



ALLES BEZAHLT

Typisch Hamprecht: die Flotte kunterbunter Mercedes-Fernzüge. Sie pendeln zwischen Süddeutschland und den Nordseehäfen.

Fotos | Jan Bergrath, Hamprecht (1)

Text | Jan Bergrath

Ein Montagmorgen im Herbst: Der Hof der Spedition Hamprecht im Dorf Kemmeten wirkt verwaist. Hinter dem Einfamilienhaus, in dem die Verwaltung sitzt, zeigt sich das mächtige Logistikzentrum von Würth. Die Waschküche liegt an der Bushaltestelle. Die in die Jahre gekommene Werkstatt dient nur noch dem Ölwechsel und kleineren Reparaturen. Unmittelbar am Feldrand, wo einmal eine neue Zentrale entstehen soll, stehen leere Auflie-

ger. Versteckt dazwischen wirkt ein abgemeldeter Doppeldeckerbus wie ein Relikt aus einer vergangenen Zeit, als Hamprecht auch noch ein Busunternehmen war. Das ist längst Geschichte. Bilder dieser Vergangenheit zielen den Flur im Parterre des Wohnhauses.

Bereits seit 1886 ist die Spedition Hamprecht in der Hohenlohe tätig. Begonnen hat es mit Pferdefuhrwerken. 1926 kam der erste Lkw, ein 3,5-Tonner-Magirus. „Er wurde von Herrn Magirus persönlich aus Ulm ange-

liefert“, erzählt Rolf Hamprecht. Seit 1935 fährt die Spedition in den Hamburger Hafen. Damals dauerte die Fahrt in den Norden noch eine ganze Woche. In den 50er-Jahren verkürzte sich die Hinfahrt immerhin auf drei Tage. Früher ging die Fracht auch noch direkt ans Schiff. Heute bringen die Fahrer ihre Komplett- und Teilpartien aus ganz Süddeutschland in die Überseeschuppen der Reedereien. Drei Touren sind es nun jeweils in der ersten Woche, zwei in der zweiten Wo-



50er-Jahre: Fahrer der Spedition mit feschen Schirmmützen, noch auf MAN.



Einige Motive auf den aktuellen Lastzügen spiegeln die eigene Historie.



Der Hamburger Hafen ist ein regelmäßiges Ziel der Hamprecht-Flotte.

che. „Bei den Lenk- und Ruhezeiten schaffen wir etwa 120.000 Kilometer im Jahr“, verrät Hamprecht. „Das verlangt von allen Beteiligten allergrößte Disziplin.“

Frühmorgens müssen die Lkw leer sein, um in der Schichtzeit die Rückladung aufzunehmen. Dann machen die Fahrer Pause und ziehen in der Nacht wieder Richtung Süden. Torsten Bielicke etwa, der in der Nähe von Hamburg wohnt, bleibt bei der Fima stehen. Dort gibt es einen kleinen Fahrerraum mit Kaffeemaschine, eine Dusche und einen Chef, der jederzeit ansprechbar ist. Oft übernehmen ortsansässige Fahrer die Lkw für die Auslieferung – externe Kollegen haben dann zwei ruhige Hotelzimmer zur Verfügung. „Um den Rhythmus durchzuhalten, müssen Disponenten und Fahrer an einem Strang ziehen“, sagt Hamprecht. „Sonst fehlt am Ende

eine Tour und damit Umsatz. Wenn ich als Unternehmer erfolgreich sein will, muss ich gute Löhne zahlen, um die besten und zuverlässigsten Fahrer dauerhaft an mich zu binden. Es rechnet sich schon allein deshalb, weil ich durch motivierte Kollegen weniger Schäden an den Lkw habe.“

Der heute 56-jährige Hamprecht ist bereits seit 1982 in vierter Generation Geschäftsführer und Inhaber, er wohnt über dem Büro. Hamprecht, ehrenamtlich auch Sprecher zum Thema Güterverkehr im Verkehrsverband Württemberg und Mitglied im Technik- und Politikausschuss des BGL, lebt Logistik. Er zahlt deutlich über Tarif, was in der Branche mittlerweile eher die Ausnahme ist. Er hat – das Wortspiel sei erlaubt – ein starkes Sendungsbewusstsein. Jeder seiner Sätze endet mit der rhetorischen Frage: „Ver-



Einer der 25 Krone-Auflieger macht auf der Plane Werbung für DocStop.



