

Ein Jahrhundert
auf Achse:

Küchler-Transporte

Vier Generationen in Familienbesitz – Grund genug für ein Unternehmen, stolz auf die eigene Tradition zu sein. Erst recht, wenn es in der oft schnellebigen Transportbranche zuhause ist. Bei der Düsseldorfener Küchler Transporte GmbH blickt man auf mehr als 100 ebenso spannende wie erfolgreiche Jahre zurück.

Möbel, Mi

Warum Franz Josef Küchler von seinen Mitarbeitern einst respektvoll als „der Baas“ bezeichnet wurde, weiss bei der Küchler GmbH drei Generationen später kaum jemand mehr. Dass der Firmengründer sich aber selbst in weit fortgeschrittenem Alter nicht scheute, im Möbellager persönlich mit anzupacken, daran können sich die Urgesteine aus der Küchler-Mannschaft heute noch erinnern. Denn „der Baas“ war mit harter Arbeit groß geworden, seit er als Jugendlicher kurz vor dem Ende des vorletzten Jahrhunderts seinen

schweizerischen Heimatort Sarnen im Kanton Obwalden verlassen hatte. Das Meer hatte der junge Küchler damals als grobe Zielrichtung angegeben, gestrandet war er schließlich in Düsseldorf. Erste Arbeit fand er damals in einem Walzwerk, ehe sein Schwager Johann Klefisch ihn als Aushilfe bei der Möbelauslieferung abwarb.

Schnell erkannte Franz Josef Küchler, dass mit Möbeltransporten Geld zu verdienen war – und machte Nägel mit Köpfen: Mit einem gefederten Handkarren startete er im Laufe des Jahres 1904



neralöl & mehr

schließlich in die Selbstständigkeit. Das erste hart verdiente Geld wurde sofort investiert, und schon bald ersetzte ein belastbarer Gaul die über die eigenen Schultern geworfenen Lederriemen. Ein rasant anwachsender Bestand an Umzugsauflagen machte die kurzfristige Anschaffung weiterer Pferdefuhrwerke erforderlich, die Aderstraße 50 in Düsseldorfs Stadtmitte wurde zur ersten Geschäftsadresse des jungen Unternehmens.

Nur wenige Jahre nach seinem Start ins Ungewisse war Franz Josef Küchler Obmann der Düsseldorfer Fuhrmanns-

innung. Als erklärter Pferdenarr verschloss er sich lange den Modernisierungsbestrebungen seines 1907 geborenen Sohnes Franz, der ein glühender Verfechter des neuzeitlichen Automobils war. Erst als Franz Küchler 1925 in das Unternehmen einstieg, fand der erste leichte Lastwagen auf den Hof an der Aderstraße und besiegelte damit das mittelfristige Ende der Pferdegespanne. „Eiltransporte“ stand in großen Lettern auf der Plane des zerbrechlich wirkenden Ford T-Modells, dem schon bald weitere Ford-Lastwagen folgen

sollten. Innerstädtische Umzüge mit Pferdewagen, Fernumzüge mit riesigen, schwer manövrierbaren Bahnmöbelwagen und Transporte aller Art gehörten nun zum Leistungsangebot des rasch wachsenden Unternehmens.

Bunte Mischung: 1951 bestand der Küchler-Fuhrpark aus MAN MK, Büssing 5000 S, Matford, Hanomag L 28, Gutbrod Atlas, einem MIAG-Straßenschlepper, mehreren Tempo-Dreirädern, zwei Ford-Tankwagen aus britischen Militärbeständen und dem luxuriösen De Soto des Juniorchefs.





Start mit zwei Pferdestärken: Franz Josef Küchler zu Beginn der 20er Jahre vor einem seiner ersten Bahnmöbelwagen.



Lukrative Geschäftsidee: Auch Küchlers erster Tankwagen war ein noch in Berlin gebauter Ford AA.



Machtprobe: Mit diesem Ford T-Modell setzte der junge Franz Küchler (im Bild) die Motorisierung gegen den Willen seines Vaters durch.



Antrieb aus der Flasche: Vom Nachfolgemodell BB aus Kölner Produktion wurde der erste Tankauflieger des Unternehmens gezogen.



Iron Horse: Ein elastic-bereifter Fordson-Schlepper löste die Pferde beim innerstädtischen Transport der Möbelanhänger ab.



