

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Hermann von Laer: Das Oldenburger Münsterland - eine moderne  
Industrie-Region

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

*Hermann von Laer*

## Das Oldenburger Münsterland – eine moderne Industrie-Region

Industrieller Schwerpunkt des Bezirks der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer ist inzwischen das Oldenburger Münsterland; angesichts dieses wirtschaftlichen Strukturwandels werden in diesem Jahrbuch sowie in weiteren Folgen innovative Gewerbe- und Industriebetriebe vorgestellt, mal mit dem Schwerpunkt auf den Landkreis Cloppenburg, mal mit Schwerpunkt auf den Landkreis Vechta.

### Die Firma Spitzer Silo-Fahrzeug-Fördertechnik GmbH in Cloppenburg

Heutzutage präsentiert sich das Oldenburger Münsterland als eine der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Deutschlands, und dieser Erfolg ist im Wesentlichen ein Erfolg des produzierenden Gewerbes bzw. der Industrie. Während die Menschen hier zuvor weitgehend von der Landwirtschaft und dem Handwerk lebten, entwickelten sich seit den 1960er Jahren im rasanten Tempo Industrie und Gewerbe und zwar in den allermeisten Fällen aus kleinsten Anfängen heraus. Im Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland wurden schon eine ganze Reihe solcher erfolgreicher Unternehmen vorgestellt.

Ansiedlungen von Zweigbetrieben auswärtiger Unternehmen waren hingegen zunächst selten. Vielleicht wirkte das Oldenburger Münsterland von außen betrachtet doch allzu „geschlossen“, oder man sah für ein eigenes Zweigwerk die Voraussetzungen als zu wenig gegeben an: Es gab ja zunächst zu wenig gewerblich geschulte Fachkräfte; Zulieferer und Kunden saßen eher andernorts, und auch mögliche Partnerunternehmen gab es kaum.

Dies änderte sich erst, nachdem die erste Gründungs- und Expansionsphase abgeschlossen war. Zumindest in Fachkreisen sprach sich herum, dass hier im Oldenburger Münsterland eine moderne Industrieregion entstanden war, in der eigene Investitionen und der Aufbau von Zweig-

werken lohnend sein könnten. Und so kam es dann ab etwa Mitte der 1980er Jahre vermehrt auch zu Ansiedlungen von Firmen, die nicht in der Region „gewachsen“ waren, bzw. zur Gründung von Zweigwerken. Diese Gründungen trieben dann nicht nur die Industrialisierung weiter voran, sondern sie sicherten die vorangegangene Expansion durch Diversifizierung ab und stabilisierten sie durch Produktionsverflechtungen. Für diesen Prozess ist die Firma Spitzer in Cloppenburg ein gutes Beispiel.

### *Entstehung und Wachstum*

Schon im Jahre 1872 wurde das Familienunternehmen Spitzer in Mosbach/Baden-Württemberg als Fabrik für Landmaschinen gegründet; es wird heute in der 6. Generation von den Nachkommen des Gründers geleitet. Auch dem ursprünglichen Produktionsprogramm ist man im Wesentlichen treu geblieben, da man sich schon im 19. Jahrhundert auf die Abfüllung von Getreide etc. konzentrierte – seinerzeit füllte man die Waren allerdings noch in Säcke und nicht in Silos. Heute befindet sich das Stammhaus in Elztal-Dallau.

Mitte der 1980er Jahre gab es zwei Spitzer-Werke, und zwar in Mosbach und in Straßburg. Als man dann den Standort für ein drittes Werk suchte, fiel die Wahl schließlich auf Cloppenburg. Auf diesen Ort war man aufmerksam geworden, weil die Firma Kalvelage fünf Silos gekauft hatte. Man hatte eine Region mit ihrer starken Veredelungswirtschaft im Blickfeld. Hier, so vermutete man zu Recht, müsste sich auch der Absatz noch vergrößern lassen. Speziell für Cloppenburg sprach dann auch, wie engagiert sich die örtliche Politik und Verwaltung für die neue Niederlassung einsetzte und die Ansiedlung nach Kräften unterstützte.