Teilpartien werden bei Hamprecht auf verschiedene Lkw umgeladen.



Andreas Ess, 49, aus Coutras/F

„Wo Hamprecht drauf steht, kann der Fahrer sicher sein, dass der Lkw bezahlt ist. Das gibt uns grundsätzlich ein gutes Gefühl. Deshalb bin ich vor elf Jahren wieder zurückgekommen. Von dem Lohn hier kann ich wenigstens meine Familie ernähren.“

Torsten Bielicke, 51, aus Büchen

„Ich bin seit acht Jahren bei Hamprecht. Ein ehemaliger Kollege hat mich überzeugt, zu ihm zu wechseln. Das Material ist hier top, die Touren sind exakt geplant und vor allem zahlt er auch für uns Fahrer aus dem Norden dieselben hohen Löhne.“



Manfred Scheerer, 58, aus Künzelsau

„Ich bin seit 37 Jahren ohne Unterbrechung bei Hamprecht und damit der dienstälteste Fahrer. Ich habe hier alle Höhen und Tiefen kennengelernt. Aber in dieser Zeit habe ich nicht ein einziges Mal erlebt, dass die Löhne nicht pünktlich gezahlt worden sind.“

Fritz Lenk, 50, aus Mainz



„Ich habe Rolf Hamprecht vor 30 Jahren bei einem Truckfestival kennengelernt. Seit sechs Jahren fahre ich wieder für ihn, entweder mit Schwergut oder mit einem normalen Auflieger. Früher war ich eingefleischter Scania-Fan, jetzt möchte ich auf meinen neuen Actros nicht mehr verzichten.“

stehste mich?“ Nur am Wochenende stehen die 20 eigenen Lastzüge sauber aufgereiht auf dem Hof. Kunterbunt ist die Flotte. Die letzten drei Generationen des Mercedes-Benz Actros sind ihr Kapital.

Die Fahrzeuge sind alle bezahlt, gebraucht gekauft aus der Abteilung „Versuch“ des Nutzfahrzeugkonzerns, ausgestattet jeweils mit der modernsten Technik, immer nur ein paar Monate alt, aber deutlich günstiger als ganz neue Fahrzeuge. Auch das ist Teil des Erfolgskonzepts. Wenn die Wirtschaft stagniert, und danach sieht es derzeit leider aus, muss Hamprecht nicht auf Teufel komm raus jede Tour annehmen, um etwa fällige Raten von Leasingverträgen zu begleichen. Das gibt dem Unternehmer darüber hinaus die Sicherheit, bei Komplettladungen aus dem Norden als Frachtpreis das zu fordern, was er braucht – nicht, was er bekommt. Wer als Auftraggeber eine Tour in einer Frachtenbörse anbietet, der weiß, wenn Hamprecht persönlich anruft, wird nach oben verhandelt. Qualität hat ihren Preis – davon weicht er nicht ab.

Diese Strategie hat Folgen, etwa für Andreas Ess. Er ist sozusagen ein Opfer

des seit Jahren zunehmenden brutalen Preiswettbewerbs im internationalen Straßengütertransport. Er kommt aus der Region Künzelsau. Seine Eltern wohnen immer noch dort. Und er ist Lkw-Fahrer aus Leidenschaft. Doch seine Frau lebt mit der gemeinsamen neunjährigen Tochter in der Nähe von Bordeaux in Frankreich. Jahrelang ist Ess für Hamprecht nach Frankreich gefahren. „Dann sind wir sukzessive raus“, beklagt Ess. „Für die Frachtraten, die angeboten werden, lohnt es sich einfach nicht mehr. Ich könnte zwar Spanien fahren, aber mit 1.800 Euro brutto im Monat kann ich meine Familie nicht ernähren. Also fahre ich lieber bei Hamprecht im Seehafenverkehr.“

