

LAST&KRAFT

NUTZFAHRZEUG-OLDTIMER-MAGAZIN

45 Jahre: MAN 620 – der Spesenlaster
50 Jahre: Dauertest Mercedes L 6600
70 Jahre: Hamburger Spedition



Vier Generationen Erfahrung

Jubiläum bei der Spedition Bäumle

Die Geschichte des Familienbetriebes Bäumle begann vor 100 Jahren mit einem Pferdefuhrwerk. Heute stehen über 100 moderne Fahrzeuge zum Transport der unterschiedlichsten Güter zur Verfügung und sorgen für eine nahezu unbegrenzte Flexibilität.



Zwei Generationen: Martin, Edmund und Michael Bäumle.



Neubeginn 1948 mit einem österreichischen Saurer.



Krupp "Büffel"-Kipperzug in den fünfziger Jahren.

Neben der Bewirtschaftung des neun Hektar großen Bauernhofes mit Pferden und Ochsen in Rütte 1 in Murg/Baden begann Theodor Bäumle im Jahr 1900 Kies und Sand für den Kraftwerksbau in Laufenburg zu transportieren. Die damals "ziehenden Einheiten" der Spedition Bäumle waren noch leibhaftige Rösser. Seine erste überlieferte Transportrechnung an die Heimatgemeinde Murg schrieb Theodor Bäumle

ebenfalls im Jahr 1900. Das Holzrücken mit starken Kaltblütern im nahen Hotzenwald war ein weiteres Betätigungsfeld. In zweiter Generation baute Ernst Bäumle die begonnene Transporttätigkeit weiter aus und kaufte 1927 den ersten Motorlastwagen für die Firma. Hierbei handelte es sich um einen ausgedienten Postomnibus. Nachdem der ehemalige Omnibus zum Pritschenlastwagen umgebaut war, transportierte die Familie Bäumle

unter anderem Kies und Sand in die benachbarte Schweiz bis nach Muttenz und Basel. In den Jahren bis zum Zweiten Weltkrieg führte Ernst Bäumle mit einem Henschel des Typs 5C Langholztransporte im gesamten Hotzenwald zu den umliegenden Sägewerken durch. Für den Fernverkehr stand in dieser Zeit ein schwerer Henschel 36 F 3 mit Dreiachs-Anhänger zur Verfügung. Während des Zweiten Weltkriegs wurde Ernst Bäumle mit einem seiner Lastwagen zur Wehrmacht eingezogen. Ende 1946 kehrte er aus amerikanischer Gefangenschaft zurück. Da von dem ursprünglichen Fuhrpark der Familie Bäumle kein Fahrzeug den Krieg überlebte, musste Ernst

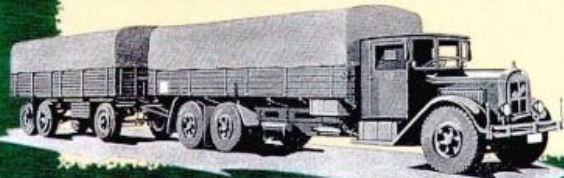


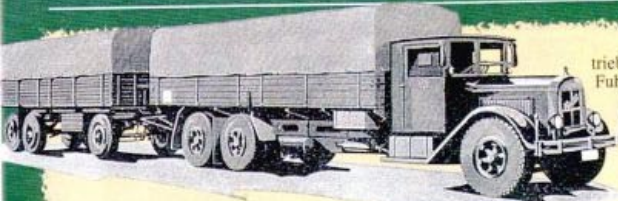
Beim Holzrücken im Hotzenwald.

Bäumle den Betrieb wieder neu aufbauen. Als erstes Nachkriegsfahrzeug kaufte er 1948 einen österreichischen Saurer. Der Lastwagen war mit einem Holzvergaser ausgerüstet und Ernst Bäumle musste ihn erst auf den wirtschaftlicheren Dieselmotor umbauen. 1952 beendete Edmund Bäumle, die dritte Generation, seine Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker und trat dem Betrieb bei. In den darauffolgenden Jahren vergrößerte sich die Firma kontinuierlich. Der Bedarf an Baustoffen war in den Nachkriegsjahren verständlicherweise sehr groß, denn schließlich sollte das zerstörte Land ja wieder aufgebaut werden. Die Firma Bäumle beschaffte daher eine



Krupp K 801 "Mustang".