Geplant war die Niederlassung, die als GmbH ihre Arbeit aufnahm, zunächst als reine Service-Station. Man begann mit nur sechs Beschäftigten, aber schon bald expandierte das Unternehmen stark. Schon nach gut zehn Jahren war die Belegschaft auf 45 Beschäftigte angestiegen – aber dann kam es zu einer großen Krise: Bis auf zwölf Personen ging die Zahl der Beschäftigten wieder zurück, und die Zukunftsaussichten schienen eher düster zu sein. Der starke Einsatz für die Firma in den Jahren 1996/97 zahlte sich dann aber doch aus. Inzwischen – d.h. Mitte des Jahres 2007 – ist die Beschäftigtenzahl auf 120 gestiegen und weitere Einstellungen sowie weitere Investitionen sind geplant (s.u.).

Diese – mit Ausnahme der Jahre 1996/97 – recht kontinuierliche Entwicklung spiegelt sich auch in der Geschäftsleitung wider. Das Clopp-

penburger Werk wird seit 1995 von Frau Elisabeth Gänslar geleitet, die vom ersten Tag an dabei war, also seit nunmehr 20 Jahren, und die mit der Expansion des Unternehmens in immer neue Arbeitsbereiche hineingewachsen ist. Die gelernte Industriefachwirtin ist geborene und „bekenkende“ Cloppenburgerin. Als Frau in einer ansonsten reinen Männerdomäne hat sie nach eigenem Bekunden keine Probleme.

### *Produktionsprogramm*

Das reichhaltige Spitzer-Lieferprogramm für den Massentransport von festem Schüttgut enthält für jeden Einsatzzweck das richtige Silofahrzeug bis zu 90 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen. Die Vorteile der Silo-Transportart ergeben sich aus dem erheblichen Rationalisierungseffekt durch Einsparung von Verpackungsmitteln, Lager- und Wiegekosten – ganz abgesehen von der Entlastung der Umwelt.

Die Produktion in Cloppenburg begann 1986 mit Silokippbehältern bis zu 65 m<sup>3</sup>. Diese wurden an das Stammhaus in Elztal-Dallau geliefert und dort im Fahrzeugbau komplettiert. Im Gegenzug wurden vom Stammhaus angelieferte Behälter (Aufbauten Fassungsvermögen 31 m<sup>3</sup>), hauptsächlich für den Futtermitteltransport, auf ein vom Kunden angeliefertes LKW-Chassis aufgebaut und mit den nötigen Anbauteilen versehen. Der Standort Cloppenburg war also zu dieser Zeit ein reiner Zulieferbetrieb.

Der entscheidende Schritt vorwärts war der, dass ab 1998 komplette Silofahrzeuge, Silokipper aber auch SF-Fahrzeuge (= Silo freitragend) gebaut wurden. So wurde das Werk in Cloppenburg von einem Zulieferbetrieb zu einem Standort, der auch Fahrzeuge an den Endkunden auslieferte. Dies war rückblickend die entscheidende Innovation, die den nachfolgenden Aufschwung begründete, da jetzt mehr Wertschöpfung im eigenen Unternehmen erfolgte. Dieser Weg soll in Zukunft insofern weiter gegangen werden, als dass eine eigene Lackiererei geplant ist. Zur Zeit werden die Lackierungsaufträge noch extern vergeben. Ansonsten gibt es keine weiteren Diversifikationspläne; man möchte vielmehr seinem erfolgreichen Produktionsprogramm treu bleiben und eher in die Breite expandieren.

Sehr wohl geändert hat sich aber die Technik. So werden die Silos vor allem aus Gründen der Gewichtersparnis inzwischen ausschließlich aus Aluminium gefertigt und auf Kundenwünsche wird immer detaillierter eingegangen. Dabei handelt es sich weitgehend um Transport-Silos für



*Blick in die Produktion „Behälterbau“*



*Blick in die neu erstellte Fabryzeughalle*

Staub- und Rieselgüter bzw. um Silo-Fahrzeuge für den Schüttgut-Transport, d.h. um Silos für den Transport von Chemie-Produkten, Getreide, Mehl, Futtermittel etc.

Ab Anfang 2007 wurde die Produktion umgestellt. Es werden jetzt ausschließlich Silo-Fahrzeuge des Typs SF (Silo freitragend) hergestellt. Das Fassungsvermögen der Silobehälter beträgt 34 - 39 m<sup>3</sup>. Freitragend bedeutet, dass das Silo ohne Chassis gebaut wird. Gegenwärtig werden pro Jahr in Cloppenburg etwa 120 Behälter und 200 komplette Fahrzeuge erstellt, aber schon im nächsten Jahr, nach Fertigstellung der neuen Behälterbauhalle, soll sich die Produktion fast verdoppeln.

