zum Wohnhaus entstehen die benötigten Nebengebäude für das Fuhrunternehmen: Pferdestall, Scheune und Wagenschuppen.



Seine Hauptarbeitskraft steckt Josef Fiege jetzt in die Fahrten nach Münster, um das Geschäft mit der Beförderung von Kolonialwaren fortzusetzen. Durch den 1899 eingeweihten Dortmund-Ems-Kanal, der im Osten an Greven vorbeiführt und damit die so lang ersehnte Verbindung zwischen Rhein und Ems in Richtung Nordsee herstellt, kommt es zu einem neuen Anfahrtsziel in der Westfalen-Metropole: dem Hafen. Dort werden Waren umgeschlagen, gibt es für Fuhrleute Verdienstmöglichkeiten, die mit ihren Karren und Frachtwagen in langen Reihen an den Kais stehen, um Getreide zu bringen und Steine oder Baumaterial zu übernehmen. Auch das Fiege-Gespann aus Greven fährt zu den Kontoren am Hafen, damit die Rückreise Geld bringt.

Eine im Archiv der Firma Fiege erhaltene Rechnung eines Lieferanten B. Terfloth mit Sitz am münsterschen Hafen vom Oktober 1905 an die »Herren Anton Cramer und Co. in Greven« über die Bestellung eines Kübels Schmalz belegt die regelmäßigen Fuhraktivitäten.

Aber auch im heimatlichen Ort werden fleißig Aufträge erledigt, Kohle, Steine und Holz geladen, und nach wie vor gibt es Transporte für die Textilfabriken, deren Produktion auf Hochtouren läuft.

Im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts floriert die Wirtschaft. Im Stadtbild von Münster und auf den dörflichen Straßen Grevens tauchen die Vorboten einer revolutionierenden Technik auf, so genannte »Kraftwagen«, die ihre Verwandtschaft mit Kutschen nicht verleugnen können, jedoch schrecklich stinken und beängstigend knallen. Aber noch sind Pferde wie seit erdenklichen Zeiten die unentbehrliche Zugkraft, ob vor herrschaftlichen Karossen, Mistkarren, Milch-, Bier- oder Gemüsewagen. Pferde ziehen in der Landwirtschaft die Eisenpflüge, Eggen, Heuwender und Ackerwalzen.

Josef Fiege ist mit Pferden groß geworden, hat ihren Einsatz in allen Formen unter Anleitung des Vaters erlernt, kennt die Krankheiten und bäuerlichen Hausmittel, um den teuren Tierarzt zu sparen. Bei den gefürchteten Koliken wird den Tieren Schnaps und schwarzer Kaffee eingetrichtert oder ein in heißes Wasser getauchter Sack aufs Kreuz gelegt, der mit Heu oder Heusamen gefüllt ist.

Aber Fütterung, Pflege und Hufbeschlag sind nur der eine Teil, Geschirre müssen repariert, Deichseln gerichtet und die eisenbeschlagenen Räder der schweren Frachtwagen erneuert werden. Das alles geschieht hauptsächlich in Eigenleistung. Nur so kann Geld zur Seite gelegt werden für schlechte Zeiten oder den ins Auge gefassten Zukauf von Land. Denn Josef Fiege ist fest entschlossen, zumindest ebenso erfolgreich zu sein wie sein Vater, und er achtet darauf, das Fundament der Familie, das Standbein Landwirtschaft, nicht zu vernachlässigen.



Josef Fiege bei der Feldarbeit auf dem späteren Firmengelände

Der Ackerer sieht sich jedoch vor allem als Fuhrunternehmer, sitzt selbst zu jeder Jahreszeit auf dem Bock oder geht gemächlich neben seinem Gespann her, ein kräftiger Mann mit dickem wilhelminischen Schnauzbart, in derber, einfacher Kleidung mit der Pfeife im Mund.



Das Fiege-Gespann vor der Gastwirtschaft in Wentrup

In den glücklichen Jahren vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erlebt Josef Fiege das langsame Verschwinden der alten Zeit auf westfälischen Straßen: das lärmende Rollen der Eisenräder über die Katzenköpfe aus Blaubasalt oder Granitblöcken mit dem Funken schlagenden Rutschen der Hufe, das Knallen der Peitschen, Fuhrleute, von denen viele trinkfeste Originale sind, Wanderhändler mit den hohen, geschlossenen Kastenwagen, Reisende zu Fuß und im Sattel, mit Rappen bespannte Leichenwagen, Scherenschleifer und Schirmflicker in ihren so genannten »Kumpantwagen«.

Es gehört einige Kunst dazu, ohne Karambolage oder Bruch von Zugsträngen, Deichsel, Achse oder Radspeichen am Ziel anzukommen. Denn der Zustand der Straßen in Westfalen ist zum Teil noch immer erbärmlich. Es gibt noch viele unbefestigte Sandwege, und auch die Chausseen sind nur mit einigem Geschick und Glück zu befahren. Sie werden nach den Frostaufbrüchen harter Winter allzu häufig nur notdürftig mit Schaufel, Handstampfer und handgezogenen Walzen repariert, so dass das Umfahren tiefer Schlaglöcher



Die alten Fahrwege – eine Birkenallee im Münsterland

die volle Aufmerksamkeit des Kutschers erfordert. Es ist harte Arbeit, bei jedem Wetter unterwegs zu sein, in brütender Hitze wie bei Regengüssen und Hagelschauern, im Frühjahr wie Herbst immer in der Sorge, sich auf schlammigen Wegen festzufahren oder im Winter auf eisglatter Straße ein Pferd durch Sturz zu verlieren.

20 Kilometer nördlich von Greven, hinter dem Höhenzug des Teutoburger Waldes, liegt das Dorf Ibbenbüren mit dem Schafberg, in dessen Tiefe seit Ende des 15. Jahrhunderts Steinkohle abgebaut wird.

Kohle, das ist Fiegisches Terrain. Und der Standort am Grünen Weg erweist sich als günstig, denn von dort muss er nicht, wie bei den Fahrten zum Bahnhof, die Ems überqueren. Die Chaussee führt über Saerbeck direkt zur staatlichen Grube. Neben der Münster-Route wird die Tour jetzt häufiger gefahren.

Im Morgengrauen, fast noch in der Dunkelheit, rollt der leere Wagen los, die gepflasterte, von riesigen Linden gesäumte Straße entlang, die am Friedhof vorbei in eine wilde, einsame Landschaft führt. Nach gut zehn Kilometern durch das kleine Dorf Saerbeck an der alten Pfarrkirche St. Georg vorbei, bis hinter dem Ort die Wirtschaft »Spiekers Marie« auftaucht, in der Pause gemacht wird. Die Pferde brauchen Ruhe, Wasser und Fütterung. Wieder eingeschrirrt geht es weiter, immer im schonenden Schritt über die neue Brücke des Dortmund-Ems-Kanals auf die Hänge des Teutoburger Waldes bei den Dörenther Klippen zu, rechter Hand die bizarre Felsformation des »Hockenden Weibs«. Die Steigung mit der kurvigen Straße ist zu jeder Jahreszeit eine »elende Knasterei«, auch wenn der leere Wagen die Sache erleichtert. Beim Rückweg, nach dem schweißtreibenden



Aufladen der Kohlesäcke im Zechengelände, läuft das Gespann zwar bergab, jetzt muss aber kräftig gebremst werden, damit die schwere Fracht die Pferde nicht ins Straucheln bringt.

Es ist eine Zwölf- bis Fünfzehn-Stunden-Fahrt und die äußerste Entfernung, die an einem Tag bewältigt werden kann. Sie dauert manchmal bis in die Nacht, so dass Sturmlaternen an den Wagen gehängt werden. Die Einsamkeit der Strecke ist nicht ungefährlich. Immer wieder treibt sich Gesindel herum, gibt es Berichte von Überfällen und Beraubungen.

Um sich im Notfall verteidigen zu können, hat Josef Fiege bei den Ibbenbüren-Fahrten zur Sicherheit immer eine geladene Pistole in der Joppe. Bei einer dieser Reisen durch die Dunkelheit spielt er aus Langeweile mit der Waffe und schießt sich aus Versehen in die Hand. Glücklicherweise ist die Verletzung harmlos.

**1911**

Mit Datum vom 13. April 1911 erhält die Familie Fiege erfreuliche Post vom Kreisausschuss des Landkreises Münster. Mit feiner Sütterlin-Handschrift wird dem Ackerer Josef Fiege amtlich mitgeteilt, dass er künftig durch diese »Genehmigungsurkunde zum Ausschank von Kaffee, Milch und alkoholfreien Getränken« berechtigt ist. Und mit preußischer Gründlichkeit wird im März des Folgejahres eine genaue Bestandsaufnahme der Örtlichkeit vorgenommen. Alles wird schriftlich festgehalten: die Maße des Ladenlokals und der beiden Gastzimmer, die Ventilation durch zwei »Luftscheiben« in den Fenstern nebst Entfernung zum Brunnen, zehn Meter zum Pissoir, zu den Aborten fünf Meter. Auch die Einrichtung wird exakt erfasst: insgesamt 22 Stühle an vier Tischen, dazu Bilder, Gardinen, je ein mit Kohle oder Holz beheizter Ofen und natürlich das Herzstück, die Theke.



*Handwritten text in German, likely a letter or official document. The text is dense and covers most of the page.*

*Small handwritten note or stamp in the middle of the page.*

*Handwritten text in German, continuing the letter or document. It includes a signature and a circular stamp at the bottom right.*

Erwählter Herr Abgeordneter, ich habe die Ehre, Ihnen hiermit zu berichten, dass die Kommission, die Sie ernannt haben, am 14. April 1877, in der Sitzung des Reichstages, die von Ihnen beauftragte Arbeit vorgelegt hat. Die Kommission hat die von Ihnen beauftragte Arbeit vorgelegt und die von Ihnen beauftragte Arbeit vorgelegt.

*Handwritten signature and date: 14. April 1877.*

*Signature: Johann Wilhelm...*



Wahrscheinlich ist die Inspektion eine notwendige Voraussetzung für die begehrte Konzession, endlich auch Alkohol ausschenken zu dürfen.

Die kommt am 30. April 1914, und zum selben Zeitpunkt wird die steuerliche Veranlagung für die Betriebserweiterung auf 200 Mark jährlich erhöht. Ein hoffnungsvolles Zeichen für die Zukunft. Es geht bergauf.

**1914**

Vier Monate später beginnt der Erste Weltkrieg mit vaterländischer Begeisterung und blindem Hurrageschrei. In Münster müssen der geplante Kaiserbesuch und der bevorstehende Katholikentag abgesagt werden. Der Truppenabmarsch aus den Kavallerie- und Artilleriekasernen der Garnisonsstadt läuft auf Hochtouren. Josef Fiege braucht sich um den Waffendienst keine Gedanken zu machen, auch wenn ihn patriotische Begeisterung erfasst haben sollte. Mit 43 Jahren ist er zu alt, und außerdem wird er in der Heimat gebraucht, als Landwirt und Spediteur. Der Fiege-Hof bleibt auch von der »Pferdemusterung« verschont, bei der alle kriegstauglichen Tiere von Militärkommissionen, die durch die Dörfer reisen, registriert und requiriert werden.

In Greven spürt man den fernen Krieg kaum. Alles geht seinen gewohnten Gang. Erst als immer mehr Todesanzeigen von jungen Männern aus dem Dorf und den Bauerschaften in die Zeitung kommen und Nahrungsmittelknappheit spürbar wird, mit Rationierungen und Lebensmittelkarten, als Kontrollbeamte Höfe durchsuchen, um die vorgeschriebenen Abgabemengen von Korn zu überprüfen, wird den Menschen in der ländlichen Stille bewusst, dass wirklich Krieg ist.

Mit Einschränkungen muss auch die Familie Fiege leben, Teile der Ernteerträge sind abzuliefern, die Zahl der Fuhren

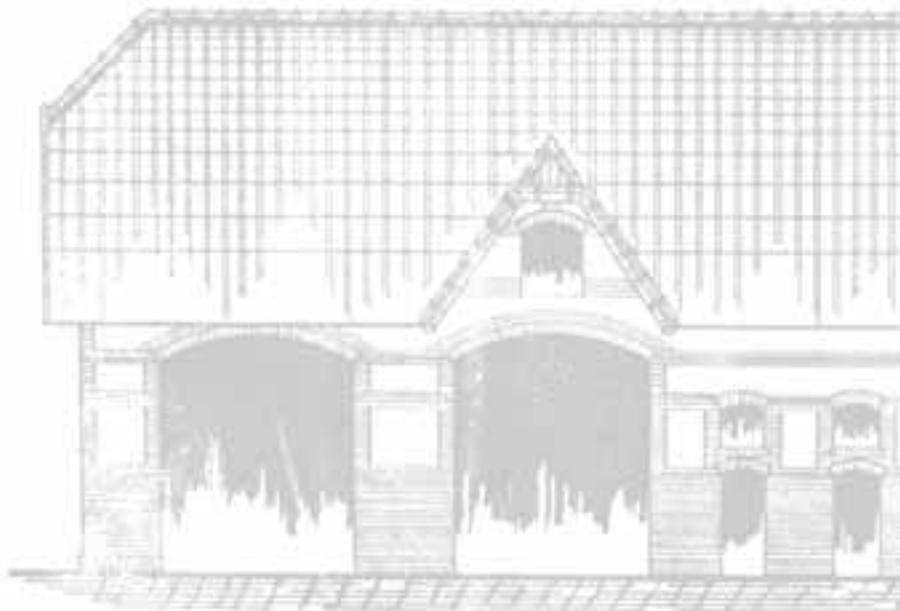


geht zurück, weil nichts mehr auf die Märkte in Münster zu bringen ist und Rohstoffknappheit die Grevener Textilfabriken zur Drosselung ihrer Produktion zwingt. Die Versorgung mit Fleisch ist bereits 1916 derart kritisch, dass sich der aus Westfalen stammende preußische Landwirtschaftsminister Clemens von Schorlemer-Lieser gezwungen sieht, in einer Verfügung auf die Bedeutung der »durchaus wohl-schmeckenden jungen Saatkrähen« hinzuweisen.

Auf dem Hof am Grevener Grünen Weg muss niemand hungern, da vor allem die Gastwirtschaft etwas abwirft. In der vertrauten Umwelt bleiben Materialschlachten und Stellungskrieg, Marne und Verdun, Niederlage und Novemberrevolution entrücktes, schwer fassbares Geschehen.

**1918**

Im September 1918 – während der Wirren des Kriegsendes – ist Josef Fiege dabei, durch Landtausch und Zukauf in direkter Nachbarschaft den Besitz zu vergrößern, dokumentiert in zwei Verträgen, die der »Königliche Notar Justizrat Bernhard Schründer« beurkundet, wahrscheinlich als eine der letzten Amtshandlungen mit klingenden Titeln.



Sechs Monate später geht Josef, der älteste Sohn, knapp 15-jährig von der einklassigen Volksschule in Wentrup mit einem Zeugnis voller guter Noten ab. Nur im Singen gibt es ein »genügend«, und unter »Bemerkungen« steht der Satz: »Der Schüler war im letzten Jahre fast immer vom Schulbesuch dispensiert.«

Mit anderen Worten: Er musste im elterlichen Betrieb mit zapacken. Zu diesem Zeitpunkt ist er der einzige Sohn. Drei Brüder waren als Kinder früh gestorben, und seine drei Schwestern Gertrud, Maria und Anna sind zwischen neun und sechs Jahre alt. Josef, aus dem bald der Junior werden soll, ist für die Familie ein Glücksfall, ausdauernd, zäh, intelligent und ehrgeizig.

Es scheint, dass auch die zweite Generation nach Joan Joseph Fiege Erfolg haben wird.



# 3

Mit Motorkraft voran –

vom Fuhrgeschäft

zum Ferntransportunternehmen



1923

Die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg sind eine unruhige Zeit. Generalstreiks, Straßenkämpfe, die Besetzung des Ruhrgebiets im Januar 1923 durch französische und belgische Truppen wegen nicht erfüllter Reparationszahlungen verstören und empören die Menschen. Eine bisher nie erlebte Inflation erschüttert das zusammengebrochene Kaiserreich, das nun eine Republik ist. Erst die Einführung der Rentenmark schafft wirtschaftliche Bewegung. Es wird wieder gebaut, und auch in der Grevener Textilindustrie kommen die Spindeln und Webstühle langsam auf Touren.

Für das Fuhrgeschäft Fiege, das Vater und Sohn jetzt gemeinsam betreiben, bedeutet das Aufwind, Aufträge. Josef, der inzwischen fast Zwanzigjährige, arbeitet, wie er es seit frühester Jugend getan hat. Im Morgengrauen Stalldienst, Fütterung und Pferdestriegeln, dann Anspannen, Kutschieren, die Fracht mit eigenen Händen auf- und abladen, und nach der abendlichen Heimkehr heißt es: Pferde versorgen, den Wagen für den nächsten Tag sauber machen oder Geschirre reparieren.

Die tägliche Arbeit mit den Pferden hat ihn sichtbar gezeichnet. Durch eine unglückliche Bewegung beim Füttern beißt ihn ein erschrecktes Tier derart heftig in die Unterlippe, dass der tiefe Riss genäht werden muss und zeitlebens eine deutliche Narbe bleibt.

Schon während der Schulzeit war Josef Fiege als Dreizehnjähriger auf der langen Ibbenbürenstrecke mitgefahren. Jetzt, im Winter 1923, sind sie wieder gemeinsam unterwegs, Vater und Sohn, Kohle holen, die so dringend gebraucht wird.

Sie tragen dicke Fellmäntel aus dem Krieg, die Lederseite nach außen, die Füße in unförmigen Stiefeln, warme Wollmützen auf dem Kopf. Bis zu »Spiekers Marie« dauert es Stunden. Zwei schweigsame Männer auf dem Brettsitz mit



Blick auf Fahrleinen und Pferdehintern. Gesprochen wird wenig in der Familie. Aber es ist denkbar, dass der Sohn, natürlich auf Plattdeutsch, dem Alten von seiner heimlichen Leidenschaft und einem kühnen Gedanken erzählt und der Vater ein barsches »Du büs jä unwies, Kärl« geknurr hat. Josef junior ist nämlich von allem Technischen fasziniert, von Maschinen, Erfindungen, von Automobilen und da vor allem von Lastkraftwagen. Immer häufiger sind die auch auf abgelegenen Dorfstraßen zu sehen. Mit Diesel betriebene LKW, die im Krieg eingesetzt waren, zum Teil noch mit Eisenrädern, aber auch modernere, deren große Speichenräder auf Hartgummibereifung laufen.

Der junge Fiege kennt sie alle, die Typen und Tonnagen, die Büssing-, Benz-, Magirus-, MAN- und DAAG-Laster, und er weiß: Das ist die Zukunft. Transporte mit Pferd und Wagen



1924 – Kauf des ersten Lastkraftwagens

– das mag noch eine Zeit im nachbarschaftlichen Zulieferungsgeschäft klappen. Wer aber wirklich weiterkommen will, muss mit der Zeit gehen. Richtige Spediteure setzen auf Motorkraft, so wie das vor und während des Krieges

schon einige Fuhrunternehmer in den großen Städten mit staatlichen Subventionen taten.

Josef Fiege bedrängt seinen Vater. Doch der will von der teuren Anschaffung eines LKW nichts wissen. Der 54-Jährige bescheidet ihn bündig: »Junge, wenn du dein Geld für die Anschaffung eines derart stinkenden Klapperkastens verpumperst, dann wirst du noch im Armenhaus landen.« Doch der Vater hat die Zähigkeit des Sohnes unterschätzt. Der gibt nicht auf, drängt, fordert, setzt sich schließlich durch.

**1924**

So wird 1924 ein gebrauchter VOMAG-Lastwagen in Lüdinghausen gekauft. Das Geld streckt ein Herr Beckermann vor, der die Tilgung der Summe in Raten akzeptiert. Wenn die Zahlungen fällig sind, müssen Zuchtschweine verkauft werden.



1924 – Kauf des ersten Anhängers

Mit der Einfahrt der motorgetriebenen Erwerbung auf den Fiegesehen Hof beginnt eine neue Zeit. Natürlich laufen die Transporte mit Pferd und Wagen weiter, aber im Mittelpunkt des Interesses steht der VOMAG, ein Produkt der

Vogtländischen Maschinenfabrik AG in Plauen, das auch bei den Grevener Nachbarn für Aufsehen sorgt. Sie sind von dem blank geputzten Messingkühler ebenso beeindruckt wie vom kräftezehrenden morgendlichen Ankurbeln des Motors mit dem lärmenden, rauen und nagelnden Lauf.



Der VOMAG mit Vollgummibereifung

Der neue LKW weitet den Aktionsradius, auch wenn er mit 20 Kilometern in der Stunde auf seinen Vollgummireifen reichlich mühselig über das Kopfsteinpflaster rüttelt. Mit knapp vier Tonnen geht einiges auf die Ladefläche. Kohle aus Ibbenbüren kann jetzt in wenigen Stunden zu den Verbrauchern in Greven gebracht werden, und auch die Fahrt nach Münster ist keine Tagestour mehr, vorausgesetzt, es gibt keine technischen Pannen.

Gelegentlich ist das Fahrzeug sogar für den Personen-transport im Einsatz. Für die alljährlich stattfindenden Fest-

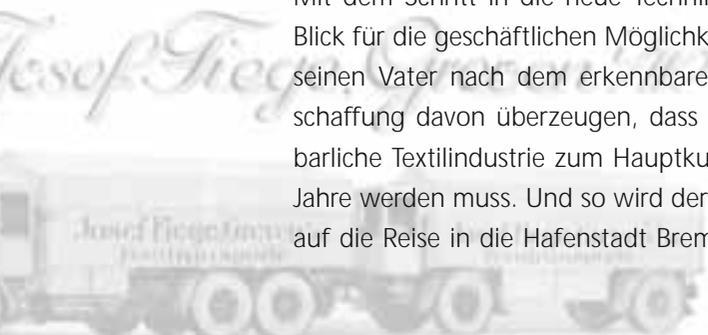


spiele auf der Freilichtbühne Tecklenburg wird die Lade-  
fläche sorgfältig geschrubbt, der Kühler poliert und Mai-  
grün aufgesteckt. Auf extra fest geschraubten Bänken wer-  
den im Pendelverkehr Zuschauer und Schulklassen befördert.  
Die neue Technik verändert auch das Alltagsleben am  
Grünen Weg. Für den LKW wird neben dem Junior Josef ein  
zusätzlicher Fahrer gebraucht. Die Fieges dürften die Emp-  
fehlung eines Berliner Automobilverbandes für die Auswahl  
des richtigen Chauffeurs wohl kaum gelesen haben, in der  
es zutreffend heißt: »Macht der Führer einen nervösen, leb-  
haften Eindruck, so eignet er sich wahrscheinlich für einen  
Lastwagen ebenso wenig wie ein kleiner, schwächlicher  
Mann. Man wähle ruhige, gesetzte (verheiratete!) Leute,  
die auch etwas schwerfällig sein dürfen, denn der größte  
Feind des Lastwagens ist das schnelle Fahren.«

Derartige Ratschläge sind gar nicht nötig, zumal die Mehr-  
heit der Westfalen die Anforderungen ohnehin erfüllt: »Et-  
was schwerfällig und kräftig«. Vor allem Letzteres ist unver-  
zichtbar, denn die Tätigkeit hinter dem großen, vierspeichi-  
gen Holzlenkrad, das Kuppeln, Schalten und Bremsen ist  
harte Arbeit.

Die Wahl fällt auf Tönne Peters. Seine Eltern helfen auf dem  
Hof bei der Getreideernte, beim Garbenbinden, Dreschen  
und im Frühjahr beim Kartoffelpflanzen. Man kennt sich,  
der Junge ist zuverlässig, er darf den begehrten Führer-  
schein machen.

Mit dem Schritt in die neue Technik weitet sich auch der  
Blick für die geschäftlichen Möglichkeiten. Josef Fiege kann  
seinen Vater nach dem erkennbaren Erfolg der LKW-An-  
schaffung davon überzeugen, dass die örtliche und nach-  
barliche Textilindustrie zum Hauptkunden der kommenden  
Jahre werden muss. Und so wird der VOMAG demonstrativ  
auf die Reise in die Hafenstadt Bremen geschickt, um eine





# Josef Tiege, Greven i.W.



## Josef Tiege, Greven i.W.



Großfuhrwesen, Kraftwagentransport, Eigene Verladeanlagen

VERKEHRSGESAMTSCHAFT DER  
KANTONEN BASELSTADT UND BASEL LÄNDLICH  
RECHTSANWALTSKAMMER  
DES KANTONS

GREVEN I.W. am 28. Febr. 1931.

Firma

J. C. Biederlack & Co.,

Emmenten A. Westf.

Nr. Zeichen:

Mein Zeichen: Bl. Fl. II.

### Rechnung

Febr. 27

Febr. 27. ✓ 385 kg. = 4 Rollen Juteleinen nach Greven i.W.  
400 kg. ( abgr. )

Stk.	Gr.	Gr.	Gr.
		2.50	2.20 ✓

2.20

*Handwritten:* Paul 1336

**Eingetragen**  
fol. 2.76

*Handwritten:* Paul 1330

**Eingetragen**  
fol. 2.76

Ladung Baumwolle nach Greven zu holen. Eine abenteuerliche, riskante Unternehmung, deren Gelingen von vielen bezweifelt wird. Doch die geglückte Fahrt ist der Auftakt zu stabilen und zufrieden stellenden Geschäftsverbindungen. Aus dem traditionellen bäuerlichen Fuhrbetrieb beginnt sich ein Transportunternehmen zu entwickeln. Treibende Kraft bleibt der junge Fiege, der jetzt auch offiziell zur besseren Unterscheidung »Junior« genannt wird.

**1929**

Zwei Jahre nach dem VOMAG-Kauf kommt ein zweiter Lastkraftwagen dazu, ein Büssing. Und 1929 – jenes Jahr, in dem Kursstürze an der New Yorker Börse die verheerende Weltwirtschaftskrise auslösen – beschließen Sohn und Vater einen entscheidenden Schritt: Sie steigen in den Ferntransport ein. Das klappt offenbar mit durchschlagendem Erfolg. Sie fahren Leinenballen nach Berlin, Jutesäcke für die Emsdettener Firma Biederlack nach Osterweddingen bei Wanzleben, nach Calbe an der Saale und Kassel.

Aus dem Jahr 1931 ist eine Rechnung erhalten, die im Briefkopf stolz das Abbild eines stattlichen Büssing Langschnauzers mit Hänger und Bremserkabine über der Deichsel zeigt. Neben dem verschnörkelten Schriftzug »Josef Fiege, Greven i. W.« prangt das rote Firmenemblem in Kreisform mit den Initialen: »JFG«. Und selbstbewusst steht unter den Lastzugrädern: »Großfuhrwesen, Kraftwagentransporte, Eigene Verladeanlagen«. Auf einer ähnlich gestalteten Rechnung heißt es ein Jahr später: »Versicherung – Spedition – Lagerung«.

Durch die ständige Ausweitung des Transportvolumens werden die bestehenden Flächen für die Entwicklung des Betriebes zu klein. Josef Fiege senior schafft es mit großer Geschicklichkeit, das Gelände durch Zukauf und Tausch zu erweitern. Vater und Sohn sind aber jetzt an einem entscheidenden Punkt ihrer Zusammenarbeit angekommen.





Vor dem Start: Büssing NAG Langschnauzer

**1932**

Der eine ist 61, der andere 28. Der eine ein älterer Mann, der andere ein Vorwärtsdrängender mit neuen Ideen, der eigentlich selbstständig handeln will. So kommt es zu einem Vertrag besonderer Art.

Am 1. Oktober 1932 verkauft der Vater dem Sohn den Fuhrpark: drei Büssing-, einen VOMAG-LKW und einen Wanderer-Personenwagen. Der Preis von 93.000 Goldmark soll innerhalb von sieben Jahren und neun Monaten durch Monatsraten von wenigstens 1.000 Reichsmark vom Käufer an den Verkäufer abgezahlt werden. Außerdem verpflichtet sich der Sohn, mit den so erworbenen Fahrzeugen ausschließlich Transporte für das Speditionsgeschäft des Vaters, das ihm in diesem Vertrag ausdrücklich nicht übertragen wird, durchzuführen, bis alle Wagen bezahlt sind. Zur Herabsetzung der Kosten soll ein gemeinsames Büro mit getrennter Buchführung eingerichtet werden, dessen



Kosten und Gehälter anteilig zu tragen sind. »Ein Verstoß gegen diese Bestimmungen berechtigt den Verkäufer zur sofortigen Zurücknahme der Wagen.«

Es ist weder schriftlich belegt noch mündlich überliefert, wie harmonisch die Kooperation der beiden in jenen Jahren läuft. Der Junior ist zwar einen Schritt weiter, er kann über Fahrzeuge und Fahrer, über Material und Technik bestimmen, aber der Senior bleibt der Chef, behält das Heft in der Hand. Doch offenbar funktioniert das. Es gibt keinen grundsätzlichen Streit, so dass die vorsorglich bestellten Schiedsmänner nicht angerufen werden müssen.

Das Technikinteresse des jungen Josef Fiege führt dazu, dass die Familie auch über das Geschehen draußen in der Welt informiert ist. Als einer der Ersten in Greven hat er 1924 nach Gründung des neuen Radiosenders im Westen des Reiches, der »Westdeutschen Funkstunde« in Münster, mit einer selbst gebastelten Doppel-T-Antenne, Bleikristall-Detektor und Kopfhörern Börsennachrichten, Tanzmusik und Fußballübertragungen aus dem Preußenstadion gehört. Inzwischen kommen die Nachrichten aus einem schwarzen Bakelitgehäuse, das in der Wirtschaft hinter der Theke steht, und die klingen gar nicht gut.

Die Zahl der Arbeitslosen im Deutschen Reich ist 1932 auf erschreckende sechs Millionen gestiegen. Viele Menschen hungern, leben nur von etwas Brot und Kartoffeln. In Berlin regiert mit Notverordnungen der aus Münster stammende Reichskanzler Heinrich Brüning, der noch im selben Jahr entlassen wird.

Am 30. Januar 1933 ernennt Reichspräsident Hindenburg Adolf Hitler zum Reichskanzler. Es kommt zur Selbstausschaltung des Reichstages, zu den Ermächtigungsgesetzen,



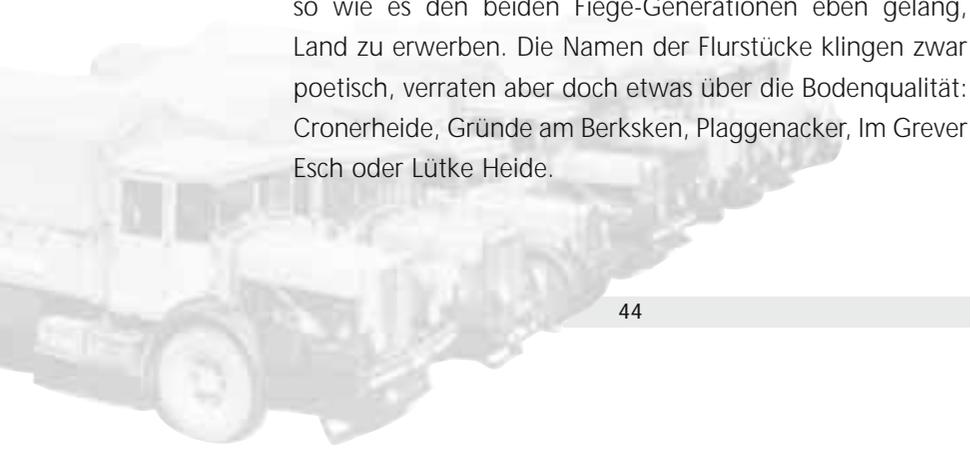
zur Aufhebung der Verfassung, Auflösung der Parteien und Länderparlamente, zur Diskriminierung und Verfolgung der jüdischen Mitbürger. Doch das alles wird nicht mehr im Radio gesagt.

Die Bevölkerung des katholischen Münsterlandes ist zwar konservativ, aber mit den Nationalsozialisten will man eigentlich nicht allzu viel zu tun haben. Trotzdem hoffen alle, dass die neue Regierung mit dem Durcheinander aufräumt, Ordnung und Arbeitsplätze schafft, dass die Agrarpreise endlich wieder steigen und die Wirtschaft in Gang kommt. Auch im Speditionsbetrieb und auf dem Hof Fiege glaubt man an die Zukunft, an Frieden und Wohlstand.

Die neuen Herren machen sich schnell bemerkbar. Eine Unzahl von staatlichen Zentralorganisationen wird gegründet, sie erfassen und dirigieren jeden Lebensbereich. Der Reichsnährstand mit der Landesbauernschaft Westfalen meldet sich, im Briefkopf Reichsadler, Hakenkreuz mit Ähre und Schwert, dazu der Schriftzug »Blut und Boden«. Der Bauer gilt etwas im Dritten Reich – man braucht ihn noch für große Pläne.

**1934**

Im Dezember 1934 wird aus Josef Fiege senior ein Erbhöferolle, so will es das Gesetz. In der Erbhöferolle, Blatt 51, Gemeinde Greven rechts der Ems, ist der gesamte Grundbesitz erfasst, Weiden, Holzungen, Äcker und Hofräume. Das ist kein stolzer, eichenumstandener münsterländischer Gräftenhof, sondern eher ein kleiner bäuerlicher Betrieb mit Streubesitz. Hier ein Hektar, dort ein paar Morgen, so wie es den beiden Fiege-Generationen eben gelang, Land zu erwerben. Die Namen der Flurstücke klingen zwar poetisch, verraten aber doch etwas über die Bodenqualität: Cronerheide, Gründe am Berksken, Plaggenacker, Im Grever Esch oder Lütke Heide.





Maria Fiege im Garten der Gastwirtschaft

Die Landwirtschaft zusammen mit der Kneipe, in der Mutter Maria Fiege kräftig Bier ausschenkt, das längst nicht mehr mit allwöchentlich angelieferten Eisstangen gekühlt werden muss, sondern mit Strom, ist nach wie vor die unverzichtbare Grundlage des Gesamtbetriebes. Mit den Gewinnen aus der Landwirtschaft wird die Spedition weiter ausgebaut. Zusätzliche Lastwagen kaufen die Fieges auf Wechsel, und da gibt es bei der Einlösung keinen Tag Aufschub. Jedes Mal muss eine Partie Schweine verkauft werden.

Dass es bei derartigen Transaktionen auch mal kritisch zugehen kann, daran erinnert sich die 1913 geborene Tochter Anna. Sie spricht von den Sorgen der Eltern, die sie selbst, ihre älteren Schwestern Gertrud und Maria, aber vielleicht

auch schon der damals erst vierzehnjährige jüngste Sohn Heinrich mitbekommen haben. Und sie denkt an den Tagesbeginn im Hause Fiege zurück: »Mein Vater war morgens der Erste. Er machte Feuer in dem großen Herd in der Küche und kochte für alle Leute den Morgenkaffee. Dann schmierte er, auch für die Fahrer, die Brote und sprach dabei laut das Morgengebet. Anschließend setzten sich dann alle an den großen Tisch, tranken Kaffee, und dann ging jeder seiner Arbeit nach. Wenn nach der Jahreszeit was anfiel, fuhr mein Vater auch mit aufs Feld.«

Josef Fiege senior sorgt für eine gute Ausbildung seiner Töchter. Anna macht 1934 Abitur, danach einen Kurs in Hauswirtschaftslehre und bemüht sich um einen Studienplatz. Zu diesem Zeitpunkt gibt es im Büro ernste Schwierigkeiten mit zwei Angestellten, einem Brüderpaar aus Emsdetten, das heimlich den Plan verfolgt, sich selbstständig zu machen, hinter dem Rücken des Chefs beginnt, auf eigene Rechnung Geschäfte zu betreiben und Beschuldigungen erhebt. Ihre Entlassung soll noch weit reichende Folgen haben.



Auf der Strecke: Büssing mit speziell entwickelten Planen für den Jute- und Baumwolltransport

**1936**

Der Vater beschließt, dass künftig unbedingt ständig ein Familienmitglied im Büro sein muss, um ein wachsames Auge auf den Geschäftsgang zu haben. Seine Wahl fällt auf Anna, aus der später einmal die »Tante Aenne« wird. Zu diesem Zeitpunkt kann niemand ahnen, welche Bedeutung seine Entscheidung für das Überleben der Firma einmal haben soll. Anna Fiege besucht zuerst noch einen Handelskurs in Münster und lernt ab 1936 im Büro alles von der Pike auf:



Anna Fiege mit Schulfreundin Toni Naber, der späteren Frau Fiege

Aufträge am Telefon entgegennehmen, Frachtbriefe schreiben, Frachtkosten ausrechnen und was sonst noch in einem Speditionsbetrieb anfällt. Sie lernt auch den Umgang mit den Fahrern der inzwischen fünf LKW, die immer mit zwei



Die Fahrzeugflotte auf dem Betriebsgelände in Greven-Wentrup

Chauffeuren besetzt sind. Die kommen zwar alle aus dem Dorf, fühlen sich aber als stolze Kapitäne der Landstraße. Die Fiege-Männer sind richtige Fernfahrer, mit großen Überlandtouren nach Bremen, Hamburg und München. 1936 kommen die ersten dreiachsigen Büssings in den Betrieb, wahre Riesengefährte mit zehn Tonnen Nutzlast, auf denen zur Olympiade die komplette Radrennbahn von Münster nach Berlin befördert wird.