Reihe von Kipperzügen und setzte diese unter anderem für den Baustofftransport von und zu den Rheinhäfen Rheinfelden und Weil am Rhein ein. Bis Ende der sechziger Jahre zierten die Front der

Motorwagen hauptsächlich die drei Ringe aus Essen. Im Einsatz waren Krupp K 6/K 7 B 3 "Büffel", K 801, KF 701/801, K 801 "Mustang" und andere. 1969 übernahm Edmund Bäumle den Be-

trieb in dritter Generation. Der Fuhrpark bestand zu diesem Zeitpunkt aus vier Kipperzügen, einem Sattelzug sowie einem Tankzug. Entsprechend der veränderten Nachfrage aus der Kundschaft ergänzte Bäumle den Fahrzeugbestand in der Folgezeit hauptsächlich durch Tank- und Silofahrzeuge. Der ständig wachsende Fuhrpark verlangte auf der technischen Seite viel Aufmerksamkeit. Edmund Bäumles Frau Maria übernahm

1973 die Leitung des Büros. Das brachte für den Chef Bäumle eine enorme Entlastung und er konnte sich fortan hauptsächlich dem technischen Belangen seines Betriebes widmen.

Die Neuanschaffungen der siebziger Jahre bestanden hauptsächlich aus Tank- und Siloaufiegern, ausgerüstet mit MAN oder Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen. Die beiden Söhne von Edmund und Maria Bäumle, Martin und Michael, starteten 1979 und 1986 ihre berufliche Karriere im elter-

lichen Betrieb. 1980 bezog das Unternehmen das neue Firmengebäude mit Büro, Werkstatt und Lagerhalle an der B 34 in Murg-Ost.

Die neunziger Jahre standen ganz im Zeichen der Betriebserweiterung und Ausdehnung der Aktivitäten Richtung Schweiz. 1990 wurde die Firma Moritz von Camap in Weil am Rhein gekauft. Das umfangreiche Paket an Transportlösungen, die in Eigenregie und ohne Subunternehmer angeboten werden, ergänzten weitere, moderne Logistikleistungen. Als Tochterunternehmen der Spedition Bäumle wurde 1991 die Meba Transport GmbH in Weil am Rhein gegründet, die auf Containertransporte spezialisiert ist. Vier Jahre später stand die Gründung der Bäumle-Steiner AG im Schweizer Wallbach an und 1998 erfolgte die Übernahme der mehr als hundert Jahre alten Fritz Meyer Transporte AG in Basel. So entstanden die Schweizer Standorte der Spedition Bäumle. Zum 100. Firmenjubiläum im Jahr 2000 stellte die Spedition Bäumle eine eindrucksvolle Bilanz ihrer Jahresleistung vor: Mehr als hundert modern ausgerüstete Fahrzeuge und 200 Auflieger stehen der Firma heute zur Verfügung. Konventionelle Planverkehre, Kippverkehre

sowie Tank- und Silotransporte werden angeboten, zusätzlich Lagerung und Logistik. Die Fernverkehrssilozüge bewegen hauptsächlich Rohstoffe für die Großindustrie, etwa Schleifstäube oder chemische Produkte. Zurzeit werden 150 Mitarbeiter beschäftigt. Die Fahrzeuge verbrauchen im Jahr etwa 3,5 Millionen Liter Diesel, legen zehn Millionen Kilometer zurück, was einer Tagesleistung von 50.000 Kilometern entspricht. Transportiert wird ungefähr eine Million Tonnen Fracht.

Anlässlich des Firmenjubiläums wurde der Seniorchef des Familienunternehmens, Edmund Bäumle, mit der höchsten Auszeichnung des deutschen Verkehrsgewerbes geehrt. Bernhard Klug, Hauptgeschäftsführer des Verbandes des Verkehrsgewerbes Südbaden, überreichte am 30. September 2000 im Rahmen einer großen Jubiläumsfeier die Goldene Ehrennadel. Zuvor hatte Klug die unternehmerische Leistung der Firma gewürdigt, die nun seit mittlerweile vier Generationen in Murg ansässig ist.

In der heutigen Zeit sind Jubiläen dieser Art in der Transportbranche außergewöhnlich und äußerst selten geworden.

Felix Jacoby/Jürgen Böder



Eine intensive Kontrolle der Ladungssicherung lohnte sich bei diesem Transport sicherlich.



Zwei neue Krupp KF 801 auf Überführungsfahrt von Essen nach Murg.



Krupp KF 801 mit Kässbohrer-Kipphanhänger.



Mercedes-Benz SK 1735 mit Aufbau und Anhänger von Kumlín.



Reinrassige Krupp-Parade in den sechziger Jahren.



Mercedes-Benz "Actros" mit Kippsilo-Auflieger.