



Schwer sollte es schon sein

In diesem Jahr feierte die Spedition Hermann Titschkus ihren 100. Geburtstag. Der in Bremen ansässige Schwergutsspezialist hat sich schon früh für diese gewichtige Nische entschieden.



Hermann Titschkus kam als gelernter Schmied aus dem deutsch-dänischen Grenzgebiet nach Bremen, um hier in seinem Beruf zu arbeiten. Doch das war ihm nicht genug. In seiner Freizeit machte er sich daran, ein eigenes Rollfuhrwerk zu bauen. Im Jahr 1909 war es dann so weit. Er gründete mit seinem selbst gebauten Fahrzeug die Spedition Hermann Titschkus und richtete sich mit seinem kleinen Unternehmen im Buntentorsteinweg in Bremen ein. Mit seinem Pferdegespann war er fortan täglich unterwegs. Zu Beginn transportierte er viele Waren vom Bahnhof zu den Kunden in der Innenstadt. Bald kamen dann Möbeltransporte und weitere kleine Speditionsaufgaben hinzu.

Der Erste Weltkrieg stoppte vorerst die weitere Expansion. Immerhin hatte Titschkus damals schon acht Pferdegespanne. Am Ende des Krieges war allerdings nur noch eins vorhanden. Alle anderen zog das Kaiserreich ein.

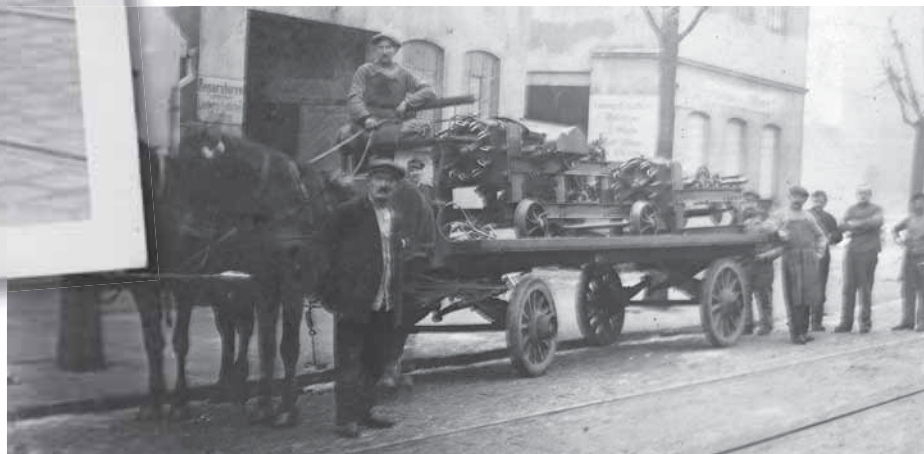
1918 startete er erneut durch. Nach dem Krieg erhielt er immer mehr Aufträge von der Industrie. So kam es dazu, dass er häufiger Maschinen transportierte und sich mehr und mehr auf besondere Aufgaben konzentrierte.



Der Sitz der Spedition Titschkus in Bremen.

Dass Hermann Titschkus ein einfallsreicher Mann war, bewies er nicht zuletzt mit seinen außergewöhnlichen Werbemethoden. Wenn er ausnahmsweise mal nicht viel zu tun hatte, spannte er drei bis vier Gespanne vor und machte sich auf den Weg zur damals größten Kreuzung „Am Brill“ in Bremen. Diese blockierte er dann für ein paar Stunden, was zu großen Verkehrsstaus führte. Die Zeitungen berichteten dann oft länger als eine Woche darüber, weil es meist an neuen Meldungen fehlte. Günstiger konnte das Unternehmen keine Reklame bekommen und dank dieser unkonventionellen Werbemittel baute Titschkus sein Unternehmen bis zum Jahr 1933 auf 32 Pferdegespanne aus.

Nach dem Tod von Hermann Titschkus übernahm Schwiegersohn Georg Michaelsen die Leitung des Unternehmens. ▶



Mit Pferdegespann und selbst gebautem Fuhrwerk gründete Titschkus seine Spedition.



