

1933 - 1958

Die Geschäftsstelle der Reichsgruppe (des Vereins) befindet sich im Hause der Nordischen Gesellschaft, in der Breiten Straße Nr. 50. Dieses Haus brennt während des Bombenangriffs auf Lübeck am 28/29. März 1942 vollkommen nieder und erleidet einen Total-Schaden. Seitens der Handelskammer wird in der Breiten Straße Nr. 6 Ersatzraum für die Geschäftsstelle zur Verfügung gestellt.

Bei diesem Bombenangriff verbrennen nicht nur wertvolle Schriftstücke und Unterlagen des Vereins Lübecker Spediteure, auch 17 Mitgliedsfirmen sind von diesem Angriff stark betroffen.

Im Mai 1945 ist auch in Lübeck der absolute Tiefpunkt in jeder Beziehung, außer bei der Einwohnerzahl, erreicht. Der Lübecker Hafen ist weitgehend funktionsfähig. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist unzerstört. Liegen die Einfuhren 1938 noch bei 1,4 Mio. to, so entfallen sie nach dem Krieg fast völlig. 1946 werden aus dem Ausland nur noch ca. 18.500 to. Heringe und 26.400 to. Liebesgaben umgeschlagen.

Bereits am 1. August 1945 treffen sich Mitglieder des Vereins im Hause der IHK in der Breiten Str. 6. Mit Auflagen der Militärregierung wird die Arbeit provisorisch und unter besonderen Rechtsverhältnissen wieder aufgenommen. Paul Böttcher wird zum 1. Vorsitzenden gewählt. Der Name Fachgruppe Spedition bleibt vorerst bestehen.

Im Februar 1946 wird die Militärregierung in einem Schreiben um Genehmigung gebeten, dass eine Versammlung zur Bildung des Vereins Lübecker Spediteure abgehalten werden darf.

Bereits am 19. Juli 1946 wird unter dem Namen "Verein Lübecker Spediteure" sowie unter dem Vorsitz von Paul Böttcher die Gründungsversammlung durchgeführt. Die Versammlung erfolgt, um den alten Verein Lübecker Spediteure e.V., wie er 1933 bestanden hat, wieder zu gründen.

In deutscher und englischer Sprache wird am 21. Juli 1946 beim Oberpräsidenten im Amt für Wirtschaft in Kiel, der schriftliche Antrag auf Bestätigung zur Errichtung des Vereins Lübecker Spediteure e.V. in Lübeck, gestellt. Der Verein soll selbständig neben dem Landesverband für das Verkehrsgewerbe in der Provinz Schleswig-Holstein bestehen, um die besonderen Interessen der Lübecker Spediteure vertreten zu können.

Die Genehmigungspflicht von Wirtschaftsverbänden ist inzwischen von der Militärregierung aufgehoben. Jetzt ist eine Registrierung im Verbandsregister der Landesregierung Schleswig-Holstein erforderlich, die am 18. November 1947 erfolgt.

Am 29. Mai 1951 wird der Verein Lübecker Spediteure beim Amtsgericht Lübeck im Vereinsregister eingetragen.

Durch die Grenzziehung zur DDR werden traditionelle Verbindungen unterbrochen. Es erfolgt eine Neuorientierung nach Westen. 1951 kann Lübeck durch die Fertigstellung der Elb-Brücke bei Lauenburg an das Eisenbahnverkehrsnetz des Bundesgebietes angeschlossen werden.

Vom 31. Mai bis 02. Juni 1950 hat der Verein die Ehre, den 1. Deutschen Spediteurtag nach dem zweiten Weltkrieg auszurichten.

In einem Grußwort zum ersten Spediteurtag schreibt der damalige Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, Otto Passarge, u.a.

"Lübeck wertet es als einen Beweis dafür, dass das Speditionsgewerbe der elf westdeutschen Länder und Berlin die Anstrengungen zu würdigen weiß, die Lübeck ? als Tor zum Norden seit Alters her ? auch nach dem Zusammenbruch gemacht hat, Handel und Verkehr mit den Ländern des Ostseeraums zu intensivieren.

Lübeck der größte und leistungsfähigste Ostseehafen aller vier Besatzungszonen, kämpft mit hanseatischer Zähigkeit um seine Behauptung? Die unzerstörten Hafenanlagen und Verladeeinrichtungen sind nur teilweise ausgelastet. Der von Lübeck ausgehende Linienverkehr nach den dänischen, schwedischen und finnischen Häfen muss weiter ausgebaut werden.... An alle richtet sich die Aufforderung: Vergeßt den Lübecker Hafen nicht!"

In einer Sonderausgabe der DVZ. schreibt der 1. Vorsitzende Paul Böttcher ua.