In der auch in Greven gelesenen Fachzeitschrift »Der Großkraftwagen« wird 1936 Grundsätzliches über den guten Fahrer gesagt: »Zuverlässige und erfahrene Lohnfahrer sind heute sehr rar und entsprechend gesucht. Der Lastzugbetrieb steht und fällt mit dem Fahrer. Der Unternehmer gibt ihm in der Regel sein ganzes Vermögen in die Hand. Sitzen ein paar leichtsinnige Leute auf dem Bock, die einfach drauflos schalten, kuppeln und fahren, die sich irgendwo, wenn es ihnen gerade gefällt, über die Zeit aufhalten und dann, ohne Rücksicht auf Fahrzeug und Reifen, drauflos

jagen, um verlorene Zeit wieder einzuholen, so bleibt der Schaden selten aus. Führt der Unternehmer selbst mit, dann achtet er auf jedes Geräusch, merkt alles im Entstehen, er steht ja selbst mit dem Wagen auf Du und Du ... Ja, die Personalfrage ist eine Existenzfrage.«

Die Fieges – der Vater wie der Sohn, der selbst hinter dem Lenkrad sitzt – wissen, was sie an ihren Fahrern haben, wie wichtig die Einbindung in die Familie ist. Und die Fahrer in ihren derben Pullovern, die Lederkappen schräg auf dem Kopf, wissen ihrerseits, was sie wert sind.

Es ist nach wie vor ein schwerer Beruf. So etwas wie Privatleben findet kaum statt. Ein Fiege-Fahrer jener Zeit klagt, dass er nur vier Sonntage im Jahr zu Hause ist, rühmt aber gleichzeitig das gute Betriebsklima. Wegen der ständigen Frostaufbrüche gehört die Schaufel zum täglichen Werkzeug. Ein Schluck Schnaps ersetzt die Heizung, und es ist fast normal, dass nach jeder Tour zwei Reifen kaputt sind. Aber nicht nur das Fahren über schlechte Straßen, auf denen im Münsterland jeden Augenblick Schafherden oder sogar noch Ochsen gespanne auftauchen können, ist anstrengend. Allein der frühmorgendliche Start verlangt den ganzen Mann. Da müssen Wasser- und Ölstand geprüft, Kipphel der Ventile mit der Kanne geölt, Schmiernippel mit der Fettpresse versorgt werden, und beim Probelauf des Motors ist aufmerksam zu lauschen, ob Fremdgeräusche Gefahr anzeigen. Dann ist da noch die Sache mit der Ladung. Es soll immer mehr auf die Fläche als vorgeschrieben, dazu die komplizierten Papiere und langen Lenkzeiten mit dem Risiko der Übermüdung oder die Gefahr eines geplatzten Reifens. Die ist besonders gefürchtet. Denn es ist eine knochenbrecherische Arbeit, ein schweres Lasterrad abzubauen und den Ersatz auf die Stehbolzen der Radnabe zu heben.



Die Zeiten des großen Unabhängigkeitsgefühls abenteuernder Außenseiter sind für die Fernfahrer spätestens 1936 vorbei. Sie und ihre Unternehmen haben die Nationalsozialisten als Zwangsmitglieder im »Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband«, dem RKB, erfasst, ohne dass jemand ahnt, dass damit die heimlichen Kriegsvorbereitungen weiter vorangetrieben werden. Unter den 9.000 deutschen Spediteuren, die etwa 13.000 Lastzüge besitzen, ist auch der Grevenener Josef Fiege.



Feierabend – zurück von der Strecke

Noch läuft alles hervorragend. Sieben LKW sind jetzt ständig im Einsatz. Kilometerleistungen und Frachtmengen steigen. Auch zum erneuten Landkauf reicht das Geld. Josef Fiege senior erwirbt ein in der Bauerschaft Greven-Wentrup gelegenes 50-Morgen-Ödlandstück und beschäftigt bei der Kultivierung Grevenener Arbeitslose.

Das Familienoberhaupt hat besondere Freude an seinem jüngsten Sohn Heinrich, der jetzt, mit 17 Jahren, auf die Landwirtschaftsschule geht und ein richtiger Pferdenarr geworden ist, ein derart begabter Reiter, dass zwei Reitpferde – Festa und Farina – im Stall stehen. Heinrich ist bei Turnieren des »Provinzialverbandes westfälischer Reit- und Fahrvereine« erfolgreich und erheitert die Zuschauer durch regelrechte Zirkuseinlagen: Handstand auf einem ruhig am Boden liegenden Pferd.



**1937**

Nachdem im Januar 1937 der Bau von zusätzlichen Garagen an der Hüttruper Straße abgeschlossen ist, gehen Vater und Sohn am 2. April zum Notar und lassen festlegen, dass der Junior das Ferntransportgeschäft und der Senior – inzwischen knapp 66 Jahre alt – die Spedition weiterführt. Sie gründen eine neue Firma, die »Fiege & Co. GmbH« mit Sitz in Greven, mit Josef Fiege senior als Geschäftsführer, Jahresgehalt: 6.000 Reichsmark.

Im August desselben Jahres vollziehen die beiden Partner die endgültige Trennung. Der Ferntransport soll »ohne jede Einschränkung von Fiege junior für seine alleinige Rechnung betrieben werden«. Drei Lastwagen, die im Nahverkehr eingesetzt sind, verbleiben in der »Fiege & Co. GmbH«. Der Sohn kauft vom Vater den Maschinenpark der Autoreparaturwerkstatt mit Drehbänken, Schweißapparaten und Wagenwaschmaschine, erwirbt die Büroeinrichtung, während ihm die Öl- und Benzinvorräte der Tankstelle und das Reifenlager unentgeltlich überlassen werden.

Einige Wochen später unterschreiben Eltern und Sohn noch einen Erbvertrag, so dass nach menschlichem Ermessen alles auf das Beste geregelt ist und Josef Fiege senior das Gefühl genießen könnte, sein Lebenswerk getan zu haben. Doch die Zufriedenheit wird nachhaltig durch eine Verur-

teilung wegen Steuerhinterziehung gestört. Offenbar aus Rachsucht haben die entlassenen, inzwischen als Konkurrenten tätigen Emsdettener Brüder die Steuerfahndung eingeschaltet und ein Verfahren angestrengt, in dem es um nicht entrichtete Betriebssteuern im Jahr 1936 geht. Trotz aller Beteuerungen, die Geschäftsbücher unwissentlich falsch geführt und keinen Vorteil daraus gezogen zu haben, werden der Senior zu 90.000 und der Junior wegen Beihilfe zu 10.000 Reichsmark Geldstrafe verurteilt.

Nicht das zusätzliche Verfahren vor dem Ehren- und Disziplinargericht der »Deutschen Arbeitsfront – Gau Westfalen-Nord«, das mit einem »strengen Verweis« endet, ist das Hauptproblem, sondern ein Schreiben des Regierungspräsidenten aus Münster, Freiherr Droste zu Hülshoff, vom 24. Januar 1938, in dem die Güterfernverkehrskonzession entzogen wird. Ein harter Schlag, eine Stilllegung des Unternehmens, auch wenn der Nahverkehr davon nicht betroffen ist.

Der Grevener Rechtsanwalt Dr. Lauscher erhebt umgehend Beschwerde und argumentiert:

»Die Straftat ist sehr milde zu beurteilen. Das ist auch die Ansicht des Finanzamtes Münster-Land. Der Steuerfall ist nur darauf zurückzuführen, dass Fiege senior bis zum 1. April 1936 keine ordnungsgemäße Buchführung hatte. Neben dem Speditionsgeschäft betreibt er noch eine Landwirtschaft und Gastwirtschaft. Bei dem außerordentlich komplizierten Betrieb hat Fiege senior den Überblick über sein Geschäft verloren. Alle Verdienste wurden in das Geschäft gesteckt. Fiege senior und junior haben aus einem ganz kleinen Fuhrgeschäft ohne Kapital durch ungeheuren Fleiß – Fiege junior ist selbst erst Lastzugführer gewesen – innerhalb von zehn Jahren die heutigen großen Unternehmen aufgebaut. Tag und Nacht waren sie tätig.«



Der Anwalt weist darauf hin, dass Vater und Sohn Pioniere des Güterfernverkehrs seien, betont die wehrpolitische Bedeutung des Betriebes und vergisst nicht zu erwähnen, dass sich der Präsident der Industrie- und Handelskammer ausdrücklich für die beiden einsetzt. Um den Ruin dieser wagemutigen Unternehmer abzuwenden, müsse der Entzug der Genehmigung rückgängig gemacht werden.

**1938**

Die Beschwerde hat Erfolg. Drei Monate später, am 10. Mai 1938, hebt der Regierungspräsident seinen Beschluss vom Januar auf. Freie Fahrt für den Fernverkehr – diese erfreuliche Nachricht erreicht Josef Fiege senior jedoch nicht mehr. Er ist vier Tage zuvor im Alter von fast 67 Jahren verstorben. Die amtliche Post trifft am Tag der Beerdigung ein.



# 4

Allein am Steuer – Josef Fiege junior



So sehr der Verlust des Vaters schmerzt, für Josef Fiege, der nun kein Junior mehr ist, bedeutet die uneingeschränkte Verantwortung für den Gesamtbesitz und Verfügung über beide Betriebe die Erreichung eines erträumten Ziels. Endlich umsetzen, was notwendig ist: »Den wirtschaftlich erheblich erfolgreicherem Fernverkehr ausbauen, die LKW-Flotte vergrößern, neue Kunden gewinnen, zusätzliche Routen fahren«.

**1939**

Als Erstes zieht Fiege die Lehre aus dem Steuerdebakel. Im Mai 1939 übernimmt der fachlich qualifizierte Erhard Specht, der später als Geschäftsführer des alten väterlichen Betriebszweiges fungiert, die Buchführung in dem personell verstärkten Büro. Auch der Reparaturbereich wird auf eine neue Grundlage gestellt. Josef Fiege schließt mit Karl Determann, dem Inhaber einer Autowerkstatt, einen Vertrag, der vorsieht, dass dieser auf dem Fiegesehen Grundstück bei Übernahme der vorhandenen Anlagen vorwiegend für die Fuhrbetriebe tätig wird.



Mercedes-Benz 7,5-Tonner vor der Werkstatt am Grünen Weg

Vier neue LKW kommen dazu, so dass auf dem Parkplatz 18 Fahrzeuge mit ihren Anhängern aufgereiht werden können. Im Vergleich zum Bestand von 1936 ein beeindruckender Zuwachs.



Fahrer-Parade auf dem Betriebsgelände

Wie geplant, ist die Textilindustrie der Hauptabnehmer der angebotenen Transportkapazität. Greven ist der Baumwoll-, Emsdetten der Juteort. Die Rohstoffe müssen geholt, die Fertigware muss zum Kunden gebracht werden. Bremen ist der Hauptumschlagplatz. Dort landet Baumwolle aus Nordamerika, Brasilien, Indien, Pakistan und hochwertige Qualität aus Ägypten, die in Greven bei Schründer und Cramer zu wertvollen Damaststoffen verarbeitet werden. Aber auch Bettwäsche entsteht auf den Webstühlen, Matratzendrille oder Berufskleidung wie der gestreifte Metzgersatin. Die Juteballen werden in Emsdetten bei Biederlack vor allem zu Kartoffelsäcken verarbeitet.

Fiege holt komplette Ladungen Baumwolle und Jute aus Bremen. Aber nicht nur für Betriebe im Münsterland, auch in der Magdeburger Gegend sitzen Abnehmer, und von dort kann Zellstoff bei der Heimfahrt mitgebracht werden. Juteballen wiegen 180 Kilogramm. Für die Zweimannbesatzung eines Fahrzeugs eine harte Arbeit, die schweren Stücke auf die Ladefläche zu wuchten. Natürlich besteht Anweisung des Chefs, die maximale Zuladung und ein bisschen mehr auf Zugmaschine und Anhänger zu packen.



Ein Unfall – trotz größter Vorsicht

Als in der Nacht vom 2. zum 3. Mai 1939 der Fahrer Vogel sang auf der Strecke von Bremen nach Osnabrück mit einem nagelneuen Büssing NAG Dreiachser in einer Kurve verunglückt, ist sofort von Überladung die Rede. Josef Fiege behauptet, die Spurstange sei gebrochen und setzt sich mit der Herstellerfirma auseinander. Der liegt aber die schriftliche Erklärung eines Willy D. aus Burgsteinfurt vor, der offenbar die Chance sieht, Josef Fiege eins auszuwischen. Der Motorwagen wäre mit 75 Juteballen, also einem Gewicht von 13,5 Tonnen, viel zu schwer beladen gewesen.

Derartige Nachreden, vor allem von Konkurrenten, gehören auf einem heiß umkämpften Markt zum Alltag. Josef Fiege muss sich immer mal wieder mit Anschuldigungen gerichtlich auseinandersetzen, Verfahren, die jedoch zu seinen Gunsten ausgehen.

**1939**

Im Sommer 1939 sieht sich der Landwirt und Fuhrunternehmer auf einem Höhepunkt seines Lebens. Er hat vier Jahre zuvor Emmi Nordenkemper geheiratet, ist Vater von zwei Töchtern, die bei bester Gesundheit sind, der Betrieb wächst, 34 Fahrer stehen auf der Lohnliste, und der zu erwartende Jahresgewinn stimmt zuversichtlich. Die Schankwirtschaft erfreut sich regen Zulaufs, und auch in der Landwirtschaft scheint alles gut geordnet. Der inzwischen 34 Hektar große Hof wird von einem Verwalter, der 60-jährigen Mutter, dem Bruder Heinrich und einem Mädchen bewirtschaftet.



Fiege-LKW als Personentransporter

Doch leider wird die Freude über das Geschaffene gestört: Hitler will den Krieg. Als Spediteur erlebt Josef Fiege die Vorbereitungen deutlicher als andere: die genaue Erfassung

der Fahrzeuge und die Besuche münsterscher Herren, zuständig für die so genannten »k und l«, die »kriegs- und lebenswichtigen Transportunternehmen«. Schon Ende 1937 war in Berlin die Einrichtung der Dienststelle eines »Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrzeugwesen« erfolgt, dessen Aufgabe darin bestand, die Typenvielfalt im Automobilbau zu reduzieren und LKW wehrmachtstauglich zu machen.



Aber auch als Bauer bekommt man einiges mit. Es wird viel geredet hinter vorgehaltener Hand. Die Kreisbauernführer haben bereits im Herbst des Vorjahres eine Geheiminformation erhalten, Aufschrift: »Verordnungen zur Einführung der Kriegsernährungswirtschaft«.

Josef Fiege sieht die Aufmärsche, Fahnenweihen und Fackelzüge, hört die Reden des »Führers« im Radio, hat den Jubel beim Anschluss Österreichs im vergangenen Jahr nicht vergessen und die Ankündigungen des Gauleiters Dr. Meyer, Münster zu einer großartigen Gauhauptstadt auszubauen. Er ist seit Mai 1937 Mitglied in der Partei, ein Schritt, der für einen Fuhrunternehmer und LKW-Besitzer zwangsläufig erfolgen muss. Er ist auch Mitglied beim Roten Kreuz und ohnehin nicht gegen das, was Deutschland wieder groß machen soll. Als gutes Mitglied der römisch-katholischen Kirche beunruhigt ihn jedoch, dass in seiner Heimatgemeinde St. Martinus die Glocken nicht mehr geläutet werden dürfen, dass sich in Greven alle kirchlichen Vereine auflösen müssen, konfessionelle Schulen verboten sind und in den Klassenzimmern keine Kreuze mehr hängen.

Am 1. September 1939 überfällt die Wehrmacht Polen, zwei Tage später erklären Großbritannien und Frankreich dem Deutschen Reich den Krieg. Der Zweite Weltkrieg hat begonnen.

Fünf Tage zuvor wird im Büro Fiege der Eingangsstempel auf ein vertrauliches Vordruck-Schreiben des Oberpräsidenten von Westfalen gedrückt, in dem es heißt:



»Ihr Unternehmen ist zum kriegs- und lebenswichtigen Transportunternehmen erklärt worden. Sie gehören zur Fahrbereitschaft »Münster – Land« und unterstehen den Anordnungen des Fahrbereitschaftsleiters. Seine Anschrift lautet: F. Blothenberg, Direktor, Münster (Westf.), Mittelhafen 18. Ihre Aufgaben ersehen Sie aus dem anliegenden Merkblatt. Sie haben bis zu einer anderen Anordnung den Verkehr wie bisher zu bedienen, wobei Fernfahrten nur mit meiner Genehmigung ausgeführt werden dürfen.«

Das beigegefügte Merkblatt, in die Rubriken »Aufgaben«, »Stellung«, »Pflichten« unterteilt, ist ein Enteignungsdokument. Das Unternehmen gehört jetzt dem Staat, hat auf Weisung zu handeln, jede innerbetriebliche Veränderung zu melden und soll nach Order der Bevollmächtigten der für den Nahverkehr eingesetzten Fahrbereitschaften Bahnhöfe, Häfen, rüstungs-, kriegs- und lebenswichtige Betriebe anfahren und den übrigen lebenswichtigen Verkehr sicherstellen.



Zum Schluss wird unter Punkt 3d gefordert: »Erhöhte Aufmerksamkeit zum Schutze gegen Brandstiftung, Beschädigung oder Zerstörung von Betriebsmitteln und zur Verhütung von sonstiger Sabotage ist Pflicht jedes Gefolgschaftsmitgliedes. Alle Beobachtungen sind mir und der Staatspolizeistelle sofort zu melden.«

In den ersten Tagen des Krieges läuft der Betrieb noch fast normal. Am 4. September werden 166 Sack Jutegarn von der Firma »Erste Feinjutespinnerei« aus Brandenburg zu Biederlack nach Emsdetten gebracht. Aber von den 34 Fahrern sind 20 zum Wehrdienst eingezogen, werden in den münsterschen Kasernen ausgerüstet oder marschieren schon durch Polen.



Eine Fiege-Idee – an die Höhe der Ladefläche angepasste Rampenhöhe

Heinrich, der jetzt 19-jährige, so erheblich jüngere Bruder, ist als Landwirt zurückgestellt. Seine Einberufung kommt im Oktober 1940, einige Monate nach dem ersten Bombenangriff auf Münster. Er muss nach Lübben an der Spree zur Ausbildung und von dort direkt zum Fronteinsatz in Frankreich. Josef Fiege ist in der Position des Leiters eines kriegswichtigen Fahrbetriebs unabkömmlich, ein Privileg, das ihm viele neiden.

**1940**

Am letzten Tag des Jahres 1940 gründet er den »Unterstützungsverein der Firma Josef Fiege, Fernkraftverkehr, Greven«, einen eingetragenen Verein, der bedürftigen

Belegschaftsmitgliedern durch kleine Darlehen oder Geldzuweisungen helfen soll. Doch die Zahl der Mitarbeiter ist inzwischen arg geschrumpft. Wie bei anderen Spediteuren werden auch bei Fiege die Lastkraftwagen gleich mit den Fahrern durch die Militärdienststellen vom Hof geholt. Und die spätere Klärung, ob sie requiriert, das heißt entschädigungslos enteignet, oder vom Staat geliehen wurden, soll noch zu Problemen führen.

Die Wehrmacht bedient sich. All die schweren, stolzen dreiachsigen Fernlastzüge, die eigentlich auf deutschen Autobahnen rollen sollen, kommen mit feldgrauer Tarnlackierung an die Fronten. Aber da sind sie nur schwerfällige, großflächige Ziele für Fliegerangriffe, versagen schon in leichtem Gelände, bleiben vor allem in den Weiten der Sowjetunion im Schlamm und Schnee stecken oder werden wegen fehlender Ersatzteile einfach liegen gelassen.

Fieges Büssings und VOMAGs kassiert die Luftwaffe für den Einsatz an der Westfront. Übrig bleiben einige Fahrer mit sechs bis sieben Lastern, die meisten davon ausrangierte Altfahrzeuge, die durch Umbau noch einmal flottgemacht worden sind. Jede einzelne Tour ist genehmigungspflichtig. Der Erlaubnisschein muss jedes Mal von der Fahrbereitschaft am münsterschen Hafen geholt werden. Aenne Fiege, jetzt schon das sechste Jahr im Büro, steigt immer wieder aufs Fahrrad, um die fast 30 Kilometer in die Stadt und zurück zu radeln. Nur dort gibt es die Fahrbefehle und Brennstoffmarken.

Längst ist die Höchstgeschwindigkeit für LKW wegen des Reifenmangels auf 25 Kilometer in der Stunde beschränkt, und der zugeteilte Diesel wird immer knapper. Deshalb müssen die übrig gebliebenen Fiege-Fahrer den Generatorschein für den Antrieb mit Holzgasgenerator machen. Das Fahren mit dem »Badeofen« ist eine ungeliebte und auch



nicht ganz ungefährliche Sache. Meistens wird der Kessel rechts hinter dem Führerhaus senkrecht stehend angebracht. Vor Fahrtantritt ist eine komplizierte Prozedur zu bewältigen: Den Generator bis zu den Luftdüsen mit einer Lage Holzkohle füllen, darauf das würfelförmige Buchenholz schichten, nach Schließen des luftdichten Fülldeckels mit Spiritus, Papier oder leichtem Brennholz anheizen. Dann



Der Rangiertrecker, Typ Hanomag, Baujahr 1936, mit Vollgummibereifung

dauert es einige Zeit, bis sich mit scheußlichem Gestank das für den Motorantrieb notwendige Treibgas Kohlenoxid bildet. Auf der Ladefläche ist bei jeder Fahrt die notwendige Anzahl von Holzsäcken mitzuführen, denn etwa alle 20 Kilometer heißt es: Anhalten, Fülldeckel auf, Holz nachschütten. Nachdem 1942 flüssiger Kraftstoff nur noch für Flugzeuge, Panzer und Fahrzeuge im Fronteinsatz verwendet werden darf, fahren im Münsterland fast alle mit Holzgasgeneratorantrieb. Auch die PKW, die ihre Vorratssäcke auf den Rücksitzen und im Kofferraum stauen.

In dieser Zeit werden die Fiege-Fahrzeuge von der münster-schen Fahrbereitschaft vor allem für Lebensmitteltransporte eingesetzt. Aus ländlichen Molkereien ist Butter in die Kühl-häuser der luftgefährdeten Städte zu bringen, Getreide zu den Mühlen, Kohle wird aus Ibbenbüren und dem Ruhrge-biet geholt. Für die alten Kunden kann kaum noch etwas getan werden.

**1942**

Im Mai 1942 scheidet Erhard Specht aus, der seit dem Tod von Josef Fiege senior die Firma »Fiege & Co. GmbH« als Geschäftsführer leitete. An seine Stelle tritt jetzt Josef Fiege und löst die Gesellschaft auf, weil sie seit Jahresbeginn keine Geschäfte mehr tätigt. Bestehen bleibt das »Josef Fiege Ferntransportunternehmen«, das zwar keine Ferntransporte durchführen darf – aber es gibt ja wohl auch noch eine Zeit nach dem Krieg.

Im selben Jahr wird Heinrich Fiege mit 22 Jahren in Russland bei den Kämpfen um Orel schwer verwundet und bei eisi-ger Kälte in ein Lazarett in der Nähe von Warschau ge-bracht. 56 Jahre später erinnert sich seine Schwester Anna: »Durch die Kälte hat er Thrombose im Bein bekommen, und das Bein musste abgenommen werden. War schwer für ihn, weil er ja Landwirt war und begeisterter Reiter. Mein älte-ster Bruder und ich wollten ihn im Lazarett besuchen. Es dauerte ziemlich lange, bis wir die Genehmigung bekamen, dahin fahren zu können. Wir hatten alles vorbereitet, Sachen eingepackt und fuhren nun endlich mit dem Zug los. Beim Umsteigen in Osnabrück kam plötzlich durch den Lautsprecher, Herr Fiege möchte zur Auskunft kommen. Da wurde uns mitgeteilt, dass mein Bruder am Morgen gestor-ben ist. Da sind wir wieder nach Hause zurückgefahren.« Das ist das Ende aller Überlegungen und Pläne, ob Heinrich nach dem Krieg den Hof übernehmen oder in die Firma ein-



treten soll. Im Stall stehen seine Pferde, mit denen er auf Turnieren erfolgreich war, unter ihnen eine inzwischen zweijährige Fuchsstute, die Tochter des berühmten Celler Hengstes Forscher, die Heinrich noch als Fohlen aus Achthöven im Hannöverschen geholt und auf die er große Hoffnungen gesetzt hat.

Es ist ein Unglücksjahr. Zehn Tage vor dem Heiligen Abend stirbt plötzlich Josef Fieges Frau Emmi und lässt die drei Töchter Maria, Trudel und Margret, die älteste ist fünf, die jüngste zwei Jahre alt, mutterlos zurück.

Das Leben in Greven auf dem Hof muss weitergehen. Es wird hart gearbeitet auf den Feldern, mit Pferden und mit Muskelkraft. Für die wenigen im Dorf vorhandenen Lanz-Ackerschlepper gibt es längst keinen Spirit mehr. Auch in diesem Krieg erscheinen amtliche »Hofberater«, um die Erträge und Verwendung der zugeteilten Futter- und Düngemittel zu kontrollieren. Kreis-Ernährungsämter schreiben vor und überwachen, was an Getreide, Kartoffeln und Vieh abzugeben ist.

Auf dem Fiegesehen Hof wird alles knapper. Aber noch ist genug da, um alle satt zu machen. Einmal in der Woche backt die alte Mutter Fiege Brot, und es wird trotz des strengen Verbots auch mal heimlich geschlachtet.

Die zusammengeschmolzene Gruppe, die sich jeden Tag unter Vorsitz des Chefs zum Gebet und dem aus Gerste oder Roggen selbst gebrannten Morgenkaffee in der Gaststube zusammensetzt, wirkt immer bedrückter. Nachts hört man den unheimlichen Motorenlärm der nach Osten fliegenden englischen und amerikanischen Bomberverbände, dazu das Tackern der deutschen Flak, die am Dortmund-Ems-Kanal liegt. Es gibt so viele böse Zeichen: Die Kapitulation der deutschen Truppen in Stalingrad im Februar 1943

und die beinah täglich zunehmenden Zerstörungen der Stadt Münster.

Im Dorf herrscht zusätzliche Verunsicherung. Kaplan Huesmann ist in Schutzhaft genommen, vier Glocken sind beschlagnahmt, und die Fronleichnamsprozession darf nicht mehr stattfinden. Mit großer Begeisterung wird deshalb der Bischof von Münster, Clemens August Graf von Galen, empfangen, der zur Spendung der heiligen Firmung nach Greven kommt. Obwohl es streng verboten ist, sind einige auf den Dachböden versteckte Kirchenfahnen an den Häusergiebeln zu sehen.



5. August 1943 – Clemens August Graf von Galen, Bischof von Münster, in Greven

Dieser Bischof wird von den Gläubigen hoch verehrt. Im Sommer 1941 hat er in mehreren Predigten in der münsterischen Lambertikirche die Geheime Staatspolizei angeprangert und staatliche Stellen des vorsätzlichen Mordes bezichtigt, als Ordensgeistliche vertrieben und Geisteskranke aus

westfälischen Heilanstalten zur Tötung abtransportiert wurden. Jetzt, im Juli 1943, wenige Wochen nach einem schweren nächtlichen Großangriff auf die Stadt, predigt er in Münster noch einmal gegen Hass- und Vergeltungspropaganda.

In diesen Wochen werden aus Sicherheitsgründen verstärkt Wehrmachtsstellen verlegt und die Universitätskliniken von Münster mit allen medizinischen Geräten nach Bad Oeynhaus und Bad Salzuflen ausgelagert. Das sind umfangreiche Transportaufträge, die unter schwierigen Bedingungen, immer mit der Gefahr von Tieffliegerangriffen, von den verbliebenen Fiege-Fahrzeugen durchzuführen sind.

Trotz der immer bedrohlicher werdenden Entwicklung, einer Zeit, in der das Reisen für einen Zivilisten überaus schwierig ist, fährt Josef Fiege sieben bis acht Mal nach Belgien, um in Vilvoorde den Einsatz seiner von der Luftwaffe dienstverpflichteten Lastwagen zu kontrollieren. Im Dezember 1944 sind sieben LKW und acht Hänger an der Westfront bei der NSKK-Transportbrigade Brüssel eingesetzt, weitere beim Baustab Speer in Berlin. In Greven gibt es nur noch zwei Fahrzeuge, die zu den angeordneten Einsätzen mit ihren Holzvergasern vom Hof rollen, auf dem ein Kellerbunker Sicherheit vor Bomben bieten soll.

Von Westen rücken die Truppen der Alliierten näher. Wegen des ständigen Tieffliegerbeschusses werden die Fahrten immer riskanter. Auf dem Kotflügel muss jetzt ein Luftspäher sitzen, damit der Fahrer rechtzeitig rausspringen und beide in einem Deckungsloch oder Straßengraben Schutz suchen können. Immer häufiger werden Fahrzeuge zum Teil erheblich beschädigt, und für Ausbesserungen fehlt das Material. Das einzig Erfreuliche in jenen Tagen für Josef Fiege: Er wird zum vierten Mal Vater.

1945

Zwei Jahre nach dem Tod seiner ersten Frau hat er im April 1944 wieder geheiratet. Toni Naber, eine Landwirtstochter mit Abitur aus dem Grevener Ortsteil Westerode. Sie ist eine Freundin von Aenne Fischbach und hat bereits seit 1939 als Stenotypistin und Kontoristin im Betrieb gearbeitet. Jetzt, am 8. Februar 1945, bringt sie den lang erwarteten ersten Sohn zur Welt, der auf den Namen Heinrich Bernhard getauft und später nur Heinz gerufen wird.

In den letzten Wochen des Krieges kommen in Greven bei einem Fliegerangriff noch fünf Menschen um, und vor der Besetzung des Dorfes wird der Kirchturm von St. Martinus durch Artilleriebeschuss schwer getroffen.

Münster aber, die stolze Kapitale Westfalens, liegt in Schutt und Asche. Das Herz der Stadt, der berühmte Prinzipalmarkt mit seinen Giebelhäusern, der St.-Paulus-Dom, die Residenzen des westfälischen Adels und das barocke fürstbischöfliche Schloss – all die Zeichen der Geschichte und Schönheit dieser Stadt sind vernichtet.



# 5

1945 –

nach der Niederlage ein Neubeginn



**1945**

Der Krieg ist vorbei, die bedingungslose Kapitulation des Deutschen Reiches unterzeichnet. Das Land liegt in Trümmern. Flüchtlingstrecks ziehen über zerstörte Straßen, Gruppen von Kriegsgefangenen, erste Heimkehrer von den Fronten, abgerissen, hungrig.

In Greven sind beide Emsbrücken und das Munitionslager in der Gronenburg gesprengt. Englische Truppen beschlagnahmen das gesamte Betriebsgelände Fiege, Werkstatt, Büro und Lagerhallen. Im Kommandostab wird erwogen, die Spedition für die Aufnahme so genannter DPs, Displaced Persons, zu räumen. Doch durch die Errichtung des Lagers für befreite Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene im nördlichen Teil des Dorfes ist die Gefahr einer Schließung abgewendet. Der britische Verbindungsoffizier, Mr. Embley, teilt mit, dass der Betrieb gebraucht wird und als Kreis-Reparaturwerkstatt spezielle Aufgaben für die Besatzungstruppen übernehmen soll. Damit ist Josef Fiege zwar für einige Zeit nicht mehr Herr im eigenen Haus, aber es kann trotz aller Einschränkungen irgendwie weitergehen.

Dieser Augenblick ist eine Chance, das sieht der 41-Jährige ganz klar. Mit Umsicht und Stehvermögen ist es gelungen, das Unternehmen über die schweren Kriegsjahre zu retten, jetzt, mit Beginn des Friedens, würden seine Erfahrungen und Talente mehr denn je gebraucht. Deutschland muss wieder aufgebaut werden, und das geht nicht ohne Transportkapazität für Steine, Stahl, Kohle, Nahrung, Kleidung.

In der stillgelegten Gastwirtschaft wird das provisorische Büro eingerichtet. Die unentbehrliche Schwester Aenne ist dabei. Sie, die nun den Namen Fischbach trägt, seitdem sie 1943 den Bankkaufmann in Uniform, Karl Fischbach, geheiratet hat, wartet voller Sorge auf ein Lebenszeichen ihres Mannes. Das erhält sie, als eines Tages ein Kriegsheimkehrer



aus Coesfeld mit dem Fahrrad kommt und einen Zettel mitbringt, auf dem steht, dass Karl in russischer Gefangenschaft ist.



Aenne Fischbach und ihr Bruder Josef Fiege

In den beiden Gastzimmern wird versucht, einen ordentlich funktionierenden Bürobetrieb in Gang zu bringen. Ein halbes Dutzend Mitarbeiter bemüht sich mit einigen Fahrern, die den Krieg überlebt haben, dem fordernden Tatendrang des Chefs gerecht zu werden. Aber es ist ein mühsames Geschäft. Die Engländer erteilen die Weisungen, bei jeder Kleinigkeit sind sie zu fragen. Für jede Fahrt muss in Münster beim Straßenverkehrsamt eine Genehmigung eingeholt werden. Diesel und Benzin sind immer noch rationiert und nur auf Bezugsschein zu kriegen. Reifen und Ersatzteile gibt es nicht.

Die beiden Holzkocher transportieren vor allem Nahrungsmittel und holen Kohle aus Ibbenbüren und dem Ruhrgebiet. Gefährliche Touren, denn die Laster werden immer wieder geplündert, während langsamer Fahrt an Steigungen angesprungen, und bei aufgerissenen Seitenklappen fallen dann die Briketts auf die Straße. Auch mit herumziehenden ehemaligen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern gibt es Zusammenstöße. Ein Fiege-Fahrzeug wird von fünf bewaffneten Männern unter Gewaltandrohung gezwungen, Diebesgut zu befördern.

Josef Fieges Hauptanstrengungen sind auf die so dringend notwendige Beschaffung von weiteren Fahrzeugen gerichtet. Jetzt bewährt sich zweierlei: seine Überzeugungskraft, die persönliche Ausstrahlung eines bodenständigen Mannes, der bauernschlau, aber grundehrlich, humorvoll und verlässlich Vertrauen schafft. Und ein weiteres Mal zeigt sich, wie wichtig der Besitz der Landwirtschaft ist.

Fiege kennt die Verantwortlichen im Landratsamt ebenso wie in den anderen deutschen Verwaltungsstellen. Er kann mit ihnen auf seine Art umgehen, und selbst die Engländer finden Gefallen an dem großen, kräftigen Mann, der so viel Zuversicht verbreitet und ein immer wieder befragter technischer Tüftler ist. Die Erträge des Hofes aber schaffen die Währung, die in diesen Tagen gebraucht wird: Wurst gegen Ersatzteile, Schweinehälften gegen Reifen.

**1945**

Bereits im Dezember 1945 hat es Fiege geschafft, von der Straßenverkehrs-Direktion für die Provinz Westfalen und Lippe ein Dokument in englischer und deutscher Sprache mit der Überschrift: »TO WHOM IT MAY CONCERN« zu erhalten, in dem steht: »Der Inhaber dieses Schreibens ist berechtigt, ehemalige Wehrmachtsfahrzeuge aus dem Beutefahrzeugpark in Greven abzuholen. Diese früheren Wehrmachtsfahrzeuge sind dieser Dienststelle durch die Militärregierung



für die Provinz Westfalen (307 p Mil. Gov. Det) übertragen worden. Bitte, lassen Sie den Inhaber der Bescheinigung passieren.«



1945 – amerikanische Truppen auf der Grevener Bahnhofstraße

Dieses mit dem Stempel des Oberpräsidenten versehene Papier ist im wahrsten Wortsinn Gold wert. Josef Fiege darf sich die in Tarnfarben gestrichenen Lastwagen holen, aus mehreren defekten, heruntergekommenen einen funktionsfähigen LKW zusammenschrauben. Er kann benötigte Teile ausbauen, verwenden oder tauschen.

Aber er kauft auch außerhalb Westfalens ein. So im März 1946 von der Firma Münstermann in Göttingen zwei LKW, einen Büssing 4,5-Tonner, einen 3,5-Tonner Mercedes für 8.000 Reichsmark und 100 Mark »für den, der die Wagen bewacht hat«.

Mit einer Sondergenehmigung der Besatzungstruppen ist es Josef Fiege erlaubt, große Autofriedhöfe, so genannte Beutelager, bei Hamburg und Hannover auf der Suche nach verwertbaren Teilen zu betreten, die dann in der inzwischen wieder in Gang gebrachten eigenen Werkstatt von einem Meister mit einem Dutzend Autoschlossern verwendet werden.



Begutachtung vor dem Ausschachten

Die häufigen Reisen zu den Lagern, die er in seinem wehrmachtstarnfarbenen Mercedes-PKW 170 unternimmt, sind äußerst ergiebig. Mal sind es Büssing-Chassis und Mercedes-Motore, die dann in Greven mit Einfallsreichtum und Geschick zu einem funktionsfähigen LKW kombiniert werden, mal nur Achsen und Getriebe.

**1947**

Im Frühjahr 1947 fährt er mit dem Werkstattleiter Determann und einem Ingenieur von Hoch-Tief zum Autofriedhof nach Rothenburg, in der Tasche ausreichend Bargeld,

um größere Materialmengen einzukaufen. Gegen seine Gewohnheit lässt sich Josef Fiege von Determann am Lenkrad ablösen. Bei einem Bahnübergang wird der Wagen von einer Lokomotive erfasst und Fiege vom Beifahrersitz auf ein Feld geschleudert. Die beiden anderen sind auf der Stelle tot.

Die Unfallnachricht erreicht die Familie in Greven mit dem Hinweis, der Fahrer und noch ein Insasse seien umgekommen. Aenne Fischbach, die Schwester, ihr Schwager Josef Zaun, der eigentlich in Rothenburg dabei sein sollte, fahren mit einem Speditions-LKW zum Unfallort. In einer Scheune muss der Fahrer Mühlenkamp die aufgebahrten Toten identifizieren, kann aber der angstvoll wartenden Familie sagen: Josef Fiege lebt. Nach sechswöchigem Krankenhausaufenthalt darf er nach Greven zurückkehren.

In dieser schwierigen Zeit erhält der Chef eine erfreuliche Nachricht. Seinem Antrag vom 28. Juni 1947 bei der Bezirksfeststellungsbehörde Münster auf Requisitionsschäden, gemeint ist die Beschlagnahme der LKW während des Krieges, sei stattgegeben, und er erhalte einen Betrag von 213.481,80 Reichsmark. Eine hochwillkommene Finanzspritze zum richtigen Zeitpunkt. Fiege kann in weitere Fahrzeuge investieren, und langsam beginnt sich ein geregelter Arbeitsalltag zu entwickeln.

