

Chronik der Spedition Merkert

Die Spedition Merkert wurde zu Beginn des Jahres 1880 vom 29 jährigen Otto Merkert (26.03.1851 – 21.05.1921) in Friedrichsort (heute Kiel) gegründet. Otto Merkert war vorher aus Berlin in die durch die kaiserliche Marine und Werften aufstrebende Stadt an der Ostsee gekommen, um hier sein Glück zu versuchen.

Er begann als „Dampferspediteur“, um die Waren für die Friedrichsorter Geschäftsleute, die damals per Fördedampfer vom Bahnhofskai zur Anlegestelle Friedrichsort mit Waren beliefert wurden. Diese Güter transportierte er von der Dampfer-Anlegestelle zu den Friedrichsorter Geschäftsleuten.

Nachdem die Eisenbahn Kiel erreichte, stieg das Güteraufkommen per Bahn kontinuierlich an. Die Mengen wurden so groß, dass es bald nicht mehr möglich war, diese auf einen Fördedampfer zu laden und nach Friedrichsort zu bringen. Ebenfalls durch die Kaiserliche Marine, den „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ und die Schleusen entwickelte sich die Wik, sowie das Dorf Holtenau, das dann später zu Kiel eingemeindet wurde.

Am 1.Mai 1905 erhielt Otto Merkert den ersten Vertrag mit der „Königlich Preußischen Reichsbahn“ zur Bedienung der Orte Wik, Holtenau, Friedrichsort und Pries und durfte sich „Königlicher Rollfuhrunternehmer“ nennen. Zum gleichen Zeitpunkt zog sein Sohn Franz (24.05.1875 – 6.03.1949) in die Knorrstraße 24 in der Wik und übernahm die Bedienung der Wik, während sein Vater weiterhin Holtenau und Friedrichsort, sowie Pries bediente.

Mit dem Datum vom 11.04.1921 übernahm Franz Merkert die Bahnspedition, da sein Vater aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr dazu in der Lage war. Otto Merkert starb dann am 21.05.1921 nach langem Leiden an Magenkrebs. Zu diesem Zeitpunkt stieg Franz Merkert´s 17 jähriger Sohn Walter in die Firma ein, die sich nach den Hungerjahren nach dem ersten Weltkrieg jetzt wieder aufwärts bewegte.

Walter Merkert (14.07.1904 – 30.05.1979) wollte ursprünglich die Zahlmeisterlaufbahn beim Militär einschlagen und wollte nach Deutsch-Südwest-Afrika, was sich nach dem Ende des ersten Weltkriegs erledigt hatte. Er erlernte dann den Beruf des „Gutseleven“, heute Landwirt, bis er dann 1921 von seinem Vater in den Betrieb gerufen wurde. Im Jahre 1927 schaffte Walter Merkert den ersten Lkw an, einen Ford T, denn die Entfernungen waren mit den Pferdegespannen nicht mehr zeitgerecht zu schaffen.

Am 15.07.1929 hat Franz Merkert die Leitung der Firma aus gesundheitlichen Gründen an seinen Sohn Walter übertragen, der die Leitung inoffiziell bereits seit 1923 übernommen hatte.

Seit dem 1. April 1930 erhielt Walter Merkert den neuen Vertrag von der deutschen Reichsbahn und bediente die Stadtteile Kiel-Wik, Holtenau, Friedrichsort und Pries vom Kieler Hauptbahnhof und vom neuen Güterbahnhof Kiel-West an der oberen Schauenburger Straße gelegen (heute KITZ).

Am 1. April 1933 erlitt Walter Merkert einen schweren Verkehrsunfall an dessen Folgen er zeitlebens zu leiden hatte. In der heutigen Kaistraße vor der damaligen Eilgutabfertigung wurde er beim Überqueren der Straße mit einem Koffer auf der Schulter von einem zu schnell fahrenden Pkw, in dem zwei Herren saßen, die sich angeregt unterhielten und nach dem Überholen eines Pferdegespannes nicht wieder auf die rechte Straßenseite wechselten, angefahren und etliche Meter durch die Luft geschleudert.

Im Jahre 1933 wurde dann der altersschwache gebrauchte gekaufte Ford T-Lkw durch einen neuen Mercedes LO 2000 ersetzt.

Im Jahre 1938 zog Walter Merkert mit seinem Betrieb von der Knorrstraße 24 in das neu gebaute Haus in der Haderslebener Straße 5.

