

100 Jahre Hegmann Transit Vom Kohlenhändler zum Schwertrans- portspezialisten



Mehr als 120 Mega-, Bagger- und Tiefbetten, Planenfahrzeuge und Moduleinheiten zusammen mit 37 Schwerlastzugmaschinen, insgesamt mehr als 100.000 m² Lagerfläche sowie ein Schwerlastterminal im Rhein-Lippe-Hafen in Wesel – beeindruckende Zahlen und Transportleistungen, mit denen die Hegmann Transit GmbH & Co KG mit Hauptsitz in Sonsbeck heute glänzen kann.

Die Anfänge des inzwischen in vierter Generation geführten Familienbetriebes waren jedoch bei weitem bescheidener.

In dem beschaulichen niederrheinischen Dörfchen Sonsbeck unweit der geschichtsträchtigen Römerstadt Xanten wächst Karl Hegmann (geb. 1892) auf dem väterlichen Hof im Ortsteil Stadtveen auf. Er lernt dort mit Pferden umzugehen und wird zwischenzeitlich „Bursche“ beim Fürsten Salm zu Salm. Als er 1920 seine Frau Mechthild geb. Schmitthausen heiratet, siedelt er um in deren elterliches Anwesen in der Kastellstraße in Sonsbeck. In dem bisherigen landwirtschaftlichen Betrieb mit geräumi-

gen Stallungen für die Pferdehaltung macht sich Karl Hegmann im gleichen Jahre selbstständig mit einem Kohlenhandel. Mit einem vierrädrigen Rollwagen und zwei Pferdegespannen liefert er seine Waren aus und übernimmt auch Transporte für andere Kunden.

Beginn des Speditionsbetriebes mit Motorlastwagen

Als die wirtschaftlichen Folgen der Inflation überstanden sind, kommt der Wandel zur echten Spedition. Karl Hegmann macht 1925 den Lkw-Führerschein und kauft sich einen gebrauchten Lastwagen. Mit diesem fährt er

vorwiegend Milch der Sonsbecker Bauern zum Boxteler Bahnhof in Xanten. Dort wird die Milch zum Weitertransport nach Wesel und bis hinein ins Ruhrgebiet verladen. Da es noch keine Kühlwagen gibt, werden die Milchkannen – so wird berichtet – während der Fahrt mit zerschlagenen Eisstücken abgedeckt. In den schwierigen Zeiten der Weltwirtschaftskrise hält sich die junge Firma Hegmann durch den weiterhin betriebenen Kohlenhandel und Lohndrusch mit einer eigenen Dreschmaschine über Wasser.

Als die schwierigen Zeiten weitgehend überwunden sind, steigt Hegmann voll ins Speditionsgeschäft ein. Ein neuer Lastwagen kommt



Firmengründer Karl Hegmann.



Die spätere Geschäftsführerin Ingird Tietz.



Mitte der 50er Jahre.

1928 auf den Hof, ein Henschel mit dem „fortschrittlichen“ Kardantrieb anstelle der bisherigen üblichen Antriebsketten. Rundum ist er jedoch noch komplett vollgummibereift. Da die Techniker in Kassel dem aufkommenden Diesel-Antrieb noch skeptisch gegenüberstehen, bieten sie der Kundschaft nur Modelle mit Otto-Motoren. So weist auch der neue Hegmann-Wagen einen vergaserbestückten Sechszylinder-Motor auf. Im Typ 6 C ist er für eine Leistung von 75 PS ausgelegt. Für das wertvolle neue Stück wird an der Herrenstraße eine spezielle Garage gebaut. Inzwischen ist auch ein Futtermittelhandel hinzugekommen und ein neuer Traktor wurde angeschafft.

Das Geschäft floriert und 1930 wird ein neuer Lastwagen angeschafft, wiederum ein Henschel mit Sechszylinder-Benzinmotor, dessen Leistung inzwischen mit 85 PS angegeben wird. Karl Hegmanns Bruder Bernhard hatte sich in Emmerich ebenfalls mit einer Spedition selbstständig gemacht und verfügte über gute Kontakte zu den Betrieben im dortigen Hafen und zur Emmericher Ölmühle sowie in die Niederlande. Karl arrangiert sich mit seinem Bruder und übernimmt Transportaufgaben.