Möbeltransporte gehörten bis in die 70er-Jahre zu den Leistungen der Spedition.



Hier lieferten die Mitarbeiter ein Modell des Schnelldampfers „Bremen“ aus.



Die echte „Bremen“ überquerte den Atlantik im Juli 1929 in Rekordzeit.

Er trennte sich bald von den Pferdegespannen und setzte auf Lastwagen. Das erste Fahrzeug war ein Bulldog. Hinzu kamen weitere Lkw von Deutz und Hanomag. Die für damalige Verhältnisse kräftigen Zugmaschinen benötigte Michael sen dringend, denn das Unternehmensmotto „Wir transportieren alles“ wurde von den Auftraggebern wörtlich genommen. Hilfreich waren dabei die verwandtschaftlichen Verhältnisse zum Direktor der Werft AG Weser, die der Firma vermehrt Aufträge für den Schiffstransport zuspielte. Hauptsächlich handelte es sich dabei um Segelschiffe, bei denen nicht unbedingt das Gewicht ein Problem darstellte, sondern die Höhe.

Die Werft AG Weser gehörte damals zu den größten Werften in Deutschland. Sie baute beispielsweise den Schnelldampfer Bremen, dem es direkt auf der Jung-

Segelschiffe und Flugzeuge zählten oft zu den speziellen Transportaufgaben der Titschkus-Spedition

fernfahrt im Juli 1929 gelang, die Strecke zwischen Cherbourg und New York in vier Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten zurückzulegen. Damit erhielt er das blaue Band des Ozeans für die schnellste transatlantische Verbindung zwischen Europa und Amerika. Zwar transportierte die Spedition nicht das Original, doch ein Modell lieferte das Unternehmen aus.

Einen weiteren großen Auftraggeber hatte die Spedition im Flugzeughersteller Focke-Wulf, der ebenfalls in Bremen sein Werk hatte. Durch den guten Kontakt zwischen Michael sen und den Eigentümern fielen immer wieder Aufträge ab. Das änderte sich auch während des Zweiten Weltkriegs kaum. Zwar musste die Spedition Hermann Titschkus einige Fahrzeuge abgeben, die meisten blieben jedoch in Bremen. Das lag hauptsächlich daran, dass die

Die Segeljachten des Konstrukteurs Erich Köppen gehörten auch zur Ladung.



Werft AG Weser jetzt vermehrt U-Boote baute und Focke-Wulf Flugzeuge entwickelte, die für den Kriegseinsatz dringend benötigt wurden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es für die Spedition dann an den Wiederaufbau. Das kam Georg Michaelsen jedoch sehr gelegen, denn gerade während der Aufbauphase war Know-how im Schwertransport gefragt. Schließlich mussten Baumaschinen zu den Baustellen, Brückenteile an Bestimmungsorte oder Segelschiffe ins Wasser. So transportierte die Spedition beispielsweise Hochseejachten des Konstrukteurs Erich Köppen. Gerade bei den Segeljachten war der Transport manchmal sehr schwierig. Denn viele kleine Unternehmen bauten die Schiffe auf ihren Höfen. Oft war dann die erste Hürde schon das Hoftor.

Doch dieses Problem kannten die Mitarbeiter schon von der eigenen Firma. Denn Michaelsen hielt sich in puncto Erweiterung des Unternehmens immer zurück. Bis zum Schluss blieb die Spedition im Buntentorsteinweg in Bremen. Die Angestellten waren demnach gezwungen, die Fahrzeuge

zumindest morgens und abends durch das enge Hoftor zu rangieren. Vielleicht blieb daher auch die Zahl der Fahrzeuge begrenzt. Michaelsen hatte im Durchschnitt sieben bis acht ziehende Fahrzeuge. Hinzu kamen noch Anhänger und Tieflader.