Im Jahre 1939 bestellte Walter Merkert einen neuen Mercedes L 3000 Diesel-Lkw. Der Kaufvertrag und die Bestellung existieren noch, auch die Absage von Mercedes, dass wegen „Materialknappheit“ vorerst nicht geliefert werden kann. Daraufhin wurde dann ein gebrauchter Ford BB-Lkw angeschafft, sowie ein Anhänger.

Seit dem 1. März 1941 erhielt Walter Merkert auch den Vertrag über das neue Expressgut der Reichsbahn.

Der Ford Lkw wurde durch einen Bombentreffer in der Garage des Hauses Hohenrade 47 zerstört, der Anhänger durch Bombentreffer beim Kunden in der Projensdorfer Straße. So musste der Mercedes LO 2000 die Kriegsjahre durchhalten, zum Schluss auf Holzgasbetrieb umgebaut, bis nach dem Krieg dann ein gebrauchter Opel-Blitz 3 Tonne mit Allradantrieb von der Stadt Kiel erworben werden konnte.

1949 kam dann ein neues Tempo-Hanseat Dreirad dazu, denn ab dem 1.10.1950 entstand in der Haderslebener Straße 5 die neue „Stadtannahmestelle für Expressgut“ der Deutschen Bundesbahn, mit täglich vier-maliger Abfuhr zum Hauptbahnhof. Das wurde aber nach einigen Jahren wegen mangelnder Akzeptanz der Kundschaft wieder eingestellt.

Am 7.8.1952 erlitt Walter Merkert seinen zweiten schweren Unfall in Holtenau in der Apenrader Straße. Er war gerade vom Kunden gekommen, ins Tempo-Dreirad gestiegen und steckte sich seine Zigarre an, da kam ein Lkw der DESAG vom Tiessenkai kommend die Kanalstraße lang, besetzt mit dem Fahrer und einem Zöllner, der zum Zollamt Kiel-Wik wollte. Der Fahrer wollte die Kanalstraße lang fahren und der Zöllner sagte: „Fahr doch hier rechts ab, ist doch kürzer.“ – was der Fahrer auch sofort in die Tat umsetzte, jedoch aus voller Geschwindigkeit plötzlich

rechts abbiegen, das klappte nicht so ganz. So wurde Walter Merkert in seinem Tempo-Dreirad von dem Lkw gerammt und gegen die Mauer geschoben. Er erlitt dabei schwere Verletzungen. Der Tempo wurde wieder repariert.

Im Jahre 1953 wurden dann zwei neue Borgward Lkw angeschafft.

Am 1.1.1955 wurde der Vertrag der Bahn um die Haus-Haus-Gepäckbelieferung erweitert.

Im Jahre 1967 wurde der Expressgut Zustellbezirk um die Stadtteile/Orte Schilksee, Strande, Kronshagen, Suchsdorf und Mettenhof erweitert. Dafür wurde auch ein neuer VW-Kastenwagen angeschafft.

Im Jahre 1970 reduzierte die DB die Zahl ihrer Güterbahnhöfe und es begann die „Flächenbedienung“ vom Kieler Hauptgüterbahnhof aus. Dadurch wurde der Zustellbezirk im Stückgut um Kronshagen, Suchsdorf sowie den Landbezirk Gettorf, Osdorf bis Groß-Königsförde erweitert. Klaus-Michael Merkert trat zum 1.Juni 1970 in die Firma ein, legte am 09.04.1973 die Sach- und Fachkundeprüfung zum „Allgemeinen Güternahverkehr“ bei der IHK-Kiel ab und am 06.Juli 1982 auch noch die Prüfung zum „Allgemeinen Güterfernverkehr“.

Es wurde ein zweiter Lkw neben dem VW-Bus angeschafft. 1971 wurde auch die Bedienung der Güterbahnhöfe Kiel-Wik und Kiel-Schusterkrug wieder übernommen, weshalb ein dritter Lkw angeschafft wurde.

Zum 1.Januar 1975 übernahm Fa.Merkert die DB-Expressgut und Haus-Haus-Gepäckbeförderung für ganz Kiel, weil die bisherige Fa. E. Micheel Micheel aus Altersgründen aufhörte. Dadurch kamen 3 zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer dazu und es wurde das Büro im Kieler Hauptbahnhof eröffnet. Als Firmengrundstück und Werkstatt wurde am Flintkampsredder 10 ein Teil der ehemaligen Spedition H.-W. Sturm angemietet. Dort blieb der Speditionshof bis 2004. Diese Abteilung übernahm Klaus-Michael Merkert, während das Stückgutbüro weiterhin in der Haderslebener Straße verblieb und von Walter Merkert und seiner Frau Agnes weitergeführt wurde.