Die starke Produktionsausweitung der letzten Jahre war nur möglich, weil sowohl die Belegschaft als auch die Produktionsfläche anwuchs. So wurde Anfang 2007 eine neue Halle fertig gestellt, wodurch die gesamte überdachte Produktionsfläche auf über 11.000 m<sup>2</sup> anwuchs. Gegenwärtig wird noch eine Halle verlängert und der Neubau einer weiteren ist für 2008 geplant.

### *Mitarbeiter*

Wie schon erwähnt, begann das Unternehmen im Jahre 1986 in Cloppenburg mit sechs Beschäftigten. Danach setzte – abgesehen vom starken Rückgang in den Jahren 1996/97 – ein kontinuierliches Wachstum ein, das sich in jüngster Zeit noch beschleunigte. Gegenwärtig, d.h. Mitte 2007, sind etwa 120 Personen bei der Firma Spitzer beschäftigt. In der Verwaltung, die aus fünf Personen besteht, sind auch Frauen beschäftigt, in der eigentlichen Produktion arbeiten hingegen nur Männer; das ist bei der körperlich sehr anstrengenden Arbeit auch nicht verwunderlich. Ingenieure sind nicht beschäftigt, da die Technik zentral vom Stammhaus gesteuert wird. Meister sind für die einzelnen Abteilungen zuständig wie Reparatur, Behälterbau und Fahrzeugbau. Benötigt werden vor allem Metallbauer für die Montage der Behälter. Hier sind natürlich Schweißer für den Aluminiumwerkstoff wichtig. Diese werden zu einem großen Teil im Unternehmen selbst herangebildet. Da Druckbehälter gefertigt werden, werden die Schweißer im Rhythmus von zwei Jahren vom TÜV geprüft. Seit 1998 bildet die Firma Spitzer in Cloppenburg auch eigene Lehrlinge als „Metallbauer, Fachrichtung Konstruktionstechnik“ aus. Seitdem werden pro Jahr fünf junge Leute qualifiziert. Eine Auszubildende ist außerdem noch im Büro beschäftigt. Bisher wurden auch alle nach ihrer Lehre von der Firma Spitzer in Cloppenburg übernommen, so dass

genügend Fachkräfte vorhanden sind. Es gibt aber auch angelernte Kräfte, vor allem aus dem Kreis der Aussiedler. Häufig kommen auch Praktikanten von Schulen, die auf diese Weise das Unternehmen kennen lernen und sich später dann häufig um einen Ausbildungsplatz bewerben. 60 - 70 Bewerbungen um die Ausbildungsplätze gibt es jedes Jahr, so dass die Firma die Qual der Wahl hat. Aber auch sonst ist die Nachfrage nach Arbeitsplätzen groß. Daher braucht Spitzer keine große Werbekampagnen zu starten, die meisten Bewerber, die überwiegend im Umkreis von 20 - 30 km wohnen, kommen durch Mundpropaganda.

### *Kunden und Lieferanten*

Die Spitzer-Gruppe insgesamt hat als größtes europäisches Unternehmen im Bereich Silo-Fahrzeuge für Feststoffe einen Marktanteil in Deutschland von etwa 50%, in Frankreich sogar von 80%. Im Unternehmen selbst besteht ein enger Verbund. Die Exportquote im Werk Cloppenburg liegt bei 80%, in der gesamten Firmengruppe bei 55% mit steigender Tendenz. Spitzer agiert weltweit, aber der größte Teil der Produktion geht in europäische Länder. Größter Abnehmer der Cloppenburger Produktion ist das Spitzer-Werk in Straßburg. Von dort wird der Verkauf in das westeuropäische Ausland gesteuert.

Aus der engeren Region kommen dementsprechend nur wenige Kunden, überwiegend aus dem Futtermittelbereich. Auch bei den Lieferanten ist es nicht anders: Nur wenig wird aus dem direkten Umfeld bezogen, so etwa Kleinteile aus dem örtlichen Handel. Bei Reparaturen, Handwerksleistungen und Bauten ist dies natürlich anders, hier tritt Spitzer als Nachfrager im engeren Umfeld auf.