Von Normalität kann in jenen Tagen aber noch längst nicht die Rede sein. Durch Besatzungsverordnung vom 23. August 1946 ist im Londoner Foreign Office zwar das Land Nordrhein-Westfalen entstanden, und die deutschen Verwaltungsstellen funktionieren im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Doch viele Menschen hungern, sind Flüchtlinge aus den Ostgebieten oder zu Hause ausgebombt, haben kein Dach über dem Kopf. Schwarzmarkt, Tausch- und Schiebergeschäfte blühen. Aus dem Ruhrgebiet kommen täglich Tausende mit ihren leeren Rucksäcken in das ländliche

Münsterland, zu Fuß, mit der Bahn, per Anhalter. Sie hoffen, bei den Bauern etwas zu erbetteln oder eintauschen zu können. Teppiche, Uhren, Familienschmuck, Silberbestecke gegen Speck, Eier, Brot oder Kartoffeln.

Das geht nicht immer ohne unschöne Begleiterscheinungen, so dass sich der Bischof von Münster, Michael Keller, gezwungen sieht, gewinnsüchtigen Bauern von der Kanzel ins Gewissen zu reden und ein Plakat mit der Überschrift: »Bischofswort« drucken zu lassen, in dem er mahnt:

»Eine himmelschreiende Sünde ist es, die Not der Mitmenschen auszunutzen. Wer solches tut, dem nützt kein Beten, kein Kirchengenhen und kein Sakrament. In seiner Seele wohnt Gott nicht mehr.«

Auch nach Greven kommen die »Hamsterer« in Scharen, stehen auf dem Fiege-Hof und erwarten Hilfe. Bei den Kohle-Touren ins Ruhrgebiet nehmen die Fahrer sie manchmal auf der leeren Ladefläche mit zurück.

Gertrud Pröbsting, die im November 1945 im Büro angefangen hat, erinnert sich heute an eine eher heitere Begebenheit:

»Oft waren da auch junge nette Mädchen dabei, die wieder ins Ruhrgebiet wollten. Einmal geschah Folgendes: Einer unserer Fahrer hatte sich schon gemeldet und gesagt, ich nehme die zwei morgen früh mit. Das passte aber einem anderen Fahrer gar nicht. Heimlich hat er dem Kollegen, der sich schon auf die beiden Mädchen freute, den Holzkocher mit faulen Äpfeln gefüllt. Der stand dann morgens da, wollte den Kocher anheizen, und das ging nicht, während der andere längst mit den Mädchen über alle Berge war. Da habe ich gedacht, als die abends wiederkamen und sich auf dem Platz sahen, was das wohl gibt. Wie Kampfhähne sind sie aufeinander zugegangen. Aber dann haben sie einen getrunken, und alles war wieder gut.«





Schlechte Straßen – ein liegen gebliebenes Fahrzeug

Im Rückblick erscheinen jene Jahre vor allem auf dem Lande als eine gar nicht so schlechte Zeit. Man ist davongekommen, hat den Krieg überlebt, es geht wieder aufwärts. Bei Fieges sind alle eine große Familie – so wie immer schon. Alle gehören zusammen, die Stenotypistinnen, Bürogehilfen, Fahrer, Autoschlosser und kaufmännischen Lehrlinge. Der erste Neue nach dem Zusammenbruch ist der 16-jährige Josef Grabbe, dessen Vater den Vertrag im Mai 1947 unterschrieben hat. Es wird gemeinsam an einem großen Tisch gegessen, die Eleven im Vorraum. Freitags backt Oma Fiege Reibbeplätzchen, und jeden Samstagmittag gibt es Stielmus mit Sahne. Wenn Runkeln zu stechen sind, der Roggen reif ist oder ein Gewitter aufkommt, werden alle aus dem Büro als Erntehelfer aufs Feld geholt. Auch die Fahrer müssen in der Landwirtschaft mitarbeiten, wenn es für sie gerade keine Einsätze gibt. Stroh aufladen, Kartoffeln lesen, mit der Sense die Wassergräbenböschungen schneiden. Josef Fiege passt auf, dass jeder etwas zu tun hat. Der Fahrer Josef Michels, der es schließlich auf 45 Fiege-Dienstjahre bringen soll, erinnert sich: »Es war mal ein Kollege dabei, der das nicht mit-

machen wollte, der konnte aber sofort gehen. Ich habe ihm gesagt, du bist ja bekloppt, dass du die Feldarbeit nicht mitmachst, das ist doch herrlich.«

**1948** Ein tiefer Einschnitt im Bewusstsein der Menschen jener Tage ist der 20. Juni 1948, der Tag X, die angebliche Stunde Null, die Währungsreform mit Einführung der DM. Ein Sonntag, an dem jeder 40 DM Kopfgeld erhält und das Versprechen, dass nun jeder seine Chance bekäme.



Josef Fiege hat mit der Währungsreform gleich auf zweifache Weise Glück. Er gehört als Eigentümer von Sachwerten, von Grund und Boden, zu den Gewinnern, während Sparer und Lohnempfänger einiges verlieren. Außerdem liegt der Zeitpunkt der Währungsumstellung noch günstig vor der Ernte, die in diesem Jahr, nach all den Missernten während des Krieges auf ausgelaugten Feldern, erfreulich gut ausfällt. So kann der Gewinn aus der Landwirtschaft den Speditionsbetrieb weiter voranbringen, der am 21. Juni, dem Tag der DM-Eröffnungsbilanz, auf eindrucksvolle 41 LKW – Zugmaschinen mit Hängern – gewachsen ist .

Die beiden Folgejahre werden jedoch zu einer Art Wechselbad. Es geschieht Hoherfreuliches: Am 13. April 1949 wird Hugo, der zweite Sohn, geboren, und nach 13 Jahren Arbeits-, Kriegsdienst und Gefangenschaft kehrt endlich der Schwager Karl Fischbach aus Russland zurück. Zwar krank, aber nach einiger Zeit doch bereit, dem Vorschlag Josef Fieges zu folgen und wie seine Frau in der Spedition mitzuarbeiten.

**1949**

Es gilt, auch ausgesprochen Ärgerliches durchzustehen. Am 14. Juni 1949 wird Josef Fiege vom Landgericht Münster zu einer Geldstrafe von 40.000 DM verurteilt. Dabei handelt es sich um den 1947 erhaltenen Requisitionserstattungsbeitrag, der angeblich zu Unrecht beantragt und ausgezahlt wurde, weil Fiege sieben LKW und acht Anhänger an die Wehrmacht verkauft habe und sie damit nicht mehr sein Eigentum waren, für das er Entschädigung fordern könne. Josef Fiege beantragt Revision des Urteils.



Karl Fischbach und Josef Fiege

All das bremst die Dynamik, den Aufbauwillen dieses Mannes nicht. Er kauft wieder Land. Diesmal ist der Nachbar Bernhard Topp hoff bereit, ein Stück abzugeben. Damit kann die Betriebsfläche auf 28.000 Quadratmeter vergrößert werden. Es geht überhaupt voran. Die Engländer ziehen ab. Doch sie lassen das Gelände in miserabilem Zustand zurück. Das Innere der Gebäude ist stark verwüstet, die Einrichtung zerschlagen, zum Teil verbrannt, wichtige Unterlagen, so auch die Sozialversicherungsnachweise, sind vernichtet. Endlich können die alten Büroräume im Flachbau wieder bezogen werden, und auch eine baldige Wiedereröffnung der Gastwirtschaft erscheint möglich.

Die 50er Jahre, die einmal in die Geschichte der Bundesrepublik als Wirtschaftswunderzeit eingehen sollen, beginnen auch für die Fieges in Greven durchaus glücklich. Im März 1950 wird in einem Revisionsverfahren das Urteil vom Vorjahr mit der Feststellung aufgehoben, dass Josef Fiege doch bis zum Kriegsende Eigentümer der fraglichen Fahrzeuge gewesen sei. Auch privat gibt es Grund zur Freude. Toni Fiege bringt nach der Tochter Hildegard ihr viertes Kind zur Welt, wieder ein Mädchen, das in der Kirche St. Martinus auf den Namen Anne getauft wird.



# 6

## Erfolg und Expansion –

die Spedition Fiege in der Wirtschaftswunderzeit



Sie beginnen viel versprechend, die 50er Jahre. Es wird gebaut, produziert und hart gearbeitet. Im Münsterland kommt die Textilindustrie wieder in Schwung, im benachbarten Niedersachsen, in Nordhorn, macht die Firma NINO mit dem neuen Popelinegewebe »Nino-Flex« von sich reden. Alle Fabriken brauchen Kohle, die Fiege mit seinen Lastern nach wie vor aus Ibbenbüren und Oer-Erkenschwick holt. Alle müssen die Kesselasche wieder loswerden. Die lässt sich gut verwenden, als gestampfte Schlacke zur Befestigung von holprigen Wegen auf den Höfen und Bürgersteigen in den umliegenden Ortschaften. Auch das gesamte Hofgelände der Spedition ist mit Schlacke aufgefüllt, damit die schweren LKW nicht einsacken.



Stückgutverladung

Der Bedarf an Baumwolle und Jute steigt. Baumwolle landet in Hamburg an und Jute, wie schon vor dem Krieg, in Bremen. Aber nicht nur Rohstoffe müssen termingerecht in den

Web- und Spinnmälen bei der Grevener Baumwollspinnerei, bei Schilgen und Biederlack in Emsdetten oder Kämpers in Rheine zur Verfügung stehen, auch die Fertigprodukte sind an die Abnehmer zu liefern. Jutesäcke in die Moorgegenden Norddeutschlands, in denen Torf abgebaut wird, Stoffe und Mäntel bis nach Berlin.

Als neuer Arbeitsbereich ist jetzt das Stückgutgeschäft dazugekommen, obwohl die Fahrer die 200- oder 500-kg-Stockpartien von drei bis fünf Tonnen nur ungern aufladen. Da ist es ihnen lieber, die vertrauten 180-kg-Juteballen zu zweit mit der Sackkarre auf Motorwagen und Hänger zu stauen.

**1952**

1952 werden 14 Laster angeschafft. Einige als Neufahrzeuge, Produkte der inzwischen wieder angelaufenen deutschen LKW-Produktion. Bis auf VOMAG in Plauen sind die großen



Kindermädchen Tante Anni, Toni und Josef Fiege, Anne, Hugo und Heinz, v.l.n.r.

Namen der Vorkriegszeit dabei: Mercedes, Büssing, Krupp mit seinem riesigen 210 PS starken »Titan«, MAN und Faun.

Josef Fiege schwört auf Büssing in Braunschweig, eine traditionsreiche Firma, die bereits 1950 die Montage des 10.000. Lastwagens der Nachkriegsproduktion feiern kann, eines S 8000. Voller Stolz wird die weiter gewachsene Flotte auf dem Platz aufgebaut, die neuen Büssing NAGs als Paradeponies, langschnauzige, mächtige 16-Tonner mit 8,2 Tonnen Nutzlast, sechs Zylindern und 150 PS. Markant sind auch die geteilten Frontscheiben unter den gelben Dreiecken, die jedes Mal hochgeklappt werden müssen, wenn Anhänger angekoppelt sind. Die Zugmaschinen-Seitentüren ziern der schwungvolle Schriftzug »Fiege«.



VOMAG – Dreiachser vor der Betriebstankstelle

Der damals 16-jährige Textilfabrikantenspross Wolfgang Schröder hat die Szenerie noch vor Augen: »Im Sommer bin ich am Wochenende immer mit dem Fahrrad zum Segelflugplatz nach Hüttrup gestrampelt. Eine der großen Attraktionen war natürlich das Passieren der Firma Fiege. Das war



Wochenende – aufgereiht in militärischer Ordnung

immer faszinierend, gucken, was hat er denn da stehen, hat er schon wieder ein neues Auto? Der Alte legte großen Wert darauf, dass zum Wochenende die Dinger in Reih und Glied, in militärischer Ordnung nebeneinander standen. Das war eine Wucht, wenn man da durch den Zaun sehen konnte. Die Hallen haben auf mich dagegen einen etwas verwahrlosten Eindruck gemacht. Aber Fiege hat sich wohl gesagt, mein Kapital sitzt im Fuhrpark und nicht in Backsteinen. Er war mit Sicherheit ein wahnsinnig sparsamer Mann, der den Pfennig zehn Mal umdrehte, und wenn er in seinem Betrieb die notwendigen Dächer baute, kam Teerpappe drauf, und dann hatte sich das. Da war er den Textilfabrikanten um Meilen voraus. Die haben sich zum Teil Fabriken gebaut, bei denen der Zuckerbäckerstil und der ganze Firlefanz überhaupt nicht nötig war.«

Zu Beginn der 50er Jahre ist Josef Fiege so etwas wie ein »Hecht im Karpfenteich«. Vor Ort und im Raum Emsdetten, Mesum, Rheine gibt es eigentlich keine Konkurrenz. Der Nächste ist Hellmann, und der sitzt in Osnabrück.

Die Geschäfte laufen so gut, dass in neuen Dimensionen gedacht werden kann. Ausweitung und Auslagerung sind



**1952**

das Gebot der Stunde. Am Standort Wentrup werden neue Hallen errichtet, die für den immer umfangreicheren Warenumschlag unverzichtbar sind, aber auch Werkstätten und Büroräume reichen 1952 für die 80-köpfige Belegschaft nicht mehr aus.

Noch wichtiger ist der Schritt über die Grenzen Grevens hinaus. Innerhalb von nur drei Jahren errichtet Josef Fiege Zweigbetriebe in Haltern, Neuss, Schötmar und Letmathe-Östrich. 1955 folgt der Nachbarort Emsdetten mit einem Büro, in dem ein Disponent im direkten Kontakt mit der Textilfirma Biederlack und der Juteweberei die Frachtpartien zusammenstellt und Fahrzeuge einteilt.

Entschieden wird aber trotz aller Selbstständigkeit der Betriebsstätten in der Hauptniederlassung. Hier laufen die Fäden zusammen, hier hat Josef Fiege, mit Schwager Karl Fischbach als Prokuristen und dessen Frau Aenne, alles im Griff. Es wird fast rund um die Uhr gearbeitet in der Fracht- und Tarifabteilung, in der Buchhaltung, mit Spätschichten und Wochenenddiensten. In der großen Halle sind alle Waren, die tagsüber aus dem gesamten Gebiet von den Lastwagen auf ihren Routen gesammelt und in der Zentrale ausgeladen wurden, nach Bestimmungsorten zu sortieren. Auf großen Schildern stehen die Ziele: Ruhrgebiet, Rheinland, NORDEN: Hamburg/Bremen, Bielefeld, Kassel, Berlin, SÜDEN: München.

Willi Wilmer, der bereits während des Krieges als Speditionslehrling angefangen hat, weiß noch, wie das damals lief: »Mein Gott, was wir gearbeitet, was wir so durchgezogen haben. Wir haben doch dienstags abends – mittwochs fahren die dann die weiten Touren – bis in die Nacht die Abfertigung gemacht. Jeden Abend mussten drei Mann da sein, um die Abfertigung der Fahrzeuge vorzunehmen. Und wenn



sie wiederkamen, musste erst mal abgerechnet werden. Die Fahrer hatten das Bargeld an der Kasse abzugeben. Und disponiert wurden die Fahrzeuge im Wechsel von Herrn Fischbach oder Herrn Nolte.« Und sein Kollege Josef Grabbe ergänzt: »Die haben alle mitgeholfen. Das muss man sich mal vorstellen. Wir hatten 400 Kleinsendungen, die mussten abends verarbeitet werden. Die ersten Lastzüge kamen abends um 18 Uhr wieder und die letzten um 20 Uhr. Dann ging das hier zur Sache. Es wurden die Frachtbriefe geschrieben. Einer musste die Kilometer suchen, der andere gleich die Fracht ausrechnen, dann gingen die zur Disposition und wurden nach Routen geordnet.«

Die am weitesten entfernten Fahrtziele sind Berlin und München, nachdem Lieferungen in die Schweiz gestoppt wurden, weil die Abfertigung an der Grenze zu lange dauerte. Auf der Strecke in die ehemalige Reichshauptstadt gibt es seit Gründung der DDR immer wieder Ärger. Neben dem Frachtbrief ist ein spezieller Berlin-Warenbegleitschein mit sieben Durchschlägen vorzulegen. Wird von den Grenzbeamten auch nur der geringste Tippfehler entdeckt, muss manchmal die gesamte Ladung vom LKW. Als bei einer Kontrolle entdeckt wird, dass ein Fahrer bei der Waffen-SS gewesen ist, wird er von den Volkspolizisten inhaftiert. Zusammen mit dem Versandleiter von NINO in Nordhorn und einem Bonner Regierungsbeamten versucht Josef Fiege, den Fahrer und die Fracht freizubekommen, was ihnen aber erst nach einer Woche gelingt.

Durch den Aufbau der Bundeswehr verstärkt sich der Anteil der München-Fahrten. Damit Uniformen am Montag genäht werden können, startet der Laster am Samstag in Greven, bringt einen Anhänger mit Stoffen nach Göppingen, wo am Sonntag zugeschnitten wird, dann geht es weiter in die bayerische Landeshauptstadt.



Auf der Fahrt nach Süden

»Das war schon eine Reise mit dem 150er-Büssing-Schnauzenwagen«, erinnert sich Rudolf Keiper, zu diesem Zeitpunkt drei Jahre Fahrer bei Fiege, »der lief nur 58, schneller lief der gar nicht. Da fuhren wir wohl 20 Stunden nach München. Die Brücken waren damals noch alle kaputt, da konnte man nicht ständig über die Autobahn fahren. Man musste immer wieder runter, Straßen fahren, und die waren schmal, ja nicht so ausgebaut wie heute. Das kann sich niemand vorstellen, das war so wie ein guter alter Feldweg, überall Löcher. Die knatterten ja alle daher, die ganzen Lastzüge. Und das Schlimmste war, wenn einem manchmal gleich zwei Reifen wegknallten, das waren zum Teil runderneuerte, und auch die neuen waren nicht viel besser.« Bei einer dieser Touren fahren der Grevener Schüler Hans Galen, der spätere Direktor des Stadtmuseums Münster,

und ein Klassenkamerad mit. Sie wollen mit dem Rad nach Italien, und Galen nutzt die Bekanntschaft seines Vaters mit Josef Fiege zu einer Fahrerleichterung aus.

»Wir durften mit und erwischten einen Transport Jute, einen LKW mit Anhänger, der gewaltige Juteballen von Greven nach München fuhr. Die beiden Fahrer hatten vorne ihre Schlafkabine und wechselten sich so ab, dass es Tag und Nacht weiterging. Durchschnittsgeschwindigkeit 40 Stundenkilometer, mehr war nicht drin. Die Straßen waren ja 1951 noch im furchtbaren Zustand. Autobahnen konnten nur streckenweise benutzt werden, viele Brücken waren gesprengt, und so dauerte es endlos, bis wir nach einer sehr harten Fahrt, hinten auf den Juteballen liegend, mit unseren Fahrrädern festgebunden, damit nicht alles herunterfiel, nach München kamen.«

In jenen Tagen sind abenteuerliche Gefährte unterwegs, wahre Ungetüme von manchmal 25 Meter Länge, wenn hinter dem Motorwagen zwei Anhänger folgen. In gewaltige Qualmwolken eingehüllt, kriechen sie im Schrittempo die Steigungen hoch. Reicht die Kraft nicht, werden die Anhänger auch mal einzeln hochgezogen. Die Polizei schaut weg. Nur selten überprüft sie die fast immer überschrittenen Ladekapazitäten, die häufig bis auf die Karkasse abgefahrenen Reifen oder viel zu langen Lenkzeiten der Fahrer. Die fühlen sich auch in den 50er Jahren noch als etwas Besonderes, als Helden der Landstraße, die den Traum der großen Freiheit verwirklichen und sich in Hans Albers und seinem 1953 gedrehten Spielfilm »Nachts auf den Straßen« wieder erkennen.

Ihr Arbeitsplatz »auf dem Bock« ist spartanisch, die starre Sitzbank hart, der Lärm ohrenbetäubend, die Schlafkoje – das »Schwalbennest« – eng. Heizungen sind unbekannter

Luxus, bei Kälte zieht man sich eine Woldecke über die Knie, und wenn einer mal raus muss, geschieht das häufig während der Fahrt bei geöffneter Tür, weil die schweren Züge nach einem Halt nur langsam wieder in Gang zu bringen sind.

**1953**

1953 kommt es dann zu Regelungen und Begrenzungen. Bonn verfügt, dass Lastzüge nur 20 Meter lang sein dürfen, ab 7,5 Tonnen muss ein Fahrtenschreiber eingebaut werden, die Fahrer haben ein Arbeitsschichtenbuch mitzuführen. Im Fernverkehr gibt es viele Unfälle, immer wieder wegen defekter Bremsen oder platzender Reifen, die durch herumliegende Hufnägel verursacht werden.

Glücklicherweise bleibt die Spedition Fiege von größeren Unfällen verschont. Das liegt an der Qualität der eigenen Werkstatt, aber auch am technischen Interesse und Sachverstand des Chefs. Die wachsende LKW-Flotte ist sein ganzer Stolz. Er kann mit den Fahrern umgehen, die ihm die Brummer schonend bewegen, duzt sie alle, spricht mit ihnen Platt und schafft mit seiner fürsorglich väterlichen Art ein gutes Betriebsklima. Vier Fahrerfamilien wohnen am Gimbtter Weg, in direkter Nachbarschaft zum Betriebsgelände, im so genannten Fahrerhaus.

Josef Fiege, den seine Freunde nur »Jöppe« nennen, ist beliebt bei den Mitarbeitern, die seine soziale, hilfsbereite Art schätzen. »Der war in Ordnung, der Beste, der da war«, erinnert sich ein Fahrer, »er tat jedem einen Gefallen. Von dem konnte man alles kriegen. Wenn einer baute, sorgte er für Sand, den man nicht bezahlen musste. Er sorgte für die Beschaffung von Material und für den Bau der Fenster in der Schreinerei. Man musste den Chef bloß nachher fragen, was kostet das. Er hat auch Bauplätze für die Leute besorgt.«



Mit Baudarlehen und Hilfen aus dem Unterstützungsverein kümmert Fiege sich um das private Wohlergehen seiner Leute. Es sind aber vor allem die kleinen Gesten, die ihm die Sympathien verschaffen. »Hier, komm her«, spricht er schon mal einen Fahrer an, »nimm ein Hähnchen mit, das wird euch am Sonntag schmecken.« Oder er erscheint bei der Spätschicht in der großen Halle mit geschmierten Broten und Getränken.

Der fast Fünfzigjährige ist trotz aller Leutseligkeit eine Autorität, ein Mann, der was darstellt. Er sagt nicht viel, aber wenn, dann hat es Wirkung und wird befolgt. Josef Fiege ist Westfale, ein Bauer mit einer Spedition oder ein Spedi-



In der Gastwirtschaft – Josef Fiege, Gertrud Zaun, geb. Fiege, und Karl Fischbach

teur mit einem Bauernhof. Eine eindrucksvolle, massige Erscheinung, wenn er in einfacher Kleidung, mit derben Schuhen an den Füßen, einem Jagdhut auf dem Kopf und seinem Dackel »Walli« durch den Betrieb marschiert. Seine Stärken liegen in seiner Zuverlässigkeit, dem Sinn für Zahlen, für komplizierte technische Zusammenhänge, für gute Geschäfte und in der Fähigkeit, mit Menschen umzugehen, nicht nur mit abhängigen Mitarbeitern, sondern Kunden, die zu gewinnen sind. Er findet den richtigen Ton, bei Versandleitern großer Unternehmen ebenso wie bei Behördenvertretern, Bürgermeistern oder Landräten.



Bernhard Moss – auf seiner Hauptstrecke Greven–München

Mit fast 40 Mann sind die Fahrer die größte und, wie sie meinen, wichtigste Gruppe im Unternehmen. Mitte der 50er Jahre gibt es noch keine Weihnachtsgratifikation, und so erhalten alle 100 Mark als Geschenk, dazu den Arbeitsschuhe-Gutschein für ein Schuhgeschäft in Greven und einen zweiten Gutschein für einen grauen Fahreranzug mit zwei



Hugo Fiege



Heinz Fiege



Josef und Toni Fiege mit den Kindern Maria, Trudel, Margret, Heinz, Hildegard, Hugo, Anne



Maria Fiege mit ihrer Tochter Mimi und Enkel



Josef Fiege (links)

Hosen, Jacke und Schirmmütze, der in Dortmund oder Düsseldorf eingelöst werden kann. Aber auch die anderen Angestellten dürfen an einem Dezembersonntag im Bus mitfahren und sich für 300 Mark Kleidung bei Brenningmeyer oder Neckermann aussuchen, die für die Fiege-Belegschaft extra ihre Hintertüren öffnen.

Seit einiger Zeit ist auch die Gastwirtschaft Fiege wieder in Betrieb, und damit gibt es so etwas wie eine Kantine, in der sich abends die Fahrer treffen, um ihre Erlebnisse auf den weiten Touren auszutauschen. Für den Chef manchmal ein innerer Konflikt: auf der einen Seite der gute Bierumsatz, auf der anderen braucht er am nächsten Morgen einsatzfähige Fahrer. Nach der Renovierung ist die Gastwirtschaft wieder sehr schön geworden, typisch münsterländisch, mit dunkel gebeizter Eiche, hellen, mit Sand geschuerten Eschenholztischen, der behäbigen Theke und den mit Blei verglasten Fenstern. Der Gästestrom ist erfreulich lebhaft, die Umsätze stimmen.

Josef Fiege kann zufrieden sein, seine zwei Söhne und die fünf Töchter gedeihen, Spedition und Werkstatt laufen, und auch die Landwirtschaft, auf die er immer ein Auge hat, bringt gute Erträge. Alles in allem: Acker und Geschäfte sind wohl bestellt.



# 7

Transport · Spedition ·

Fahrzeugbau · Tankwagen



Greven darf sich seit 1950 mit dem Titel »Stadt« schmücken. Nach einigen vergeblichen Vorstößen bei der Obrigkeit – der erste bereits um 1895 – ist aus dem »größten Dorf des Münsterlandes« endlich eine richtige, allerdings mit knapp 12.000 Einwohnern vergleichsweise kleine Stadt geworden, die jedoch flächenmäßig durch den Zusammenschluss der Gemeinden Greven rechts und Greven links der Ems zu einer der größten in Nordrhein-Westfalen zählt. Damit hat die neue Stadt, die im 19. Jahrhundert durch Gründung der Grevener Baumwollspinnerei und den Anschluss an das Eisenbahnnetz den Grundstein zur Entwicklung eines modernen Industrieortes legte, geschickt die Weichen für die Zukunft gestellt.



Der 50. Fahrzeugneubau zum Geburtstag des Chefs

Mitte der 50er Jahre, in der Zeit des Wiederaufbaus und beginnenden Wohlstandes der noch jungen Republik, ist die Grevener Welt noch nach altem Muster geordnet. Als »Ortsadel« gelten nach wie vor die Textilfabrikanten in ihren Villen. Sie haben Landbesitz, gehen zur Jagd, spielen Tennis und halten auf Distanz. Zu den Bürgern zählen Beamte, Kaufleute, Handwerker und Selbstständige. Und es gibt da

**1955**

noch die vergleichsweise große Gruppe der über 3.000 Industriearbeiter und -innen. Sonntags sehen sich Textiler- und Bürgerfamilien in der Kirche. Man kennt sich und gleichzeitig die gesellschaftlichen Grenzen.

Josef Fiege gehört jetzt zu den größeren Unternehmern am Ort. Sein Fahrzeugpark ist 1955 auf 56 LKW und Zugmaschinen angewachsen, auf der Lohnliste stehen 133 Arbeiter und Angestellte. Der Gewinn ist mit über einer halben Million Mark im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 250 Prozent gestiegen.

Aber all die äußeren Zeichen des Erfolges verführen ihn nicht dazu, etwas Besonderes sein zu wollen. Er bleibt bescheiden, sitzt hin und wieder auch mal auf dem Pferdegespann, wenn es auf dem Hof was zu fahren gibt, oder steht spätabends in der Wirtschaft hinter der Theke. Ohne viel Aufhebens hilft er Leuten, die in Not geraten, gibt Ratschläge und verleiht Geld, obwohl er weiß, dass er es oft nicht wiederkriegt. Josef Fiege ist im Kirchenvorstand, unterstützt das Rote Kreuz und die Vereine der Stadt, die bei ihm anknöpfen. Er spielt seine Rolle als Familienoberhaupt. Am Mittagstisch sitzen jetzt wegen der Größe des Betriebes nicht mehr die Fahrer und Büroangestellten, sondern seine hochbetagte Mutter, die als starke, selbstbewusste Persönlichkeit immer noch die Fäden in der Hand hat, und Ehefrau Toni mit den sieben Kindern nebst Küchenmädchen und Hilfen. Häufig sind es 18 bis 20 Personen, die sich um die Tafel versammeln, an deren Stirnseite der Vater das Dankgebet spricht.

Mit seiner zweiten Frau hat Josef Fiege großes Glück. Sie ist ebenso klug wie fleißig und schafft es, nicht nur mit der schwierigen Schwiegermutter auszukommen, sondern auch gleichzeitig auf mehreren Hochzeiten zu tanzen: Bauernhof, Gastwirtschaft, die große Familie.





1953 – Betriebsausflug zum Hermannsdenkmal

Heinz Fiege, der älteste Sohn, über seine Mutter: »Ihr ist das gut von der Hand gegangen. Sie war eine sehr intelligente Frau, und sie war stark. Am Anfang hat sie sich aber gewaltig bemühen müssen, das alles hinzubekommen, was dazu führte, dass sie durch die ständige Nervenbelastung etwas kränkelte. Sie war eine herzengute Frau und hat uns durch alle Unbilden geführt. Sie hat die Kinder als Ganzes geführt, nicht ihre vier Kinder und dann die anderen drei, sondern es waren alles ihre Kinder, was man ihr sehr hoch anrechnen muss. Wir waren alle gleich. Es gab den Begriff Stiefkinder nicht. Das hat sie besonders ausgezeichnet. Sie hat alle gleich erzogen.«

Und an die Erziehungsmethoden des Vaters erinnert sich der jüngere Bruder Hugo: »Er war ungeheuer großzügig und hat uns eine lange Leine gelassen und nur hart erzo-gen, wenn wir seine Prinzipien verletzt haben. Das wichtigste Grundprinzip bei ihm war Ehrlichkeit. Wenn bei uns Kin- dern einer gelogen hatte, gab es Hiebe. Sonst nie. Das gab es nicht: Unehrllichkeit. Man muss zu dem stehen, was man gemacht hat. Das forderte er auch heraus. Also wenn er wusste, dass wir irgendwo was ausgefressen hatten, dann wurden wir auf der Tenne, da, wo die Kühe im offenen Stall stehen, zur Rede gestellt. Und dann erwartete er, dass man sein Kreuz steif machte, und dann musste man sagen, ja- wohl, ich habe das gemacht. Dann war das Thema erledigt, dann gab es auch nichts mehr.«

Josef Fiege will, dass vor allem aus seinen beiden Söhnen was wird. Sie sollen eine gute Schulbildung erhalten. Nicht so wie bei ihm selbst, nur Volksschule und zwei Halbjahre landwirtschaftliche Winterschule. Fast alles, was er weiß, hat er sich angelesen, gehört und zusammengedacht. Je- den Morgen sitzt er beim zweiten Frühstück in der Küche, liest erst die Zeitung und bildet sich dann durch das Ein- schalten der Schulfunksendungen im Radio weiter.

Die älteren Töchter waren zuerst auf der direkt benachbar- ten Bauerschaftsschule, bevor sie zur höheren Schule ka- men. Hugo geht jetzt das erste Jahr auf die Volksschule in Greven, in der vier Altersstufen in einem Klassenraum auf fest geschraubten Bänken mit Hilfe des Rohrstocks unter- richtet werden. Mit ihm geht der Vater fast jeden Abend, vom Dackel begleitet, durch die Felder der Grevener Heide und hört sich die Bastelideen des Sohnes an.

Beide Jungen werden im rechten Glauben erzogen, sind Messdiener in der Martinus-Kirche. Heinz ist der Tempera-



mentvollere, Ungeduldigere von beiden, manchmal voller verrückter Einfälle. Er ist kräftig, sportlich und sitzt wie sein im Krieg gefallener Onkel Heinrich mit Begeisterung im Sattel. Er kann Kühe melken, pflügen, packt bei der Ernte mit an, treibt sich zwischen den Lastwagen herum, hilft in der Werkstatt, beim Auf- und Abladen der Fahrzeuge. Nur Schularbeiten schmecken ihm nicht. Nach einem Jahr im Internat geht er auf die Realschule in Emsdetten. Josef Fiege ist aber überzeugt, dass der Älteste seine Begabungen geerbt hat und mal ein guter Spediteur wird, während der Jüngere den Hof übernehmen könnte.

Der Betrieb hat jetzt eine Größe erreicht, die von dem Mann an der Spitze die ganze Konzentration und Arbeitskraft fordert. Vorbei die guten alten Zeiten, als alle eine Familie waren, die sich im Schankraum der Gastwirtschaft versammeln konnte.

**1957**

Damit die Belegschaft das Gefühl der Zusammengehörigkeit behält, werden jedes Jahr Betriebsfeste veranstaltet, bei denen man auch mal zur Essener GRUGA-Halle fährt, meistens aber in der Nachbarschaft bleibt und in ländlichen Kneipen mit angeschlossenem Saal feiert. An solchen Abenden wird das »Liederbuch der Firma Fiege – Spedition, Fernkraftverkehr, Greven (Westf.)« verteilt, das »nach jeder Veranstaltung zurückzugeben ist«. Und dann singen Autoschlosser, Kapitäne der Landstraße, Kontoristinnen, Speditionskaufleute, der Platzwart und die große Familie des Chefs gemeinsam so schöne Lieder wie: »Kein schöner Land in dieser Zeit« oder »Horch, was kommt von draußen rein«, begleitet von einem Fahrer, der den »Trecksack«, die Ziehharmonika, spielt. Mit besonderer Inbrunst und großem Ernst wird aber zu vorgerückter Stunde die Nr. 6 angestimmt, das »Fernfahrerlied«, dessen traurige, etwas holprige Strophen hier dokumentiert werden.





# Liederbuch



# Fiege

**Inhalts-Übersicht**

St.	Titel	Seite
1	Waldesruh	1
2	Waldesruh	2
3	Waldesruh	3
4	Waldesruh	4
5	Waldesruh	5
6	Waldesruh	6
7	Waldesruh	7
8	Waldesruh	8
9	Waldesruh	9
10	Waldesruh	10
11	Waldesruh	11
12	Waldesruh	12
13	Waldesruh	13
14	Waldesruh	14
15	Waldesruh	15
16	Waldesruh	16
17	Waldesruh	17
18	Waldesruh	18
19	Waldesruh	19
20	Waldesruh	20
21	Waldesruh	21
22	Waldesruh	22
23	Waldesruh	23
24	Waldesruh	24
25	Waldesruh	25
26	Waldesruh	26
27	Waldesruh	27
28	Waldesruh	28
29	Waldesruh	29
30	Waldesruh	30
31	Waldesruh	31
32	Waldesruh	32
33	Waldesruh	33
34	Waldesruh	34
35	Waldesruh	35
36	Waldesruh	36
37	Waldesruh	37
38	Waldesruh	38
39	Waldesruh	39
40	Waldesruh	40
41	Waldesruh	41
42	Waldesruh	42
43	Waldesruh	43
44	Waldesruh	44
45	Waldesruh	45
46	Waldesruh	46
47	Waldesruh	47
48	Waldesruh	48
49	Waldesruh	49
50	Waldesruh	50
51	Waldesruh	51
52	Waldesruh	52
53	Waldesruh	53
54	Waldesruh	54
55	Waldesruh	55
56	Waldesruh	56
57	Waldesruh	57
58	Waldesruh	58
59	Waldesruh	59
60	Waldesruh	60
61	Waldesruh	61
62	Waldesruh	62
63	Waldesruh	63
64	Waldesruh	64
65	Waldesruh	65
66	Waldesruh	66
67	Waldesruh	67
68	Waldesruh	68
69	Waldesruh	69
70	Waldesruh	70
71	Waldesruh	71
72	Waldesruh	72
73	Waldesruh	73
74	Waldesruh	74
75	Waldesruh	75
76	Waldesruh	76
77	Waldesruh	77
78	Waldesruh	78
79	Waldesruh	79
80	Waldesruh	80
81	Waldesruh	81
82	Waldesruh	82
83	Waldesruh	83
84	Waldesruh	84
85	Waldesruh	85
86	Waldesruh	86
87	Waldesruh	87
88	Waldesruh	88
89	Waldesruh	89
90	Waldesruh	90
91	Waldesruh	91
92	Waldesruh	92
93	Waldesruh	93
94	Waldesruh	94
95	Waldesruh	95
96	Waldesruh	96
97	Waldesruh	97
98	Waldesruh	98
99	Waldesruh	99
100	Waldesruh	100



Das Buch bleibt Eigentum der Firma und ist nach jeder Veranstaltung zurückzugeben.