Luftfracht via Lohausen: Küchler-Kleinlaster neben einer von der BOAC betriebenen Handley Page Halton, der Zivilversion des Halifax-Bombers.



Eilbeförderung: Vater und Sohn vor dem ersten Ford AA, der mit einem einachsigen Anhänger unterwegs war.

1936 kauften Vater und Sohn Kähler das Grundstück Himmelgeister Straße 100, auf dem sich der Hauptsitz des Unternehmens noch heute befindet. Franz Kähler, als umtriebiger Jungunternehmer stets auf der Suche nach neuen Geschäftsfeldern, entdeckte 1937 die Durchführung von Mineralöltransporten als lukratives Zubrot für den väterlichen Betrieb. Mit einem zum Tankwagen umgebauten Ford-Lastwagen begann bei Kähler eine Ära, die bis 1998 das zweite Standbein des Unternehmens bleiben sollte. Vom Tanklager Düsseldorf-Heerdt aus versorgte Kähler für die Deutsche Olex (die spätere BP) das damals noch sehr dünne Tankstellennetz in der Umgebung der Rheinmetropole. Das ungewöhnliche Nebeneinander von Tank- und Möbeltransporten funktionierte prächtig; schon bald fand einer der ersten Tanksattelzüge Deutschlands zu Kähler, der bei Tang in Hilden aus einem gebrauchten Möbelaufleger umgebaut worden war. Mit dem Umzugsgeschäft ging es weiter steil bergauf, sogar Überseetransporte und Einlagerungen von Mobiliar konnte Kähler seiner Kundschaft inzwischen anbieten. Doch dann kam der Krieg und brachte mit zahlreichen Fahrzeugrequisierungen das Geschäft beinahe zum Erliegen. Franz Josef Kähler verließ mit seiner Frau Traudl das von alliierten Bomberverbänden stark bedrohte Düsseldorf und gründete im vermeintlich sicheren Suhl in Thüringen eine Niederlassung des Unternehmens. Große Teile der eingelagerten Möbel blieben so zwar von der Zerstörung verschont, fielen aber nach Kriegsende in die Hände der russischen Besatzer.

Es geht aufwärts: Einer von drei Tempo Hanseat vor dem frisch getünchten Lagerschuppen an der Himmelgeister Straße 100.

Noch 1944 hatten Vater und Sohn ihren Betrieb in eine offene Handelsgesellschaft umgewandelt und konnten schon kurz nach Kriegsende wieder ins Transportgeschäft einsteigen. Zum Glück hatten die Bomben auf dem Gelände an der Himmelgeister Straße nur wenig Schaden angerichtet, so dass die dort abgestellten Stabholz-Möbelwagen zusammen mit einem bunten Lastwagen-Sammelsurium, darunter ein MAN MK und ein 105er Büssing, schon 1946 wieder fahren. Etwas länger sollte es dauern, bis auch die dringend benötigten Kraftstofftransporte wieder durchgeführt werden konnten. Mit zwei aus Beständen der britischen Besatzer erworbenen Fordson-Tankwagen fand Kähler aber auch hier langsam wieder zur Normalität zurück.



Istanbul via Antwerpen: In den 30ern gehörten internationale Möbeltransporte bei Kähler längst zur Tagesordnung.



Dunkle Zeit, dunkle Scheinwerfer: Ein Ford V8 mit Stabholzaufbau von Ackermann während des Kriegs in Düsseldorf.



Der Baas: Firmengründer Franz Josef Kähler (Mitte) vor dem ersten schweren Lastwagen der Firma, einem MAN MK aus früher Nachkriegsproduktion.





Auf der linken Spur an den Käfern vorbei: Karl Maassen ließ den schnellen Henschel HS 100 meist ordentlich fliegen.



Aufbauten des Schwelmer Eisenwerks: Die Tankwagenflotte mit zwei Henschel HS 100 und einem Mercedes-Benz L 3500 etwa 1953.



Gut isoliert: Der L 3500 an einem knackig kalten Wintertag im Tanklager Düsseldorf-Heerdth.



Kurzes Gastspiel: Krupp Mustang mit Schwelm-Aufbau.