### *Verwurzelung in der Region*

Weder vom Bezug noch vom Absatz her besteht eine besondere Verbindung mit dem Oldenburger Münsterland, und das Unternehmen wuchs auch nicht aus kleinen Anfängen in Cloppenburg selbstständig heran. Zudem wird weitgehend Auftragsarbeit geleistet, und daher ist der Automatisierungsgrad der Produktion noch relativ niedrig, der Anteil eher handwerklicher Tätigkeit jedoch recht hoch. Da verwundert es vielleicht, warum das Cloppenburger Werk nicht längst an einen Standort im Osten verlagert wurde, wo die Löhne wesentlich niedriger sind.

Die Antwort auf diese Frage lautet fast genauso, wie sie auf ähnliche Fragen auch von anderen Unternehmen im Oldenburger Münsterland gege-



*Fahrzeug vom Typ SF, das in Cloppenburg hergestellt wird*

ben wird: Entscheidend für das Bleiben bzw. – wie bei Spitzer – entscheidend für den weiteren Ausbau der Produktionsstätte sind neben der weiteren Unterstützung durch die Stadt (= rasche Baugenehmigungen etc.) vor allem die Mitarbeiter vor Ort. Sie sind gut ausgebildet, hoch motiviert, standorttreu und heimatverbunden. Neues, geeignetes Personal zu finden bereitet keine größeren Schwierigkeiten, und da die Fluktuation der Arbeitskräfte gering ist, sind auch langfristige Kalkulationen möglich. Auch das gute, entspannte Betriebsklima wird als einer der Gründe genannt, auch in Zukunft in Cloppenburg zu bleiben. Eine Betriebsverlagerung bedeutet ein unkalkulierbares Risiko, da die hohe Qualität des Produktes ein entscheidender Faktor für das Behaupten am Markt ist.

### *Ökonomische Situation*

Wenn auch über Einzelheiten keine Auskünfte gegeben werden, so ist die ökonomische Situation insgesamt sehr gut. Die gesamte Firmen- gruppe, die sich nach wie vor in Familienbesitz befindet, hat einen sehr hohen Eigenkapitalanteil, und auch der Gewinn wird als erfreulich beschrieben. Dementsprechend hoch sind auch die Gesamtinvestitionen in Cloppenburg. In den Jahren 2006/07 erreichen sie einen Wert von etwa fünf Millionen Euro.



Die Zukunftsaussichten für die Spitzer-Gruppe sind günstig. Die Auftragsbücher sind voll, weitere Expansionen sind geplant, und der Standort Cloppenburg ist an dieser Entwicklung kräftig beteiligt. So soll bis Ende 2007 die Fertigungshalle auf die doppelte Fläche erweitert werden, um Raum für die wachsende Produktion zu schaffen. Eine eigene Lackiererei ist in Planung, und die neue Fahrzeugbauhalle wurde gerade in Betrieb genommen. Da das Firmengelände von vornherein sehr großzügig bemessen war, sind auch einer weiteren Expansion von daher jedenfalls für die nächsten Jahre keine Grenzen gesetzt.



*Beeindruckend ist die Größe der von der Firma Spitzer gefertigten Silofahrzeuge.*

## Die Speditions- und Logistikgruppe Paul Schockemöhle in Mühlen

Am 1. Juli 1966 gründete der weltweit bekannte und erfolgreiche Springreiter Paul Schockemöhle in Mühlen eine zunächst recht überschaubare Speditions- und Landhandelsgesellschaft. Dies geschah zu jener Zeit, als überall im Oldenburger Münsterland Unternehmen neu entstanden, die dann kontinuierlich expandierten und dadurch einen beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwung für die Region brachten.

So war es auch bei Paul Schockemöhle: In seinem neu gegründeten Unternehmen arbeiteten zunächst neben ihm selbst nur zwei Fahrer, eine Buchhalterin und ein Außendienstmitarbeiter. Bereits ein halbes Jahr später kam Gottfried Pille dazu, der zuvor bei der Oldenburgischen Landesbank beschäftigt war und heute noch einer der Geschäftsführer des Unternehmens ist. Inzwischen gehören auch seine Söhne Markus und Frank zur Geschäftsleitung. Auch der Geschäftsführer Ernst Nordlohne trat bereits 1970 in das Unternehmen ein, nachdem er zuvor als Industriekaufmann bei der Firma Pöppelmann in Lohne gearbeitet hatte. Seine Tochter Katrin ist ebenfalls in der Geschäftsleitung tätig. Die Karrieren der Geschäftsführer in diesem Unternehmen von Paul Schockemöhle sind typisch für das Oldenburger Münsterland: Nicht die Firma selbst, zunächst geleitet von seinem Gründer, wächst aus kleinen Anfängen zu immer imponierender Größe heran; auch die Geschäftsführer sind in aller Regel von Anfang an dabei und wachsen quasi mit dem Betrieb in immer neue Aufgabenbereiche hinein.