Es ist das menschliche Umfeld, das sich viele Fahrer immer wünschen und in Zeiten von Telematik und Textbotschaften immer seltener bekommen. Fritz Lenk etwa, der einen der vier neuen Actros entweder mit einem Standardauflieger oder dem einzigen Schwerlasttrailer der Firma fährt, kennt Hamprecht schon seit 30 Jahren – von einem Truckfestival. 15 Jahre saß er am Steuer eines Wechselbrückenzugs, dann heuerte er kurzfristig bei einem Holländer an, nur um vor sechs Jahren zurückzukommen. Er über-

nimmt die Spezialverkehre. Am Wochenende ist er regelmäßig zu Hause. „Technisch ist unsere Flotte auf dem neuesten Stand. Eigentlich war ich Scania-Fan, aber seit ich den neuen Actros hier fahre, bin ich von dieser Vorliebe abgekommen.“

Mit 37 Jahren Betriebszugehörigkeit ist Manfred Scheerer der dienstälteste Fahrer. Er fährt auch den derzeit ältesten Lkw, einen gelben Actros 1953 mit V8-Motor und einer satten Laufleistung von fast 1,4 Millionen Kilometern. Der liebevoll in Schuss gehaltene Klassiker taucht immer wieder bei Festivals auf. Scheerer ist jeden Tag damit im Logistikzentrum von Würth im Einsatz, er lädt die eigenen Auflieger vor, ist als externer Fahrer bei Würth auch der Ansprechpartner für die anliefernden Frachtführer.

Vorher war er bei Hamprecht zuerst im Fernverkehr, dann im Busreiseverkehr, schließlich in der Disposition. „Ich wohne direkt bei Würth um die Ecke und kann dort vollkommen selbstständig agieren“, sagt Scheerer. Und er spricht das aus, was die meisten seiner Kollegen denken: „Für viele Fahrer ist Hamprecht eine richtige Führungspersönlichkeit. Davon gibt es in der Transportbranche heute leider viel zu wenige.“ ◀

Das Gelände von Hamprecht liegt in Kemmeten – in Sichtweite von Würth



Konstantin Luft ist gelernter Berufskraftfahrer und disponiert die Touren.



Helene Schadrin arbeitet seit einem Jahr hier und ist zuständig für den Export.



Im eigenen kleinen Lager werden die Teilpartien für den Export gebündelt.



Rolf Hamprecht ist seit 1982 in vierter Generation Inhaber und Geschäftsführer.



Die Fahrer von Rolf Hamprecht (l.) schätzen den persönlichen Kontakt.



Im Flur des Firmensitzes zeugen Fotos von der bewegten Vergangenheit.



Fritz Lenk transportiert mit seinem Spezial-Trailer auch Schwergut.

Fakten und Zahlen

Anschrift

Heinrich Hamprecht
Kraftverkehr u. Spedition e. Kfm.
Neufelser Straße 33
74653 Künzelsau-Kemmeten
Telefon: 0 79 40/91 92-0
dispo@hamprecht-spedition.de
www.hamprecht-spedition.de

Gründungsjahr

1886

Unternehmensgröße

mittelständisches, familiengeführtes Transport- und Logistikunternehmen in der vierten Generation

Umsatz

3,5 Millionen Euro

Schwerpunkt

Komplett- und Teilpartien im Seehafen-Vor- und -Nachlauf

Beschäftigte

35

Fahrer

28

Fuhrpark

16 Sattelzüge und 4 Hängerzüge. 4 Mercedes Actros Euro 6 mit 450–510 PS, 13 Actros MP3 mit 480–600 PS, 3 Actros MP2 mit 460 PS. Alle Fahrzeuge mit den jeweils aktuellen Sicherheitspaketen; dazu Standklimaanlage. 25 Planenaufleger, 3 Kühlkoffer und 4 Containerchassis von Krone, ein Schwerlasttrailer von Meusburger mit Transportgenehmigung bis 70 Tonnen zGG

Eigene Werkstatt/Waschanlage

Nur noch für Ölwechsel und kleinere Reparaturen an den Aufliegern. Wartung bei Mercedes-Benz in Künzelsau. Eigene Waschanlage

Einsatzbereich der Fahrer

Touren von Süddeutschland zu den Häfen Hamburg und Bremen; jeweils zwei oder drei Touren pro Woche im Wechsel. Internationale Touren nur nach Kundenwunsch

Fahrleistung der Lkw

120.000 Kilometer/Jahr



Drei Generationen von Mercedes-Benz Actros prägen das bunte Bild der Flotte.

Alle Angaben laut Geschäftsführer Rolf Hamprecht