Das Ende der Nachkriegs-Provisorien: Fabrikneuer Ackermann-Möbelwagen auf Basis des Mercedes-Omnibusfahrgestells O 3500.



Die Pullmäner kommen: 1957 rollte der erste einer ganzen Reihe von Mercedes-Benz LP 312 mit Ackermann-Aufbauten auf den Hof an der Himmelgeister Straße.

In diese Zeit fiel der Betriebseintritt der damals 24-jährigen Hanni Maassen, die von Franz Küchler zwar als Stenotypistin eingestellt worden war, sich aber nur wenige Wochen später in der Disposition wiederfand, wo sie täglich bis zu acht Umzugskolonnen mit drei bis vier Mann zu koordinieren hatte. Zudem verwaltete sie das in der Himmelgeister Straße 1950 neu gebaute, vier Etagen hohe Lagerhaus und die Außenstelle im Stadtteil Rath, wo in einem alten Bunker ebenfalls Möbel gelagert wurden. Noch gut kann sie sich an den Tag erinnern, als der für seinen sprühenden Unternehmegerist und seine spontanen Ideen berühmte Chef ins Büro stürmte und die Anschaffung von drei Tempo-Dreirädern für den Blumentransport verkündete. Tatsächlich war das Tempo-Trio fortan für den Blumengroßhändler Caspar Fuss im gesamten Stadtgebiet und sogar bis in den Kölner Raum unterwegs. Auch sonst hatte sich im Fuhrpark eine Menge getan: Fabrikneue Möbelwagen von Ackermann glänzten nun in den auffälligen Küchler-Hausfarben grün/gelb. Die Tankwagenflotte war mit zwei 90er Mercedes und zwei Henschel HS 100 auf vier Fahrzeuge angewachsen, was sich bis zum Ende der Mineralöltransporte auch nicht mehr ändern sollte. Mehrere Hanomag L 28 lieferten im Auftrag der Post Pakete aus, und das inzwischen um Luftfracht, Geldschrank- und Klaviertransporte erweiterte Leistungsangebot verdrängte die letzten Nachkriegs-Provisorien vom Hof an der Himmelgeister Straße. Auch der ungeliebte Gutbrod Atlas mit dem riesigen Kastenaufbau war nun Vergangenheit. „Keine Träne haben wir dem nachgeweint“ erinnert sich Karl Maassen, „der ist doch immer umgekippt“. Maassen hatte 1954 als Fahrer bei Küchler angefangen und dort seine zukünftige Ehefrau kennen und lieben gelernt.

Mit einem Unimog und zwei Anhängern verteilte er zunächst Neumöbel im Stadtbereich, die zuvor von den ostwestfälischen Möbelfabriken geholt worden waren. Nachdem Franz Küchler auf diese Weise Maassens fahrerische Qualitäten getestet hatte, durfte dieser auf den Bock eines Tankzuges aufrücken. Vor allem die Henschel HS 100 sind Maassen in Erinnerung geblieben: „Die hatten Schnellgang. Wenn die Tanks leer waren, blieb auf der Autobahn so mancher alte Käfer auf der rechten Spur zurück.“ Sämtliche SVG-Tankstellen und -Autohöfe im rheinischen Raum wurden damals von Küchler mit Kraftstoff versorgt, eine blaue Konzession ermöglichte Touren bis zu 150 Kilometern im Umkreis Düsseldorfs. Zusätzlich belieferte man Abnehmer im innerstädtischen Bereich mit Heizöl. Dass Küchler die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) belieferte war übrigens ebenso wenig ein Zufall, wie das grün-gelbe Erscheinungsbild der SVG. Nachdem sein Laden wieder brummte, hatte sich Franz Küchler in den 50er Jahren verstärkt der Verbandsarbeit gewidmet. Er war nicht nur Mitinitiator des ‚Verbandes des Verkehrsgewerbes Nordrhein‘, sondern auch maßgeblich an der Gründung der KRAVAG-Versicherungsgesellschaft und eben jener SVG beteiligt. Als Reaktion auf den zunehmend wachsenden Anteil internationaler Möbeltransporte war Küchler zudem 1954 der FIDI beigetreten, einem Zusammenschluss internationaler Möbelspediteure. Durch seine Verbandstätigkeit konnte Franz Küchler wichtige Kontakte knüpfen, unter anderem auch zu Ackermann-Inhaber Carl Wilhelm Köster. Schon bald zogen die modernen Puller der Küchler-Flotte fast ausschließlich aus Wuppertal-Vohwinkel.