Der Gründer des jungen Unternehmens, Paul Schockemöhle, stammt vom gleichnamigen Hof in Mühlen. Dort, in Mühlen, lebt er auch heute noch. Nach dem Abitur hatte er zunächst zwei Semester Betriebswirtschaftslehre studiert, dann aber doch lieber gleich den Sprung in die unternehmerische Selbständigkeit gewagt und parallel zu seiner Spedition und dem Landhandel auch den Bau und den Betrieb von Hühnerställen in Angriff genommen.

Das Kapital der neu gegründeten Firma bestand seinerzeit im Wesentlichen aus zwei LKW (= Silofahrzeuge), das Geld dafür war größtenteils geliehen. Zudem war die Unterstützung durch einen amerikanischen Futtermittelkonzern eine große Hilfe. Der unternehmerische Wagemut zahlte sich schnell aus. Schon bald wurde der Fuhrpark des jungen Un-

ternehmens auf acht Silofahrzeuge aufgestockt, und auch die Zahl der Mitarbeiter wuchs rasch.

Im Jahre 1978 wurde der Landhandel aufgegeben und umbenannt in „Paul Schockemöhle Nah- und Ferntransporte GmbH“. Mit der Umbenennung ging auch eine neue Ausrichtung einher: Die Silofahrzeuge wurden abgeschafft. Es entstand eine ganz „normale“ Spedition. Nach und nach folgte eine Umstrukturierung des Fuhrparks hin zu Baustofffahrzeugen mit Kranfahrzeugen, zu konventionellen Transporten mit Plansattelzügen und zu Kühlfahrzeugen für den Transport von Lebensmitteln und Pflanzen. Auch wurde eine Abteilung für Schwerlasttransporte aufgebaut.

In den Jahren nach 1978 wuchs dann das Unternehmen weiter, wenn zunächst auch eher verhalten. Ein wesentlicher Grund dafür war, dass man nicht einfach neue LKW kaufen und einsetzen konnte, sondern für den Güterfernverkehr für jedes Fahrzeug eine Konzession benötigte, für die man bis zu 180.000,- DM zahlen musste! Solche enormen Kosten bremsen natürlich die Ausweitung des Geschäfts.

Im Laufe der Zeit änderte sich aber nicht nur die Art der Dienstleistungen, sondern es änderte sich auch die Struktur bzw. der innere Aufbau des Unternehmens. So befand sich das Bürogebäude bis 1981 auf dem elterlichen Hof des Gründers in Mühlen, danach in einem Mietgebäude an der Schützenstraße, ehe im Dezember 1984 der Umzug in das neue Gewerbegebiet Rienshof in Mühlen erfolgte, wo das Unternehmen auch heute noch residiert. Die starke Expansion der Geschäftstätigkeit kam dann mit der politischen Wende nach der Öffnung der Grenzen im Osten.

Schon 1989 wurde am neuen Standort im Gewerbegebiet Rienshof in Mühlen die erste große Lagerhalle mit einer Grundfläche von 2.300 m<sup>2</sup> gebaut. Die zweite Lagerhalle mit 1.800 m<sup>2</sup> folgte im Jahre 1993 und schon zwei Jahre später dann die dritte (ehemals Boning-Steinfeld) mit 3.800 m<sup>2</sup>. Bis heute kamen noch gut 54.000 m<sup>2</sup> Lager hinzu, vor allem in Damme, aber auch weiterhin in Mühlen sowie in Dessau und Duisburg. Im Jahre 2000 wurde in Mühlen ein zweites Bürogebäude mit 900 m<sup>2</sup> errichtet und im Jahre 2004 ein LKW-Dienstleistungspark in Holdorf mit LKW-Waschanlage, Tankanlage und LKW-Werkstatt.

Auch regional expandierte das Unternehmen immer weiter. Heute verfügt es über Niederlassungen mit eigenem Fuhrpark sowie Umschlags- und Lagerkapazitäten, und zwar in Neustadt-Glewe, in Hennickendorf (Berlin), in Dessau, in Damme, in Duisburg, in Mannheim, in Gronau und in Krapkowice (Polen).