Teilweise nutzte das Unternehmen nach dem Krieg auch amerikanische Tieflader. Hauptsächlich hatte Michaelsen jedoch

Fahrzeuge von Bunge, Goldhofer oder Kässbohrer im Fuhrpark. Generell setzte er bei der Fahrzeugauswahl gern auf einheimische Produkte, die in der Nähe gebaut wurden. Das Bunge-Fahrzeugwerk hatte seinen Sitz ebenfalls in Bremen. Auch bei den Zugmaschinen liebäugelte der Geschäftsführer mit norddeutschen Herstellern. So fuhr das Unternehmen



Ob Kessel oder U-Boot, das Motto „Titschkus transportiert alles“ traf auf den Punkt.



Auch ein Büssing 5000 S gehörte viele Jahre zum Fuhrpark.



In den 50ern begann Titschkus mit dem Transport von Baufahrzeugen.

bei Schwertransporten viele Jahre einige Hanomag vom Typ SS 100, wobei SS für Straßenschlepper stand – was andeutete, wo das Einsatzgebiet des Lkw lag.

Entsprechend hatte die Maschine einiges zu ziehen. Dabei war das Gewicht manch-

mal fast zweitrangig, besonders wenn es um Stahlträger für Brücken ging. So transportierte das Unternehmen im Jahr 1950 einen Zwillingsträger von 20 Meter Länge für eine Brücke in die Waller Straße. Bei solchen Touren ragte die Ladung gut zehn

Meter über das Fahrzeugende hinaus. Manche Stahlträger waren sogar bis zu 30 Meter lang. Dann hängten die Mitarbeiter hinter den Lkw zuerst einen Anhänger, bevor der Tieflader kam, damit die Ladung auch nach vorn Luft hatte. In diesen speziellen Fällen fuhr auch die Polizei als Begleitschutz mit und sperrte ganze Straßenzüge. Bei anderen Schwertransporten reichte hingegen oft ein eigenes Fahrzeug, das vorwegfuhr, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen.

Mit dem Bau neuer Autobahnen rund um Bremen verlagerte sich das Geschäft Ende der 50er-Jahre und in den 60ern immer mehr in Richtung Baumaschinen-transporte. Die Spedition Titschkus hatte sich in den vergangenen Jahrzehnten den Ruf erarbeitet, pünktlich und zuverlässig zu sein und darauf setzten viele Bauunternehmen. Nebenbei ließ die Spedition weiterhin das Geschäft mit den Möbeltrans-



Eine kleine Pause für Motor und Mannschaft.



Fingerspitzengefühl war oft notwendig.



Teilweise spannte die Spedition auch Hänger und Tieflader zusammen.

porten laufen. Lukrative Aufträge gab es immer wieder.

Die Transporte konzentrierten sich auf den Großraum Bremen. Michaelsen wollte seine Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen abends auf dem Hof haben. Dies änderte sich erst im Jahr 1978. Aufgrund seines Alters entschloss sich Georg Michaelsen, die Spedition zu verkaufen und in den Ruhestand zu gehen. Ein Käufer stand bald fest. Es war das Kranvermietungsunternehmen Mennen & Wittrock.

Acht Jahre zuvor hatten Gerd Mennen und Klaus Wittrock, Schwiegersöhne des Autokranherstellers Alfred W. Weber, das Unternehmen gegründet. Zunächst bestand der Fuhrpark aus drei einfach hydraulisch teleskopierbaren Zweiachsautokränen. Neben weiteren Fahrzeugen schafften sie sich im Jahr 1976 einen 100-t-Gottwald-Teleskopkran auf sechs Achsen an, der im norddeutschen Raum einmalig war. Mit dem Kauf der Spedition Hermann Titschkus kamen schließlich fünf Schwerlastzüge hinzu. Darunter waren auch zwei Magirus-Deutz mit luftgekühlten Maschinen, die um 1970 gebaut wurden. Unter den Anhängern und Tiefladern befanden sich zudem drei Bunge-Plateau-Auflieger sowie ein Tieflader von Goldhofer. Hinzu kamen Möbelwagen und ein Unimog sowie ein Tempo aus den 60er-Jahren. „Das Ganze hat uns damals 350.000 D-Mark gekostet“, erinnert sich Klaus Wittrock. Besonders wichtig waren Wittrock die Konzessionen. Denn die Spedition Hermann Titschkus hatte zwei



Die Schiffseigner hatten immer gerne einen Blick auf ihre Schätzchen.