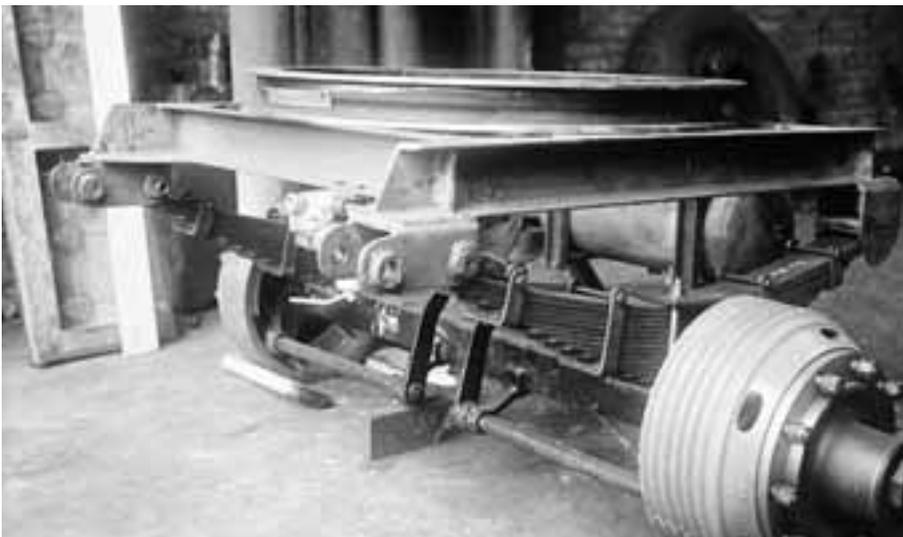
# Inhalts-Verzeichnis.

Nr.		Seite
1	Westfalenlied »Wer fährt dort durch Nacht und durch Nebel Auf einsamer Landstraß' dahin?	3
2	Brüder in Teck Es ist ein armer Fernfahrer:	4
3	Freut Euch der Welt Er muß heut' Nacht nach Berlin.	4
4	Heute an Bord	5
5	Das Vieben Die Augen, die sind ihm ermüdet	6
6	Fernfahrerlied Im Schläfe fall'n sie ihm zu.	6
7	Heiß ist die Luft Doch er muß weiter fahren, Er kennt keine Rast, keine Ruh'.	7
8	Fernfahrers Abendlied	8
9	Schön blüh'n Auf einmal, da ist es geschehen	8
10	Westetwald Und er fährt gegen 'nen Baum.	9
11	Auf der Pläner Nun hat er ausgefahren, Das war des Fernfahrers Traum.	9
12	Im grünen Wald Nun hat er ausgefahren, Das war des Fernfahrers Traum.	10
13	Von jenen Tagen	10
14	Wann wir fort Da drückte der Chef seinem Fahrer Die gebrochenen Augen zu:	11
15	Bin ein Fahrer Gott schenk' Deiner Seele Erbarmen	11
16	Das Edelweiß Ich wünsch Dir die ewige Ruh'.	13
17	Wer recht in Freuden wandern will	13
18	Horch, was k Du hast meinen Lastzug gefahren Und fuhest nicht Du, so fuhr ich,	14
19	Wilde Gefelle Du hast Deine Pflicht treu erfüllet,	15
20	Argonnenwald Doch das Fernfahren lassen wir nicht!	16
21	Märkische Heide	17
22	Vom Barste So endet ein Fernfahrerleben	17
23	Die Lindenw Begraben wohl unter dem Schrott, Er wollte so gern noch leben:	18
24	Kein schöner Tag Kameraden, jetzt ist er schon tot.«	19
25	Schwarzbraun ist die Hagedorn	20
26	O alte Burschenbuddlichkeit	20
27	Als wir jüngst in Regensburg waren	21
28	Hab mein Wage voll geladen	21
29	Es blühen die Rosen	22
30	Steh ich in finst'rer Mitternacht	22



Von Zeit zu Zeit kommt der Fotograf aus Münster, um die weiter gewachsene Arbeiterschicht im Gruppenbild festzuhalten, ordentlich vor der Reihe der Fahrzeuge aufgebaut, alle im guten Kleid und dunklen Anzug mit Krawatte. Doch das sind Äußerlichkeiten. Es muss weitergehen. Stillstand, das mag Josef Fiege nicht. So kommt er auf die Idee mit dem Fahrzeugbau. Er ist geradezu ein Fanatiker des Leichtgewichts bei hoher Nutzlast, denn nur die Fracht bringt Geld. Ihm sind die Anhänger und Zugmaschinen alle viel zu schwer. Und wozu ist die Werkstatt mit Meistern und Karosseriebauern da, nur zum Reparieren der Eigenfahrzeuge?

So werden Achsen, Felgen, Planen und das Aufbauzubehör gekauft und mit verwendbaren Teilen aus abgeschriebenen Altfahrzeugen kombiniert. Von den Längsträgern kann man sechseckige Flächen ausschneiden, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen. Fertig ist ein neuer, leichter Fiege-Hänger.



Qualitätsarbeit – Montage einer Anhängerachse

Aber das ist dem »mit Büssing verheirateten« Techniker und Tüftler noch nicht genug. Auch die Fahrerhäuser der LKW sollten leichter und besser sein. Und so sieht man den Chef, wie er mit Jopp Dömers, dem Schmied, auf dem Parkplatz steht und mit dem Fuß Entwürfe in den Sand zeichnet: »So musst du das machen, so kann das passen!« Denn Zeichnen oder Schreiben, das ist Josef Fieges Sache nicht.

Aus Münster holen die Fahrer unter den Augen der Polizei die nackten motorisierten Büssing-Fahrgestelle und sitzen dabei auf provisorisch fest geschraubten Holzstühlen hinter dem Lenkrad. Jeder fertige LKW mit Pritschen und Plane erhält eine eigene Fahrgestellnummer, die immer mit der Grundzahl 69575 beginnt. Es sind die Ziffern des Alphabetes, die den Namen »Fiege« ergeben. Nach der letzten fünf folgt dann die Seriennummer.



Eigenbau – Anhängerfahrgestelle in Leichtbauweise

»Diese Fahrerhäuser und Pritschen haben sie von einer solch brillanten Qualität gefertigt«, berichtet Wolfgang Schründer, »dass die Fahrzeuge eine halbe Million Kilometer liefen. Die ganzen Originalfahrzeuge von Büssing waren zu der Zeit schon lange mit einem zweiten Fahrerhaus versehen. Die arbeiteten richtig schön mit altem Eschenholz den Rahmen, und der wurde dann mit Blech beplankt, mit einer unheimlichen Solidität, wie früher im Kutschenbau üblich. Diese Meister, die Fiege hatte, die waren vorzüglich. Das waren echte Künstler und Zauberer.« Handwerksliche Qualität muss sein, aber beim Gewicht versteht der Alte keinen Spaß. Es wird erzählt, dass Josef Fiege



Werkstattmeister Oskar Peetz an der Drehbank

eine Eisenplatte, die bei einem Lastwagen während der Reparatur eines Differenzials ausgebaut wurde, auf die Waage legt und erregt ausruft: »Die sind wohl völlig wahn-

sinnig, das Ding wiegt ja zwölf Kilo.« Er setzt sich sofort ins Auto, fährt nach Braunschweig zu Büssing, knallt dort die Eisenplatte auf den Tisch und droht: »Wenn Ihr noch mal so einen Dreck liefert, könnt Ihr was erleben, da genügt eine einfache Blechplatte, und ich kann zehn Kilo mehr laden.« Josef Fiege denkt jedoch auch an seine Fahrer und ihre Klagen, dass bei Übernachtungen immer nur einer in der Koje schlafen kann, der andere auf der schmalen Sitzbank liegen muss. So baut er eine zweite Schlafkabine zwischen Führerhaus und Ladefläche so tief ein, dass der Frachtraum nicht eingeschränkt wird, eine Lösung, die patentiert wird.

Durch den Fahrzeugbau eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten. Fiege beginnt von einigen Lastern die Aufbauten herunter zu nehmen und durch Tanks zu ersetzen, um in das Transportgeschäft mit Benzin und Heizöl einzusteigen. Innerhalb weniger Monate stehen 15 Tankwagen auf dem



Eine Fiege-Erfindung – saisonale Nutzung durch leicht abnehmbaren Tankaufbau

Hof, die Heizöl bis nach Kassel liefern. Für einige Großkunden, die schweres Heizöl zur Erzeugung von Dampf und Strom benötigen, sind Spezialfahrzeuge im Einsatz.

Mit den Sparten Spedition, Transport, Fahrzeugbau und der neuen Tankwagenflotte kommt der Betrieb in eine bisher nicht gekannte Wachstumsphase. Dafür wird am Grevener Standort wieder einmal Erweiterungsfläche benötigt, und so beschließt Josef Fiege 1958 die Auslagerung der Landwirtschaft, den Bau eines neuen Hofes, der aber in bewährter Form von dem Verwalter weiter geführt werden soll, mit Roggen und Runkelrübenanbau, Viehzucht mit 20 Milchkühen, Schweinen und Hühnern.

Durch die Verlagerung der Hofgebäude auf vorhandene eigene Flächen weiter östlich kommt es zu der Überlegung, am Grünen Weg für die Familie ein Wohnhaus zu errichten. Im Februar 1959 legt der Architekt die Pläne für einen großzügigen modernen Bau zur Genehmigung vor. Zur selben



Ein Büssing-Lastkraftwagen im Werkszustand

Zeit ist Josef Fiege in Bremen dabei, zur Stärkung des Standbeins Jute eine große Lagerhalle in freitragender Konstruktion zu errichten und in Hafennähe eine eigene Niederlassung zu gründen.

**1959**

Am Tag vor seinem 55. Geburtstag, der richtig gefeiert werden soll, fährt er zusammen mit seiner Frau nach Aschaffenburg zu den Zellstoffwerken, um dort über Frachten zu verhandeln. Bei ihrer Rückreise am 2. Oktober 1959 kommt Josef Fiege auf der Autobahn Köln–Düsseldorf in Nähe der Wupperbrücke gegen 21.00 Uhr an das Ende eines Staus, versucht nach links auf den Grünstreifen auszuweichen, reißt dabei ein Verkehrsschild um und fährt auf einen vor ihm stehenden Wagen auf.

Beide Fahrer der nur leicht beschädigten PKW halten zur Besprechung der Schadensregulierung auf dem Grünstreifen. Vor dem Wiedereinsteigen will Josef Fiege für nachfolgende Fahrzeuge das Verkehrsschild richtig aufstellen. In diesem Moment wird er von einem Wagen aus Düsseldorf erfasst und 60 Meter weit bis zur Böschung der Gegenfahrbahn geschleudert. Josef Fiege ist sofort tot.

Die Nachricht vom Unfall löst in Greven Entsetzen aus. Es ist unvorstellbar, dass der so außerordentlich beliebte Unternehmer auf so tragische Art umkommen muss. »Josef Fiege zu Grabe getragen« ist einige Tage später in der Zeitung als große Schlagzeile zu lesen. »Mit einem Trauergeleit, wie es die Stadt Greven bisher nur wenige Male gesehen hat, wurde gestern Morgen der Spediteur und Transportunternehmer Josef Fiege zu Grabe getragen. Nicht nur aus der näheren und weiteren Umgebung, sondern aus allen Teilen der Bundesrepublik waren Freunde und Bekannte des allzu früh aus dem Leben Gerissenen gekommen, um ihm die letzte Ehre zu erweisen. Fahnenabordnungen weltlicher und kirchlicher Vereine, die Kapelle der Bürgerschützen und die





Betriebsangehörigen der Firma Fiege, die der Verstorbene zu einem der bedeutendsten Speditionsunternehmen des Westens entwickelte, gingen dem Sarg voraus. Unzählbare Kränze und Angebinde waren ein weiteres Zeichen der Wertschätzung und Beliebtheit, deren sich Josef Fiege erfreute.« Eine andere Zeitung schreibt: »Im Laufe von dreißig Jahren hat er das von seinem Großvater gegründete Fuhrunternehmen durch seinen unermüdlichen Fleiß und seinen selbstlosen persönlichen Einsatz zu einem heute in Westdeutschland führenden Speditions- und Transportunternehmen gemacht. Seine außerordentlichen fachlichen Fähigkeiten in Verbindung mit seinem sympathischen Wesen haben ihn zu einer Unternehmerpersönlichkeit werden lassen.«

Und in der Todesanzeige der Belegschaft in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung steht der Satz: »Sein viel zu früher Heimgang – er stand mit 55 Jahren gerade auf dem Gipfel seiner Schaffenskraft – hinterlässt eine Lücke, die wir niemals zu schließen vermögen.«



# 8

Die Stunde Null –

die Firma Fiege ohne Josef Fiege



»Der Chef ist nicht mehr – wie soll es weitergehen?« – das ist die bange, hilflose Frage, die sich die fast 200 Mitarbeiter des Unternehmens stellen. Josef Fiege war Motor und Mittelpunkt. Seine Tatkraft und Ideen hatten den stetigen Aufstieg und die Sicherheit der Arbeitsplätze garantiert. Ohne ihn kann es eigentlich gar nicht weitergehen. Zu sehr ist der Betrieb auf ihn ausgerichtet, erwarten alle seine Entscheidungen, seinen Rat.

Die Lebensleistung dieses Mannes ist beeindruckend. Aus einem ländlichen Fuhrgeschäft mit Pferdegespannen hat er in wenigen Jahrzehnten ein überregional operierendes modernes Transportunternehmen gemacht. Es war Weitsicht, damals 1924, als er sich gegen seinen Vater durchsetzte und der erste Lastkraftwagen mit geliehenem Geld gekauft wurde. Es gehörte Mut zu diesem Schritt und zur Aufnahme des Fernverkehrs. Immer hatte er den sicheren Blick für das Notwendige wie das Erfolg Versprechende: Die Einrichtung einer leistungsfähigen Vertragswerkstatt im eigenen Betrieb, die zielstrebige Erweiterung des Fuhrparks, die Gewinnung neuer Kunden und Gründung der Niederlassungen.

**1959**

Niederlassung Bremen – Josef Fieges jüngstes Kind – ist im Oktober 1959 noch im Bau. In der Kornstraße entsteht mit einer Mannschaft aus Arbeitern einer Grevener Baufirma und Fiege-Schlossern, die in Wohnwagen leben, die große Lagerhalle. Sie ist unverzichtbar, denn Kaigebühren gehen ins Geld, und die eigene LKW-Kapazität reicht nicht aus, beim Einlaufen großer Schiffe alle Juteballen sofort abzufahren. Künftig soll die Ware mit Nahverkehrsfahrzeugen aus dem Hafen geholt und in der Halle preisgünstiger zwischengelagert werden. Das bleibt die letzte, nun unvollendete Tat des Chefs. Und was wird aus dem Fahrzeugbau und dem Heizölgeschäft?



Die Firma Fiege ist in einer kritischen Lage, aber glücklicherweise gibt es die Familie. Seit Jahren arbeiten Aenne Fischbach und ihr Mann Karl im Betrieb, beide sind mit allem vertraut, kennen das Geschäft und die Kunden, sie im Büro, er im Außendienst. Und dann ist da Toni Fiege, die Witwe und Erbin, die erkennt, dass das Unternehmen nur eine Überlebenschance hat und für ihre Söhne zu retten ist, wenn Schwägerin und Schwager die Leitung übernehmen. Für sie, die den Tod ihres Mannes auf der Autobahn miterlebt hat, ist das eine schwere Zeit. Der Kummer über den Verlust, die Sorge um Betrieb und Hof, sieben Kinder, die um ihren Vater trauern. Zum Zeitpunkt des Unfalls ist Heinz vierzehn und Hugo zehn Jahre alt. Für beide ist der frühe Tod des Vaters ein tiefer Einschnitt, ein Erlebnis, das sie prägen und ihren Lebensweg entscheidend mitbestimmen soll.

Die neue zweiköpfige Geschäftsführung nimmt die Arbeit auf, unterstützt von erfahrenen Abteilungsleitern im Frachtbereich und in der Buchhaltung.

»Erst war das ein bisschen schwer«, sagt Aenne Fischbach im Rückblick, »die anderen Firmen hatten wohl gedacht, mit dem Tod meines Bruders ist unsere Firma nicht mehr zuverlässig. Sie waren erst misstrauisch, das hat sich dann schnell geändert.«

Auffällig häufig laden sich Inhaber von Konkurrenzfirmen, die sich sonst nie sehen lassen, bei Toni Fiege zum Kaffee ein. Sie wollen sondieren, ob eine Übernahme in Frage kommt, zeigen Interesse an den Fahrzeugen, aber auch an den begehrten staatlichen Konzessionen, jenen blauen und roten Fernverkehrsgenehmigungen, die den Zugang zum Transportgeschäft erst ermöglichen. Doch sie haben kein Glück. Die Belegschaft steht in dieser schwierigen Zeit voll hinter dem Unternehmen mit den beiden Fischbachs an der Spitze. Karl Fischbach kennt den Betrieb bis zum letzten

Mann, er hält die Kosten unter Kontrolle, geht regelmäßig durch alle Abteilungen, durch Lager und Werkstatt und sorgt dafür, dass ordentlich gearbeitet wird. Anne Fischbach führt im Büro Regie, beaufsichtigt die Frachtabrechnungen und ist nach Aussage ihrer Mitarbeiter »die Seele des Geschäfts«.



Anne Fischbach und Toni Fiege

Sie besitzt eine natürliche Autorität, verfügt über Verhandlungsgeschick und Fingerspitzengefühl. In heiklen innerbetrieblichen Situationen ist sie es, die schlichtet, Einigung er-

zielt. Wichtige Mitarbeiter, vor allem im Bereich der Kundenakquisition, die damit drohen, zur Konkurrenz abzuwandern und entsprechende Forderungen stellen, vermag sie mit feiner Überredungskunst zum Einlenken zu bewegen. Wenn Fahrer bei Lohnforderungen mit Streik drohen, tritt sie vor die Männer und sorgt dafür, dass das oberste Gebot, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, eingehalten werden kann.

**1963**

Während der »Fischbach-Zeit« wird das Geschäft in bewährter Weise weitergeführt. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf dem Sektor Transport, wobei die Großkunden der Textilindustrie noch immer eine wichtige Rolle spielen und sich der weitere Ausbau der Niederlassung Bremen auszahlt. Der Fahrzeugbau kommt jedoch weitgehend zum Erliegen, wohl auch, weil sich auf diesem Gebiet durch gesetzliche Auflagen zu viel ändert. LKW dürfen jetzt nur noch 2,5



Ein kipp- und ausblasbarer Mercedes-Siloauflieger

Meter breit und 4 Meter hoch sein, und die Ära der Riesen mit den mächtigen Kühlern ist ohnehin endgültig vorbei. Ab 1960 kommen die Plattschnauzer, die so genannten Frontlenker, auf den Markt und damit eine völlig neue Generation von Lastern.

Es wird solide gewirtschaftet bei Fiege in Greven, Jahr für Jahr ohne Verluste. Aber es fehlt die Risikofreude eines Josef Fiege, der antreibt, Neues probiert und die Nase im Wind hat. Aenne und Karl Fischbach sehen sich vor allem als Treuhänder, deren Hauptaufgabe darin besteht, den Bestand zu sichern und eines Tages eine gesunde Firma zu übergeben. Sicher sehen auch sie in den 60er Jahren, dass der Transportmarkt mächtig in Bewegung ist, dass aus einigen LKW-Unternehmen bereits Speditionen werden, die Stückgutbeförderung flächendeckend für die gesamte Bundesrepublik anbieten. Aber noch läuft alles zufrieden stellend. Es gelingt, zusätzliche Kunden zu gewinnen, mit denen die Abhängigkeit von der Textilindustrie gemindert werden kann.

In der Erziehung und Ausbildung der beiden Fiege-Söhne sieht Karl Fischbach seine andere wichtige Aufgabe. Heinz Fiege hat sich nach den schulischen Anfangsschwierigkeiten, die vor allem in seinem ungebärdigen Temperament begründet lagen, gefangen und inzwischen auf der Höheren Handelsschule mit ausgezeichneten Noten das Einjährige gemacht. In Münster schließt er bei der »Rhenus« eine Speditionskaufmannslehre als Jahrgangsbester mit »sehr gut« ab. Sein Weg ist vorgezeichnet: den Betrieb übernehmen, erfolgreich weiterführen. Dafür bereitet er sich ebenso zielstrebig wie systematisch vor. Der Fachausbildung im Speditionsgewerbe folgen ein Bankvolontariat, anschließend – wegen der eigenen Werkstatt in Greven – mehrere



Monate Arbeit bei Mercedes-Benz im LKW-Bau. Heinz Fiege hat den Plan, nach Beendigung des Praktikums in einer Bremer Firma auf der Deutschen Handels- und Verkehrsschule in Bremen zu studieren, um dort den Abschluss Betriebswirt grad. zu machen.



Hugo Fiege

Auch für Hugo Fiege, den vier Jahre Jüngeren, sind Onkel Karl und Tante Aenne gemeinsam so etwas wie Vaterersatz. Zusammen mit der Mutter beraten sie, was aus ihm werden soll. Denn als Reaktion auf den Tod des Vaters verschlechterten sich seine Leistungen auf dem Grever Gymnasium

Augustinianum derart, dass nichts anderes übrig blieb, als ihn für zwei Jahre ins Internat, in das bischöfliche Knabenkonvikt in Werl zu schicken. Mit dem Erfolg, dass er jetzt das Abitur wieder auf der alten Schule in Greven angehen kann.

Mitte der 60er Jahre kommt die münsterländische Textilindustrie durch die verstärkte Konkurrenz der Ostblockländer, vor allem aus Polen, aber auch durch asiatische Billiganbieter, zunehmend unter Druck. Kurzarbeit, Entlassungen, Betriebsstilllegungen sind unvermeidbar. Die Juteproduktion sinkt um 20 Prozent, noch stärker betroffen ist die Baumwollindustrie. Für das Unternehmen Fiege bedeutet das, in einer durch die wirtschaftliche Rezession ohnehin harten Zeit, weniger Fracht, weniger Einnahmen.

Erschwerend kommt hinzu: der Markt hat sich verändert. Die klassischen Transportunternehmen können mit Konkurrenten, die rechtzeitig auf Spedition und Stückgut umgestellt haben, nicht mehr mithalten. Diesen Schritt hat Fiege noch nicht vollzogen. Die Lage ist schwierig. Karl Fischbach ist der Ansicht, dass eine derart grundsätzliche Umstellung nicht ohne einen Vertreter der Inhabersfamilie zu bewerkstelligen ist. Er braucht jemanden, der mit ihm die Verantwortung übernimmt, und ruft deshalb im Spätherbst 1967 Heinz Fiege nach Greven.

Aus der Traum vom Studium, von weiteren Erfahrungen in anderen Städten und Betrieben. Der 22-Jährige gehorcht, fühlt sich in die Pflicht genommen. Aber er stellt eine Bedingung. Weil der Vater seine Frau als Vorerbin und seine sieben Kinder zu gleichen Teilen als Nacherben eingesetzt hat, besteht Heinz Fiege darauf, dass die Nachfolgefrage möglichst bald bei einem Notar geregelt wird.

Im Dezember 1967 ist wieder ein Fiege im Unternehmen, die vierte Generation. Der Älteste hat viel von seinem Vater





1968 – im Düsseldorfer Landtag, Diskussionsrunde zum Thema Straßenbenutzungsgebühren, Heinz (4. v.r.) und Hugo Fiege (5. v.r.)

geerbt, ist ihm äußerlich ähnlich, bodenständig wie er, dabei voller Ideen und mit derselben rastlosen Energie ausgestattet.

**1967**

Mit dem geschärften Blick des von außen Kommenden sieht Heinz Fiege: Der Betrieb ist nicht mehr zeitgemäß, die gesamte Anlage wirkt eher wie eine Art »Hüttenwerk«. Über 70 Jahre wurden je nach Bedarf Hallen unterschiedlicher Größe angebaut. Alles ist unrationell und überaltert. Das gilt auch für den Fuhrpark, der immer noch aus den alten Kastenwagen besteht.

Aus den guten Jahren ist Kapital vorhanden, so dass investiert werden kann. Und so macht sich Heinz Fiege in Zusammenarbeit mit dem Onkel daran, das Versäumte aufzuholen, anfangs von altgedienten Mitarbeitern, Fahrern, die schon vor 30 Jahren für Josef Fiege zum ersten Mal auf den Bock geklettert waren, misstrauisch beäugt. Auch den An-

gestellten in der Verwaltung geht der junge Mann reichlich scharf ran. Der organisiert den gesamten Betrieb um, schafft neue LKW mit Wechselpritschen an, die einen wesentlich wirtschaftlicheren Einsatz der Motorfahrzeuge ermöglichen, und stockt das Personal auf. Heinz Fiege muss in der Praxis lernen, was es heißt, den Fuhrpark ständig einsatzbereit zu halten, Benzin- und Reifenreserven vorzuhalten, Löhne und Steuern zu bezahlen und ein Unternehmen mit fast 200 Mitarbeitern zu leiten. Doch es klappt, der Übergang von Karl Fischbach, der bis zu seinem Tod 1983 in der Firma bleibt, zu Heinz Fiege geschieht im Einvernehmen. Onkel Karl und Tante Aenne übergeben schrittweise, sie bleiben als loyale Helfer und Ratgeber im Unternehmen. Nach knapp zehn Jahren Interregnum steht wieder ein Fiege als anerkannter Chef an der Spitze. Durch Investitionen und Umorientierung auf neue Kunden außerhalb der Textilindustrie ist die Firma stabilisiert und auf Erfolgskurs.



Werkstatt und Fahrzeugbau



Heinz Fiege

1972 gelingt es endlich, den überfälligen Nachfolgevertrag zu machen. Entscheidend trägt dazu Toni Fiege bei. Sie ist immer noch die Inhaberin des Betriebes, über alles informiert, obwohl sie sich nicht einmischt. Sie hat dafür gesorgt, dass alle Kinder eine erstklassige Ausbildung erhalten, und trotz ihrer gesundheitlichen Schwierigkeiten die Großfamilie zusammengehalten. Ihrer Persönlichkeit und Umsicht ist es zu verdanken, dass jetzt die Weichen einvernehmlich richtig gestellt werden. Es kommt zu einer wichtigen Vorentscheidung. Heinz Fiege einigt sich mit seinem Bruder Hugo, der gerade in der Schweiz Betriebswirtschaft

studiert, darauf, dass dieser nach Abschluss seiner Ausbildung ebenfalls in den Betrieb eintritt, den sie dann gleichberechtigt gemeinsam führen wollen. Obwohl beide ein sehr gutes Verhältnis zu ihren fünf Schwestern haben, sehen sie doch die Schwierigkeit, ein Familienunternehmen mit dann sieben Kommanditisten zu betreiben. So werden die Schwestern ausbezahlt, und wieder einmal scheint in der Familie Fiege alles auf gutem Weg zu sein.



# 9

Eine gefährliche Klippe –

Rettung in höchster Not



**1973**

Spätherbst 1973. Die Ölkrise – ausgelöst durch eine Dollarabwertung im Frühjahr und den am 6. Oktober beginnenden Yom-Kippur-Krieg zwischen Israel und Ägypten / Syrien – trifft das Land wie ein Keulenschlag. Zum ersten Mal wird den Bundesbürgern ihre Energieabhängigkeit, die Verwundbarkeit der Wirtschaft und Gefährdung des Wohlstands bewusst. Sonntagsfahrverbote führen zum Stillstand. Fußgänger, Fahrräder und Pferdekutschen auf Autobahnen. Geschwindigkeitsbegrenzung und drastische Treibstoffverteuerung berühren den Lebensnerv der Nation.



Die 100-Jahr-Feier – Heinz Fiege am Rednerpult

Für die Fiege GmbH in Greven ist die Lage zum Jahresende 1973 heikel. Ausgerechnet zum Zeitpunkt des 100-Jahr-Jubiläums der Firma, das mit der auf fast 300 Mitarbeiter

angewachsenen Belegschaft im Grevener Hotel Nettmann fröhlich gefeiert wird, brauen sich dunkle Wolken zusammen.

Unter dem Druck äußerer Ereignisse wird jetzt sichtbar, dass das Tempo der Neuorientierung und des Wachstums der letzten drei Jahre zu hoch war. Heinz Fiege hat mit Voll-dampf versucht, in kurzer Zeit aus dem nicht mehr konkurrenzfähigen Transport- ein modernes Speditionsunternehmen zu machen. 1970 wurden Niederlassungen in Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt am Main und Berlin eröffnet, gleichzeitig Wechselbrücken, Container sowie ein völlig neuer Fuhrpark gekauft. Die Änderung der alten Organisationsstrukturen zwang zur Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter. Aber all diese notwendigen Maßnahmen führen nicht zum erhofften Erfolg, weil sich zu vieles zu einer zu hohen Last addiert: erhebliche Investitionen, erhöhte Personalkosten, Auszahlung der Erbschaft an die fünf Schwestern. Und zu allem kommen die geradezu dramatisch gestiegenen Kosten durch die Ölkrise. Das Unternehmen gerät 1973 erstmalig in die Verlustzone, Gefahr ist im Verzug.

In diesem Augenblick setzt sich Heinz Fiege mit dem Steuerberater der Firma ins Auto und fährt zu seinem Bruder nach Hamburg. »Da habe ich Hugo geholt, genauso wie man mich geholt hat, und gesagt: ›So haben wir nicht gewettet. Du hast dein Studium fertig, du musst kommen, jetzt oder nie, die Lage ist ernst.« Für den Jüngeren ist dies eine unvergessliche Begegnung: »Die mussten mich dann richtig überreden. Ich war junger Angestellter in einer interessanten Stadt und dabei Mitinhaber einer Firma, aber das war nicht mein Lebensinhalt. Ich hätte zu der Zeit auch meine eigene Karriere sehen können und habe gesagt, seht mal zu, dass ihr die Kohlen erst mal selber wieder aus dem Feuer holt. Da hat mein Bruder geantwortet: ›Das geht

**1974**

nicht mehr anders, wir brauchen jetzt deine Hilfe, du hast Betriebswirtschaft studiert, und wir haben zu Hause nicht mal eine Kostenrechnung. Jetzt musst du kommen und helfen, dass wir die Zahlen voreinander kriegen.«

Anfang 1974 hat Hugo Fiege gerade sein Studium in Münster als Diplom-Kaufmann abgeschlossen und außerdem zwei Jahre zuvor geheiratet, Lisa Hoffmann, eine in Nordhorn geborene Geschichts- und Französischstudentin.

Bis zum Besuch des Bruders scheint sein Plan aufzugehen, erst mal einige Jahre Erfahrung in unterschiedlichen Positionen sammeln zu können. Der Arbeit als Wirtschaftsprüfungsassistent für die Deutsche Treuhandvereinigung in der Hamburger Niederlassung sollen Tätigkeiten als Geschäftsführer oder Prokurist in kleineren Firmen folgen, um dann gut gerüstet ins eigene Unternehmen einzusteigen. Doch dem drängenden Appell des Bruders kann er sich nicht widersetzen, er kommt nach Hause, unterstützt von seiner Frau, die mit Nachdruck sagt: »Hugo, das musst du jetzt machen.«

Im Frühjahr 1974 beginnt die Partnerschaft des Brüderpaares. Zum Gelingen werden nicht unwesentlich ihre Frauen beitragen. Auch Heinz Fiege hat inzwischen geheiratet, vier Jahre zuvor die Textilfabrikantentochter Uschi Dirting aus dem Nachbarort Emsdetten, die in Münster Betriebswirtschaft studiert.

Beide Frauen sind selbstbewusst, gebildet, am Alltagsgeschehen in der Firma interessiert, und sie verstehen sich. Aber ebenso wichtig: Beide Brüder reden mit ihren Frauen, holen sich vor weit tragenden Entscheidungen bei ihnen Rat.

Heinz Fiege ist jetzt 29 Jahre alt. Ein hemdsärmeliger, impulsiver Typ, der durch seine Spontaneität mitreißen, begeistern



kann, geradeheraus, die bäuerliche Herkunft nicht verleugnend, ein Macher und Beweger mit einem hervorragenden Verhältnis zu Zahlen.

»Er hat ein brillantes, beneidenswertes Gedächtnis«, beschreibt ihn ein ehemaliger Mitarbeiter, »es entgeht ihm keine Sache, auch wenn sie noch so klein und nichtig ist, er speichert das wie ein Computer, und das hilft ihm natürlich unheimlich.«

Heinz Fiege hat noch andere Talente, er besitzt Fantasie, erfasst sehr schnell komplizierte Sachverhalte, Gesamtzusammenhänge, kann sie analysieren und für eigene Bedürfnisse neu ordnen. Er neigt zwar zur Ungeduld, braust auch mal kräftig auf, doch seine direkte Art, auf Menschen zuzugehen, kommt an.

Hugo Fiege, der erst 25-Jährige, ist ruhiger, kontrollierter, ausgleichender. Redegewandt, scharfsinnig, möchte er sein erworbenes theoretisches Wissen einsetzen und den Betrieb durch strategisches Denken voranbringen. Auch er ist von seiner ländlichen Herkunft geprägt, sieht sich als Westfale mit all den Eigenschaften, die den Menschen dieser Landschaft zugeordnet werden: Zuverlässigkeit, Beständigkeit und Ehrlichkeit.

So machen sich denn die ungleichen Brüder, deren Fähigkeiten sich auf ideale Weise ergänzen, ans Werk, den Betrieb aus der Schiefelage zu retten.

Heinz Fiege konzentriert sich auf die Kunden, auf Akquisition und Steuerung der Arbeitsabläufe im Speditionsbetrieb, Hugo Fiege auf die Einführung der Kostenrechnung und den kaufmännischen Bereich. Dabei muss er erst einmal lernen, wie so ein LKW-Unternehmen funktioniert. Was sind Margentarife, oder wie läuft überhaupt das System der staatlichen Konzessionen, die Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr? Mit der blauen Karte darf man offenbar im Be-

zirksverkehr bis 150 Kilometer weit fahren, mit der roten in ganz Deutschland. Unter diesem Gesichtspunkt erhalten die Standorte der Niederlassungen eine neue Bedeutung. Je dichter das Netz, umso leichter kann die Einschränkung des Bezirksverkehrs umgangen werden.

Willi Wilmer, damals Buchhalter, weiß noch, wie sich der Neue aus Hamburg einarbeitete: »Das muss ich wirklich sagen, Hugo als Akademiker, der gab sich Mühe. Der saß in der leeren Fahrerwohnung am Gimbter Weg, rief bei mir an, und dann musste ich dahin und ihm dies und das erklären. Der hörte wirklich zu. Er wollte es auch richtig machen. Er hörte zu und setzte das dann auch um. Er wollte nämlich die EDV einführen. Aber das kostete ja viel Geld. Wie oft war ich bei Hugo. Das hat Heinz nie gemacht. Der hat immer seine eigenen Gedanken gehabt, und der Hugo hat sich wirklich ganz sachte vorgearbeitet.«

Ende des Jahres 1974 wird die EDV extern bei der SVG-Buchstelle in Frankfurt eingeführt. Ein umständliches, aber damals zeitgemäßes Verfahren. Jede Ladung und jedes Versandgut wird kodiert und auf einem Papierbogen mit einer speziellen Kugelkopf-Schreibmaschine erfasst. Die Datenträger müssen täglich mit einem Richtung Frankfurt fahrenden LKW in der Buchstelle abgegeben werden. Auch in der Buchhaltung gibt es Neuerungen. Ein Kostenstellenplan, bei dem von der Zentralverwaltung Greven über die Werkstatt bis zu den Niederlassungen Bremen, Hamburg, Neuss alles erfasst und über entsprechende Nummernkreise manuell mit Lochstreifen verbucht wird.

Doch die existenzielle Krise ist zu dieser Zeit noch nicht überwunden. Trotz der anlaufenden Sanierungsmaßnahmen hat der große Verlust des Jahres 1973 eine bedrohliche Spätwirkung. Eine Großbank, von der das größte Kreditvo-





lumen kommt, wird völlig überraschend unruhig. Offenbar traut sie den Fähigkeiten der beiden Jungunternehmer nicht und kündigt alle Kredite. Ein Schlag, der eigentlich tödlich ist.

**1978**

In diesem Augenblick höchster Not findet sich ein Retter. Ferdi Schade, der Vorstandsvorsitzende der Sparkasse Münster, beschließt – gegen den ausdrücklichen Rat seiner Ausschüsse und Vorstandskollegen – zu helfen. Er kannte Josef Fiege und ist deshalb überzeugt: »Die beiden Jungs sind aus demselben Holz wie ihr Vater geschnitzt, die brauchen nur eine faire Chance, die schaffen das.« Hugo Fiege heute: »Er hat die gesamten Kredite übernommen und uns praktisch das zweite Leben gegeben.« Allerdings stellt der Banker die Bedingung, ein dreiköpfiger Beirat, dem auch er angehört, soll die Jungunternehmer bei ihren weiteren Schritten beraten und überwachen.

Durch die Unterstützung aus Münster kann es weitergehen, ist wieder Luft da, ist Zeit gewonnen, unter Beweis zu stellen, dass die Josef-Fiege-Söhne das Zeug zu Unternehmern haben, dass sie Schwierigkeiten überwinden können. Beide wissen, sie müssen das Kunststück vollbringen: modernisieren, wachsen, dabei den Bogen nicht überspannen. Außerdem sollte eine Marktlücke gefunden werden, etwas, was Konkurrenten noch nicht anbieten. Die Fieges auf der Suche nach Neuland.

Vorerst wird daran gearbeitet, das Tief zu überwinden und das unternehmerische Konzept von der alten Form »Transport und Spedition« auf das Ziel »Spedition und Transport« umzustellen, wobei den Brüdern klar ist, dass der Betrieb die falsche Größe hat. Als Speditionsunternehmen ist er zu klein, um im Wettbewerb mit denen zu bestehen, die zehn Jahre zuvor auf Expansionskurs gegangen waren.



Äußere Umstände stoßen eine Bewegung an, die bald eine ganz eigene Dynamik entwickeln soll. Da ist das Grevener Betriebsgelände am Grünen Weg mit den überalterten Gebäuden und Lagerhallen, der räumlichen Enge – zur Gewinnung von Bürofläche musste bereits Mitte der 70er Jahre die Gastwirtschaft geschlossen werden, und da ist die im Lauf der Jahre immer näher gerückte Wohnbebauung. Es gibt Auseinandersetzungen mit den Nachbarn, die sich beschwe-



Das Betriebsgelände am Grünen Weg

ren, weil nachts LKW-Brücken beladen werden und Fahrzeuge rangieren. Auch die Vereinbarung, ab 22 Uhr nur noch in den Lagerhallen zu arbeiten, sowie der Einbau von Isolierglasfenstern in den Wohnungen auf Firmenkosten dämpft ihren Unmut nicht. Das Wort »Aussiedlung« steht im Raum, der Wunsch des Unternehmens nach uneingeschränkten Arbeitsabläufen und Erweiterungsfläche.