Diese Expansion war aber nicht allein eine rein quantitative, es änderte sich vielmehr auch die Art der angebotenen Dienstleistungen. So entwickelte sich nach und nach aus einem reinen Transportgewerbe ein Logistikunternehmen. Im Jahre 2006 trug man dieser Entwicklung auch durch eine Neubenennung Rechnung, und aus dem Speditions- und Logistik-Unternehmen wurde die Firma „Paul Schockemöhle Logistics“. Weitere Geschäftsbereiche kamen hinzu. Heute gehört zur Unternehmensgruppe Paul Schockemöhle nicht nur das Transport- und Logistik-Unternehmen, von dem im Folgenden weiterhin die Rede sein wird. Vielmehr wurde zusätzlich die „Beteiligungsgruppe“ mit zahlreichen Unternehmen bzw. Beteiligungen an Unternehmen gegründet, in denen gegenwärtig – entsprechend der Beteiligungsquote – etwa 1.300 Mitarbeiter beschäftigt sind. Außerdem baute Paul Schockemöhle das „Pferde- und Reitsportmarketing“ auf, das ebenfalls aus mehreren Betrieben besteht und gegenwärtig etwa 200 Mitarbeiter hat.

### *Geschäftsbereich des Speditions- und Logistikunternehmens*

Wie schon erwähnt, gibt es in der Ausrichtung des Unternehmens bzw. in der Art der angebotenen Dienstleistungen zwei Sparten. Die erste Sparte umfasst den Bereich des „klassischen“ Transports von Gütern bzw. Waren. Im Gegensatz zum allgemeinen Trend in der Speditionsbranche versucht die Firma nicht, sich nur in einer Nische zu spezialisieren. Vielmehr geht ihr Bemühen dahin, möglichst flexibel auf unterschiedliche Kundenwünsche zu reagieren und sich in mehreren Sparten zu etablieren. Dadurch – davon ist das Unternehmen überzeugt – lassen sich nicht nur Erfahrungen, die in dem einen Transportbereich gemacht wurden, auch für einen anderen nutzen, sondern es ergeben sich durch eine derartige Breite des Angebots auch noch weitere ganz handfeste Vorteile wie z. B. eine Verringerung der Leerfahrten.

Transportiert werden vorwiegend Waren auf Paletten, aber auch lose Güter. Das Programm umfasst jetzt neben konventionellen Transporten auch Baustofftransporte, Kühl- und Schwerlasttransporte, Silotransporte sowie Transporte zur Entsorgung. Gegenwärtig, d. h. Mitte 2007, besitzt die Firma knapp 300 Sattelzugmaschinen bzw. LKW und 320 Auflieger bzw. Anhänger. Dieser Fahrzeugpark ist relativ jung und dadurch technisch modern und abgasarm. Die Motorwagen laufen in der Regel fünf Jahre und sind dann etwa 750.000 km gefahren. Gewartet werden diese Fahrzeuge in einer betriebseigenen Werkstatt und der Schlosserei, in der



*Ein Lastzug der Firma „Paul Schockemöhle Logistics“ unterwegs im Oldenburger Münsterland*

15 Kfz-Mechaniker, darunter auch mehrere Auszubildende, beschäftigt sind.

Wie der Name des Unternehmens schon sagt, geht es jedoch bei „Paul Schockemöhle Logistics“ nicht ausschließlich um Transporte, sondern um das, was man seit einiger Zeit mit dem Begriff „Logistik“ umschreibt. Dieser Begriff kam ursprünglich aus der Sprache des Militärs und bezeichnete das Nachschubwesen für die Truppe. Heute versteht man unter Logistik neben dem Transport auch die Einlagerung und Kontrolle von Waren sowie die Zustellung beim Endkunden, die Verpackung und schließlich sogar die Steuerung des Produktionsablaufs. Gemäß einer populären Definition hat Logistik die Aufgabe, das richtige Gut, in der richtigen Menge, in richtigem Zustand (= Qualität), am richtigen Ort, zur richtigen Zeit für den richtigen Kunden und zu den richtigen Kosten bereitzustellen. Diese Aufgaben erfüllt auch die Firma „Paul Schockemöhle Logistics“ und ist dadurch in der ganzen Breite der Logistik tätig: In der Beschaffungslogistik (= vom Lieferanten ins Eingangslager), in der Produktionslogistik (= Material- und Warenwirtschaft; Verwaltung von Halbfabrikaten in Zwischenlagern), in der Distributionslogistik (= vom Vertriebslager zum Kunden), in der Ersatzteillogistik (= Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der verkauften Produkte) und in der Entsorgungslogistik (= Rücknahme von Abfällen und Leergut).