Ende 1978 erkrankte Walter Merkert und die Geschäftsführung wurde von Klaus-Michael Merkert übernommen.

Am 30.05.1979 verstarb Walter Merkert und seine Frau Agnes wurde die Inhaberin, Klaus-Michael Merkert der Geschäftsführer.

Ein Sattelzug mit Container-Chassis wurde angeschafft um Container vom Bollhörnkai abzufahren.

Am 19.05.1980 begann Frau Iris Wendt, die spätere Ehefrau von Klaus-Michael Merkert im Büro und ist bis heute die „buchhalterische Seele“ und der „Finanzminister“ vom Geschäft.

Im Juni 1980 stellte die DB die Stückgutbereiche um. Kiel wurde auf 2 Unternehmer aufgeteilt, Merkert und Lind-Transport. Der Containerverkehr wurde wieder eingestellt, da das Stückgutgeschäft Priorität hatte. Dadurch mussten zwei zusätzliche Lkw angeschafft werden und es wurde das Stückgutbüro im Kieler Hauptgüterbahnhof Tonberg eingerichtet. In der Haderslebener Straße war fortan nur noch das Privathaus. Der Firmensitz wurde zum Tonberg 15 verlegt.

Das Expressgutgeschäft der DB „brummte“ und Fa.Merkert hatte einen Schnitt von 200 Sendungen täglich und der Kieler Bereich wurde von vier Lkws zweimal täglich flächendeckend bedient. Leider kamen Ende der 70er Jahre die „neuen“ Paketdienste auf, die zuerst kaum wahrnehmbar waren, sich dann aber doch im Laufe der Jahre immer mehr Kunden holten – bisher gab es im Kleingutverkehr nur die Post und DB-Expressgut.

Mitte der 80er Jahre gingen die Expressgut-Mengen merkbar zurück. Auch die Gutmengen im Stückgutbereich waren rückläufig. So versuchte man sich weitere Einnahmequellen zu suchen.

Am 20.12.1984 wurde die Firma von Frau Agnes Merkert auf Klaus-Michael Merkert als alleiniger Inhaber übertragen. Als weiters Geschäftsfeld begann ab 1984 der Umzugsverkehr, auch international. Lagerung und Umschlag kamen dazu und es wurde am Güterbahnhof ein Teil des Güterschuppens angemietet. Es begann die Küchenlogistik für einige Küchenhäuser, sowie die Empfangsspedition für die Itzehoer Spedition Sander-Flächenverkehr. Die Arbeit für Sander wurde jedoch nach einem Jahr wieder eingestellt, da der Arbeitsaufwand zu groß war.

Mit der Grenzöffnung der DDR begannen für Fa. Merkert die Transporte in den „wilden Osten“. Für einen großen Kunden der Sanitär und Heizungsbranche, die Fa. Hansen-Possehl, übernahmen wir den ganzen Verkehr in die neuen Bundesländer. Die Fahrzeuge kamen zurück, wurden neu beladen und gleich wieder los. Es wurde gefahren ohne Ende. 1991 wurde in Güstrow eine Niederlassung gegründet, die jedoch wegen erheblicher bürokratischer Schwierigkeiten nach kurzer Zeit wieder eingestellt wurde. Der auf Güstrow angemeldete Lkw wurde nach Kiel umgemeldet.

Für die Bahn wurden Schienenersatzverkehre übernommen, denn die Bahnhöfe Preetz, Plön, Eckernförde und nachher auch Kiel-Hbf bekamen kein Expressgut und Gepäck mehr über die Schiene.

Am 3.1.1995 erhielt Fa. Merkert die EU-Lizenz zum Europa-weiten Güterfernverkehr. Der erste Sattelzug wurde eingesetzt. Zuerst im Spanien-Verkehr sowie europaweit, danach überwiegend Skandinavien und innerdeutsch. Diese Verkehre wurden wegen der sogenannten „Liberalisierung“ zunehmend unwirtschaftlicher. Mit Beginn der Maut wurde der letzte der teilweise vier 40t-Sattelzügen abgeschafft.

Zum 1. Mai 1995 stieg die Deutsche Post aus dem bisherigen gemeinsamen GEP-Verkehr aus (Gepäck-Express-Post) und für die Bahn rechneten sich keine Züge mehr für Gepäck und Express, weshalb ein Schienenersatzverkehr von Kiel über Neumünster und Hamburg nach Frankfurt eingerichtet wurde. Dafür wurden zwei neue Wechselbrückenzüge und ein Sprinter neu angeschafft. Die Wechselbrücken-Züge fuhren im Pendelverkehr nach Frankfurt, der Sprinter jeden Tag hin- und zurück. Leider dauerte dieses lukrative Geschäft nur zwei Jahre an.