Im Rat der Stadt Greven besteht Einvernehmen, die renommierte, traditionsreiche Firma unbedingt im Gemeindegebiet zu halten. Es gelingt der Verwaltung, zwei Landwirte etwa sechs Kilometer nordwestlich, direkt an der Grenze zu Emsdetten im Stadtteil Reckenfeld, zu einem Geländetausch zu bewegen und damit Entwicklungsfläche für ein Industriegebiet zu gewinnen.

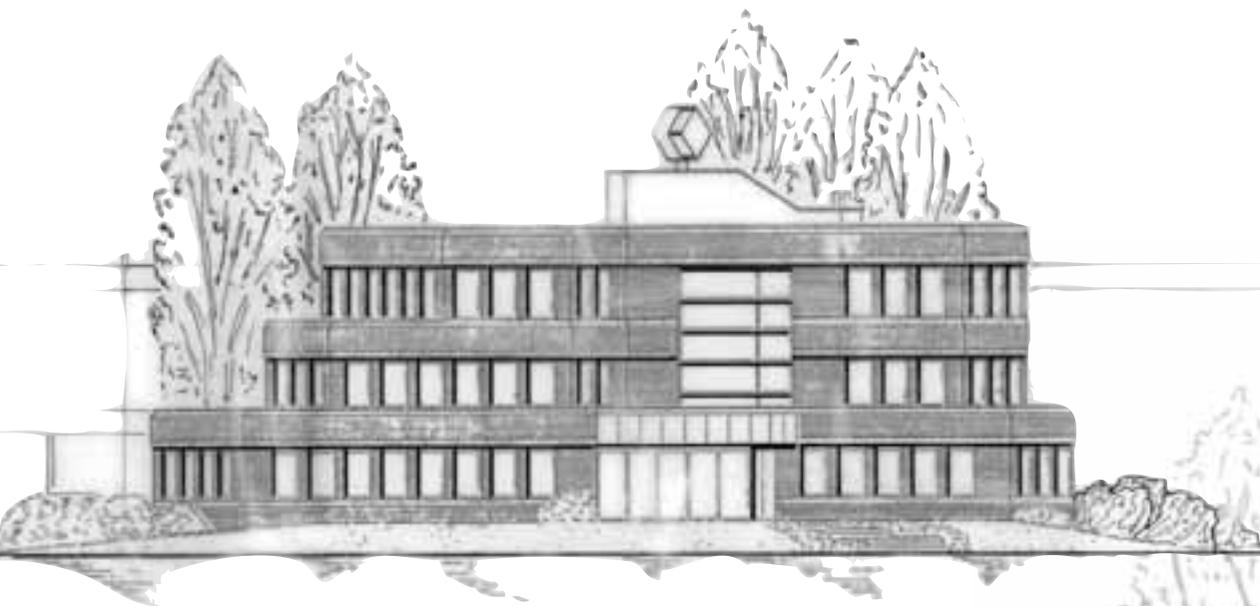
Für das Unternehmen Fiege ist das der alles entscheidende Augenblick. Die jungen Chefs, denen der Betrieb zu gleichen Teilen gehört, ergreifen diese einmalige Chance mit den Hauptcharaktereigenschaften ihres Vaters, Weitblick und Mut zum Risiko. Sie verhandeln mit der Stadt über den Verkauf ihres citynahen Geländes und mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung über eine staatliche Förderung der Betriebsverlagerung. Beides klappt. Greven erwirbt die Fiege-Liegenschaften zu einem Preis, der durch ein Gutachten festgelegt wird, aber auch aus Düsseldorf kommt Geld, weil glücklicherweise gerade Städtebaufördermittel für Betriebe, die durch Emissionsschutzgesetze in ihrer Entwicklung behindert sind, zur Verfügung stehen.

Greven-Reckenfeld soll zum Markstein werden, zum Auf- und Durchbruch in eine neue Dimension. Auf einer Fläche von 100.000 Quadratmetern kann etwas Wegweisendes geplant werden. Vor Baubeginn sehen sich Heinz und Hugo Fiege europaweit um: »Was machen die anderen, wo geht die Tendenz hin, was hat Zukunft?«

Schließlich kommen sie auf die Idee, das Konzept des neuen Flughafens Berlin-Tegel auf den Güterumschlag zu übertragen. Tegel schafft mit einem sechseckigen Gebäude kurze Wege vom PKW zum Flugzeug. Das ist der Kern: im ländlichen Münsterland ein Speditionsterminal mit modernster Technik bauen, bei dem das Büro vom Umschlaggebäude getrennt wird.



»Das sieht aus wie eine Selbstverständlichkeit«, sagt Hugo Fiege, »das hat aber noch nie einer vorher gemacht. Jeder Spediteur und Lagerist hatte sein Büro immer am Umschlag. Das ist für mich auch eine Weichenstellung in Richtung Logistik gewesen, dass wir gesagt haben, wir verkaufen Kopfarbeit, wir verkaufen Systeme, wir sind keine Sackkarrenschieber. Draußen haben wir die LKW, die sehen wir von weitem, und wir sehen den Umschlag da hinten, aber das sind wir nicht, sondern wir organisieren das Ganze. Wir



Entwurf der neuen Hauptverwaltung

haben auch hoch gebaut, haben drüber weggeguckt. Also das war wahrscheinlich ein ganz wichtiger psychologischer Punkt für die spätere Entwicklung.«

Und sein Bruder Heinz kommentiert die damalige Situation in der ihm eigenen Art: »Reckenfeld war für uns auch ein großes Risiko. Wir haben zwar eine Entschädigung bekommen, die sehr großzügig bemessen war, aber dafür mussten wir einen kompletten Neubau hinsetzen. Einen völlig neuen Betrieb zu bauen war für uns natürlich eine unbekannte Größe. Ich war damals 35 und Hugo 31, und wenn ich ehrlich bin, wir hatten die Hosen gestrichen voll. Aber Reckenfeld, das war für uns der große Griff.«

**1979**

Während die Planung für die Umsiedlung auf vollen Touren läuft, ergibt sich eine Möglichkeit, das Angebotsspektrum des Unternehmens auszuweiten und tatsächlich Neuland zu betreten. 1979 benötigt der internationale Reifenhersteller Bridgestone in Deutschland ein Zentrallager mit Abwicklung der Kundenbelieferung. Es gelingt Fiege, in einem 15.000 Quadratmeter großen Hamburger Lagerhaus für die Reifenfirma Bridgestone das bundesweit erste logistische Markenartikelkonzept zu entwickeln.

Ohne dass es den beiden Brüdern wirklich bewusst ist, sind die Weichen gestellt. Zur klassischen Spedition ist etwas wirklich Zukunftsweisendes dazugekommen: die Logistik.



# 10

■ Neubau in Greven-Reckenfeld –

Klein-Wiele und der große Sprung nach vorn



Der Entschluss zur Auslagerung ist ein Wagnis mit zwei Resultaten. Durch die Förderung des Projekts mit Zuschüssen der Stadt und des Landes bleibt Greven Sitz der Firma, ein nicht unwichtiger Identitätsfaktor, mit dem die Standorttreue und familiäre münsterländische Tradition betont wird. »Greven ist die Basis, die Heimat«, sagt Heinz Fiege, »Greven ist der Ursprung, hier haben wir unsere Wurzeln, sind wir mit der Landwirtschaft verbunden, schöpfen wir die Kraft. In Greven haben wir die Nähe zu Münster und eine gute Schnittstelle zur Autobahn und zum Flughafen.« Und der zweite, für die Entwicklung des Unternehmens bedeutsamere Punkt: Mit dem Neubau im Gewerbegebiet Reckenfeld erregt der Name Fiege zum ersten Mal Aufsehen in der Branche.

**1980**

Mit einem Investitionsvolumen von 10,5 Millionen DM entsteht 1980 die neue Hauptniederlassung und Verwaltung in einem dreigeschossigen modernen Bau und daneben das sechseckige Güterverteilzentrum, das so genannte GVZ.

Hier ist das Konzept der kurzen Wege in Vollendung verwirklicht. Der riesige, fast zehn Meter hohe Hallenkomplex mit 35.000 Quadratmetern Nutzfläche wird durch 68 Rolltore mit Rampen erschlossen, an die ankommende LKW rückwärts andocken. Für den Güterumschlag ist eine in Amerika entwickelte Unterflurkette installiert, mit der die Waren automatisch von einem Verladetor zum anderen gebracht werden. Die Größe und Neuartigkeit eröffnet jetzt die Möglichkeit, Kunden besonderen Kalibers zu gewinnen, die Schnelligkeit, Qualität und günstige Preise für beträchtliche Umschlagmengen fordern.

Vorbei die Zeiten, in denen vom Grünen Weg das LKW-Transportgeschäft lief, mit 25 Tonnen Juteballen von Bremen zur Grevener Baumwollspinnerei, oder als in den alten



Hallen mit viel Zeit- und körperlichem Kraftaufwand die Stückgutsendungen mühsam zusammengestellt werden mussten.



Der neue Betriebsstandort in Greven-Reckenfeld, erste Ausbaustufe

Im brandneuen GVZ ist Platz. Es gibt die Möglichkeit, die Sendungen nach Postleitzahlen zu sortieren, mit Hilfe zeitgemäßer EDV-Technik zu erfassen und zu verteilen. Die Fehlerquoten sinken, es spricht sich herum, dass Fiege offenbar einen eigenen Weg gefunden hat und etwas Ungewöhnliches macht. Der Erfolg lässt nicht auf sich warten. Interessante Hersteller vertrauen den Versand ihrer Produktion dem münsterländischen Speditionsunternehmen an. Und so werden in Reckenfeld »gemischte Kaufmannsgüter« ebenso umgeschlagen wie Tapeten und Spirituosen. Wein wird



denn auch ein besonders exklusiver Schwerpunkt. Es entsteht sogar eine Kühlkammer für teure Bordeaux-Weine, für edle »Grand Crus«, und bald ist Fiege in Greven Distributeur für mehr als ein Dutzend bedeutender Weingroßhändler in Deutschland und importiert aus allen Anbaugebieten der Erde.

Heinz und Hugo Fiege ist bewusst, dass sie mit dem Güterverteilzentrum, werbewirksam »Warenhotel« genannt, den entscheidenden Schritt getan haben, aber sie wissen auch, dass sie noch keine wirklich starke, konkurrenzfähige Spedition sind, bei der Umschlag, Fern- und Nahverkehr optimal ineinander greifen. Das klappt nur mit 20 oder 30 Niederlassungen, die Deutschland als Verbundnetz überspannen.

Zu Beginn der 80er Jahre besteht das Unternehmen aus der Grevener Zentrale mit ihren Niederlassungen und den Logistikaktivitäten für Bridgestone in Hamburg. Dazu kommt die Erweiterung durch einen attraktiven Kunden, den Schweizer Nestlé-Konzern, für den ein erstes großes Zentrallager mit 1.900 verschiedenen Produkten zur Belieferung von Lebensmittelgeschäften in Norddeutschland entstanden ist. Doch die Brüder Fiege haben noch immer als Hauptziel den Aufbau einer international operierenden Spedition im Auge. Angesichts der zahlreichen starken Konkurrenz allerdings ein schwieriger Prozess, denn die Gründung von Niederlassungen ist teuer und die Aushandlung von Partnerschaften zeitaufwändig.

Außerdem wissen beide Firmenchefs, dass das Befördern von Waren auf Straßen der Bundesrepublik keine Zukunft hat, das machen die Holländer und Belgier mit ihren günstigeren steuerlichen Bedingungen und Subventionen wesentlich billiger. Mittelfristig wäre es vernünftig, sich weit-





gehend vom eigenen Fuhrpark durch Verpachtung an Kleinunternehmer oder Verkauf zu trennen. Trotzdem muss auch in Reckenfeld eine leistungsfähige Werkstatt entstehen, denn die LKW werden noch immer in den eigentlich aufgegebenen alten Gebäuden in Greven, die abgerissen werden sollen, gewartet. Für jeden Reifen- und Ölwechsel sind kostenaufwändige Hin- und Herfahrten nötig.

Heinz und Hugo Fiege haben Glück, sie werden von Mitarbeitern unterstützt, die dem Betrieb zum Teil bereits über Jahrzehnte die Treue halten. Mit ihnen und interessanten, neu hinzugewonnenen Kräften können sie das bestehende Geschäft so erfolgreich vorantreiben, dass Gewinne erwirtschaftet werden. Eine besondere Rolle spielt dabei Klaus Sachs, ein Praktiker mit Erfahrungen von der Pike auf, der von der Spedition Dachser kommt. Ein Mann mit der Fähigkeit, Talente zu entdecken und Leute aus der zweiten Reihe zu fördern. Der Mittfünfziger unterstützt entschlossen die



1980 – Das Fiege-Team vor dem Neubau

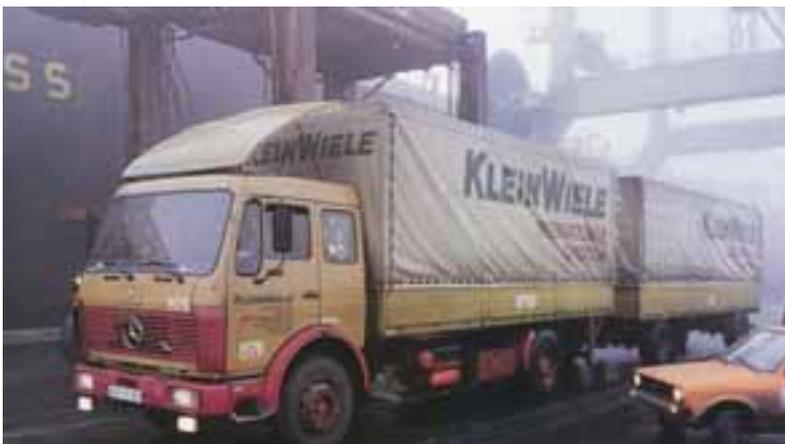


Expansion und sorgt für ein neues Tempo. Die beiden Firmenchefs über ihren Berater: »Der Klaus Sachs, der hat uns das Geldverdienen beigebracht.«

**1984**

Im Sommer 1984 ergibt sich plötzlich eine Möglichkeit, die man angesichts der Erträge ernsthaft in Erwägung ziehen kann. In Bocholt, einer 70.000-Einwohner-Stadt im westlichen Münsterland, arbeitet die bundesweit bekannte Spedition Bernhard Klein-Wiele GmbH & Co. KG, ein Unternehmen, dessen Name Klang hat, mit 500 Beschäftigten und ausländischen Töchtern in Frankreich, Belgien, Holland und England. Durch Fehlentscheidungen befindet sich die Firma in Liquiditätsschwierigkeiten.

Mit ihren Beratern analysieren Heinz und Hugo Fiege die Lage unter technischen und kaufmännischen Gesichtspunkten. Klein-Wiele ist eine erstklassige Spedition, die durch ein Sanierungskonzept gerettet werden kann, das im Kern aus drei Schritten besteht: Abbau des überdimensionierten EDV-Aufwands, Erneuerung des überalterten Fuhrparks und mit-



Klein-Wiele-LKW im Hafen von Rotterdam

tefrfristig eine Standortverlagerung in das Gewerbegebiet Bocholt-Mussum. In den Verhandlungen wird festgelegt, dass die 100-prozentige Übernahme ohne Entlassungen erfolgt und die Firma Klein-Wiele rechtlich und organisatorisch selbstständig weiter besteht.



Fiege Klein-Wiele in Bocholt – dritte Ausbaustufe

Der Abschluss des Kaufvertrages ist nach dem Neubau in Reckenfeld der zweite Meilenstein des Erfolges. Fiege hat mit einem Schlag die Zahl der Mitarbeiter auf über 1.000 erhöht, zusätzliche Fernverkehrskonzessionen erhalten und gleichzeitig den Jahresumsatz verdoppelt.

»Aber der Punkt war nicht die Verdoppelung des Unternehmens«, betont Hugo Fiege, »der Punkt war das Know-how, das war die Fähigkeit, Spedition zu betreiben. Der Punkt war der Name Klein-Wiele, die Bekanntheit von Klein-Wiele



auch im europäischen Ausland. Es war ein Sprung in eine neue Welt. Nach dem Kauf von Klein-Wiele waren wir gemeinsam ein führendes Speditionsunternehmen.«

Genau zehn Jahre nachdem die Gebrüder Fiege begonnen haben, den vom Vater geerbten Betrieb vor dem Konkurs zu bewahren, betreten sie nun eine neue Welt, gehören sie zur Spitzengruppe der deutschen Speditionsunternehmer, ist der Beweis erbracht, dass sie Ferdi Schades Vertrauen rechtfertigen, dass sie es schaffen würden.

Zehn Jahre, die nicht immer leicht waren. Es gab Rückschläge, Fehler kosteten Lehrgeld, und auch zwischen den Brüdern flogen hin und wieder die Fetzen. Zu unterschiedlich sind die beiden in ihrem Temperament und ihren Meinungen. Aber die Arbeitsteilung, »der eine kümmert sich mehr um das Technische, der andere um das Kaufmännische, wichtige Entscheidungen nur zu zweit«, hat sich bewährt. Auch wenn eigene Wege und Vorstellungen locken, am Ende finden sie immer wieder zusammen. Keiner wäre allein ohne den Partner so weit gekommen. Vor allem als Verhandlungsteam sind sie unschlagbar. Der Ältere energisch, kraftvoll vorwärts drängend, der Jüngere abwägend, verbindlich, diplomatisch. Beide können auf ganz eigene Art ihren westfälischen Charme einsetzen, beide haben den richtigen Riecher für Außenwirkung. Welche Spedition würde ihre LKW so unpraktisch weiß streichen? Doch die Fiege-Flotte leuchtet ins Land, immer häufiger sieht man sie im Straßenbild, die auffallenden, bundesweit ersten schneeweißen Laster aus Greven mit dem markanten Hexagon-Logo, dem Sechseck mit rotem Winkel, das die beiden Brüder selbst entwickelt haben.

»Sonst hätten wir sehr viel Geld dafür bezahlen müssen«, sagt Heinz Fiege zufrieden. »Es ist durch das Sechseck entstanden, das wir in Greven gebaut haben, und die beiden



Rhomben stammen von Klein-Wiele. Wir haben daraus vereint das neue Logo gemacht und dokumentieren damit auch ein Stück Firmengeschichte.«

**1989**

1989 – fünf Jahre nach der Übernahme von Klein-Wiele und dem zwei Jahre später erfolgten Kauf der Speditionsfirma Wilken mit Sitz in Berlin und München, mit dem vor allem der süddeutsche Raum besser abgedeckt wird, ist am 11. Oktober in den Westfälischen Nachrichten unter der Überschrift »Fiege machte über zehn Prozent mehr Umsatz« zu lesen:

»Die Josef Fiege GmbH & Co. KG, Internationale Spedition mit Sitz in Greven, hat im Geschäftsjahr 1988 einen im Vergleich zum Vorjahr um über zehn Prozent auf 218 Millionen DM gestiegenen Umsatz erzielt. Wie das Unternehmen



Sonntagabend – Abfahrt der Fiege-Flotte

mitteilte, betrug das Investitionsvolumen 9,1 Millionen DM. Auch im laufenden Geschäftsjahr ist – so Fiege – wieder eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Über 30 Prozent des Gesamtumsatzes entfallen bereits auf Logistikpakete, die Herstellern und Handelsunternehmen auf Wunsch die gesamte Lagerhaltung und Distribution abnehmen. Zusammen mit der zur Gruppe gehörenden Spedition Klein-Wiele



Logistikzentrum – Nestlé in Hamburg

(Bocholt) betreibt Fiege im Bundesgebiet 22 Niederlassungen mit 200.000 Quadratmetern Lagerfläche. Von den rund 1.200 Mitarbeitern sind nur ein Viertel in der Sparte Transport tätig – dagegen drei Viertel in den Sparten nationale und internationale Logistik.«

Der Zeitungsbericht dokumentiert den Erfolg und die Firmenstrategie. Abbau des Transportbereichs – Ausbau des





Bridgestone-Reifenlager in Hamburg

Unternehmens zu einem modernen Logistikdienstleister. Das Neuland ist endlich entdeckt, zuerst mehr zufällig und fast nebenbei durch die Zusammenarbeit mit Bridgestone und Nestlé in Hamburg, jetzt aber als zukunftssträchtiges Arbeitsfeld, das mit Entschlossenheit und Einfallsreichtum erobert werden soll.

Logistik – eigentlich ein Fachwort für das militärische Nachschubwesen – bedeutet für Fiege: im Auftrag von Industrie und Handel die Warenbeschaffung und Verteilung zu organisieren, logistische Ketten zu steuern, zu denen die Transport- und Speditionsleistung, aber ebenso Lagerung, Verpackung und das Bestellwesen gehören.

Auch im »Bundesministerium für Forschung und Technologie« hatte man bereits zu Beginn der 80er Jahre erkannt, dass es für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirt-



schaft von großer Bedeutung ist, die Entwicklung moderner Methoden auf diesem Gebiet zu fördern, und schreibt daher ein Forschungsprojekt aus. Titel: »Informationssysteme in Gütertransportketten«. Weil es sich offenbar bis nach Bonn herumgesprachen hat, dass da im ländlichen Westfalen ein hoch innovativer Betrieb mit einem experimentierfreudigen Management auf der Suche nach neuen Lösungen ist, erhält die Josef Fiege GmbH unter einer großen Zahl von Bewerbern den Zuschlag.

Hugo Fiege nimmt die Sache in die Hand, um die Möglichkeiten der Datenübertragung zwischen Handel und Industrie auf der einen und Speditionen, Verkehrs- und Logistikdienstleistern auf der anderen Seite theoretisch wie praktisch auszuloten.

»Es ging darum, den Transportauftrag automatisch zu übermitteln«, beschreibt Hugo Fiege die Zielsetzung, »der Empfänger der Ware soll die Information bekommen, bevor die Ware physisch ankommt, damit die Fabrik ihren Produktions- und das Handelsunternehmen seinen Verkaufsprozess vorbereiten können. Da habe ich dann nachgewiesen, dass man mit diesen vorausseilenden Informationen enorme Effekte im Bereich der Kostensenkung und Gewinnsteigerung erreichen kann. Es ging darum, dass die Informationssysteme zu einer Integration der Produktions- und Transportprozesse führen. Das war eine Kulturrevolution, dieses Forschungsprojekt. Und das durften wir damals machen.«

Die Untersuchung macht tatsächlich in der Branche Furore, und im Forschungsministerium ist man hoch zufrieden. Der im Aufsichtsrat des Projektes für die Gesamtkontrolle zuständige Professor gratuliert und macht Hugo Fiege einen Vorschlag: »Sie haben wirklich tolle Arbeit geleistet. Sie sind doch Diplom-Kaufmann, wollen Sie darüber nicht promovieren?«

Eigentlich eine nahe liegende Idee, aber bei der Größe des eigenen Betriebes und der alltäglichen Belastung, woher sollen die Zeit und zusätzliche Kraft für das Schreiben einer Dissertation kommen? Hugo Fiege zögert, will sich das nicht aufladen, entschließt sich dann aber doch noch, zumal ein Dokortitel für das Image der Firma nur von Vorteil sein kann. Vor allem seine Frau Lisa unterstützt die wissenschaftliche Arbeit, die immer wieder stecken zu bleiben droht. Für die Endfassung des Manuskriptes verordnet sie ihrem Mann zwei Monate Klausur auf der Nordseeinsel Juist. So entsteht schließlich eine Doktorarbeit, deren Leitidee: »Die Information soll der Ware vorauslaufen« zur Richtschnur für das Handeln im Logistikunternehmen Fiege wird.



# 11

Vorstoß in die Spitzengruppe –

erstes ökologisches

Warendienstleistungszentrum in Europa



An der Schwelle zum letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts präsentiert sich die Josef Fiege GmbH & Co.KG in blendender Verfassung. Innerhalb weniger Jahre ist aus einem konventionellen Straßentransportunternehmen ein hochmoderner Logistikdienstleister geworden, der sich anschickt, in Deutschland zum Marktführer aufzurücken, und im Bereich neuer Lösungskonzepte die Nase vorn hat. Bei den Wettbewerbern haben das Tempo und die Entschlossenheit, mit dem das münsterländische Brüderduo an der Spitze des ständig wachsenden Betriebes in logistische Großprojekte einsteigt, respektvolles Erstaunen ausgelöst.

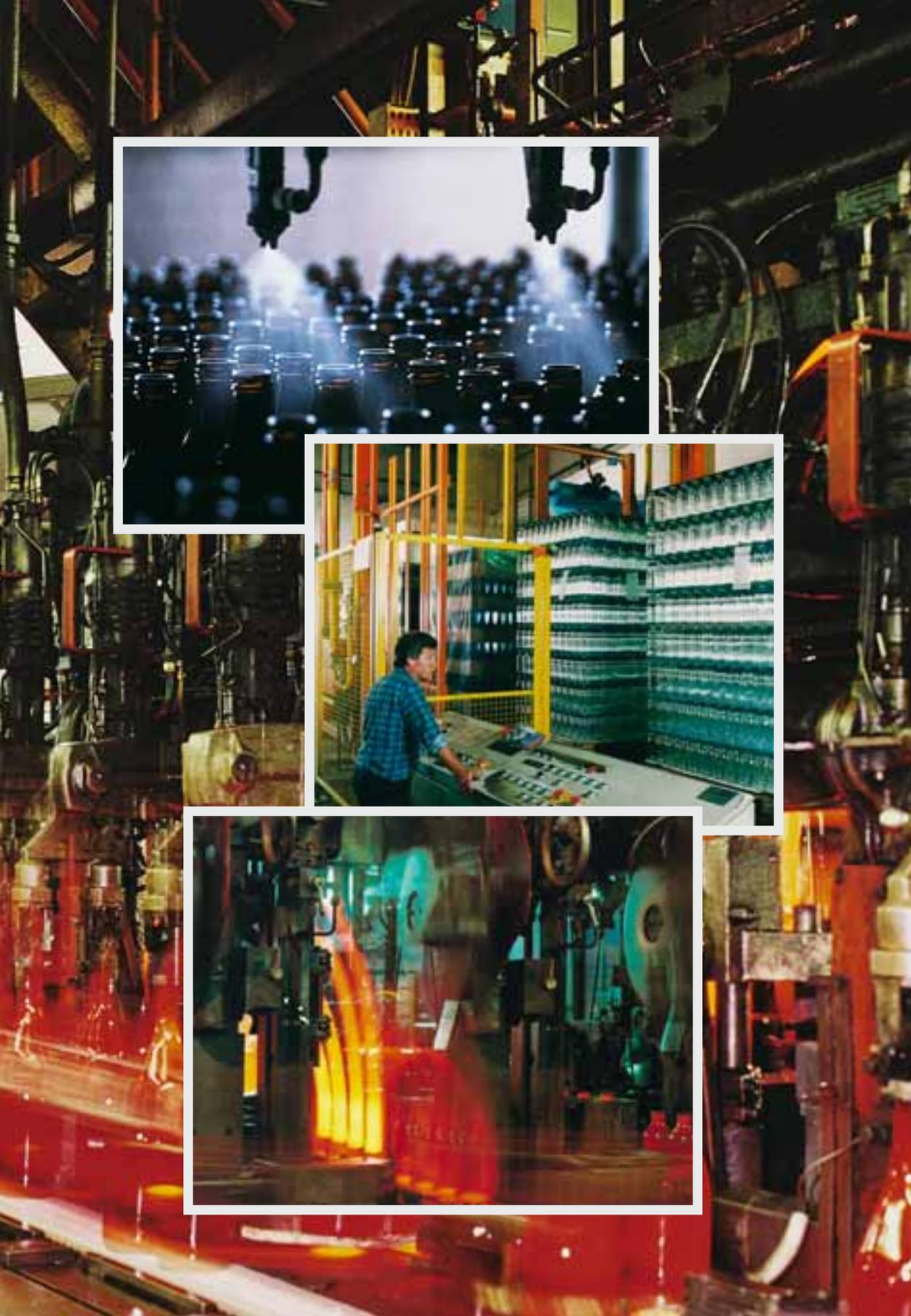
Dem ersten Schritt in die Markenartikellogistik mit dem Reifenhersteller Bridgestone in Hamburg folgt die Industriegüterlogistik.

Eine Premiere mit Pioniercharakter ist dabei das Joint Venture mit dem größten europäischen Hohlglashersteller. Gemeinsam gründet man die FGT, die Fiege Gerresheimer Transportgesellschaft, die mit zuerst sieben, dann elf Niederlassungen 250.000 Quadratmeter Lagerfläche bewirtschaftet. Der Erfolg dieses ersten Industriegüterprojekts ist nicht unwesentlich dem Einsatz des Mitgeschäftsführers Gerhard Hilsbecher zu verdanken.

Gleichzeitig wird die Angebotspalette auf dem Getränke-sektor ausgeweitet. Mit der »European Beverage Logistic« steigt die Fiege Gruppe mit ihrem Zentrallager in Greven-Reckenfeld endgültig zu einem der größten Distributeure für Weine auf.

Aber auch die bei der Übernahme von Klein-Wiele als Sanierungs- und Reformmaßnahme geplante Umsiedlung des Betriebes kann sechs Jahre später endlich verwirklicht werden. Auf einem 87.000 Quadratmeter großen Gelände im Industriepark Bocholt-Mussum wird Ende Oktober 1990 das





neue, nach Grevener Vorbild errichtete Güterverteilzentrum eingeweiht, das mit seinem angeschlossenen Lagerhaus 60 Be- und Entlademöglichkeiten bietet. Daneben ist für die Wartung und Pflege des großen Fuhrparks eine eigene Werkstatt entstanden.

Schon bei den Festreden am Tag der Übergabe an die Mitarbeiter wird jedoch klar, dass sofort weiter gebaut werden muss, weil nur so das um fast 25 Prozent gewachsene Auftragsvolumen zu bewältigen ist.

Die Ursache für diesen ungewöhnlich hohen Zuwachs hat weltpolitische Wurzeln. Es ist die Öffnung der innerdeutschen Grenze, das Wunder der Wiedervereinigung, die Entstehung der neuen ostdeutschen Bundesländer.

Heinz und Hugo Fiege erkennen die Chance. Ohne Zögern entscheiden sie sich für Investitionen in Ostdeutschland, wird das Niederlassungsnetz ausgeweitet. Dabei spielt auch der Gedanke an die notwendige Aufbauhilfe eine wichtige Rolle. Ab 1991 kommen in den neuen Bundesländern sieben neue Standorte hinzu. Darunter Dresden als Sitz der neu gegründeten FDL, der Fiege-Druck-Logistik GmbH & Co. KG, die täglich in allen Gebieten Sachsens interessierten Lesern 650.000 Tageszeitungsexemplare zum Frühstück auf den Tisch legt.

**1991**

Zu Beginn der 90er Jahre ist das Ziel endgültig erkannt und zum Kern aller Aktivitäten erklärt: ein Logistikanbieter höchstmöglicher Qualität zu sein, der durch ständige Innovation Maßstäbe setzt, dem es gelingt, logistisches Denken und Handeln bestmöglich umzusetzen, nämlich »die richtige Menge der richtigen Gegenstände am richtigen Ort zur richtigen Zeit in richtiger Qualität zu den richtigen Kosten zur Verfügung zu stellen«.



»Logistik im Fiegeschen Sinn heißt, die Warenverteilung oder Warenbeschaffung ganzheitlich zu organisieren. Jeder Bestandteil dieser ganzheitlichen Leistung ist eine Funktion, die es immer schon gegeben hat«, stellt Dr. Hugo Fiege fest. »Durch die Logistik entstehen komplexe Systeme, die deutlich effizienter arbeiten als die unkoordinierte Addition der einzelnen Funktionen.« Und sein Bruder Heinz ergänzt: »Die Logistik ist leider kein schützensfähiger Begriff, insofern ist er sehr verwässert, weil viele mit Logistik Dinge meinen, die wir ganz anders sehen. Wir verstehen unter Logistik die unabhängige Steuerung von logistischen Ketten, die verschiedene Funktionen beinhalten. Dazu gehört die Beschaffung der Güter für die Industrie und den Handel genauso wie der Absatz der Industrie hin zum Verbraucher. Zur logistischen Kette gehören das Lagerthema, die Verpackung, sie beinhaltet die Mehrwerte an der Ware, wo der Preis ausgezeichnet wird, Waren kontrolliert werden, sie umfasst die Regalpflege und andere Leistungen, wobei der Transport, der früher der Hauptteil war, nur eine untergeordnete Bedeutung hat.«

Beide Brüder haben aber auch die anderen Zeichen der Zeit erkannt. Sie geben sich nicht damit zufrieden, die richtigen Waren mit dem richtigen Verkehrsträger zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort bereitzustellen, sondern wollen das unbedingt mit der geringsten möglichen Umweltbelastung tun, werden so zu Begründern der ökologischen Logistik und prägen dafür den Begriff »Ökologistik«.

Die kalendarisch erfassbare Geburtsstunde der »Ökologistik« in Deutschland dürfte der 19. November 1990 sein, der Tag, an dem nach zweijähriger Planungsphase ein Vertrag zwischen dem Essener Karstadt-Konzern und der Fiege Gruppe geschlossen wird. Als Gemeinschaftsprodukt des



Managements beider Unternehmen soll etwas in Europa Einmaliges entstehen: ein Warendienstleistungszentrum, abgekürzt WDZ, das von einem gewerblichen Dienstleister betrieben wird, mit dem Karstadt für seine 167 Filialen Aktionsware vermarkten will. Dabei kommt modernste Technologie zum Einsatz: Die Kassen aller Karstadt- und Hertie-Zweigstellen sind mit dem Logistikzentrum vernetzt, so dass im Augenblick des Verkaufs von ein Paar Turnschuhen in Nürnberg der Nachlieferungsbefehl über Datenleitung automatisch an das mehrere hundert Kilometer nördlich stehende Lager gesendet wird und den Versand der nötigen Nachschubmenge auslöst.



Das Fiege Mega Center Ibbenbüren



Noch ungewöhnlicher aber ist die Vorgabe, das 90-Millionen-Mark-Großprojekt strikt unter ökologischen Gesichtspunkten zu planen.

Innerhalb von nur zehn Monaten Bauzeit wächst im nördlichen Münsterland, in Ibbenbüren-Hörstel, auf einem 200.000 Quadratmeter-Gelände direkt neben dem Mittel-land-Kanal, ein gewaltiger Hallenkomplex aus dem Boden. Dr. Hugo Fiege: »Wir haben dieses Zentrum vollständig, soweit es wirtschaftlich vertretbar war, nach ökologischen Prinzipien ausgerichtet, und zwar nach dem Grundsatz, Ökologie soweit ökonomisch vertretbar. Nie Ökologie um ihrer selbst willen, dann hätten wir Kunden verloren, um das klar zu sagen.«

Trotzdem ist die Bilanz höchst eindrucksvoll. Die Fundamente der bis zu 15 Meter hohen Hallen bestehen aus dem Abraum der Kohlezeche Ibbenbüren. Wegen der großflächigen Versiegelung wird das Regenwasser, das sich auf den 115.000 Quadratmeter großen Dächern sammelt, nicht in die Kanalisation abgeleitet, sondern versickert mit Hilfe eines ausgeklügelten Rohrsystems im Boden. Die Heizkraft wird aus Abwärme des benachbarten Sauerstoffwerkes gewonnen. Den Strombedarf für die batteriebetriebenen Flurförderfahrzeuge und die 4.000 Leuchtstoffröhren kann die eigene Windkraftanlage decken, ein Computersystem steuert abhängig von den Tageslichtverhältnissen energiesparend die gesamte Innenbeleuchtung.

Das vorgegebene Betriebsziel – »Umweltschonung« – wird auch durch Arbeitsvorgaben erreicht. Im Versand sind über 50 Prozent Mehrwegverpackungen im Umlauf, Plastikfaltkartons, die aus den Kaufhäusern zurückkommen. Möglichst viele Produkte werden ohne Verpackung an den Handel geliefert, wie zum Beispiel Turnschuhe, die in Stoffflaschen



Mega Center Ibbenbüren

an den Fahrzeugwänden hängend ihren Bestimmungsort erreichen.

Auf dem Transportsektor setzen die beiden Firmenchefs den wirkungsvollsten und zugleich beispielgebendsten Akzent. Schiene und Binnenschifffahrt haben Vorrang, sind nach ihrer Überzeugung ohnehin mittelfristig die rettende Alternative zu den verstopften Autobahnen. Zum WdZ Ibbenbüren gehört mit vier Kilometern Schienenlänge der größte überdachte Güterbahnhof Deutschlands, über den 70 bis 80 Prozent des Warenausgangs abgewickelt werden. 1.500 Meter Gleisstrecke – Platz für 80 Waggons – sind im temperierten Hallenbereich verlegt, um unnötige Energieverluste zu vermeiden.

Der Standort des WdZ ist sorgfältig gewählt: Die nahe Autobahn mit dem Lotter Kreuz als Zugang zum europäischen Straßennetz, der Gleisanschluss zur Deutschen Bahn AG, dazu die hervorragende Lage am Zusammenfluss des Dortmund-Ems- und Mittellandkanals, der nach der Wiedervereinigung die Verbindung nach Berlin schafft.

**1992**

Am 24. Juni 1992, dem Tag des festlichen Eröffnungsaktes, versammeln sich in der farbenfroh geschmückten riesigen Lagerhalle 400 geladene Gäste. Sie hören die Ansprachen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, Heinz Dürr, und des Bundeswirtschaftsministers Jürgen W. Möllemann, der hervorhebt, »dass mehr wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durchaus mit positiven Effekten für die Umwelt verbunden werden kann«. Alle Redner dieses Tages sind sich einig in ihrem Lob für die enorme unternehmerische Leistung und den Mut, ein Modellprojekt dieser Größe in Angriff zu nehmen.