Die Lagerfläche, die für all diese Aufgaben nötig ist, beträgt bei „Paul Schockemöhle Logistics“ rund 60.000 m<sup>2</sup>, auf denen u. a. 45.000 Regal-Stellplätze untergebracht sind. Die Zentrale des Unternehmens ist nach wie vor in Mühlen. Hier sind vor allem Fuhrpark, Lager und Verwaltung konzentriert. Im Oldenburger Münsterland gibt es zudem noch größere Lager in Damme. In Holdorf, direkt an der A 1, steht eine LKW-Waschanlage mit insgesamt drei Bahnen. Auf zwei dieser Bahnen erfolgt die Außenreinigung „normaler“ LKW, auf der dritten Bahn werden Tank- und Silofahrzeuge außen und innen gereinigt. Diese Waschanlage ist nicht nur für den eigenen Fuhrpark vorgesehen, sondern vorrangig werden auch LKW von anderen Betrieben gereinigt.

### *Mitarbeiter*

In der Speditions- und Logistikgruppe sind gegenwärtig gut 500 Mitarbeiter beschäftigt, davon fast die Hälfte am Stammsitz in Mühlen. Von diesen Mitarbeitern sind die meisten, etwa 350, Berufskraftfahrer, etwa 100 sind Fachkräfte für Lagerlogistik. Die Mitarbeiter im Büro sind jeweils zur Hälfte Männer und Frauen und haben eine kaufmännische Ausbildung. Ansonsten gibt es fast nur männliche Mitarbeiter – wenn auch gerade die erste Lastwagenfahrerin eingestellt wurde. Die meisten von ihnen haben eine Lehre im Betrieb absolviert, die Fahrer sehr häufig eine Schlosserlehre. Die wenigen im Betrieb beschäftigten Ausländer leben schon länger in Deutschland.

Die Mitarbeiter in Mühlen, Damme und Holdorf stammen fast alle aus der Region. Für das Unternehmen werden sie durch Annoncen in der örtlichen Presse gewonnen, die meisten melden sich jedoch aus eigenem Antrieb bzw. durch Mundpropaganda. Dabei ist es nach Unternehmensangaben recht schwierig, vor allem qualifizierte Fahrer anzuwerben. Denn über die reine Fahrtätigkeit hinaus werden von ihnen viele zusätzliche Fähigkeiten und Fertigkeiten verlangt, und auch solche Qualitäten wie Pünktlichkeit und Freundlichkeit gegenüber dem Kunden werden immer wichtiger. So ist denn auch hier wie bei vielen anderen Unternehmen im Oldenburger Münsterland die Aussage immer die gleiche: Man bleibt vor Ort wegen des großen, eingespielten Stammes qualifizierter Mitarbeiter, die das wichtigste Kapital des Unternehmens darstellen.

Die Lehrlinge, gegenwärtig etwa 30, von denen die Hälfte zur Fachkraft für Lagerlogistik ausgebildet wird, kommen fast alle aus der näheren Umgebung und bleiben nach ihrer Ausbildungszeit meist im Unternehmen.



Überblick über die Firmengruppe „Paul Schockemöhle“



Der Fuhrpark der Firma „Paul Schockemöhle Logistics“

Auch in die Fort- und Weiterbildung wird ständig investiert. So gibt es z. B. Lehrgänge für den Gefahrguttransport, für Ladungssicherung, für Fahrertraining usw.

### *Kunden, Lieferanten und Geschäftserfolg*

Die Kunden kommen zu etwa 30 bis 40 % aus dem Oldenburger Münsterland, und auch daran sieht man die immer noch große Verwurzelung des Unternehmens in der Region. Nach wie vor wird vor Ort in großem Umfang mit dem Agrarsektor zusammengearbeitet, aber auch Kunststoffe, Baustoffe und Textilien werden transportiert – und zwar sowohl in die Region hinein als auch heraus. Dementsprechend arbeitet die Firma für viele Kunden aus dem südlichen Oldenburger Land: Deutsches Frühstücksei, Ovobest, Big Dutchman, Pöppelmann, Nordenia, Graepel, Olfry, Rehau usw. Die Lieferanten kommen hingegen bis auf die Firma Krone (Werlte), die Auflieger und Anhänger produziert, natürlich kaum aus der Region, denn die LKW werden von Mercedes, MAN und DAF geliefert.