Der Hauber von Magirus-Deutz gehörte in den 60ern zum täglichen Bild auf der Straße.



Ein Henschel HS 140 transportiert Baumaterial.



Der typische Anblick einer Umzugskombination, hier mit einem Unimog.



Beim Tempo war Vorsicht geboten. Er kippte leicht um.



Diese beiden luftgekühlten Magirus-Deutz gehörten beim Verkauf zum Fuhrpark.

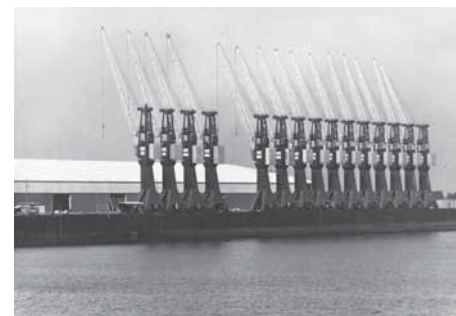
1978 übernahm Mennen & Wittrock die Spedition Hermann Titschkus – zum Preis von 350.000 D-Mark

rote für unbegrenzte Verkehre, eine blaue für Verkehre bis 150 Kilometer und eine rosa Konzession für den Nahverkehr bis 50 Kilometer. „Diese Konzessionen passen genau in unsere Produktlinie“, erklärt Wittrock. Schnell weitete sich das Einsatzgebiet auf die gesamte BRD aus.

Dabei blieben die Transportarten relativ konstant. Nur an Schiffstransporte konnte das Unternehmen nicht mehr anknüpfen. „Wir haben das zwar mal probiert. Doch dafür benötigt man sehr tief liegende Tief-lader. Damit schränken wir das Einsatzgebiet sehr ein“, erläutert Wittrock. Doch noch immer gilt das Firmenmotto aus den Anfängen des vergangenen Jahrhunderts: „Titschkus fährt alles.“ Beispielsweise bewegte das Unternehmen in den vergangenen Jahren U-Boote, Windkraftanlagen



Kranarbeiten bei Mennen & Wittrock.



Hafenkräne galt es oft zu transportieren.



Starke MAN wie der 41.604 V10 gehörten lange zur Spedition.



Schifftransport der besonderen Art mit einem Mercedes-Benz 2636 S.

oder Flugzeugteile des Airbus. Den größten Teil verbringen die Schwerlastzüge jedoch immer noch mit dem Transport von Baufahrzeugen.

Erfreulich: Noch heute existiert die Spedition Titschkus KG Schwerguttransporte unter dem Dach der Unternehmensgruppe Mennen & Wittrock. Im Fuhrpark stehen mittlerweile 40 unterschiedliche Schwerlastmaschinen sowie verschiedenste Anhängerkombinationen, die auf ihre Einsätze warten. Häufig begleiten sie dabei die Autokrane von Mennen & Wittrock.



Im Jahr 1983 zog Mennen & Wittrock nach Bremen-Stuhr, direkt an die A 1.

SCHWERE JUNGS MIT RUNDER HAUBE

Mercedes-Benz LS 1620

EDITION 1:43

Ein echtes Highlight aus der Schuco Collection und ein Muss für den anspruchsvollen Sammler hochwertiger Miniaturen: der Mercedes-Benz LS 1620. Dieses und weitere Modellneuheiten 2009 finden Sie im gut sortierten Fachhandel. Weitere Infos unter www.schuco.de!



Mercedes-Benz LS 1620 „Lorsata“ Koffersattelzug 45 035 9600

www.schuco.de



SIMBA · DICKIE · GROUP