Beim Rundgang durch die einzelnen Stationen können die Gäste beim Blick hinter die Kulissen erfahren, was für ein



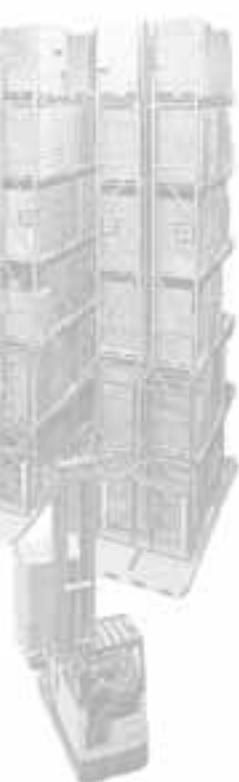


Heinz Fiege, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG Heinz Dürr, Hugo Fiege, Bundeswirtschaftsminister Jürgen W. Möllemann, v.l.n.r.

außergewöhnlicher Betrieb in einem ländlichen, strukturschwachen Gebiet entstanden ist, wie perfekt rechnergestützte Systeme die Lagerkapazität anpassen, wie automatische Kontrollen konstante Mengen und Qualität der Lagerbestände garantieren. Und eine weitere Botschaft wird den Besuchern vor Augen geführt: Verkehrsvermeidungsstrategien sind praktischer Umweltschutz.

Das Warendienstleistungszentrum Ibbenbüren/Hörstel ist ein Modellprojekt, das es in dieser Größe und Art noch nie zuvor gegeben hat. Es erregt in der Fachwelt Aufsehen und wird für das Unternehmen zu einer Art »Urknall«, zum Vorbild für eine Kette weiterer Dienstleistungszentren und damit zum Fundament für den Aufstieg in die europäische Spitzenklasse.

In diesem ersten WDZ arbeiten, nur 30 Kilometer von der Greven-Reckenfelder Hauptverwaltung entfernt, 300 bis 500 Mitarbeiter im Geschäft mit den Sonderverkaufsaktionen



für die 240 Karstadt- und Hertie-Filialen. Nach Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe kommt noch die Rasch-Tapetenfabrik im 50 Kilometer nördlich gelegenen Bramsche mit ihrem 3.500 verschiedene Artikel umfassenden Sortimentsgeschäft und weltweiter Auslieferung dazu.

Zum Zeitpunkt des Eröffnungsfestes zählt die Fiege Gruppe mit mehr als 2.000 Mitarbeitern, über 60 Niederlassungen und Vertragspartnern zu den größten internationalen Logistikunternehmen Deutschlands. Um den Bedürfnissen der Industrie und des Handels noch besser gerecht zu werden, entwickelt Fiege so genannte Fullservice-Systeme, die sich flexibel aufgebaut, als Teil- oder Gesamtkonzept einsetzen lassen.

Für die Automobil- und Zulieferindustrie sind das die bundesweiten Just-in-Time-Konzepte, für die Getränke- und Nahrungsmittelindustrie vollständige Lagerbestandsmanagement-Angebote mit Verpackung, Umpackung, Etikettierung und Qualitätskontrolle. Und auch für die Teppich- und Raumdekorindustrie übernimmt Fiege den Fullservice von der Importabwicklung über die Zentralbewirtschaftung bis zur europaweiten Auslieferung.

Mit seinen räumlichen, personellen wie technischen Möglichkeiten ist das alte münsterländische, von Heinz Fiege und Dr. Hugo Fiege geführte Familienunternehmen jetzt in eine neue, konsequent zukunftsorientierte Dimension vorgestoßen und hat im Bereich Logistik die Rolle des Vorreiters übernommen. Als vorläufige Krönung und Frucht unermüdlichen Fleißes steht das neue WZ am Mittellandkanal, sichtbarer Beweis, dass sich wirtschaftlicher Erfolg und verantwortungsbewusste Umweltorientierung nicht ausschließen, dass die Kombination aus Ökologie, Ökonomie und logistischem Know-how der richtige Weg ist.



Die Preisträger

**1992** Der Lohn für diese Leistung lässt nicht lange auf sich warten. Am 22. Oktober 1992 erhalten Heinz und Hugo Fiege im festlich geschmückten Empfangssaal des Berliner Zeughauses den »Deutschen Logistikpreis«. 1200 geladene Gäste aus Industrie und Wirtschaft werden Zeugen einer Premiere. Bisher war der 1984 von der »Bundesvereinigung Logistik« gestiftete Preis nur an große Konzerne wie BMW oder Siemens vergeben worden, jetzt erhält ihn zum ersten Mal ein Dienstleister.

»Das Fiege-Konzept hat die Jury überzeugt«, begründet Dr. Peer Witten, Vorstandsmitglied des Otto-Versands und BVL-Juryvorsitzender, in seiner Laudatio die Entscheidung. »Zusammenfassend liegen die ökonomischen Vorteile des Fiege-Konzeptes in der Konzentration der Lagerabwicklung, vor allem aber in der Bündelung der Transportströme. Nicht zuletzt wird hier auch die ökologische Relevanz des Fiege-Konzeptes deutlich.«





Der Preis – Titel: »Das Gespräch« – eine Bronze-Plastik von Waldemar Otto

Bei der Übergabe des Preises durch den sächsischen Ministerpräsidenten Kurt Biedenkopf betont dieser in seiner Rede zum Thema »Allianz für Logistik und Gesellschaft« den ökonomischen und ökologischen Zwang zum Umstieg von der Straße auf die Schiene, um dem drohenden Verkehrskollaps des kommenden Jahrzehnts entgegenzuwirken. Nach der Anerkennung durch die Fachwelt bestätigt jetzt ein Politiker die Richtigkeit des Kurses und die Pionierfunktion der beiden Brüder aus Westfalen.

In der Dankesansprache bringt es Dr. Hugo Fiege auf den Punkt: »Was wir heute nicht freiwillig machen, werden wir morgen gezwungenermaßen tun müssen, dann aber zu erhöhten Kosten.« Und er mahnt: »Die Logistik steckt in der Krise, nur in der gelungenen Harmonie von Ökologie und Logistik liegt die Chance für die Zukunft.«



Peer Witten, Heinz Fiege, Ingrid Biedenkopf, Kurt Biedenkopf, Hugo Fiege, Hanspeter Stabenau, v.l.n.r.

Der »Deutsche Logistikpreis« ist für alle Mitarbeiter des Unternehmens, für Führungskräfte wie auch die beiden Eigentümer mehr als die öffentliche Anerkennung ihrer Arbeit. Es ist eine Art »Ritterschlag«, die Krönung jahrelanger Bemühungen mit der erfreulichen Nebenwirkung, dass sich nun auch die Medien für die Ideen und den Betrieb zu interessieren beginnen.

Einen Tag nach der Preisverleihung erscheint in der Zeitschrift »Wirtschaftswoche« ein zweiseitiger Artikel, der mit den Sätzen beginnt: »Oberstes Gebot für einen Logistikunternehmer ist Zuverlässigkeit, nicht Schnelligkeit. Diese simple Philosophie brachte den Brüdern Heinz und Hugo Fiege, Geschäftsführer der Josef Fiege Internationale Spedition in Greven bei Münster, nicht nur geschäftlichen Erfolg, sondern auch den Ruf ein, Begründer der ›Ökologistik‹ zu



sein. Der Begriff gefällt ihnen so gut, dass sie ihn sich patentieren lassen wollen.« Ein Vorhaben, das nach Überwindung einiger Hürden schließlich auch gelingt.

Wenige Monate später, am 28. Januar 1993, zieht das »Handelsblatt« mit einer halben Seite nach, Überschrift: »Die Logistiker aus dem Münsterland haben in der Rezession Hochkonjunktur«.

Im Text des Sechsspalters heißt es: »Alle reden von Rezession, nur einige expeditionelle Dienstleister nicht – insbesondere solche, die es verstehen, komplette Logistikpakete seriös zu vermarkten. Die Brüder Heinz (47) und Hugo Fiege (43) gehören zu dieser Spezies. Eine Erklärung können die beiden Inhaber der Fiege Logistik GmbH & Co. für den antizyklischen Geschäftsverlauf ihrer Tätigkeit nachliefern: »Wenn die Konjunktur lahmt, kommen bei Industrie und Handel die Kosten auf den Prüfstand. Dabei stellt sich oft heraus, dass »Eigenproduktionen« von Materialbeschaffungen, Lagerbewirtschaftungen und Versand teurer sind als der Einkauf dieser Leistungen bei professionellen Logistikspezialisten.« Auch dafür haben beide eine Erklärung parat: »Für eine reibungslose Logistik müssen die Kapazitäten in den einzelnen Sparten immer so bemessen sein, dass auch saisonale Schwankungen mühelos bewältigt werden können. Gemessen am durchschnittlichen Jahresbedarf sind die meisten vorgehaltenen Betriebsmittel bei Do-it-yourself-Lösungen viel zu groß, unwirtschaftlich und damit zu teuer. Nur wir als neutrale Dienstleister mit mehreren Kunden sind über einen Jahreszeitraum gesehen in der Lage, sowohl die Fahrzeug- als auch die Lagerkapazitäten gleichmäßiger auszulasten.« Über Nachfragen nach logistischen Gesamtleistungen und daraus resultierenden Aufträgen können sich die Fiege-Logistiker derzeit nicht beklagen. Die konsolidierten Fiege-Umsätze aller Gesellschaften überstiegen nach

Angaben der Geschäftsleitung 1992 die 500-Millionen-Marke. Weitere kurz vor Abschluss stehende Aufträge, die in Investitionen bei Erfurt, Berlin und im Elsass münden, lassen zweistellige Wachstumsraten in den nächsten Jahren erwarten. Natürlich wissen beide, dass sie nicht irgendwer in der Branche sind. Nachdem sie im vergangenen Herbst von einer Jury aus Handel, Industrie und Verkehr als erstes Dienstleistungsunternehmen mit dem Deutschen Logistikpreis der Bundesvereinigung Logistik e. V. ausgezeichnet wurden, hat ihr Geschäft auch nach außen hin ein noch stärkeres Profil gewonnen. (Handelsblatt vom 22.10.92). Große Speditionshäuser mit ähnlichen Ambitionen können den Münsterländern ihren Respekt nicht versagen, denn gemessen an dem, was das ehemalige konventionelle Transportunternehmen bis 1980 war, hat man einen unvergleichlichen Aufstieg hinter sich.«

Sogar das renommierte »Handelsblatt« kann also den Leistungen der Brüder eine gewisse Bewunderung nicht versagen. Und die beiden verkünden selbstbewusst: »Nach der Auszeichnung mit dem Deutschen Logistikpreis war Fiege im deutschen Logistikmarkt die Nummer 1.«



# 12

Auf dem Weg zum Marktführer –

Elsass ▪ Erfurt ▪ Berlin



Nach dem Empfang des »Deutschen Logistikpreises« entwickelt das Unternehmen eine bisher nicht gekannte Dynamik, so als wollte man im Nachhinein die Berechtigung der Auszeichnung noch einmal bestätigen. Neue Ideen werden entwickelt, neue Geschäftsfelder entdeckt, weitere Kooperationen vereinbart und erhebliche Finanzmittel in große, ehrgeizige Projekte gesteckt. Der unternehmerische Blick ist jetzt nach Osten, in Richtung der neuen Bundesländer, aber auch auf den gesamteuropäischen Markt gerichtet, ohne dabei den münsterländischen Zentralstandort zu vernachlässigen.



Einzelkommissionierung von Bordeaux-Weinen

Im Greven-Reckenfelder Güterverteilzentrum arbeiten jetzt 300 Mitarbeiter im Drei-Schichten-System rund um die Uhr,

damit täglich 3.000 Einzelsendungen innerhalb von 18 Stunden Ziele in der gesamten Bundesrepublik erreichen. Motto: »Heute angeliefert – morgen am Bestimmungsort«. Jeden Tag werden auf den 35.000 Europaletten-Stellplätzen mindestens 5.000 bewegt, sind 100 LKW zu beladen, rollen die batteriebetriebenen Flurförderfahrzeuge lautlos durch die Gassen des Hochregallagers. Auf einem Monitor liest der Fahrer Auftrag und Lagerort ab, Adressenaufkleber werden automatisch ausgedruckt, den kürzesten Weg zur Laderampe ermittelt der Zentralrechner. »Schnelligkeit, Qualität, günstiger Preis«, so heißen die Zielvorgaben. Nur so können große Handelsketten wie Metro, Rewe oder Edeka zufrieden gestellt werden. Allein im Spezialbereich »Wein« sind über 10.000 Artikel fachgerecht zu lagern, zu kommissionieren und zu versenden. Container mit der kostbaren empfindlichen Fracht kommen nicht nur aus europäischen Anbaugebieten, sondern auch aus Kalifornien, Südafrika, Chile und Australien. Auf Wunsch werden besonders edle Tropfen sogar im Einzelversand geliefert.

In direkter GVZ-Nachbarschaft hat sich die alte Speditionsreparaturwerkstatt in einen selbstständigen Betrieb verwandelt, die FFS, die »Fiege Fahrzeug Service GmbH & Co.«, mit 50 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von 40 Millionen Mark. Natürlich wird nach wie vor die auf etwa 220 Fahrzeuge zusammengeschrumpfte eigene LKW-Flotte gewartet, aber das ist nur ein Anteil von zehn Prozent des Werkstattumsatzes mit sinkender Tendenz.

Das Unternehmen folgt konsequent der Maxime »weg von der Straße, hin zu Schiene und Wasserstraße«. Der seit 1991 aktive »Fiege Fahrzeug Service« setzt seinen Produktionsschwerpunkt auf den Fahrzeugbau mit Spezialanfertigungen, sieht sich als Nischenanbieter für ungewöhnliche

intelligente Lösungen. Wechselbrücken-Schnellumsetzer werden hier konstruiert, Systemaufbauten für empfindliche Güter oder Sonderfahrzeuge für Kohlekraftwerke.

In der nahen Westfalenmetropole Münster residiert eine weitere Fiege-Tochter, die »Fiege Engineering GmbH & Co.«. Sie hat mit 50 Beschäftigten den Auftrag, in der Praxis gewonnene Erfahrungen im Hallenbau und mit vollautomatischen Hochregallagern an Dritte weiterzugeben. Dazu gehört auch die Auskunft über Feinheiten des Logistik-



Neue Technologien – Materialflusssteuerungen

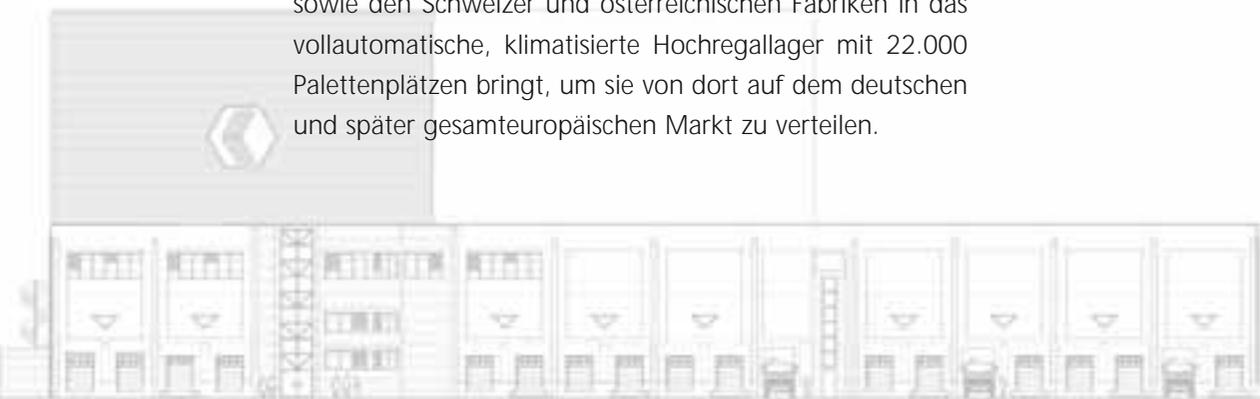
managements: Warenwirtschaft, Lagerverwaltung, Materialflusssteuerung, Sendungsverfolgung oder weltweite Systemvernetzung.

Entwicklung, Forschung, der Verkauf von Ingenieurleistungen, Beratung – das sind neue Aufgabenfelder mit der Zielsetzung, Logistikdienstleister in seiner umfassenden Bedeutung zu sein.

Bei der Standortentscheidung für den neuen Betriebszweig fiel die Wahl auf Münster, weil hoch qualifizierte wissenschaftliche Mitarbeiter nur in eine Stadt mit hoher Lebensqualität, umfassendem Kulturangebot und einer renommierten Universität zu locken sind. In den neu errichteten Gebäuden in der Nähe zum Schiffahrter Damm besteht auch die Möglichkeit, den Bereich City-Logistik, die schnelle Umladung der Waren von großen Lastwagen auf kleine Stadtfahrzeuge, praktisch zu erproben und weiterzuentwickeln. Im selben Jahr ändert das Unternehmen seinen Namen. Aus der Josef Fiege GmbH & Co. wird die Fiege Logistik GmbH & Co. Eigentlich ein überfälliger Schritt, denn längst ist aus der alten, mit dem Namen Josef Fiege verbundenen Spedition ein konzernähnliches Gebilde mit einer breit gefächerten Palette von geschäftlichen Aktivitäten und erstaunlichem Wachstumsdrang geworden.

Die nächsten Jahre gleichen einem »Sturmlauf«. Heinz und Hugo Fiege setzen zu einem Investitionssprung an, den es in dieser Größenordnung in der Firmengeschichte noch nie gegeben hat. Im Mittelpunkt: die Errichtung von drei Waren dienstleistungszentren.

Das erste entsteht im Dreiländereck »Frankreich – Schweiz – Deutschland« auf einem 40.000 Quadratmeter großen Grundstück in Huningue, auf der französischen Rheinseite. Der Standort erfüllt alle Bedingungen: Wasserzugang, Autobahnanbindung, Anschluss an die Bahnstrecke Basel–Mulhouse. Es ist ein 30-Millionen-Objekt, das ausschließlich für den Kraft-Jacobs-Suchard-Konzern gebaut wird, der seine Produktion aus den Werken Lörrach, Berlin, Straßburg sowie den Schweizer und österreichischen Fabriken in das vollautomatische, klimatisierte Hochregallager mit 22.000 Palettenplätzen bringt, um sie von dort auf dem deutschen und später gesamteuropäischen Markt zu verteilen.





Mega Center Elsass



Das Fiege Mega Center Elsass mit dem vollautomatischen Hochregallager

Für die Fiege Gruppe ist das Geschäft mit der »Lila Kuh« nicht nur eine süße, sondern vor allem eine technologische Herausforderung. Es gilt, den Lagerverwaltungsrechner im WDZ mit den Datenverarbeitungsanlagen der Produktion und Auftragsverwaltung von Jacobs Suchard zu vernetzen, so dass die Transportketten von Nachschub und Auslieferung optimal zu steuern sind. In einer angesichts der anspruchsvollen Technik kaum für möglich gehaltenen Bauzeit von nur zehn Monaten kann das neue »WDZ Elsass« im März 1994 übergeben werden. Seitdem rollen doppelstöckige, temperierte Schokoladentransporter von Lörrach nach Huningue, werden dort in drei Minuten entladen, und die mit Barcode-Scannern erfasste, automatisch im Hochregal eingelagerte Ware wartet auf naschhafte Käufer.



Das Fiege Mega Center Elsass – Entladung eines Shuttle-Fahrzeugs

**1994**

Noch vor Inbetriebnahme des französischen Warendienstleistungszentrums kommt es am 25. Januar 1994 zur Grundsteinlegung für das zweite, wenn man das Ursprungsmodell Ibbenbüren mitzählt, dritte und größte Objekt.

Was da im geografischen Mittelpunkt Deutschlands geplant wird, ist gewaltig. Auf einem 300.000-Quadratmeter-Grundstück soll im thüringischen Apfelstädt, westlich von Erfurt, mit einem Investitionsvolumen von 185 Millionen DM ein WDZ mit einer Gebäudenutzfläche von 150.000 Quadratmetern emporwachsen, das 1.000 Menschen einen Arbeitsplatz bieten wird. Bei der Wahl des Standortes spielte die Absicht, auch einen Beitrag zum Aufbau Ost zu leisten, ebenso eine Rolle wie grundsätzliche perspektivische Überlegungen der Firmenleitung.





Mega Center Erfurt



Das Fiege Mega Center Erfurt

In einem bereits im September 1993 gegebenen Interview erklärt Heinz Fiege zur Frage des europäischen Binnenmarktes und der Öffnung nach Osten: »Auch wenn die konjunkturelle Lage im Osten Deutschlands und in den östlichen Anrainerstaaten noch nicht die Erwartung erfüllt, die die deutsche Industrie hat, sind wir im Osten Deutschlands natürlich ebenfalls stark engagiert, weil wir es als strategisch notwendig erachten, schon jetzt in Berlin, in Dresden, in Leipzig, im Raum Zwickau/Chemnitz etc. präsent zu sein – auch vor dem Hintergrund, dass sich mit einem Timelag die östlichen Anrainerstaaten ebenfalls weiterentwickeln. Von daher ist es wichtig, schon jetzt logistische Brückenköpfe in Richtung ehemalige Comecon-Staaten aufzubauen.«

Das Erfurt-Vorhaben verdient zu Recht die Bezeichnung »Mega Center«. Auf einer Fläche von 35 Fußballfeldern

planen Fiege und der Kaufhof-Konzern gemeinsam ein zentrales Abruflager für die bundesweite Warenversorgung aller Kaufhof- und Horten-Filialen.

In der Gemeindeverwaltung Apfelstädt wie im thüringischen Wirtschaftsministerium hat man die einmalige Chance sofort erkannt. Sie erteilt alle notwendigen Genehmigungen derart schnell, dass Heinz Fiege in Gegenwart des Ministers beim ersten Spatenstich, der symbolisch durch die Bewegung einer großen Raupe erfolgt, feststellen kann, »dass die unkonventionelle Zusammenarbeit mit dem Ministerium und der Gemeinde Apfelstädt im wahrsten Sinne des Wortes ein Grundstein für die schnelle Realisierung war. Und das macht deutlich, dass die Politik die Ansiedlung von modernen Logistiksystemen richtig einschätzen kann.«

Während bei Erfurt das WDZ für den Kaufhof-Konzern Gestalt annimmt, ist bereits das nächste Vorhaben auf den Reißbrettern. Im Großraum Berlin, genauer in Brandenburg im Landkreis Nauen, soll etwas völlig Neues erprobt werden. Zusammen mit der WestLB Düsseldorf/Münster haben Heinz und Hugo Fiege eine Projektgesellschaft mit dem Namen »WWZ Immobilien Havelland« gegründet, deren Aufgabe es ist, Grundstücke zu erwerben, zu erschließen und damit ein Investitionsvolumen von rund 500 Millionen DM auszulösen.

In diesem Gewerbegebiet mit hervorragender Verkehrsanbindung »Schiene, Straße, Wasser« ist auch ein Fiege-Warendienstleistungszentrum für die Katalogware der Neckermann Versand AG eingeplant. Im Herbst 1995 beginnen die Arbeiten am ersten Bauabschnitt des »WDZ Berlin«, die jedoch bald wegen starker Kälte stecken zu bleiben drohen. Nur durch den Einsatz von Frostschutzmitteln und vorgeheiztem Beton gelingt es, einigermaßen im Terminplan zu bleiben.



Investitionen in den neuen Bundesländern sind aber auch ohne klimatische Probleme mit zahlreichen Unwägbarkeiten und zusätzlichen Erschwernissen verbunden, auch wenn diese nach glücklichem Gelingen den Charakter reizvoller Erfahrungen von anekdotischer Qualität erhalten.

So eine der ersten ostdeutschen Fiege-Aktivitäten unmittelbar nach der Maueröffnung. Pepsi-Cola verlangt die Warenverteilung im gesamten ehemaligen DDR-Gebiet. Auf der Suche nach geeigneter Lagerkapazität werden die Fiege-Fahnder fündig: Sie mieten in Groß-Behnitz, zehn Kilometer von Berlin entfernt, eine Raketenstation der NVA, der Nationalen Volksarmee, und engagieren, damit die Sache läuft, die noch anwesende 20-Mann-Besatzung gleich dazu. So kommt es zu der denkwürdigen Situation, dass ehemalige Volksarmisten in ihren Arbeitsuniformen, allerdings ohne Rangabzeichen, Pepsi-Cola-Paletten stapeln, während an den Wänden noch die Raketenpläne hängen und über



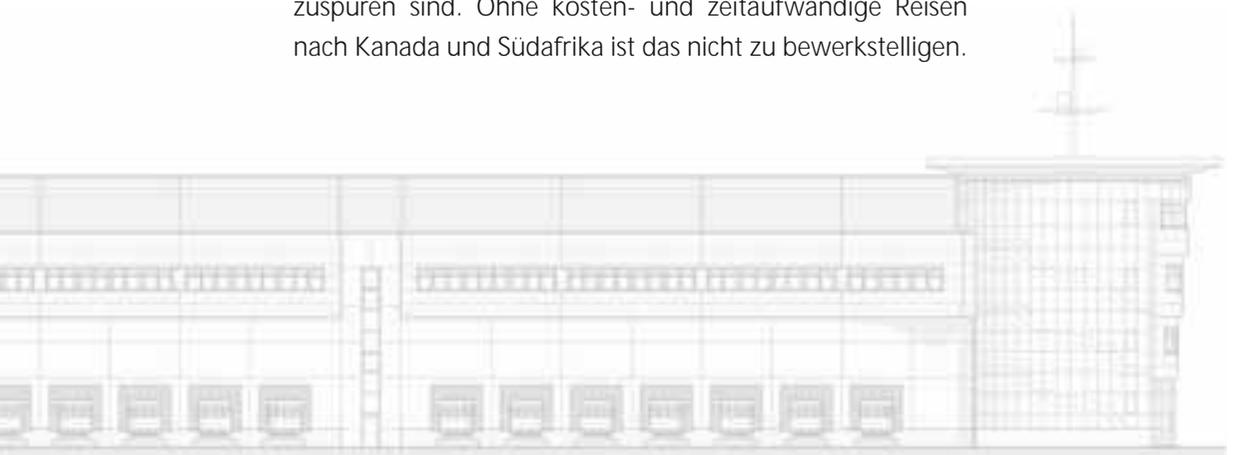
Groß-Behnitz – die ehemalige Raketenstation als Pepsi-Cola-Lager



Früher »streng geheim« – nach der Wende Getränkelager

allem Hammer und Sichel prangen, die Symbole des Arbeiter- und Bauernstaates.

Bei neuen Ansiedlungsprojekten ist die Klärung der Eigentumsverhältnisse häufig die bei weitem komplizierteste Aufgabe. Das WZ Erfurt zum Beispiel entsteht auf einem LPG-Gelände mit im Grundbuch eingetragenen 40 Parzellen. Die Fragen: »Wem gehört was, wo leben die ehemaligen Besitzer, die meistens aus der DDR flüchten mussten?« beschäftigen Juristen und Expertenteams. Aus ursprünglich 40 Verträgen werden schließlich 320 mit Einzelpersonen oder Erbgemeinschaften, die über die ganze Welt verstreut aufzuspüren sind. Ohne kosten- und zeitaufwändige Reisen nach Kanada und Südafrika ist das nicht zu bewerkstelligen.



Zum Abschluss der Grundstückskäufe für das WDZ Berlin kommt es zu einer erinnerungswerten Szene. Nach längeren Recherchen wird eine alte Frau gefunden, der man vor 40 Jahren ererbten Boden enteignet hat und die heute ihre 800-Mark-Rente mit dem Verkauf von Pommes frites aufbessert. Ihr steht jetzt ein Scheck über eine Million DM zu, den sie persönlich mit dem Fahrrad abholt, und bei Entgegennahme fragt sie besorgt: »Ich kann den Scheck heute nicht einlösen. Hält der bis morgen?«

In den alten Bundesländern gelingt es Heinz und Hugo Fiege, wichtige neue Kunden zu gewinnen, wie die Apollinaris & Schweppes GmbH & Co. in Bad Neuenahr, deren Geschäftsleitungsvorsitzender Lambert Leisewitz im Juli 1995 in Hamburg erklärt: »Wir haben zum 1. April alle Logistikaufgaben an die Fiege Logistik in Greven übertragen. Für den Transport werden verstärkt Bahn und Schiffe eingesetzt, so dass mittelfristig 36.000 LKW-Transporte entfallen. Dafür wird auch der Bahnanschluss zur Anlage Bad Neuenahr reaktiviert.«

Einige Monate später vereinbart Hugo Fiege mit einem der größten europäischen Franchise-Geber, der »OBI Bau- und Heimwerkermärkte« mit jährlich über sechs Milliarden DM Umsatz, ein Joint Venture, das eine neue Ära in der Baumarktbelieferung einleiten soll. Die gemeinsam gegründete »BM Logistic GmbH & Co.« hat den Auftrag, mit dem ganzheitlichen System eines flächendeckenden Netzes den kontrollierten Warenfluss von täglich 13.000 Lieferungen zu 450 Bau- und Heimwerkermärkten in Europa zu steuern. Eine große Herausforderung vor allem für die EDV-Spezialisten in Greven, da es sich um ein Konzept handelt, das nicht als geschlossenes System operiert, sondern für die gesamte Branche offen ist und bei dem Käufer- wie Lieferanten-



interessen gleichermaßen zu berücksichtigen sind. In der Fachwelt wird von einem revolutionären Konzept gesprochen, das die schon seit langem notwendige Umstrukturierung innerhalb des Marktsegments der Bau- und Heimwerkmärkte auslösen wird.

Auch bei der Entwicklung dieses Projektes erhalten die bewährten Fiege-Zielsetzungen absoluten Vorrang: »Bündelung der Warenströme zwischen Lieferanten und den einzelnen Bau- und Heimwerkmärkten – Wahrung ökologischer Prinzipien durch eine Bevorzugung alternativer Verkehrsträger wie Schiene und Wasser – Verkehrsentlastung durch Anlieferung außerhalb der Ladenzeiten und damit verbundener ›Merchandising-Funktion‹ – vorausseilende Informationssysteme (papierlose Kommunikation) mittels modernster DV-Systeme.«

Ein weiterer wichtiger Schritt beim Aufbau der Beschaffungslogistik ist das REWE-Projekt. Auch hier erhält Fiege den Auftrag, die Belieferung aller REWE-Märkte in einem ganzheitlichen Logistiksystem zu bündeln. Die Bedeutung dieses Bereiches unterstreicht Hugo Fiege mit dem Satz: »Die Beschaffungslogistik ist neben der Europakompetenz die entscheidende Herausforderung der nächsten Jahre.«

**1995**

Im Dezember 1995 wird die Presse darüber informiert, dass die Fiege Gruppe ihre Geschäftsfelder zum Jahresbeginn neu ordnet und dabei die Kontraktlogistik – gemeint ist die Logistik für einzelne Großunternehmen in den bestehenden Warendienstleistungszentren – von den allgemeinen Logistik- und Speditionsaktivitäten trennt und die Sparten Logistik, Engineering, Kontraktlogistik sowie Speditions- und Distributionslogistik bildet. Ein wichtiges Element der Neuordnung ist die Übertragung der Distributionslogistik und der Speditionsaktivitäten der Niederlassungen Greven und



Mega Center Berlin

Schüttorf auf die Klein-Wiele Logistik GmbH. Für die 220 Fiege-Mitarbeiter am Standort Greven ändert sich außer dem Firmennamen nichts, und auch die Stadtobere der



Fiege Mega Center Berlin – papierlose Warenflusssteuerung

Emskommune hören unter dem Gesichtspunkt »Gewerbesteuer« mit Genugtuung die Botschaft, dass der Firmensitz Greven sein wird. Gleichzeitig registrieren sie aber aus der Führungsetage der Fiege Gruppe immer deutlicher die Forderung nach Unterstützung bei einem offenbar unvermeidbaren Schritt, der Umsiedlung der Hauptverwaltung. In den letzten Jahren ist das Unternehmen sprunghaft gewachsen. Mit einer Belegschaft von 3.500 Vollzeitarbeitern werden 700 Millionen Jahresumsatz erwirtschaftet. Längst ist die Verwaltungsfläche mit nur 600 Quadratmetern in dem 1980 bezogenen Gebäude viel zu klein, Erweiterungsmöglichkeiten gibt es nicht.

»Wir brauchen dringend ein neues Verwaltungsgebäude«, sagt Fiege-Geschäftsführer Heinz Gräber am 20. Dezember 1995 den Journalisten und lässt durchblicken, dass man sich auch andere Standorte wie Düsseldorf, Frankfurt oder Berlin vorstellen könne. Für die Stadtoberkeit Greven ist es völlig undenkbar, das alte Familienunternehmen zu verlieren. Aber Heinz und Hugo Fiege haben einen klaren Standortwunsch geäußert, ein Spitzengrundstück auf Grevenener Terrain: das Gelände direkt neben dem Tower des Flughafens Münster-Osnabrück. Bei der Sache gibt es nur einen Haken: die 20.000-Quadratmeter-Fläche liegt außerhalb des von der Stadt bei den Genehmigungsbehörden eingereichten Bebauungsplans. So müssen die in Greven politisch Verantwortlichen Weihnachten mit dem unguuten Gefühl feiern, dass die Stadt einen der dynamischsten und wichtigsten Betriebe verlieren könnte.



# 13



Ernte 96 – von Greven in die Welt



**1996**

In der über 120-jährigen Firmengeschichte wird das Jahr 1996 zur Erntezeit. Zahlreiche Früchte des Fleißes, der planenden Umsicht sind reif. Eine Kette von sichtbaren Erfolgen festigt den Ruf, in Europa nicht nur eines der größten, sondern auch fortschrittlichsten Logistikunternehmen zu sein.

Es beginnt im Februar mit der frohen Nachricht, dass im Rat der Stadt Greven die beiden großen Fraktionen SPD und CDU gegen die Stimmen der Grünen eine Erweiterung des Flächennutzungsplans durchgesetzt haben. Grünes Licht also für den Neubau der Hauptverwaltung, intern auch Systemzentrale genannt, am FMO, dem Flughafen Münster-Osnabrück. Damit hat die Kommune die Gefahr gebannt, Fiege zu verlieren. Und beide Brüder machen durch die Entscheidung für Greven deutlich, dass die tiefe Verbundenheit mit ihrem Geburtsort und der bäuerlichen Herkunft kein Lippenbekenntnis bleibt, obwohl unter rein sachlichen Gesichtspunkten auch andere Lösungen vorstellbar gewesen wären.

»Wir haben anlässlich der Neuansiedlung am Flughafen eine Beratung durchführen lassen«, erklärt Dr. Hugo Fiege. »Dabei ist herausgekommen, der beste Standort für unser Unternehmen wäre der Frankfurter Flughafen als Drehscheibe Europas. Schnelle Erreichbarkeit, einmal intern gesehen aller Manager der Fiege Gruppe, aber auch schnelle Erreichbarkeit unserer Kunden und umgekehrt der Kunden zu uns. Auch von der Symbolkraft ist der Frankfurter Flughafen eben das Europazentrum. Wir haben das nicht gemacht, weil wir sagen, wir würden unsere Identität verlieren. Unsere Wurzeln liegen hier in Greven in Westfalen, und deswegen muss die Zentrale von Fiege in Greven bleiben.« Zweistellige jährliche Zuwachsraten zwingen zur Zentralisierung, zum Neubau, denn nur so ist der Koordinierungs-



aufwand zu reduzieren, der täglich dadurch entsteht, dass sich die zentralen Leistungen auf die Standorte Greven, Münster, Ibbenbüren mit zum Teil mehreren Adressen verteilen. Außerdem ist die Raumnot inzwischen so groß, dass sogar Kellerräume in Büros umfunktioniert sind. Aber es gibt noch einen weiteren, eher psychologisch-demonstrativen Grund, den Heinz Fiege erläutert:

»Die Systemzentrale ist für uns ein Höhepunkt der Darstellung nach außen, um zu dokumentieren, dass wir uns gelöst haben von dem Profil der internationalen Spedition und des typischen Gemischtbetriebes Spedition und Logistik, wie er in Greven bestand. 1980 haben wir neu gebaut, und jetzt ist es wieder ein Quantensprung, mit dem wir uns von dem operativen Betrieb mit unserer Systemzentrale lösen, wo die Systeme entwickelt, gesteuert und abgerechnet werden. Das dokumentiert die Unabhängigkeit von den verschiedenen Produktionsmethoden, von den Niederlassungen und die Neutralität zu den anderen Betrieben.«

Zusätzliche Rückendeckung für ihre Umsiedlungspläne erhalten Heinz und Hugo Fiege durch den Besuch des NRW-Wirtschafts- und Verkehrsministers Wolfgang Clement, der sich am 17. Februar im WDZ Ibbenbüren nach eigenen Worten »vor Ort über eines der innovativsten und spannendsten Unternehmen im Logistikbereich« informieren will, dabei mit der Firmenspitze aber vor allem über die beabsichtigte verkehrspolitische Wende zu Gunsten des Schienenverkehrs diskutieren möchte. Denn im Hause Fiege werden gerade in Zusammenarbeit mit der IHK Münster Überlegungen für ein integriertes Güterverkehrskonzept angestellt, das eine leistungsfähige Alternative zum Straßentransport bieten soll, der durch Überlastung und Staus immer stärker zum Problem wird. KLV heißt das in Fachkreisen bekannte Kürzel, kombinierter Ladungsverkehr, eine intelligente Verbindung



von Straßen- und Schienentransport mit dem Ziel, das Güterverkehrsaufkommen nach Möglichkeit auf die Schiene zu verlagern.

Wolfgang Clement, zwei Jahre später Ministerpräsident des größten Bundeslandes, vergisst bei seinem Besuch nicht, deutlich zu machen, dass die Entscheidung des Grevener Stadtrates zur Verlagerung der Fiege-Hauptverwaltung begrüßenswert positive Signalwirkung für die Infrastrukturspektiven des münsterländisch-niedersächsischen Flughafens haben wird.