"Der Verein Lübecker Spediteure zählt zur Zeit 43 Mitglieder. Mehrere von ihnen stammen aus dem Osten. Ist auch das Gewerbe heute noch übersetzt, so ist doch zu hoffen, dass die großen Erfahrungen und der "good will" dieser Flüchtlinge im Laufe der Zeit nicht nur diesen eine ersprießliche Existenz sichern, sondern zugleich zu einer Bereicherung ihrer Wahlheimat führen werden.

Trotz ihrer verhältnismäßig geringen Zahl sind die Spediteure eine der stärksten Stützen des Lübecker Hafens. Die meisten von Ihnen sind ausgesprochene Seehafenspediteure, welche im allgemeinen darauf verzichten, als Frachtführer und Lagerhalter zu fungieren und deren eigentliche Aufgabe es ist, den Versand von der Land- oder von der Seeseite gekommener Waren, zumeist nach entgegengesetzten Seiten, zum Teil allerdings auch denjenigen zur See gekommener Güter wieder zur See zu besorgen. Wie in allen Häfen werden auch in Lübeck sämtliche Sparten des ebenso schwierigen wie vielseitigen Speditionsgeschäftes gepflegt.

So widmen sich einzelne Lübecker Spediteure besonders der Binnenschiff-fahrtspedition. Im Mittelpunkt der Tätigkeit anderer Spediteure steht das Sammel-ladungsgeschäft. Genannt seien auch die Lastkraftwagen- und Möbelspediteure...

Die politischen und weltanschaulichen Gegensätze zwischen Ost und West dürfen nicht zur Abschnürung der Häfen der Bundesrepublik Deutschland vom seewärtigen Außenhandel der Ostzone und der übrigen Volksdemokratien führen. Werden sich auch Lübecks Spediteure mit ganzer Kraft darum bemühen, dass ihr Hafen seine Eigenschaft als eines der Ausfallstore Ost- und Mitteldeutschlands sowie Südosteuropas behält, so ist doch zu befürchten, dass bis zu der von allen Deutschen so heiß ersehnten Wiederherstellung der deutschen Einheit diese Gebiete Lübecks Hinterlandsverkehr sehr viel weniger als vor dem Kriege befruchten werden.

Unter diesen Umständen ist für Lübeck die angemessene Beteiligung am seewärtigen Gütertausch der Bundesrepublik Deutschland mit den Ostseeländern zu einer Lebensfrage geworden. Dabei muss angestrebt werden, dass Lübeck in West-, Südwest- und Süddeutschland sowie in der Schweiz und in Österreich nicht nur seinen alten Besitzstand zurückgewinnt, sondern darüber hinaus gegenüber der Vorkriegszeit einen nicht unerheblichen Verkehrszuwachs erzielt. Die Verwirklichung dieser großen Aufgabe hängt von folgenden Voraussetzungen ab:

- 1. Von der Überwindung der Ungunst der geographischen Lage Lübecks im Hinterlandverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland auf dem Wege einer grundlegenden Reform der Seehafentariife der Bundesbahnen.*

2. *Von der verstärkten Einschaltung Lübecks in das Ostseelinienetz der deutschen und ausländischen Tourenreedereien.*

Werden diese Wünsche erfüllt, so erfolgt der Wettbewerb der Spedition aller Häfen der Bundesrepublik im Ostseeverkehr auf gleicher Ebene. Lübecks Spediteure und Kaufleute sind dann in der Lage, ihre Jahrzehnte alten persönlichen Beziehungen zu Dänemark, Schweden und Finnland voll zum Einsatz zu bringen. Dann wird auch der Deutsche Spediteurtag 1950 ähnlich wie derjenige des Jahres 1921 ein glückhaftes Zeichen dafür sein, dass die schwere Depression, unter welcher Lübecks Hafen, Spediteure und Kaufleute leiden, in absehbarer Zeit von einem echten Aufschwung abgelöst wird."

Diese Vorhersage von Paul Böttcher sollte sich bewahrheiten. In den folgenden Jahren konnte nicht nur in Lübeck, sondern in der gesamten Bundesrepublik ein Aufschwung in allen Bereichen verzeichnet werden. Liegt der Seegüterumschlag im Vorkriegsjahr 1938 im Empfang und Versand bei 1.964.440 to., so können im Jahre 1950 bereits 1.491.411 to. und im Jahre des 50jährigen Jubiläums des Vereins Lübecker Spediteure e.V. 1958 über 3 Millionen Tonnen verzeichnet werden.

Am 27. März 1958 kann der Verein sein 50jähriges Jubiläum in Form eines Festaktes im Börsensaal des Rathauses vor vielen Gästen aus dem In- und Ausland begehen.

Grußworte sprechen der damalige Stadtpräsident Werner Kock; der Wirtschafts-senator Strack würdigt die gute Zusammenarbeit seiner Verwaltung mit dem Verein und fordert einen weiteren Ausbau der Verbindung Lübecks durch den Nord- Süd-Kanal; Vicepräses Felix Boie von der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck weist auf die Notwendigkeit einer Vertiefung der Trave hin.