Verbandsmitglied und Motor des Unternehmens: Franz Küchler in den späten 50er Jahren.



Bei den Fahrern beliebt: Wendiger Mercedes-Benz LPS 331 mit kurzem Radstand.



Ein Krupp Büffel L 70 BF 4 ersetzte den zweiten Henschel-Tankzug.

Volles Haus: Der gemischte Küchler-Fuhrpark zu Beginn der 60er Jahre.





Küchlers letzter Krupp: Der brandneue SF 701 auf einem Werkbild des Schwelmer Eisenwerks.



Sparmodell: Manchmal reichte auch ein ganz gewöhnlicher LP 710 mit Ackermann-Koffer.



Begrenzte Stückzahl: Die Ackermann-Sattelzüge auf dem LPS 312-Chassis waren weit weniger flexibel einsetzbar als ihre Brüder mit Anhänger.

Der luftige Eindruck täuscht: Die 1961 erbaute Tankstelle sorgte für eine weitere Verknappung der Stellplätze auf dem Speditionshof.



Doch trotz engagierter Verbandsarbeit verlor Franz Küchler sein eigenes Geschäft nie aus den Augen. Sogar für Basisarbeit war er sich nicht zu schade: Mit Pinsel und gelbem Farbtopf ließ er an den Wochenenden bisweilen die Felgen seiner Möbelzüge in neuem Glanz erstrahlen. Wobei, wie Karl Maassen augenzwinkernd hinzufügt, häufiger auch mal Rost überpinselt wurde.

In Maassens Tätigkeitsbereich war, nach dem kurzen Auftritt eines Krupp Mustang, die gesamte Tankwagenflotte inzwischen modernisiert worden. Neben dem einzigen verbliebenen 90er Mercedes wurden die Mineralöltransporte nun von zwei Krupp-Frontlängern der Typen Büffel L 70 BL 4 und SF 701 sowie einem Mercedes-Benz LPS 331 mit Aufliegern des Schwelmer Eisenwerks abgewickelt. Vor allem der mit sehr kurzem Radstand ausgestattete und entsprechend wendige Mercedes ist Karl Maassen positiv in Erinnerung geblieben. Seine Sympathien für die Krupp-Züge hielten sich dagegen in engen Grenzen: „Die waren immer kaputt, irgendwann haben wir dann den einen ausgeschlachtet, um den zweiten am Laufen zu halten.“ Franz Küchler muss ähnlich gedacht haben, denn in den folgenden zwei Jahrzehnten fanden nur noch Produkte mit Stern auf den Hof des Unternehmens. Dort war es übrigens bedeutend enger geworden, seit Küchler zu Beginn der 60er Jahre eine öffentliche Tankstelle hatte errichten lassen. Vor allem das zunehmend umfangreicher werdende Geschäft mit den Neumöbeln, die inzwischen aus Belgien und Holland importiert wurden, machte die Platznot am Stammsitz des Unternehmens unübersehbar. Als man die neuen Möbel schließlich unter freiem Himmel umschlagen musste, sah sich Franz Küchler im Zugzwang und errichtete 1968 eine großzügige Niederlassung in Dormagen. Fast gleichzeitig begann man damit, die Möbel flotte auf das von Ackermann entwickelte AWL-Wechselsystem umzustellen, was für die Möbellogistik einen echten Quantensprung darstellte. Bei den Tankzügen wollte man nach den immer mit Schwelm-Aufliegern ausgestatteten Mercedes-Typen LS 334, LS 1623, LPS 2224 und LPS 1632 in der zweiten Hälfte der 70er Jahre auch eine Art Quantensprung vollziehen und bestellte zwei Magirus-Zugmaschinen mit IVECO-Kabinen und 256 bzw. 320 PS.



Früher Würther: Schon 1965 kam der erste Mercedes LP 608 nach Düsseldorf.



Später Pullman: Die in den 60er Jahren gebauten Ackermann-Möbelwagen konnte man an den solideren Trittstufen erkennen.



Hauber-Renaissance: Der LS 334 durfte das SVG-Logo auf seinem Auflieger tragen.