Ansonsten ist die Verbundenheit mit der Region groß. Nicht nur zwei Geschäftsführer sind, wie schon erwähnt, von Anfang an in diesem Unternehmen tätig, sondern auch viele der übrigen Beschäftigten gehören seit langem zur Stammebelegschaft. Zur Verbundenheit mit der Region gehört auch, dass die Firma zahlreiche örtliche Vereine, Jugendgruppen etc. sponsert und bei diversen humanitären örtlichen Hilfsorganisationen wie z. B. Lieferungen von Lebensmitteln und Textilien in die Ukraine und nach Rumänien, Transportraum usw. zur Verfügung stellt.

Die wirtschaftliche Situation des Unternehmens ist insgesamt recht erfreulich, obgleich in diesem Wirtschaftssektor ein starker Konkurrenzkampf besteht und die Abgabenlast ständig steigt. So schlägt allein die LKW-Maut mit 2,5 Millionen Euro pro Jahr zu Buche. Zudem führen neue Vorschriften wie die verschärften Abgasnormen, soziale Bestimmungen wie verkürzte Fahrzeiten und nicht zuletzt die zunehmenden Staus auf den Autobahnen zu ständig steigenden Kosten.

Aber offensichtlich kommt die Speditions- und Logistikgruppe Paul Schockemöhle mit diesen Belastungen besser zurecht als die meisten übrigen Unternehmen der Branche. Denn die Eigenkapitalquote liegt bei überdurchschnittlichen 40 %, die Bilanzsumme beträgt 27 Millionen Euro und der Umsatz, der im Jahre 2006 noch bei 60 Millionen Euro lag, wird im Jahre 2007 wohl um 10 Millionen Euro steigen. Ein Ende der Expansion soll aber auch damit nicht erreicht sein.



*Franz Schwalm*

## Schnei un Frost an'n Hilligaabend

De Dag is kott. All freuh an'n Namdaog trecket Näbel up. He legg sik gries, deip un schwaor äöwer dat Dörp. De Kreihen fleiget noch ein maol äöwer dat inschlaopen Land. Dann seuket se in den Busch güntsiete van'n Knick ehr Nachtlaoger. Bange kling dat Roopen van de Kattuu-  
len. Deipsinnigkeit äöwerkump Lüe un Deierten an den griesen Winterdag.

Doch annern Morgen, as de Dag weer upsteiht, lichtet sik de Näbel. De ersten Sünnestraohlen faalt dör de Wolkenlöcker up de Eern. De lechden Straohlen speegelt sik weer in Millionen Iskristalle. Äöwer Nacht is de Frost äöwer 't Land trucken. He heff eine wunnersmoje Welt maolt. Istappen speegelt sik in de Morgensünne. De lüttke Bääke plätschert nich mehr. Eine dicke Isdäaken heff se taudecket. De Gresshalme an 'n Weg staoht stief hen. De Waoterpäule up de Wege sünd from tau Is. Büsche un Bööme recket ehre witten Tacken in den Morgenhimmel.

De griesen Wolken trecket tausaoomen. Dat fang an tau schneien. De erste Schneiflocke kummp. Se kummp alleine, fien un dörsichtig. Van den Ostwind draogen, schwävet se hen un her. Se lett sik Tiet mit ehren Danz tüschen Himmel un Eern. Legg sik dann sinnig up ein dunkelrodet Beukenboomblatt. Lüchtet up. Speegelt sik noch einmaol in dat Sünnelecht, dat dann van den griesen Wolkenvörhang utpußet wedd. Immer mehr Schneiflocken schwävet ut de deiphang'n Wolkenbaage herunner up de Eern. Sei legget sik up Hüüser, Bööme, Wege un Strücker. Se decket aal's tau mit eine witt'n Däk'n.

De Kalender wieset den 24. Dezember an: Hilligaabend.

Up so einen Hilligaabend teuwet de Lüe aale Johre weer. Tau Hilligaabend un Wiehnachten hört Frost un Schnei un ein nachtklaorn Himmel, an den aoberdusend Sterns lüchtet, mit einen besünnern Stern, den Stern van Bethlehem.