Während die Planungen für die künftige Zentrale anlaufen, kommt es zu einem weiteren expansiven unternehmerischen Schritt, der Öffnung neuer Märkte im Osten. Im Visier: Samara, die bevölkerungsreichste Provinz Zentralrusslands. Am 8. Mai 1996 unterzeichnen Heinz Fiege und der Gouverneur von Samara, Dr. Konstantin A. Titow, ein Abkommen, in dem festgelegt wird, dass die Fiege Gruppe



Samara – Spitzengespräch im Regierungspalast



am Flughafen Samara ein Logistikzentrum errichtet. Darüber hinaus soll das Bedien- und Wartungspersonal, aber auch das mittlere Management durch Fiege-Mitarbeiter aus- und weitergebildet werden. Zum ersten Mal: Entwicklungshilfe in Sachen Logistik.



Das Fiege Mega Center Erfurt mit dem Feuerlöschteich und Feuchtbiotop

Die große, reife Frucht dieses Jahres ist jedoch die Fertigstellung des Warendienstleistungszentrums Erfurt. 17 Monate nach dem Gründungsspatenstich am Rande des Dorfes Apfelstädt kann am 7. Juni 1996 trotz widriger Umstände durch Überschwemmungen bei Baubeginn termingerecht die festliche Einweihung erfolgen. Über 1.000 geladene Gäste wollen in der Halle 1 dabei sein, wenn das Vorzeigobjekt im Landkreis Gotha seiner Bestimmung als zentrales Abruflager für die bundesweite Warenversorgung aller Kaufhof- und Horten-Filialen übergeben wird.

**1996**

Als Festredner hat Bundeskanzler Helmut Kohl zugesagt, der mit seinem Auftritt ein Zeichen für die Bedeutung des Aufbaus Ost setzen will. Dafür ist das Projekt tatsächlich hervorragend geeignet. Mit einem Investitionsvolumen von über 180 Millionen DM werden im ersten Bauabschnitt fast 1.000 Arbeitsplätze in einem Betrieb mit modernster Technik geschaffen. Bei der hohen Arbeitslosigkeit von Frauen ist es besonders wichtig, dass vor allem sie hier eine Beschäftigungsmöglichkeit finden. Beispielhaft auch die ökologischen Zielvorgaben: die umweltfreundliche Feuerlöschanlage, Dachflächen-Regenwasser, das über ein Biotop ins Grundwasser fließt, mineralfaserfreie Materialien in den abgehängten Decken der Büros und Flure, Naturprodukte wie Linoleum als Bodenbelag oder Gummibahnen auf den Hallendächern. Außerdem sind die gesamten Gebäude von einem neu gepflanzten Grüngürtel mit über 10.000 Bäumen



Das Dorf Apfelstädt



und Sträuchern eingefasst. Für die kleine 800-Seelen-Gemeinde Apfelstädt und ihren Bürgermeister Werner Gernat, der das zukunftsweisende Vorhaben von Anfang an tatkräftig gefördert hat, ist die Eröffnung ein Grund zum Feiern. Endlich sichere Arbeitsplätze für jeden zehnten Mitbürger.

Am großen Tag ist das Dorf mit der Zwiebelturmkirche festlich geschmückt. In der großen Halle sitzen die Gäste erwartungsvoll an runden Tischen und lassen sich von schmissiger Musik in Stimmung bringen. Polizeihunde haben das Gelände nach Sprengstoff abgesucht, das große Kanzler-Rednerpult ist am Vortag aus Bonn angeliefert worden, und auch die Prominenten des Ehrentisches haben ihre Lebensläufe, wie vom Kanzleramt gefordert, rechtzeitig nach Bonn geschickt. Der Rundfunk meldet, dass der Hubschrauber gelandet sei. Doch die Versammlung wartet vergebens, der Kanzler kommt nicht. Dabei hätte er einen überaus eindrucksvollen Beweis dafür präsentieren können, dass der



Ministerpräsident Bernhard Vogel, Heinz Fiege, Hugo Fiege, v.l.n.r.



Mega Center Erfurt

Weg nun tatkräftig beschritten ist, hin zu den einst versprochenen blühenden Landschaften in den neuen Bundesländern. Aber dringende staatspolitische Geschäfte halten ihn überraschenderweise in Bonn fest, so dass der Ministerpräsident des Freistaates Thüringen, Dr. Bernhard Vogel, für ihn einspringen muss. Dieser tut das mit sichtlichem Vergnügen, überbringt die Glückwünsche des Bundeskanzlers und betont in seiner Festrede, dass gerade diese Investition im Herzen Deutschlands ein wichtiger Beitrag zum Aufbau Ost sei. Vogel dankt der Familie Fiege mit einem Dante-Zitat, das er erläutert:

*»Der eine wartet, dass die Zeit sich wandelt,  
der andere packt sie kräftig an und handelt.«*

Für die Familie Fiege galt immer der zweite Teil. Sie gehören zu den anderen und nicht zu den einen. Hätten Sie darauf gewartet, dass die Zeit sich wandelt, dann hätte Ihr Unternehmen mit mehr als 120-jähriger Tradition nicht diesen dynamischen Aufschwung erfahren, der es zu einem der bedeutendsten Unternehmen in der Logistikbranche in Deutschland und Europa gemacht hat.«

Und der Ministerpräsident stellt fest: »Sie haben frühzeitig die Chancen erkannt, die insbesondere die zentrale Lage Thüringens für Deutschland und im weiter expandierenden Europäischen Binnenmarkt bietet.«

Mit der Inbetriebnahme des WZ Erfurt ist den Brüdern Fiege ein weiteres Mal etwas Bemerkenswertes gelungen. Sie haben es geschafft, nach dem 60-Millionen-Bau für Karstadt in Ibbenbüren mit der Betreuung von Aktionsware, jetzt für Kaufhof-Horten den dreifachen Betrag zu investieren und dabei das gesamte Programm mit über 70.000 Artikeln zu bearbeiten. Gleichzeitig sind sie Metro-Geschäftspartner geworden, ist der größte europäische Handelskonzern als Eigentümer von Kaufhof-Horten ihr neuer Kunde.

Wenige Wochen später, im Juli 1996, beginnt ohne Festakt im Warenwirtschaftszentrum Havelland die Alltagsarbeit für den dritten Großen am Markt, die Neckermann Versand AG. Im fertig gestellten ersten Bauabschnitt des WDZ Berlin werden Polster-, Kastenmöbel und alle sonstigen Großteile gelagert, kommissioniert und ausgeliefert, während Wand an Wand weitere Hallen entstehen oder in Planung sind.



Das Fiege Mega Center Berlin

Wer die Presseberichte jener Tage liest, muss über das geradezu beängstigend rasante Tempo des Wachstums staunen und kann den Eindruck gewinnen, die Brüder Fiege seien nur zu Grundsteinlegungen und Spatenstichen unterwegs. Darauf reagiert Dr. Hugo Fiege:

»Der Eindruck täuscht, weil man die Arbeit dazwischen nicht sieht. Ich kann das mal in Zahlen ausdrücken: Die durchschnittliche Wachstumsrate der letzten fünf Jahre, und das war die stärkste Wachstumsphase unseres Unternehmens, lag bei 17,8 Prozent. Das ist ungeheuer viel in einer Zeit der Stagnation, wo andere Unternehmen null Wachstum machen, aber es ist auch nicht so viel, dass man



es nicht mehr beherrschen kann. Also wir machen etwas mehr als Grundsteinlegungen. Wir achten sehr genau darauf, dass unser Unternehmen nachhaltig unabhängig bleibt von fremden Geldgebern, Banken und Finanzinstituten, und wir wachsen nur so stark, wie es unsere Bilanz erlaubt. Wir legen sehr viel Wert auf ein sehr gesundes Eigenkapital und auf Solidität in Bezug auf die Ertragsituation.« Auch die logistische Fachwelt ist offenbar von der Leistung des westfälischen Unternehmergepans beeindruckt. Im Juni 1996 wird Dr. Hugo Fiege auf der 18. Ordentlichen Mitgliederversammlung der »Bundesvereinigung Logistik« (BVL) in Hamburg als neues Mitglied in den vierköpfigen, hochkarätig besetzten Vorstand gewählt.

Zu Hause beschließt er mit seinem Bruder, der Fiege Gruppe eine neue Form der Selbstdarstellung zu verordnen. Dynamik, Professionalität, Stärke und Zukunftsorientierung sollen als wesentliche Eigenschaften des Unternehmens in den Vordergrund gestellt werden. Die Kernaussage lautet: »Fiege – Ziele erreichen«. Der Slogan hat eine doppelte Bedeutung. Es sind nicht nur die logistischen Ziele gemeint, die Bestimmungsorte und die Erfüllung gesetzter Standards oder Vorgaben, sondern auch das hoch gesteckte Ziel, in Europa zur Spitzengruppe der Logistikanbieter zu gehören und nach Möglichkeit Branchenbester zu sein.

Dass dies nicht nur in Imagebroschüren steht, beweisen weitere geglückte Ausweitungstätigkeiten. Im Juli gelingt es, in Italien eine 100-prozentige Tochtergesellschaft zu gründen, die FILOG mit Sitz in Mailand, die den Auftrag hat, logistische Aktivitäten im Bereich von Handel und Industrie in Italien aufzubauen.

Im September kommt noch ein neuer interessanter Kunde dazu: der englische Getränkehersteller United Distillers (U.D.), ein Unternehmen, das so bekannte Whisky-Marken

wie Dimple und Johnny Walker vermarktet und für das nun Klein-Wiele die gesamte Getränke Logistik im deutschsprachigen Raum und den Beneluxländern abwickeln darf. Zum Abschluss des ohnehin überaus erfolgreichen Jahres soll noch ein überraschender Höhepunkt folgen.

Am 27. November erhalten Heinz und Hugo Fiege im Bonner Forum der »Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland« die Auszeichnung »Ökomanager des Jahres 1996«, einen Titel, den alljährlich die Umweltschutzstiftung WWF Deutschland zusammen mit der Wirtschaftszeitschrift »Capital« verleiht. Deren Chefredakteur, Ralf-Dieter Brunowsky, würdigt in seiner Laudatio die Verdienste





der beiden Ökologistik-Begründer und nennt die drei Prinzipien, die »zum Erfolg für Fiege und die Umwelt« geführt haben:

*»Die Brüder Fiege bündeln Transporte. Das senkt die Zahl der Fahrten und ermöglicht es, verstärkt die Bahn zu nutzen.*

*– Sie verantworten die gesamte Transportkette und können deshalb häufig Mehrweg-Transportsysteme einsetzen oder zumindest Packmaterial reduzieren und optimal recyceln.*

*– Sie schonen beim Bau und Betrieb ihrer Waren-dienstleistungszentren die natürlichen Ressourcen.«*

Die Umweltschonung belegt der Redner mit konkreten Zahlen: Durch die Verlagerung von Transporten auf die Schiene habe Fiege allein am Standort Ibbenbüren jährlich 700.000 Liter Diesel gespart und den Ausstoß von 1.843 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Der Einsatz von Mehrwegbehältern spare 190 Tonnen Folie und 577 Tonnen Pappe. Ebenso sei der Einsatz von Wind- und Sonnenkraft zur Stromerzeugung beispielhaft.

Die Verleihung dieses Preises durch den Vorstandsvorsitzenden der Umweltstiftung WWF Deutschland, Carl-Albrecht von Treuenfels, in Anwesenheit von zahlreichen Repräsentanten aus Handel und Industrie, unter ihnen BDI-Präsident Hans-Olaf Henkel und August Oetker, ist für die Brüder nach dem Empfang des Logistikpreises die zweite öffentliche Ehrung, mit der ihre außergewöhnlichen Leistungen anerkannt werden.

Im Rückblick sagt Hugo Fiege: »Ökomanager des Jahres«, das bedeutete die Krönung unserer Arbeit«, und er fasst das unternehmerische Selbstverständnis noch einmal zu-





Die Ökomanager des Jahres 1996

sammen: »Wir haben als Erste gesagt, die Logistik muss Akzeptanz in der Gesellschaft finden oder behalten. Es ist ja heute so, dass der normale Verbraucher und Bürger morgens seine Brötchen und Marmelade auf dem Tisch haben will, aber draußen keinen LKW sehen möchte. Nun hat ja nicht jede Bäckerei einen Gleisanschluss. Deshalb sind wir gefordert. Wir haben uns damals gesagt: Wenn es immer schwieriger wird, eine Baugenehmigung für ein Logistikzentrum zu bekommen, dann müssen wir nicht nur etwas an der Aufklärung tun, sondern auch die Inhalte verändern. Wir müssen rüberbringen, dass wir unter Logistik nicht zusätzlichen Verkehr verstehen, sondern bei gleicher Verbraucherversorgung weniger Verkehr. Mit weniger Trans-

portbelästigung denselben Lebensstandard erreichen, das ist unsere Philosophie. Diese Leistung wurde unsere Unternehmensstrategie, das haben wir umgesetzt. Und das wurde mit der Auszeichnung gewürdigt, die wir als eine Bestätigung für die gesamte Fiege-Mannschaft empfinden. Natürlich haben wir die Ehrung in Image umgesetzt, nach dem Motto ›Tue Gutes und sprich darüber‹. Das wird heute auch vermarktet, wenn wir auf neue Kunden zugehen, und in diesem Zusammenhang ist klar, dass eine ganze Reihe von Firmen mit Fiege nicht nur deswegen zusammenarbeitet, weil wir die beste Logistik produzieren, sondern sie werden unsere Partner, weil wir ökologisch verantwortungsbewusst handeln.«



# 14



## Fiege – The World of Logistics



1997

»Fiege – ein mittelständischer, in der vierten Generation geführter Familienbetrieb«, so wird das Selbstverständnis der Grevener Logistiker auch noch gegen Ende der 90er Jahre formuliert. Aber trifft das zu, ist ein Unternehmen mit 4.000 Mitarbeitern, 40 Tochtergesellschaften, 80 Kooperationen in fast allen Ländern Europas und einem Jahresumsatz von 1,3 Milliarden DM ein Familienbetrieb?

Formalrechtlich ist die Frage mit einem eindeutigen Ja zu beantworten, denn Heinz Fiege und Dr. Hugo Fiege stehen als Eigentümer an der Spitze, sie allein tragen die Verantwortung und bestimmen den Kurs. Doch wie kann es gelingen, in der auf so viele Standorte verteilten Belegschaft ein Fiege-Zusammengehörigkeitsgefühl zu entwickeln?

Darauf Heinz Fiege: »Der persönliche Touch, der zu Beginn meiner Tätigkeit in der Spedition Fiege da war, der ist natürlich nur im überblickbaren Team zu erfahren. Heute ist es nicht mehr möglich, alle 4.000 Menschen zu kennen, und man kann auch nicht mehr alle Niederlassungen in den Ländern besuchen. Dadurch wird es schwer, das Ganze zu prägen. Aber wir versuchen mit unseren Einrichtungen, mit der Art der Kommunikation, der Art zu steuern, zu entscheiden, den Mitarbeitern unsere gemeinsamen Ziele zu vermitteln und dem Unternehmen eine persönliche Note zu geben. Auf alle Fälle sind wir im Wettbewerb zu vergleichbaren anderen Betrieben in ähnlicher Größe schneller, wendiger, entscheidungsfähiger und damit in vielen Fragen besser.«

Mitarbeitermotivation ist dabei eine der wichtigsten selbst gestellten Aufgaben, die von der Kernaussage des Unternehmens eingefordert werden: »Fiege – Ziele erreichen.«

»Es ist eines unserer Ziele, dass die Mitarbeiter im Mittelpunkt stehen«, sagt Heinz Fiege, »dass sie sach- und fachgerecht ausgebildet werden, dass die Arbeit durch ein menschliches Betriebsklima Freude macht, dass sie sich bei



uns wohl fühlen. Wir versuchen eine gerechte Bezahlung zu erreichen und auch damit das innere Gefüge des Unternehmens zu gestalten. Wir haben eine starke Gewinnbeteiligung unseres Managements und der zwei Ebenen darunter eingeführt, was sich sehr positiv auswirkt. Es ist also ein wichtiges Ziel, die Profitabilität des Betriebes und die Beteiligung der Mitarbeiter am Profit. Sie ist am Ergebnis und den vorgegebenen Zielen orientiert, die dann weitere Rationalisierungsstufen darstellen. Damit wir auf Dauer existieren können, ist es entscheidend, dass wir große Vorteile erreichen und diese Vorteile auch an unsere Kunden weitergeben. Wie in der verbindlichen Unternehmenssatzung festgelegt, versuchen wir ein Gewinnprinzip, an dem mehrere Partner Freude haben, weil sie daran partizipieren.«

»Fiege – The World of Logistics« lautet der Slogan, der unter dem markanten Logo prangt und das Know-how



Kommissionierung von Sportschuhen

ebenso meint wie die inzwischen reich verästelte, kunstvoll verzahnte Innenwelt des Unternehmens mit all den Waren-dienstleistungszentren, Spezialbetrieben, Beteiligungen, kleinen wissenschaftlichen Denkfabriken. Es ist eine Welt, die ein Außenstehender kaum noch überblicken kann.

Es sind dann die sichtbaren Ergebnisse, durch die man auch in der Öffentlichkeit das ungewöhnliche Familienunternehmen aus Westfalen wahrnimmt.

Zum Beispiel der »Fiege-Railrunner«, ein Kooperationsprojekt mit der Firma Windhoff AG im nahe gelegenen Rheine. Entstanden ist ein LKW auf Schienen, eine selbsttragende Transporteinheit, 90 Meter lang, 120 km/h schnell. Zwischen den zwei dieselbetriebenen Triebköpfen finden zehn LKW Platz. Die Vorzüge des »Railrunners«: keine langen Rangieraufenthalte, keine Leer- und Umwegfahrten, Senkung des Kraftstoffverbrauchs um 35 Prozent, außerdem im Vergleich zum normalen Güterzug eine erheblich höhere Nutzlast. Es ist eine Innovation auf Gleisen, eine Antwort auf die Gefahren des drohenden Verkehrsinfarakts. Wunschvorstellung der Konstrukteure und Nutzer: Künftig soll der »Fiege-Railrunner« am LKW-Stau vorbeidonnern.

Angeblich ist der Kollaps in Deutschland vorprogrammiert. Prognosen sprechen von einer Erhöhung des Transportverkehrs um 40 Prozent bis zum Jahr 2010. Das wäre dann das Ende für alle Just-in-Time-Konzepte, für die Feinsteuerung logistischer Ketten.

»Wir werden einen enormen Anstieg der Gütertransporte bekommen«, bestätigt Hugo Fiege, »das hängt mit der zunehmenden Arbeitsteilung innerhalb Europas und dem Euro zusammen. Der Verbraucher wird virtuell, er kauft seinen Golf demnächst in Italien genauso ein wie in Deutschland, und die Produktionsunternehmen werden auch arbeitsteiliger. Nicht nur die Automobilindustrie, alle großen





Bahnumschlag im Fiege Mega Center Erfurt

Unternehmen arbeiten an einem so genannten Plattformkonzept. Weltweit, aber auch in Europa wird eine Karosserie, ein Motor, eine Hinterachse nur noch einmal produziert und wird dann in Modulen – das ist die so genannte modulare Produktion – an bestimmten Stellen zusammengesetzt. Die Automobilindustrie ist auch hier wieder führend, aber das Gleiche wird von anderen Produktionsunternehmen nachgemacht. Und das bedeutet natürlich eine dramatische Zunahme der Transporte. Hinzu kommt die Öffnung des Ostens mit neuen Märkten in Polen, Weißrussland, der Ukraine und zum Schluss Russland selbst als ganz normalem Markt. Das heißt, die Nivea-Dose wird irgendwann in

Tschernobyl im Laden liegen, und die muss ja dahin kommen. Aber ich sehe für uns da keine Gefahren. Fiege organisiert Transporte, und wir sorgen dafür, dass die Kosten niedrig bleiben oder niedriger werden. Das schaffen wir, indem wir die gleiche Warenverfügbarkeit herstellen mit weniger Transporten, das heißt, wir organisieren Bündelungssysteme. Wir erhöhen die Auslastungsgrade der LKW um 20 bis 30 Prozent. Das ist unsere Antwort auf einen drohenden Verkehrsinfarkt. Wir verlagern LKW-Transporte auf



Gütertransport auf der Schiene

die Schiene und Schienentransporte aufs Binnenschiff jeweils im zweistelligen Prozentbereich. Das sind zigtausend Lastzüge pro Jahr, die nicht über die Straße rollen müssen. Wir sind nicht der Verkehrsminister, wir sind nur ein Verkehrsteilnehmer und ein Logistikunternehmen. Natürlich können wir die Welt nicht auf den Kopf stellen oder Europa verändern, aber es gibt ja auch noch ein paar andere, die ganz erfolgreich in dem Sektor arbeiten. Ich bin kein Pessimist, deswegen glaube ich, es wird keinen Verkehrsinfarkt



geben. Unsere viel gelobte Marktwirtschaft mit ihren Selbstheilungskräften wird in diesem Bereich ganz gut funktionieren.«

Zur Frage der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und zu den Auswirkungen auf die eigenen unternehmerischen Aktivitäten erläutert Heinz Fiege: »Der Transportanteil unserer logistischen Ketten, die wir organisieren, liegt je nach Branche zwischen fünf Prozent und 50 Prozent oder sogar 60 Prozent, wenn ich an Dachpfannen oder Gläser von Gerresheimer Glas denke oder das Fahren von Mineralwasser. Insofern ist die Verkehrsinfrastruktur von herausragender



Außengleis im Fiege Mega Center Ibbenbüren

Bedeutung, weil ohne die Schnittstellen mit dem Verkehr die ganze Kette nicht optimiert werden kann. Wenn die LKW in den Stau fahren, ist nichts kalkulierbar. Die Kosten sind exorbitant, weil nur zuverlässige Zeitaspekte für eine gute Kette und für optimale Kosten sorgen. Für dieses Verkehrs-

problem wird von der breiten Öffentlichkeit noch zu wenig Interesse gezeigt. Die Politiker wissen teilweise um die Verhältnisse, viele meinen, sie können dort mit Regulierungen alles ändern. Aber die Masse der Güter muss über die Straße laufen, man kann nur weite Strecken per Bahn oder Wasser machen und einige wenige hochwertige Dinge per Luft.«

Heinz Fiege sieht die Gefahr, dass die immer noch vorhandenen Wettbewerbsvorteile in Deutschland im Konkurrenzkampf mit den europäischen Nachbarn, die zum Teil über erheblich bessere Verkehrsstrukturen verfügen, eingebüßt werden könnten. Gleiche kritische Bedingungen herrschen dagegen in den Ballungszentren, in denen Lastwagen gegen die Flut der PKW keine Chance haben und nur ideenreiche City-Logistik-Konzepte einen Ausweg versprechen. Konsequenterweise wurden deshalb die Fiege-Warendienstleistungszentren als Knotenpunkte in eher ländliche Regionen an Wasserschnittstellen mit Gleisanschluss und einer akzeptablen Autobahnanbindung gelegt. Wie sein Bruder ist auch er überzeugt, dass Arbeitsteilung und neue Märkte eine neue Dimension des Transportes auslösen werden.

»Der Logistikmarkt ist ein gigantischer Markt, der erst am Anfang seines Entstehens ist«, sagt Heinz Fiege. »Wir sind seit zehn, zwölf Jahren im großen Maß auf diesem Gebiet tätig, und viele Kollegen sind erst in den letzten Jahren auf diesen Zug aufgestiegen. Der Markt ist europäisch, ist ein Weltmarkt, und die Chance mit den neuen EDV-Systemen – Informationstechnologie, IT genannt – ist enorm. Mit diesem IT-System ist der Markt erst beherrschbar geworden, und durch die Beherrschbarkeit kommen heute die neuen Lösungen und Kostenvorteile, die Qualitätsverbesserung, die Umweltentlastung und Flexibilisierung der Kosten, die sich jetzt durch Fusionen, durch das Zusammenwachsen der



Gebiete der Welt sowie Europas neu entwickeln. In dem Maß wie die Wirtschaft, wie der Handel sich zusammenschließt, fusioniert, aufkauft, werden diese Strukturen neu geschaffen werden müssen, und da versuchen wir, uns einen entscheidend großen Anteil heraus zu schneiden. Die Logistik kommt erst richtig auf Touren, sie ist jetzt dabei, erkannt zu werden. Wissenschaftliche Lehrstühle sind eingerichtet, es gibt den Lehrberuf und den Diplom-Logistiker. Deutschland ist auf diesem Gebiet neben den Engländern, die früher angefangen haben, führend. Deswegen haben wir eine große Chance in Europa und in der Welt.«



Kommissionierung im Fiege Mega Center Erfurt

**1997**

Den Beweis dieser Behauptung können die Brüder Fiege auch im Jahr 1997 antreten. Weiteres Wachstum steht auf dem Arbeitsplan, Abrundung der Geschäftsfelder, Schließung von Lücken. Und wieder sind Städtenamen die Wegzeichen. Diesmal heißen sie Basel, Peking und Samara. Zuvor wird im Januar ein Kooperationsvertrag mit der Deutschen Post AG abgeschlossen. Kern dieser Zusammenarbeit ist die Übernahme aller Frachtsendungen bis zu einem Gewicht von 31,5 Kilogramm, die Verteilung über die 33 deutschen Frachtpostzentren und Auslieferung durch mehr als 20.000 Frachtpostzusteller. Also das Angebot einer Komplettlösung für Kunden von Kleingut mit Ladungsverkehr aus einer Hand. Was noch sieben Jahre zuvor bei einem ersten Versuch mit der alten Bundespost scheiterte, läuft jetzt so hervorragend, dass jährlich über sechs Millionen Pakete befördert werden.



Fiege Goth in Basel-Münchenstein – Hauptverwaltung und Logistiklager

Ende Januar melden die wichtigsten Wirtschaftszeitungen in der Bundesrepublik und Schweiz zum Teil auf ihren ersten Seiten, dass die Fiege Gruppe rückwirkend zum Jahresbeginn die Logistikfirma Goth mit Sitz in Basel-Münchenstein erworben hat. Ein bereits 1870 gegründetes Unternehmen, das sich mit 400 Mitarbeitern auf Lagerhaltung, Distribution und Vernetzung von logistischen Ketten für Industrie- und Konsumgüter spezialisiert hat. Die neue Schweizer Schwester ist hochwillkommen, bringt sie in die Allianz nicht nur ihren guten Namen ein, sondern vor allem fachliche Kompetenz und Niederlassungen in der Schweiz, in Italien, Belgien, Taipeh, Shanghai und Hongkong. Der Kauf dieses Unternehmens, das unter dem bestehenden Namen »Goth Logistik-Services AG« vom selben Management unabhängig weitergeführt werden soll, ist ein bedeutsamer Schritt, dessen Zielsetzung Dr. Hugo Fiege so beschreibt:

»Wir sind vom Ursprung her ein deutsches Unternehmen. Wir haben von Deutschland aus Europakompetenz aufgebaut, indem wir von hier aus für unsere Kunden die Verteilung in alle europäischen Länder organisieren und mit großem Erfolg durchführen. Was wir nicht haben, ist Logistik in anderen europäischen Ländern. Der Trend geht aber nicht zuletzt durch den Euro dahin, dass wir endgültig einen europäischen Binnenmarkt haben, das heißt, die Kunden reden jetzt vom Europa der Regionen. Die werden aus Kostengründen die Warenverteilung nicht mehr nach den historischen Nationalgrenzen organisieren, sondern nach betriebswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten. Das bedeutet, ein Konzern wie Procter & Gamble wird seine Warenverteilung so organisieren, dass er mit einem Dienstleister die Beneluxländer, Frankreich bis Paris, nördliche Hälfte Deutschland und vielleicht Skandinavien bedient. Mit einem weiteren Dienstleister werden Süddeutschland, die

Schweiz und Österreich versorgt, mit einem Dritten Italien und Südfrankreich und einem Vierten Ostfrankreich, Baskenland, Spanien, Portugal. Wenn das so ausgeschrieben wird, müssen wir Kompetenz in jeder europäischen Region haben. Wie kann man schnell europäisch werden? Am besten,



indem man ein Unternehmen kauft, das europäische Kompetenz hat, und die hat Goth in hervorragender Art und Weise. Deswegen haben wir Goth gekauft.«  
Mit dieser Neuerwerbung wird auch ein erfolgreicher Goth-Manager gewonnen, der mit seiner Erfahrung neue Impulse



einbringt. Andres Bühler, der Geschäftsführer in Basel, setzt auf die Verstärkung der Internationalität und schafft es in kurzer Zeit, das Geschäft zu verdoppeln.

Zum wichtigsten strategischen Ziel des Unternehmens wird jetzt die »Ausfüllung des Hauses Europa« erklärt, wozu unverzichtbar auch die osteuropäischen Länder wie Polen, Tschechien und Ungarn gehören. Gleichzeitig gilt die Maxime, den Kunden in Länder zu folgen, in denen sie tätig sind. Am 10. Mai 1997 lautet eine Zeitungsschlagzeile: »Fiege steigt groß ins China-Geschäft ein.« Heinz Fiege ist als Mitglied einer nordrhein-westfälischen Wirtschaftsdelegation, die von Wirtschaftsminister Wolfgang Clement angeführt wird, in Peking und kann von dort die Unterzeichnung einer Vereinbarung mit der »Shanghai J. Y. Company« vermelden, mit der die Genehmigung der chinesischen Regierung verbunden ist, nationale Geschäfte im Transportwesen zu betreiben. Der Aufbau eines Güterverkehrszentrums zwischen den Großstädten Shanghai und Nanjing nach Vorbild des WZ Ibbenbüren, das chinesische Delegationen bei ihren Deutschlandbesuchen tief beeindruckt hat, soll der erste Schritt sein.

Die Zeitung schreibt: »Ein Teil der neuen Aktivitäten umfasst eine City-Logistik in den jetzt schon oft verstopften chinesischen Großstädten, die nur nachts für den LKW-Verkehr frei sind. Das Fiege-Unternehmen will von Umschlagplätzen an den Stadträndern aus mit kleinen Container-Fahrzeugen auf Schienen die Innenstädte versorgen. Die dazu erforderlichen »Cargo-Sprinter« soll die Maschinenbaufirma Windhoff in Rheine liefern. Fiege: »Auch das entsprechende Angebot von Windhoff ist hier auf positive Resonanz gestoßen.« Der Grevener Unternehmer wies auf die riesigen Warenmengen hin, die in China transportiert werden müssen. Bisher hat noch kein ausländisches Unternehmen die Genehmigung



Samara – Bildmitte Bundespräsident Roman Herzog

erhalten, auf diesem Binnenmarkt direkt aktiv zu werden.« Dem Auftritt des geschäftsführenden Gesellschafters Heinz Fiege in Fernost folgt Anfang September ein weiterer im außereuropäischen Ausland. Diesmal begleitet er Bundespräsident Roman Herzog zusammen mit einer Delegation der deutschen Wirtschaft bei seinem fünftägigen Russlandbesuch in die 1,3-Millionen-Einwohner-Stadt Samara an der mittleren Wolga und kann dort in Gegenwart des Staatsoberhauptes das Ergebnis seiner bereits seit einiger Zeit laufenden Vorverhandlungen mit den Unterschriften unter einen Vertrag krönen. Die Fiege Gruppe soll den Großauftrag zum Bau eines Logistikzentrums erhalten. Direkt neben dem Flughafen, der zu einem Drehkreuz für Frachtflüge in Südrussland ausgebaut wird, könnte das erste russische GVZ aus dem Boden wachsen. Einer der Hauptkunden würde das Lada-Werk AwtoWAS sein, das mit 400.000 Mitarbeitern als größter Automobilhersteller Russlands unweit von Samara in der Stadt Togliatti produziert. Weltweite Beschaffung und

Auslieferung von Ersatzteilen ist ein Teil des Auftrags, ebenso die interne Logistik sowie Neustrukturierung des Vertriebes mit einem funktionierenden Händlernetz. Zum Vertrag gehört auch die Vorbereitung der logistischen Abwicklung nach dem geplanten Einstieg der Opel-Werke bei AwtoWaz. Letzteres läge auf der Linie, Kunden zu begleiten, denn Fiege wickelt für General Motors – also Opel – bereits in Italien und der Schweiz die Logistik ab. Und auf der Linie, im Osten »Fiege-Brückenköpfe« zu bilden, liegt auch die nächste Vertragsunterzeichnung. Einen Tag nachdem Heinz Fiege in Samara das Lob des Bundespräsidenten entgegengenommen hat, der ausdrücklich betont, dass dem Projekt »Logistik-



Architektenwettbewerb – der siegreiche Entwurf

zentrum« große Bedeutung für den wirtschaftlichen Aufschwung der rohstoffreichen Region zukommt, macht er in St. Petersburg Station. Am 5. September wird in der früheren Zarenresidenz an der Newa ein Vertrag mit der Russischen Eisenbahn und der Firma Transkom abgeschlossen, der die Infrastrukturplanung für ein Güterverkehrszentrum ermöglicht. Die russischen Projekte sind erste Schritte in einen Zukunftsmarkt. Doch angesichts der politischen Lage des Landes bleiben sie vorerst nur konkret durchgeplante Zielvorstellungen.

Aus östlichen Gefilden heimgekehrt, erwartet Heinz Fiege zusammen mit seinem Bruder eine Aufgabe, die beiden Spaß macht. Sie sind Mitglieder der Architekturjury, die über den Sieger des Wettbewerbs »Neubau der Hauptverwaltung/Systemzentrale am Flughafen Münster-Osnabrück« entscheidet, zu dem sieben namhafte Architekten aus Norddeutschland eingeladen wurden.

Den ersten Preis von vier ausgezeichneten Arbeiten erhält Professor Josef Paul Kleihues (Berlin/Dülmen), der ein dominantes, landschaftsprägendes Gebäudeensemble mit einem stattlich aufragenden Büroturm entworfen hat.

Architektur als Aussage: Fiege – ein Unternehmen mit Erfolg und Selbstbewusstsein.



# 15

■ Stillstand ist Rückschritt –

die Fiege Gruppe am Ende des 20. Jahrhunderts



1997

»Der Markt reißt einen mit, die Geschäfte laufen uns um. Das Eigenkapital ist die eine Seite, das Management ist die andere«, sagt Heinz Fiege und ergänzt: »Wir treten auf die Bremse und versuchen, unser Wachstum zu strukturieren und zu festigen, damit wir mit dem Management, mit den Strukturen und Häutungen nachkommen, die sich daraus ergeben. Wir wachsen jedes Jahr in einer erheblichen Größenordnung, und das ist auf der einen Seite eine tolle Geschichte, aber auf der anderen natürlich auch eine unheimliche Herausforderung an die Managementkapazität, an den Zeitaspekt, an die Planung.«

Im Bereich der Industrie- und Handelskammer Münster gibt es kein anderes mittelständisches Unternehmen, das so dynamisch ausgreifend mit eigenen Mitarbeitern vor Ort und Kooperationen auf Europäisierung und Globalisierung setzt wie die Grevener Logistiker. Kein anderes ist so nachhaltig von der Persönlichkeit der Eigentümer geprägt, denen gelungen ist, woran viele scheitern: die Spezialisierung.

Dieser Erfolg ist das Lebenswerk der Brüder Heinz und Hugo Fiege, deren Fähigkeiten sich seit einem Vierteljahrhundert in geradezu idealer Weise ergänzen. Gemeinsam haben sie vor allem Mut zum kalkulierten Risiko bewiesen. Das ideenreiche Vorwärtsdrängen des einen verbindet sich mit dem analytisch-strategischen Denken des anderen, beide wollen offensiv und schnell handeln. Gerade die Unterschiedlichkeit der Brüder macht den Kern dieser Symbiose aus, ist der Schlüssel zu dem – auch für viele alte Fiege-Mitarbeiter, die sich noch an Sackkarre und Schwerlastzüge mit Hängern erinnern – atemberaubenden Wachstum ihrer Firma.

»Was bei uns das Besondere ist: Wir haben durch unsere Profitcenter-Organisation eine starke Dezentralisierung der



Verantwortung«, antwortet Dr. Hugo Fiege auf die Frage nach den Ursachen des ungebrochenen Aufwärtstrends. »Die Betriebe, die wir draußen haben, sind kleine Unternehmen und für sich alleine verantwortlich. Der Betriebsleiter



Erstes European Management Meeting in Como, Italien

kann selber Leute einstellen und auch mal jemanden entlassen. Er kann in gewissem Umfang selbst Investitionsentscheidungen treffen und eigenständig Preis- und Vertragsverhandlungen führen. Er ist ein Unternehmer im Unternehmen und der Mann, der für Marketing und Controlling verantwortlich ist. Darüber hinaus führen wir das Unternehmen

so, dass das gesamte laufende Geschäft nicht in den Händen der beiden Inhaber liegt, das machen bei uns drei Geschäftsführer. Mein Bruder und ich stehen daneben beziehungsweise darüber. Wir sind zuständig für Neugeschäfte und Strategien. Diese Dezentralisierung von Verantwortung erzeugt einen anderen Managertyp, der viel selbstbewusster, engagierter ist. Auch das ist ein wichtiger Faktor für den Erfolg.«



Seminararbeit im Fiege Training Center

Vertrauen in die Mitarbeiter, in ihre fachliche Qualifikation und Eigeninitiative ist ein wesentliches Merkmal der Zusammenarbeit in den Betrieben der Fiege Gruppe, teamorientierte Leistungen, die ein motivierendes Arbeitsklima schaffen, werden ausdrücklich gefördert.

Nach mehr als eineinhalbjähriger betriebsinterner Diskussion werden im Juli 1997 die »Unternehmensgrundsätze der Fiege Gruppe« veröffentlicht. Zehn Punkte markieren das



Selbstverständnis. Die fünf wichtigsten heißen: »Betätigungsfelder«, »Umweltschutz«, »Unternehmens- und Marktziele«, »Umgang mit Kunden«, »Gesellschaftlicher Dialog«.