Frauen-Power: Die heutige Seniorchefin Inge Grass-Küchler im Mai 1971 am Steuer eines LPS 2224.



Letzter Haubenwagen im Fuhrpark: LS 1623 im April 1975.



Turbulenter Samstag: Dieses Hofbild macht deutlich, warum Franz Küchler 1968 eine Niederlassung in Dormagen eröffnete.



Abschied von den runden Formen: Natürlich erhielten auch die ‚Toastscheiben‘ ihre Koffer in Wuppertal-Vohwinkel.



Moderne Möbellogistik: Mercedes LP 1113 mit dem AWL-Wechselsystem, das sich erst später als Sackgasse herausstellte.

Während der LPS 1632 im Jahre 1978 seine besten Tage hinter sich hatte, trug der LAG-Auflieger schon den neuen Küchler-Schriftzug. ►



Die Technik überzeugte, die Rostvorsorge weniger: Magirus-Deutz 256 M 19 FS.



Zitat aus dem Fotoalbum der Familie: „Die Magirus-Zugmaschinen waren ein Versuch – leider kein guter.“



Im Confern-Einheitslook: Moderne Mercedes-Möbelzüge wie dieser Actros 1831 mit Luftfederung und Topsisler bestimmen heute den Küchler-Fuhrpark.

Doch in Windeseile ergriff der Rost Besitz von diesen Fahrzeugen, so dass man bei Küchler froh war, wieder zu den robusten NG- bzw. SK-Typen von Mercedes zurückkehren zu dürfen.



In den 80er Jahren kam es zu einschneidenden Veränderungen in der Organisationsstruktur des alteingesessenen Düsseldorfer Transporteurs. Mit dem Jahreswechsel 1979/80 wurde das Transportgeschäft auf die Küchler Transporte GmbH übertragen. Der Franz J. Küchler OHG obliegt weiterhin die Verwaltung der Liegenschaften. Als Gesellschafter der GmbH fungierten nun Franz Küchler, seine Tochter Inge Grass-Küchler und deren Ehemann Josef Grass. Mit dem Beitritt zum confern-Verbund, einem deutschlandweiten Zusammenschluss renommierter Möbelspediteure, verschwand 1982 auch die auffällige, seit den 20er Jahren nur wenig veränderte Farbgebung der Küchler-Möbelwagen. Lediglich an den vier Tankzügen blieben die alten Farben erhalten.

Tanke schön: Nach 60 Jahren endeten mit diesem Daimler-Quartett 1998 die Mineralöltransporte bei Küchler. ▼

1985 starb Franz Küchler, der langjährige Motor der Firma, im Alter von 78 Jahren. Schon einige Jahre zuvor hatte sich das Unternehmen vom Neumöbelgeschäft getrennt und einen Teil der Fahrzeuge mit den wertvollen Konzessionen und die vorhandenen Kundenkontakte an Wettbewerber aus der Branche verkauft. Damit war die erste Etappe auf dem Weg der Küchler Transporte GmbH zum reinen Umzugsspezialisten bewältigt. Die nächste Etappe folgte 1998, als sich nach mehr als 60 Jahren auch die Tankwagen aus dem Küchler-Fuhrpark verabschiedeten. Immer strengere Sicherheitsauflagen hatten nach einer fortlaufenden Aktualisierung der technischen Fahrzeugausstattung verlangt und den Unternehmensbereich in den Augen der Küchler-Geschäftsführung unrentabel werden lassen. Letztere setzt sich seit 1996 aus Inge Grass-Küchler und ihrer Tochter Claudia Rotermundt zusammen und wurde 2003 noch um die Gesellschafterin Gabriele Rose, eine weitere Enkelin Franz Küchlers, und um den Gesellschafter und Geschäftsführer Thomas Beier erweitert. Mit diesem jungen Führungsteam an der Spitze konzentriert sich die Küchler Transporte GmbH neben Möbeleinlagerungen und Aktenarchivierung heute auf ihr Kerngeschäft als nationaler und internationaler Umzugsdienstleister für Privat- und Geschäftskunden. Nur Eingeweihte wissen heute noch, welche lange Tradition sich hinter dem Namen Küchler auf den modernen, in einheitlicher confern-Farbgebung lackierten Mercedes-Zügen verbirgt.

Holger Gräf