Anschaffung eines Diesel-Lastwagens

Da die Benzinpreise für die vergaserbestückten Hegmann-Lastwagen rapide steigen, wird 1936 ein Fahrzeug versuchsweise auf die neu aufkommende Holzgastechnik umgerüstet.

Doch die Lösung bewährt sich nicht, so dass man sich nach einem sparsameren Diesel-Fahrzeug umsieht. Fündig wird man bei Magirus. Die Ulmer bieten einen Sechszylinder-Diesel mit 110 PS aus 7,5 Litern Hubraum. Ende der 1930er Jahre kommt der Magirus in den Sonsbecker Fuhrpark und wird die Firma durch den





Baumaschinen Transporte waren schon immer ein wichtiger Bestandteil des Portfolios der Hegmann Transit.

Niedergang während der Krieges und den späteren Wiederaufstieg treu begleiten. Anfang der 1940er Jahre wird der Magirus mit einer Holzgasanlage hinter der Kabine für die Nutzung der „heimischen Brennstoffe“ umgerüstet.

Die beginnenden 1940er Jahre bringen eine Ausweitung des Speditionsbetriebs. Fernfahrten im „Deutschen Reich“ führen bis nach Berlin, Leipzig oder Dresden. Noch gibt es trotz vieler Versprechungen keine durchgehende Reichsautobahn, so dass eine einzelne Fahrt teilweise bis zu einer Woche dauert. Während in der Anfangszeit nur Karl Hegmann hinter dem Steuer seiner wertvollen Lastwagen saß, sind inzwischen auch fremde Fahrer eingestellt. Karls ältester Sohn Bernhard fährt häufig als Beifahrer mit und darf, obwohl nicht volljährig, hin und wieder auch das Steuer übernehmen.

Neubeginn nach dem Kriege

Der Rhein als natürliche Grenze in Europa und dessen Übergänge werden in den letzten



Kriegsmonaten zu einem erbittert umkämpften Gebiet. So wird auch das Wohnhaus und die Nebengebäude von Hegmann während der Kampfhandlungen völlig zerstört. Der Magirus musste schon vorher der Wehrmacht „überlassen“ werden und war zunächst unauffindbar. Nach langer Suche erfuhr Hegmann, dass der Wagen in nicht fahrbereitem Zustand im westfälischen Hamm abgestellt sei. Mit mitgebrachten Teilen wird er soweit aufbereitet, dass er nach Sonsbeck zurückgeschleppt werden kann. Auf dem Bauernhof der Schwester von Karl Hegmann in der Nähe von Bocholt, wo die Familie während der letzten Kriegsmonate untergebracht war, wird der Magirus generalüberholt.

wärtig mit unverhofften Kontrollen durch alliierte Militärpolizei rechnen, die nicht in den Papieren stehende Waren beschlagnahmen und oft genug das Transportfahrzeuge hinzu. Wegen ungenehmigten Tauschhandels muss sich Karl Hegmann sogar vor einem britischen Militärgericht verantworten und erhält eine Arreststrafe mit Verpflichtung zu unentgeltlicher Arbeit bei Aufbaumaßnahmen.

Aufschwung in den fünfziger Jahren

Zusammen mit seinen Söhnen baut Karl Hegmann in der Nachkriegszeit langsam das Geschäft wieder auf. Sohn Bernhard hatte wäh-



Udo Tietz (2. Generation) mit einem Nachläufertransport.