Hugo Fiege, der im Einvernehmen mit seinem Bruder häufig die Rolle des Sprechers übernimmt, erklärt die ausgefeilt getexteten Grundsätze mit seinen Worten:

»Es war ein schwieriger Prozess, die Unternehmenssatzung zu erarbeiten. Darin haben wir unsere Grundsätze festgelegt, deren wichtigste Elemente sind:

1. Unser Unternehmen soll langfristig inhabergeführt bleiben.

2. Wir wollen in Europa zur Führungsgruppe der Logistikanbieter gehören. Da ist jedes Wort wichtig: Nicht in der Welt und nicht der Beste unbedingt, weil das vielleicht am teuersten ist, aber wir wollen zur Spitzengruppe der obersten drei bis sechs Firmen gehören.

3. Wir wollen ein sehr partnerschaftliches Verhältnis zu unseren Kunden pflegen. Wir wollen kein Kunden-Lieferanten-Verhältnis. Wir wollen nicht Gewinnmaximierung, und der Kunde soll nicht Kostenminimierung betreiben, sondern wir möchten mit ihm den Logistikprozess kostenmäßig und in der Qualität optimieren. Dann gucken wir mal, was wir dabei verdienen dürfen. Das ist nicht nur Marketinggerede, das ist unser Grundsatz, und das wissen unsere Kunden, die zum Teil seit zehn oder zwanzig Jahren mit uns arbeiten und darauf vertrauen.«

Hugo Fiege betont es noch einmal: »Wir haben ein partnerschaftliches Verhältnis zu unseren Lieferanten. Wir produzieren Leistungen, die wir im Markt einkaufen können, nicht selbst. Transportleistungen gibt es an jeder Ecke zu kaufen, das müssen wir nicht selber machen mit dem eigenen Lastzug oder mit einer eigenen Lokomotive. Das kaufen wir von Profis ein, die das sehr gut können, und kombinieren

das dann zu einem Logistiksystem. Wir sind in dieser Hinsicht eher ein Komponist.«

Komponieren, Dirigieren, Expandieren, das sind Schlüsselwörter, die das Handeln in der Führungsetage des Hauses Fiege bestimmen. Im Blickfeld des dritten Begriffes mit nach wie vor oberster Priorität: Europa. Hier muss die Abrundung noch gelingen, um wirklich lückenlos über gesamteuropäische Kompetenz zu verfügen. Es fehlen die geografischen Außenpfeiler der Union: Großbritannien, Skandinavien und die Iberische Halbinsel. Doch es gilt auch, nationale Aktivitäten nicht zu vernachlässigen. Im Herbst 1997 schließt die Fiege-Holding einen Kooperationsvertrag mit der Deutschen Bahn AG ab, die mit ihrer DB Cargo 166.000 Güterwaggons für das Geschäft bereitstellt. Ziel: noch mehr Fracht auf die Schiene, getreu der Firmenphilosophie »weg von der Straße«. Nur so kann die angestrebte Umwelt- und Ressourcenschonung verwirklicht werden.

An Fiege-Standorten und in den Fachbereichen gibt es ständig Bewegung und häufig Grund zur Genugtuung, wenn die Erreichung von gesteckten Zielen gemeldet werden kann.

**1998**

Das WDZ Berlin wird nach Fertigstellung des dritten Bauabschnitts am 24. Juni 1998 offiziell eröffnet. Bereits nach Inbetriebnahme des zweiten Abschnitts ein Jahr zuvor konnte der Vollbetrieb aufgenommen werden, bei dem sich das operative Geschäft um die so genannte weiße und braune Ware erweiterte. Gemeint sind Waschmaschinen, Kühlschränke, Geschirrspüler, aber auch Fernseher und Videorecorder. Hinzu kam die Einführung des »24-Stunden-Service« für die Zustellung aller Waren und einige Monate später als Besonderheit der »Same-day-delivery-Service«.



Im Frühsommer 1998 ist es wieder so weit: Grundsteinlegung für ein weiteres Mega Center, wie die großen Waren Dienstleistungszentren jetzt genannt werden. Diesmal im Herzen des Ruhrgebiets auf dem ehemaligen Gelände der Zeche »Fürst Hardenberg« unweit des Dortmunder Hafens. Geschäftspartner ist ein langjähriger vertrauter Kunde, die Bridgestone/Firestone Deutschland GmbH, die von Dortmund aus jährlich drei Millionen Reifen an Händler in der



Das Fiege Mega Center Dortmund auf dem ehemaligen Zechengelände Fürst Hardenberg

gesamten Bundesrepublik ausliefern will. Der Festakt in Gegenwart örtlicher Prominenz sowie eines Staatssekretärs als Vertreter des Wirtschaftsministeriums markiert den ersten Schritt zur Verwirklichung eines zukunftsweisenden Projekts, das den Namen »Logistikpark Hardenberg« tragen soll. Von den Rednern wird die große unternehmerische Initiative zum Wohl des gebeutelten, noch immer im Strukturwandel



befindlichen Reviers gelobt, entstehen doch in der Endausbaustufe auf einer Nutzfläche von 90.000 Quadratmetern 500 neue Arbeitsplätze.

1998 ist ein besonderes Jahr. Aus Anlass des »350-Jahr-Jubiläums des Westfälischen Friedens« steht die Stadt Münster bundes-, ja sogar europaweit im Blickpunkt. Die Feierlichkeiten schaffen eine Kette hochkarätiger Ereignisse, deren Gipfel der Besuch von 20 gekrönten und ungekrönten Staatsoberhäuptern ist, Vertreter jener europäischen Mächte, die mit ihren mehrjährigen Verhandlungen in Münster und Osnabrück 1648 die Schrecken des Dreißigjährigen Krieges durch einen Friedensschluss beendeten.

Im Windschatten des großen historischen Datums gibt es natürlich auch im Kleinen Jubiläumsfeiern. Für die Familie Fiege ist das Jahr des Westfälischen Friedens aus anderem Grund etwas Besonderes: 1873–1998, das Unternehmen besteht seit 125 Jahren. Was bedeutet dieses Jubiläum für die beiden Brüder?

»Es ist ein herausragendes Ereignis, weil wir das Unternehmen in der vierten Generation führen und über die Höhen und Tiefen der vergangenen Jahre steuern konnten«, sagt Heinz Fiege, »ich habe in den vergangenen 30 Jahren eine Reihe von großen Firmen – vor allem im Textilbereich – gehen sehen. Sehr wenige in der Region waren klug genug, rechtzeitig umzuschichten. Deshalb bin ich stolz darauf, dass mein Bruder und ich es zusammen mit der Familie geschafft haben, unser Unternehmen aus der Speditionsszene in die Dienstleistungsbranche hineinzusteuern, und damit haben wir jetzt die Perspektive, unser Unternehmen europäisch zu prägen.«



Die Brüder Fiege wären nicht die Brüder Fiege, wenn sie es nicht schafften, sich und dem Unternehmen zwei Geburts-



tagsgeschenke ganz eigener Art zu machen. Im Wirtschaftsteil der Tageszeitungen steht deshalb jubiläumstermingerecht am 29. September 1998:

»FIEGE GRUPPE EUROPÄISIERT NETZWERK. Die Fiege Gruppe (Greven) hat das spanische Logistikunternehmen Aser übernommen. Damit sei es Fiege gelungen, das europäische Logistiknetz bis auf Skandinavien und das United Kingdom zu erweitern, teilte das Unternehmen mit. Nun könne Fiege das Angebot individueller ganzheitlicher Warenwirtschaftssysteme ab sofort auch auf die Iberische Halbinsel ausdehnen. Aser Operador Logistico s.a. mit Stammsitz in Madrid, besitze ein Netzwerk von 21 Standorten in Spanien und Portugal. Das Unternehmen mache mit 260 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 150 Millionen DM. Unter der Fiege-Dachmarkenstrategie trete das spanische Unternehmen künftig als Fiege Aser am Markt auf.«



Das Fiege Aser Logistik Center Esquivias bei Madrid

Mit der Schubkraft dieses wichtigen Entwicklungsschrittes wird am 10. September 1998 das 125-Jahr-Jubiläum gefeiert. Der große Tag beginnt mit dem Paukenschlag der Grundsteinlegung für die neue Systemzentrale am Flughafen Münster-Osnabrück (FMO), die durch eine moderne Gleitschaltechnik bereits in die Höhe zu wachsen beginnt. Nach dem gelungenen Expansionssprung auf die spanische Halbinsel soll das künftige Hauptquartier eine unübersehbare Botschaft aussenden: der Fiege-Turm neben dem Tower. Die Zentrale eines weltweit operierenden Unternehmens mit 4.500 Mitarbeitern in 40 Gesellschaften, alljährlich verantwortlich für einen 19-Milliarden-DM-Warenwert, Jahresumsatz 1,5 Milliarden DM, zeigt Flagge. Die Bewegung von Gütern in Sichtweite einer Startbahn.

**1998**

Als »Tor zum Flughafen« bezeichnet FMO-Geschäftsführer Gerd Stöwer das künftige Nachbarbauwerk, »als Initialzündung für den interkommunalen Gewerbepark«, den die Gemeinden Greven, Saerbeck und Ladbergen ausgewiesen haben. Auf die Frotzelei, aus dem FMO würde bei der Dominanz des neuen Hochhauses nun ein »Fiege-Airport«, reagiert der Flughafenchef gelassen. Er findet, dass eine »Fiege-Airline« besser passe und überreicht zur Bekräftigung seines Vorschlags den Brüdern einen Modelljet mit dem Fiege-Logo.

Nach der Grundsteinlegung findet im Schlosshotel Wilkinghege im Norden Münsters der Jubiläumsempfang für geladene Gäste statt, Mitarbeiter, Familie, prominente Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Es ist der geeignete festliche Rahmen für die Bekanntgabe der Gründung der »Josef-Fiege-Stiftung«, mit der ökologische und soziale Einrichtungen gefördert werden sollen. Höchstpersönlich überreicht der münstersche Regierungs-



präsident Dr. Jörg Twenhöven die termingerecht erstellte Stiftungsurkunde den beiden Brüdern, die gleich eine erste Stiftungstat verkünden können, den Kauf eines Rettungswagens für die Stadt Greven.

In seiner Jubiläumsansprache schildert Dr. Hugo Fiege noch einmal die Familiengeschichte, den langen, arbeitsreichen Weg vom Fuhrgeschäft des Urgroßvaters mit Pferd und Wagen bis zum Logistikdienstleister des Jahres 1998, die fruchtbare Spannung zwischen Tradition und zukunftsfähiger Strategie. Unter den Zuhörenden auf einem Ehrenplatz im festlich geschmückten Rittersaal: die 85-jährige Anna Fischbach, geborene Fiege, Tante Aenne, die fast 40 Jahre zuvor zusammen mit ihrem Mann die Firma in schwerer Zeit durch eigene Tüchtigkeit über Wasser gehalten hat.

Es sind denn auch die bäuerlich-westfälischen Tugenden, an die Hugo Fiege erinnert: Zusammenhalt der Großfamilie, Verlässlichkeit, langfristiges Denken, das aus der Land- und Forstwirtschaft kommt.

»Eine dritte westfälische Eigenschaft, die uns nachgesagt wird, besteht in Stärke und Mut. Ich glaube, das beweisen wir durch Investitionen, die sicherlich manchmal an die Grenze des vermuteten Kräfte Rahmens eines familieneigenen Unternehmens gehen. Aber wir haben das nach sorgfältiger Planung gemacht. Die wichtigste Eigenschaft unserer westfälischen Landsleute ist die ehrliche und dauerhafte Freundschaft. Die wächst nicht, wie in temperamentvolleren Gegenden Deutschlands, am ersten Tag, aber wenn sie dann da ist, hält sie sehr lange. Und aus diesem Stoff wachsen sehr feste Verbindungen. Die sind die Grundlagen unseres Unternehmens.«

Und Heinz Fiege formuliert als Botschaft des Jubiläumstages: »Wir sind stolz auf unsere Tradition, aber wir werden uns nicht auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen.

Der Blick in die Zukunft ist für unser Unternehmen und seine Mitarbeiter wichtiger als der Blick zurück.«



Heinz Fiege, Landrätin Christina Riesenbeck, IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Christian Brehmer, Uschi Fiege, Bürgermeister Rudolf Steingrube, Lisa Fiege, Dr. Hugo Fiege, Regierungspräsident Dr. Jörg Twenhöven, v. l. n. r.

Ein Foto vor dem Portal von Schloss Wilkinghege zeigt eine kleine Gruppe fröhlicher Gratulanten. In der Bildmitte, Schulter an Schulter, mit strahlendem Lachen, Uschi und Lisa Fiege, zwei Frauen, die großen Anteil haben am Aufstieg des Unternehmens. Auch wenn beide nicht sichtbar auf der Firmenbühne stehen, nehmen sie doch alle wichtigen Vorgänge wahr. Uschi Fiege, die Frau des Älteren, eine studierte Betriebswirtin, sagt ihre Meinung zu grundsätzlichen Fragestellungen. Auch Lisa Fiege, die diplomierte Französisch- und Geschichtslehrerin, diskutiert mit ihrem Mann anstehende Entscheidungen. Ihre besondere Leidenschaft gilt der modernen Malerei, sie fördert junge



Künstler, redet bei der Gestaltung von Verwaltungsetagen wie Konferenzräumen mit und baut die »Fiege-Sammlung zeitgenössischer Kunst« auf. Gemeinsam sind die Schwägerinnen für die Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens mitverantwortlich.

Mit ihrer über Jahrzehnte währenden Freundschaft haben beide mit Umsicht und Feingefühl das unverzichtbare Fundament familiärer Harmonie geschaffen und damit einen nicht unerheblichen Beitrag zum Gedeihen der Firma, zum produktiven Miteinander ihrer Männer geleistet. Und beide haben die Aufgabe, die fünfte Generation Fiege aufzuziehen, fünf Jungen und zwei Mädchen, schon fast gelöst.

Die drei Söhne des älteren Bruders, Hendric (1971), Jens (1974) und Marc-André (1977), konnten das erhalten, was man als eine exzellente internationale Ausbildung bezeichnet. Alle haben Betriebswirtschaft studiert, Praktika bei renommierten Firmen absolviert sowie durch längere Auslandsaufenthalte zusätzliche Erfahrungen gesammelt und dabei Fremdsprachen gelernt. Hendric in den USA, China und Südafrika, Jens beim Studium der europäischen Betriebswirtschaft in Oxford, Madrid, Paris und Marc-André im australischen Melbourne. Der Jüngste ist der Sportlichste. Auch ihn hat der familientypische Pferdevirus befallen. Bereits auf der Bundeswehr-Sportschule als Talent gefördert, belegte er bei der Deutschen Juniorenmeisterschaft in der Vielseitigkeit den dritten Platz. Er und seine jüngere Schwester Sonja wurden 1996 in Kopenhagen Mannschafts-Europameister der jungen Reiter in der Dressur. Sonja (1979), die in Münster Jura studiert, ist als mehrfache Westfalen-Meisterin der Junioren/jungen Reiter, viermalige Mannschafts-Europameisterin der Junioren und mit Medaillengewinnen bei Deutschen Meisterschaften die erfolgreichste Reiterin der Familie.

Alle sieben Nachkömmlinge beider Familien sind offenbar auf dem richtigen Weg.



Ein Geschenk der Stadt Greven – Der Straßename für den neuen Standort

Soll es denn in Zukunft Fieges an der Spitze des Unternehmens geben?

»Die Pläne zeigen in diese Richtung«, antwortet Heinz Fiege, »wir versuchen, die fünfte Generation an die Spitze zu bringen. Hugo genauso, wie ich es mit meinen Kindern vorhabe. Sie sollen eine internationale unabhängige Ausbildung erhalten. Sie bekommen dann eine Chance, wenn sie wollen und wenn sie entsprechende Fähigkeiten besitzen und diese außerhalb des Unternehmens nachweisen. Sie müssen zeigen, was in ihnen steckt, und draußen Erfahrung sammeln. Im eigenen Unternehmen, vor allen Dingen in



einem so großen Haus, wird mit offenen Worten gespart, ist das häufig nicht objektiv genug, wird zu viel Rücksicht genommen.«

Auch Hugo Fiege hat die Hoffnung, dass die Familienkette nicht abreißt: »Wir erziehen unsere drei Kinder in diese Richtung. Mehr können wir ja nicht tun. Wir versuchen sie zu motivieren. Ob sie wirklich einsteigen wollen oder nicht, wird man sehen. Ich kann heute aber sicher sagen, dass von jeder der beiden Familien mindestens ein Nachfolger in dieses Unternehmen verantwortlich eintreten wird, und wir bereiten das genau in dieser Richtung vor.«

Das scheint auch in beiden Familien zu klappen. Alle Kinder erhalten eine sorgfältige mehrsprachige Ausbildung und werden durch längere Auslandsaufenthalte auf künftige Managementanforderungen vorbereitet.

Der Gedanke einer Übergabe an die nächste Generation bleibt vorerst vorausschauende Planung, ist Perspektive in zehn oder fünfzehn Jahren. Noch sind Heinz und Hugo Fiege mit voller Lust und voller Ideen dabei, das Unternehmen weiter auszubauen. Bei diesem kräftezehrenden Einsatz besteht die Gefahr, dass Privates zu kurz kommt. Doch beide haben neben dem Unternehmen noch andere, zum großen Teil gemeinsame Interessen. Beide reiten, gehen mit Passion auf die Jagd und haben Freude an der Land- und Forstwirtschaft. Der eine kümmert sich um den Grevener Familienhof, der im Laufe der Jahrzehnte auf 135 Hektar gewachsen ist, der andere bewirtschaftet einen Gutshof in Brandenburg. Und beide betonen ihre Verbundenheit mit der katholischen Kirche.

**1998**

Zum Jahresende 1998 kommen die Brüder Fiege ihrem Ziel, in allen europäischen Ländern in einer Spitzenstellung am Markt präsent zu sein, einen entscheidenden Schritt näher.

Nach dem Erwerb von Aser mit 21 Niederlassungen auf der Iberischen Halbinsel glückt es, nach längeren Verhandlungen das britische Logistikunternehmen Merlin mit Hauptsitz in Bristol zu übernehmen. Eine Firma, die mit 1.500 Mitarbeitern das gesamte Gebiet des Vereinigten Königreiches flächendeckend erschließt. Der Sprung über den Kanal ist für außenstehende Beobachter ein weiterer Beweis für die Fähigkeit der Fiege-Brüder, mit Entschlossenheit Chancen zu nutzen und den einmal gesetzten Kurs zu halten.

Dabei haben sie ihr unternehmerisches Konzept fest im Blick: »Wenn wir die strategischen Ziele benennen sollten, dann würden wir sagen, erstens: Europa, zweitens: Globalisierung, wobei die hohe Qualität unserer Systeme unbedingt erhalten bleiben muss, und drittens: Stabilität, Erhaltung des Eigenkapitals sowie langfristige Sicherung des Unternehmens.«



# 16

»Ziele erreichen« –

ein Werbeslogan als Erfolgsrezept



**1999**

1999 – das letzte Jahr des so ereignisreichen, von Katastrophen, Zusammenbrüchen und Neuanfängen gezeichneten Jahrhunderts wird auch für die Fiege Gruppe zu einer Zeitspanne, in der rückblickend Bilanz gezogen, das Erreichte überprüft und mit Blick auf den bevorstehenden magischen Datumswechsel abgesteckt wird, welche Ziele mit welchen Mitteln angesteuert werden sollen.

Das Unternehmen ist vor dem Sprung in das neue Jahrhundert in einer blendenden Verfassung. Die jahrelange erfolgreiche und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit einigen Flaggschiffen ihrer jeweiligen Branche, mit Europas größtem Verpackungshersteller, dem größtem Handelsunternehmen oder größten Reifenhersteller der Welt, haben ein sicheres Fundament gelegt und für zahlreiche neue Kunden Vertrauen geschaffen.

Unter der Arbeitsdevise »Qualität und Flexibilität« wird der Dienstleistungsradius ausgeweitet. Nach der Chemie-, Pharma- und Krankenhauslogistik kommen neue e-Business-Aktivitäten dazu.

Aber auch alte Geschäftsverbindungen erhalten neuen Auftrieb. Genau 20 Jahre nachdem in Hamburg das erste Reifenzentrallager in Betrieb genommen wurde, ist für Bridgestone/Firestone die erste Baustufe des »Mega Centers Dortmund« bezugsbereit. Auf einer Fläche von fast 30.000 Quadratmetern werden 450.000 Reifen in 12.500 so genannten Corletten gestapelt. Für die Lagerung, Kommissionierung und bundesweite zeitgenaue Auslieferung der 2.000 verschiedenen Artikel, vom Kleinwagen- bis zum riesigen Baumaschinenreifen, sorgen 70 Mitarbeiter.

Während am 28. Oktober in Dortmund mit dem Blickfang des knallroten originalen Williams-Supertec Formel-1-Rennwagens von Ralf Schumacher die offizielle Eröffnung gefeiert wird, findet 800 Kilometer östlich fast zeitgleich ein



anderer Festakt statt. In Mszczonow, unweit von Warschau, wird ein Grundstein mit der Inschrift »Fiege goth 2000« eingemauert. Es ist der Startschuss für den Bau des ersten Mega Centers in Polen, das für die Kunden 3M, Pirelli und Opel entsteht und in der Endstufe 45.000 Quadratmeter Logistikhallen umfassen soll.



Grundsteinlegung für das Fiege Mega Center Warschau

Doch gut sechs Wochen zuvor, am 13. September 1999, markiert ein Ereignis auf weithin sichtbare Weise die Bedeutung und bewundernswerte Verwandlung des Familienunternehmens aus Westfalen: Der Einzug in die Systemzentrale am Flughafen Münster-Osnabrück.

Das turmartige, mit dunkelroten Kohlebrandklinkern verblendete 41 Meter hohe Gebäude besticht durch grafische Strenge. Dem Architekten, Professor Josef Paul Kleihues, ist es meisterhaft gelungen, ein Wahrzeichen zu schaffen, das keiner Mode unterworfen ist, sondern zeitlose Schlichtheit ausstrahlt. Bei der Einweihungsfeier für die 150 Mitarbeiter, die im »Turm«, der ersten Baustufe des Gesamtkomplexes



»Vom Pferdefuhrwerk über die Systemzentrale in den logistischen Himmel«, Westfälische Nachrichten, 12.09.1998

»Systemzentrale«, ihren Arbeitsplatz beziehen, bedankt sich der prominente Architekt bei den beiden Familien Fiege mit den Worten:

»Es ist ja schon ungewöhnlich, dass man gleichzeitig mit zwei Bauherrinnen und zwei Bauherren zu tun hat. Aber noch ungewöhnlicher ist es, dass daraus keinerlei Unstimmigkeiten oder gar Streit erwachsen sind. Sie als weibliche und männliche Bauherren haben vielmehr mit großer Klarheit und mit dem nötigen Selbstbewusstsein Entscheidungen getroffen. Sie haben wesentlich dazu beigetragen, dass ihre neue Firmenzentrale so geworden ist, wie wir sie heute bewundern können. Es ging ja darum, so etwas wie ›Corporate Identity‹ zu schaffen. Das Haus soll also zum Ausdruck bringen, was mit der Firmenpolitik zu tun hat: Solidität und Klarheit an Stelle von Extravaganz, Bescheidenheit und zugleich hohe Qualitätsansprüche – dazu im Innern eine Spur Eleganz, auch Heiterkeit bei aller Ordnung.«





Der Architekt Josef Paul Kleihues

All das hat Josef Paul Kleihues umgesetzt. Empfangshalle wie die Eingangsbereiche der einzelnen Etagen bestechen durch ihre noble Atmosphäre, die durch eine feinfühlig ausgewählte großformatige moderne Bilder wirkungsvoll verstärkt wird.



Begrüßung der Mitarbeiter in der Eingangshalle der neuen Systemzentrale

Die neue Systemzentrale ist zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort entstanden. Als architektonischer Ausdruck für das Selbstverständnis, dass Logistik weniger eine Lager- und Transportleistung ist, sondern vor allem Kopfarbeit und Managementfähigkeiten erfordert. So wie 1980 in Greven-Reckenfeld das Büro vom Speditionsbetrieb getrennt wurde, so steht jetzt der Fiege-Turm am Flughafen-Terminal als unabhängige Steuerungszentrale für das gesamte, weit verzweigte europäische Netzwerk des Unternehmens.



Empfangshalle Systemzentrale

In den Etagen direkt unter der Geschäftsleitung arbeitet die Tochtergesellschaft »Fiege Engineering«, bei der die Bereiche Architektur, Betriebswirtschaft, Informatik sowie Bau- und Verkehrsingenieurwesen zusammengefasst sind. Auch das ist ein demonstratives Signal. Nur durch ständige Suche



nach neuen Wegen, durch Einfälle, Entwürfe und eigene Kompetenz zur Entwicklung speziell auf einzelne Kunden ausgerichtete Systeme kann es gelingen, im globalen Wettbewerb zu bestehen, mit qualitativollen Leistungen die Vorreiterrolle zu spielen.



Im gesamten Gebäude – moderne Kunst

Logistik ist inzwischen ein Milliardenmarkt. Immer mehr Industrie- und Konsumgüterunternehmen brauchen im harten Preiswettbewerb die Unterstützung durch einen spezialisierten Systemdienstleister, der als neutraler Organisator das komplizierte Geflecht der netzwerkartigen Beschaffungs-, Lager- und Verteilstrukturen beherrscht. Immer mehr kommt es für die Logistiker im Interesse der Kunden darauf an, technologische Neuerungen zu nutzen, Entwicklungen vorzusehen und schnell in konkretes Handeln umzusetzen.

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts ist deshalb in den beiden direkt nebeneinander liegenden, durch eine Innentür verbundenen Büros der Brüder Heinz Fiege und Dr. Hugo Fiege im 9. Stock, hoch über Radarturm und Tower, die Kraft zu Visionen gefordert. Markttrends sind zu erkennen, und es gilt, rechtzeitig mit einer aktiven Gestaltung des eigenen Angebots darauf zu reagieren.



Hugo Fiege und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann auf der 50-Jahr-Feier der DVZ

Beide müssen nach vorn denken, an die geradezu revolutionären Auswirkungen des elektronischen Handels im Internet oder die Formen einer zukünftigen virtuellen Logistik, wenn Warenströme weltweit durch Verlangsamung und Beschleunigung selbst zum Lager werden.

Nach einer Lagebeurteilung auf dem Erkenntnisstand des Jahres 2000 gefragt, antwortet zuerst Hugo Fiege: »Die



Logistik ist neben den Branchen Biotechnologie, Gentechnologie und Informatik die wichtigste Branche. Sie hat die höchsten Wachstumsraten. Wir sind in dieser Branche ein



»Log-Inn« – das Mitarbeiterrestaurant

führendes Unternehmen. Unser Anspruch, ein führender Logistikanbieter in Europa zu sein, ist weitestgehend erfüllt, wenn man folgende Kriterien anlegt: Präsenz in Europa, Logistikkompetenz und Integration. Man kann Fiege an diesen drei Kriterien wie folgt messen: Fiege ist in 16 Ländern vertreten und deckt Europa weitestgehend ab. Die Lücken Frankreich und Skandinavien sollen schnell geschlossen werden. Zum Kriterium Kompetenz: Die Fachpresse ist der Meinung, dass Fiege der qualifizierteste Anbieter von komplexen Logistiksystemen ist. Dafür verfügt Fiege über zahlreiche repräsentative Beispiele, mit denen bewiesen werden kann, dass wir die Komplexität beherrschen. Und die Integration als drittes Kriterium eines führenden Europaanbieters im Bereich der Logistik ist bei Fiege so weit gediehen, dass mehrere Länder miteinander vernetzt sind.» Heinz

Fiege ergänzt: »Wir stellen fest, dass sich die Logistik, schneller als erwartet, als selbstständige Branche gefestigt hat. Universitäten haben in Deutschland und im Ausland Lehrstühle eingerichtet. Die Börse hat die Logistik als Anlagefeld erkannt. In England zum Beispiel sind die Kurse steil nach oben geschossen. Aber vor allem die IT, die Informationstechnologie, die Software der Computerwelt, ist in der Lage, diese ganzheitlichen logistischen Steuerungsprozesse zu beherrschen, zu verbessern und enorme Energiepotenziale und damit Kostenverbesserungen zu erwirtschaften. Der e-Commerce-Auftritt im Internet hat dazu geführt, dass eine unheimlich dynamische Bewegung in diese Branche gekommen ist.«



Kinetische Skulptur des US-Künstlers George Rickey



**2000**

Wie tragweit und schnell sich der Markt am Anfang des 21. Jahrhunderts verändert, stellt Heinz Fiege an einem Beispiel dar: »In Europa sind die Postorganisationen dabei, unter ihnen führend die deutsche Post, internationale Weltkonzerne zusammenzukaufen, die mittlerweile ein Umsatzvolumen zwischen 20 und 60 Milliarden DM umfassen. Sie beherrschen weltweit alle Systeme, sei es Luft-, Land-, See-transporte, Paketdienste und vor allen Dingen die Logistik. Dies hat zur Folge, dass sich der gesamte Markt der Dienstleister mit dem Schwerpunkt Logistik und Verkehr in Bewegung befindet. Jeder spricht mit jedem, und viele fusionieren miteinander. Die Kleineren, die über keine Konzeption verfügen, haben Überlebensängste, und die Großen sind dabei, soweit die Kasse reicht und ihre Strategie aufgeht, sich neu zu ordnen und dazuzukaufen.«

In dieser sich neu formierenden Wettbewerbslandschaft muss sich die Fiege Gruppe behaupten. Von der Systemzentrale gesteuert, handeln die Fiege-Töchter mit ihren Standorten in den verschiedenen Ländern weitgehend selbstständig, »Goth« in Basel, »Aser« in Madrid, »Merlin« in Bristol und seit März 2000 »Kalf« in Amsterdam.

Als eines der ersten Unternehmen hat Fiege die Trendwende erkannt, die sich durch die virtuellen Systeme im Internet anbahnt, die Möglichkeit, Transportketten und Warenflusskanäle zu dirigieren und zu beschleunigen. Mit eigener Entwicklungsarbeit wird bereits darauf reagiert, um die ganzheitliche Steuerung von internationalen Transportketten voranzutreiben, weg von der Aneinanderreihung der alten Insellösungen.

Gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts waren die Warendienstleistungszentren wie Ibbenbüren oder Erfurt Neuland, bewunderte Marksteine, aber jetzt gilt es, den

Markt mit modernster Technologie auch ohne Zentrallager zu beherrschen. Das Unternehmen will ein kreativer Motor der Branche bleiben, zugleich Servicezentrum und Denkfabrik, ein Dienstleistungshaus, das nicht nur Logistik und Engineering-Dienstleistungen, sondern auch e-Commerce und Financial Services anbietet.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die Fiege Gruppe zu Beginn des 21. Jahrhunderts eine völlig veränderte Organisationsform gegeben. Seit 1. Januar 2000 ist die Fiege Holding GmbH & Co. in die Fiege Deutschland GmbH & Co. KG umgewandelt worden. Vier neu geschaffene Divisionen stellen unter diesem Dach das gesamte Dienstleistungsspektrum zu einem »Produkt« gebündelt, den Partnern und Kunden zur Verfügung.

In der Division »Fiege log«, die sich auf stationäre Logistik und das Warehouse-Management mit den dazugehörigen IT-Systemen konzentriert, sind außerdem sämtliche Beteiligungsgesellschaften zusammengefasst. Die »Fiege net« hat die Aufgabe, die Aktivitäten der bisherigen Fiege Logistik GmbH & Co. fortzusetzen, während die »Fiege ecm« für das Electronic Chain Management, für Logistik-Anwendungen im Sektor e-Commerce und virtueller Logistik zuständig ist, also auf dem hochinteressanten Geschäftsfeld der neuen Medien arbeitet. Die vierte Division, die »Fiege Engineering«, ist noch einmal in drei Unterbereiche aufgeteilt, die Spezialaufgaben haben. Die »Fiege con«: Logistikberatung. Die »Fiege red«: Planung und Bau von Logistikzentren, Erschließung und Umnutzung von Gewerbeflächen. Und als dritte Abteilung die »Fiege tec«: Materialflusssysteme, Fördererntechnik, Fahrzeugservice und das so genannte Fleet Management.





Mit dieser tiefgreifenden Strukturreform, im Fachjargon der Wirtschaft spricht man von Aufstellung und Positionierung, sollen die Herausforderungen des neuen Jahrhunderts gemeistert werden.

Heinz und Hugo Fiege sind sich über den gemeinsamen Kurs und auch die kurz- und mittelfristig zu erreichenden Ziele einig: »Der Bekanntheitsgrad der Fiege Gruppe muss im europäischen Ausland und anschließend in Asien und den USA so erhöht werden, dass Fiege als kompetenter marktführender Logistikprovider akzeptiert und anerkannt wird. Das ist heute noch nicht der Fall, sondern nur in einigen Ländern gegeben. Das Ziel Wachstum hat bei Fiege immer eine Rolle gespielt. Es ist geplant, mit einigen Tochterunternehmen und möglicherweise auch mit dem ganzen Unternehmen an die Börse zu gehen. Dieser Schritt soll helfen, das notwendige Wachstum so zu finanzieren, dass wir weiterhin ein eigenkapitalstarkes Unternehmen bleiben können. Die Bewertung unserer Hightech-Logistik an der Börse bietet hierzu hervorragende Möglichkeiten. Fester Grundsatz ist allerdings, dass die Mehrheit im Familienbesitz bleibt, weil wir langfristig ein Familienunternehmen und ein inhabergeführtes Unternehmen bleiben wollen.«

Beide Brüder brauchen auch weiterhin Glück, unorthodoxe Ideen und den Mut zum Risiko, der sie in zweieinhalb Jahrzehnten in die luftige Höhe ihres neuen Hauptquartiers getragen hat, mit einem wundervoll weiten Blick über die Parklandschaft des Münsterlandes und auf die von der Rollbahn abhebenden Maschinen.

Dort, in der Systemzentrale, stellen sie sich und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in so vielen europäischen Ländern Aufgaben, die mit der Vorgabe einer knapp formulierten Werbebotschaft zu lösen sind: »FIEGE – Ziele erreichen«.



## Literatur

Volker Innemann: »Fiege 1873 – 1959«  
Geschichte der Spedition Josef Fiege GmbH & Co. KG von 1873 bis zum Tode von Josef Fiege im Jahre 1959 zusammengestellt nach Unterlagen aus dem Archiv der Familie Fiege sowie nach Gesprächen mit Mitgliedern der Familie Fiege und Mitarbeitern der Firma Josef Fiege GmbH & Co. KG. Greven 1990 (Dokumentensammlung)

Klaus Rabe: »Aller Laster Anfang« –  
Technik, Geschichte und Geschichten  
Georg Westermann Verlag, Braunschweig, 1985

Udo Paulitz: »Alte Laster und Pritschenwagen«  
Franckh-Historische Technik, Stuttgart, 1989

Fred Kaspar/Thomas Spohn: »Unterwegs in Westfalen«  
Güth Verlagsgesellschaft/Heckmann Verlag, 1991

Gisbert Strottdrees: »Höfe, Bauern, Hungerjahre«  
Aus der Geschichte der westfälischen Landwirtschaft  
1890 – 1950  
Landwirtschaftsverlag GmbH, Münster Hiltrup, 1991

Capital, Deutsche Verkehrszeitung, dpa, FAZ, Handelsblatt,  
Münstersche Zeitung, Westfälische Nachrichten, Wirtschaftswoche.  
Fiege-News 1990, LOGO Jahrgänge 1990 – 2000

## Tonbandinterviews

Heinz Fiege  
Dr. Hugo Fiege  
Aenne Fischbach  
Hans Galen  
Josef Grabbe  
Rudolf Keiper  
Josef Michels  
Gertrud Pröbsting  
Wolfgang Schründer

## Bildnachweis

Archiv Fiege Gruppe  
Familien Fiege  
Familie Fischbach  
Reinhard Felden  
Theo Reckers  
Renate Schindler-Tiedemann  
Detlev Schlag  
Frank Springer  
  
Archiv der Stadt Greven  
Landesbildstelle Westfalen, Münster

# Autor

Michael Stoffregen-Büller, Fernsehjournalist.  
Norddeutscher Rundfunk Hannover/Hamburg. Bayerischer Rundfunk München. »Monitor«- Redakteur und Leiter der »Weltspiegel« - Redaktion im Westdeutschen Rundfunk Köln. Zehn Jahre Chefredakteur, ARD-Kommentator und stellvertretender Fernseh-Programmdirektor des Hessischen Rundfunks in Frankfurt. Danach langjähriger Leiter des WDR-Landesstudios Münster.

Buchveröffentlichungen:

»Himmelfahrten – die Anfänge der Aeronautik« (1983).

»Westfalen – Land der Pferde« (1995).



## Der Autor

Michael Stoffregen-Büller, Fernsehjournalist. Norddeutscher Rundfunk Hannover/Hamburg. Bayerischer Rundfunk München. »Monitor«-Redakteur und Leiter der »Weltspiegel«-Redaktion im Westdeutschen Rundfunk Köln. Zehn Jahre Chefredakteur, ARD-Kommentator und stellvertretender Fernseh-Programmdirektor des Hessischen Rundfunks in Frankfurt. Danach langjähriger Leiter des WDR-Landesstudios Münster



»Wer von Osten über die Parklandschaft des Münsterlandes und den Dortmund-Ems-Kanal kommend auf die Landebahn hinunterschwebt, sieht die hochmodernen Glas-Stahl-Gebäude eines eher kleinen deutschen Verkehrsflughafens, der jedoch ein Wachstumsriese ist... Unübersehbar werden die Abfertigungshallen und selbst der Tower von einem markanten, 41 Meter hohen Turmgebäude überragt, das direkt am Kreisel der Hauptzufahrt steht. Wer, so fragt sich der Reisende, will da im Ländlichen so hoch hinaus und mit einem Star der Baumeisterzunft eine weithin sichtbare Landmarke setzen? Die Antwort ist am Gebäude selbst abzulesen: FIEGE.«