Im Jahre 1996 stellte die DB nochmals den Stückgutverkehr in Kiel um. Man wollte nur noch einen Unternehmer haben. Glücklicherweise konnte sich Fa. Merkert gegen Lind-Transport durchsetzen. Da war dann unser „Slogan“ – Fünf Bahnhöfe, ein Spediteur – Kiel-Hgbf, Kiel-Hbf, Kiel-Süd (VKP), Kiel-Wik und Kiel-Schusterkrug (HVB). Die Kleinbahnhöfe wurden dann kurze Zeit später geschlossen.

Im Jahre 1998 begann auch die Zusammenarbeit mit der Fa. Hugo Hamann, wofür dann zunächst ein, bald danach auch ein zweiter Transporter eingesetzt wurde.

Leider endete zum 1. Mai 1997 der gesamte Kleingutverkehr der Bahn. Es wurde „privatisiert“ und nannte sich jetzt „Bahntrans“. Gleich zu Beginn im Mai 1997 wurde von einem Tag auf den anderen uns der gesamte Karstadt-Verkehr weggenommen, was von uns seit Jahren jeden Morgen mit zum Schluss 7 Lkw gefahren wurde, und zwar bevor das Stückgutgeschäft begann. Die Zusammenarbeit mit dieser „Nachfolgerin“ der DB hat Fa. Merkert viel Nerven und Geld gekostet.

Bahntrans wurde dann umbenannt in ABX-Logistics, um dann 2003 in der „Versenkung“ zu verschwinden, die Niederlassung Kiel, der ehemalige Güterbahnhof wurde einfach geschlossen.

Da zwischenzeitlich bereits ein Lkw bei Spedition Schenker eingesetzt war, konnten glücklicherweise auch noch 3 weitere Fahrzeuge dort eingesetzt werden. Dazu kamen jetzt auch noch diverse Touren für die Deutsche Post AG.

Es waren harte Jahre des Umbruchs und der Veränderungen. Die Wechselbrückenfahrzeuge, neu extra für die Deutsche Bahn angeschafft, konnten bei Spedition Dachser in Hamburg im Dauereinsatz eingesetzt werden. Nach zwei neuen Generationen an Wechselbrücken-Fahrzeugen wurde dieser Verkehr im Jahre 2003 eingestellt, da es zu schwierig war, von Kiel aus die Hamburger Fahrzeuge zu leiten.

Die Zusammenarbeit mit Spedition Schenker, jetzt DB-Schenker konnte in den folgenden Jahren ausgebaut und vertieft werden, so dass es mittlerweile unser größter Auftraggeber geworden ist.

Die Verkehre für die Fa. Hansen-Possehl endeten leider mit deren durch den Käufer herbeigeführten Insolvenz.

Dafür konnten neue Kunden gewonnen werden. Die Arbeit für Fa. Andreas Paulsen konnte erheblich ausgebaut werden. Bei der Deutschen Post haben sich ebenfalls feste Touren eingestellt.

Die Belieferung der Filialen der Fa. Giovanni L. mit Luxus-Speiseeis ist ein weiteres Erwerbsfeld geworden und die ehemals von der Deutschen Bundesbahn erfolgte Auslieferung der Südfrüchte für die Fa. Hans Kruse in Bremen konnte komplett von uns übernommen werden.

Zum 1.04.2011 wurde der komplette Betriebssitz vom ehemaligen Güterbahnhof Tonberg ins Gewerbegebiet Tannenberg, Stadtparkweg 6 verlegt. Hier wurde die neue moderne Halle mit Werkstatt und Lager bezogen, ein Jahr später nach Fertigstellung auch das neue Büro in der Halle, was zwischenzeitlich wieder in der Haderslebener Straße untergebracht war.

Der Fuhrpark besteht zurzeit aus 16 Fahrzeugen, davon 3 Transporter der „Sprinter-Klasse“, drei 7,5t-Lkw's, sowie 10 Lkws der 12t-Klasse.

Der Sohn von Klaus-Michael Merkert und Iris Merkert, Marko-Walter Merkert hat ebenfalls die Sach- und Fachkundeprüfung zum Güterkraftverkehr abgelegt und sämtliche Führerscheine, geht jedoch seinem Beruf aus Automobilkaufmann sehr erfolgreich nach, könnte jedoch jederzeit die Firmenführung selbst, oder in Regie übernehmen.