Der Magirus mit der Holzgasanlage bildet die Basis für den Neuanfang des Speditions geschäfts. Vorwiegend werden Baumaterialien für Sonsbecker Bürger gefahren. Wenn keine Transportaufträge vorliegen, wird die Arbeitskraft in den Wiederaufbau des zerstörten Firmensitzes investiert. Noch sind Familie und Unternehmen notdürftig im Haus Heekeren in Stadtveen untergebracht. Es ist die Zeit des Tauschhandels. Kohle wird gegen Baumaterialien getauscht und Lkw-Fahrten mit Dachziegeln „bezahlt“. Und bei allen Transporten muss man allgegen-

rend seines Wehrdienstes den Führerschein gemacht und wird als Fahrer eingesetzt, bis er seinem ursprünglichen Wunsch entsprechend eine Elektrikerlehre absolviert und anschließend als Schaltwärter bei der RWE arbeitet. Obwohl noch nicht volljährig werden auch die Söhne Heinz und Paul für Dachziegeltransporte hinter das Steuer gesetzt. Neue Fahrzeuge werden angeschafft, unter anderem ein massiger FAUN Haubenwagen mit wassergekühltem Dieselmotor. Hauptsächlich sind Baumaterialien Transportgüter der Anfangszeit. Später



Georg Tietz (3. Generation).



Hegmanns erste Tragschnabelbrücke.



kommen Salzlieferungen von Solvay hinzu. Geladen werden auch Teppiche aus Emmerich. Die Transportwege werden länger und erstrecken sich über das ganze Bundesgebiet. Häufig wird Ulmer Weiß aus Süddeutschland geholt.

Karl Hegmanns Tochter Ingrid hatte bei auswärtigen Betrieben gelernt und kommt 1959 „nach Hause“, wie sie in einem Interview sagt. „Nach Hause“ heißt in einen Familienbetrieb in die väterliche Speditionsfirma. Die damals Neunzehnjährige beginnt dort als kaufmännische Angestellte und steigt während ihrer mehr als 50-jährigen Betriebsstätigkeit zur geschäftsführenden Gesellschafterin auf. Auch ihr Ehemann Udo Tietz, der ursprünglich eine Ausbildung zum Betriebselektriker absolviert hatte, wird sofort nach der Hochzeit in den Familienbetrieb integriert und beginnt zunächst als Fahrer und wird später zur treibenden Kraft des Umbaus zum Schwertransportunternehmen.

Fortführung nach dem Tode von Karl Hegmann

Der Fuhrpark erweitert sich zunehmend. Vorwiegend werden zunächst Fahrzeuge von MAN gekauft, sowohl Haubenwagen als auch Frontlenker. Zwischendurch kommt auch ein Krupp Mustang auf den Hof. Ein FAUN als Haubenwagen mit luftgekühlter Deutz-Maschine unter der abgerundeten Nase fährt als Hängerzug. Auch Henschel Frontlenker werden in den 1960er Jahren von Hegmann gekauft. Als die neuen kubischen Kabinen bei Daimler-Benz erscheinen, kommen auch diese Frontlenker als Sattelzugmaschinen auf den Hof.

Als Karl Hegmann 1963 verstirbt, wird die Firma umgewandelt in eine KG mit drei Kindern als Kommanditisten und dem Geschäftsführer Paul Hegmann.

Gesellschafterin Ingrid Tietz und ihr Ehemann Udo leiten den Speditionsbetrieb durch schwierige wirtschaftliche Zeiten und schaffen die Grundlage für die heutige Bedeutung der Firma. Ingrid Tietz ist es auch, die den Anstoß für die Spezialisierung auf Schwertransporte aller Art und Größe gibt. Sie hatte Kontakte zu der Baumaschinenabteilung der „Deutsche FIAT AG“ in Heilbronn, die damals noch unter dem Markennamen FIAT ein breites Spektrum an Baggern, Ladern und Dozern für die deutsche Kundschaft anbot. Die Abholung der unhandlichen Transportgüter aus dem württembergischen Heilbronn und die Verteilung im nordwestdeutschen Raum übernimmt die Firma Hegmann. Durch die neue Geschäftsverbindung ändert sich auch die Zusammensetzung des Fuhrparks. Für die schweren Transporte kommen nun Zugmaschinen aus dem Hause



Kundenorientierte Transportlösungen.



2010 Kockskuchenführungswagen.

der Konzernmutter FIAT zum Einsatz, später auch aus dem Firmenverbund IVECO.

Umzug an neuen Standort

Hinderlich für eine Spedition mit einer immer größer werdenden Flotte an breiten und langen Transportmitteln ist die traditionelle Lage im dicht bebauten und engen Ortskern von Sonsbeck. So sucht die am 31.12.1977 unter neuem Namen gegründete Hegmann Transit

GmbH mit Geschäftsführerin Ingrid Tietz nach einem neuen Standort. Als 1981 die letzten in Familienbetrieben nicht immer unvermeidlichen Gesellschafterfragen geklärt sind, kann in einem neu erschlossenen Gewerbegebiet am Ortsrand von Sonsbeck ein großzügiges Gelände erworben werden. Dort an der Raiffeisenstraße entsteht zwischen 1986 und 1988 ein Betriebsgebäude mit Bürotrakt und Fahrzeughalle nach modernsten Prinzipien. Endlich können ausgelagerte Betriebsteile an einem Standort

konzentriert werden. Als 2001 die große Lagerhalle mit Lkw-Krananlage eröffnet wird, besitzt Hegmann Transit das größte Gebäude von ganz Sonsbeck.

Die 3. Generation übernimmt das Ruder

2012 übergeben Ingrid und Udo Tietz die alleinige Firmenleitung der Hegmann Transit GmbH & Co KG an ihre Söhne Joachim und Georg. Beide Söhne leiten die Geschicke der Hegmann Transit Firmengruppe seit der Mitte der 1990er Jahre. In der Zwischenzeit verfügt Hegmann neben einem Hubgerüst mit über 250.000 kg Hubkraft auch über modulare Achslinien aus dem Hause Goldhofer und Scheuerle. Hierdurch können Anlagentransporte in einer anderen Dimension realisiert werden. Gemeinsam mit der BigMove AG, bei der das Unternehmen Mitgründer ist, kann das Unternehmen seinen Kunden ein äußerst umfangreiches Portfolio und Leistungsspektrum bieten.

Doch damit nicht genug: Die Erweiterung in Wesel mit dem Schwerlast-Terminal Niederrhein war ein weiterer Schritt in die Zukunftssicherung von Hegmann Transit. Die marode Straßen- und Brücken-Infrastruktur lässt Schwertransporte in höheren Gewichtsklassen nicht mehr zu. Hier kann das Unternehmen



Hegmann liefert Komponenten zur größten Baumaschinenmesse der Welt.



Verladung von Düngemittelsilo's am Schwerlastterminal Niederrhein in Wesel.

multimodale Transportlösungen anbieten. Neben der Komplettierung der Güter werden diese hier anschließend entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen verpackt und sicher zum Endkunden verschifft.



Joachim Tietz.



Georg Tietz.

Im Dezember 2016 verstirbt Joachim Tietz in Folge eines Herzinfarkts. Zu diesem Zeitpunkt besitzt Hegmann Transit über 120 Fahrzeugeinheiten und beschäftigt ein Team von über 90 Mitarbeitern. Die alleinige Geschäftsführung übernimmt Georg Tietz. Sein Sohn David Tietz steigt in die Geschäftsführung auf und leitet das Schwerlastterminal Niederrhein.

Beide führen Hegmann Transit sicher in das 100-jährige Firmenjubiläum 2020.

Neben der Erweiterung seiner Niederlassungen betritt das Unternehmen auch neues Terrain – und zwar in England. Hier führt die Hegmann Transit Firmengruppe seit knapp zwei Jahren mehr als 600 Schwertransporte durch. Und die nächsten Projekte stehen wieder an ...



Mit der 4. Generation (David Tietz) und einem starken Team geht es mit Vollgas in die Zukunft.

Ein jedes Unternehmen ist nur so gut wie seine Mitarbeiter. Deshalb bedankt sich Familie Tietz auf diesem Wege ganz herzlich bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – insbesondere natürlich den langjährigen Beschäftigten, die das Unternehmen zu dem gemacht haben, was es heute ist.