

## 100 Jahre Partner Ihrer Ware

Autor(en): Hans Peter Rittmann

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1978

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/e43688c0-b14a-4580-8cd5-2d27164f3ec1>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

---

---

**Hans-Peter  
Rittmann**

# **100 JAHRE PARTNER IHRER WARE**

## **BLG Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft**

---

---

Als am 16. Mai 1878 die «Basler Lagerhausgesellschaft» gegründet wurde, kutscherte noch die Pferde-Trambahn durch die Stadt, kein Telephon störte den 11stündigen Arbeitstag, und als rauchende Lichtquellen dienten die inzwischen wieder zu hohem antiquarischem Ansehen gekommenen Petrolfunzeln. Dafür gab es damals den Zahltag noch in Goldmünzen, was heute in einigen dollargeschwächten Ländern bei Arbeitnehmern einen echten Freudentaumel auslösen würde.

Das neue Unternehmen entstand aus der Umwandlung der Firma Jenny & Kiebiger in eine Aktiengesellschaft und nannte als Geschäftszweck «Übernahme und Weiterbetrieb des unter dem Namen <Lagerhaus Kiebiger> geführten Etablissements, Ankauf, Erbauung und pachtweise Übernahme von Lagerhäusern aller Art, Vermietung solcher Lagerräume und Übernahme der mit der Einlagerung und dem Weiterversand verbundenen Manipulationen sowie Vertragsabschlüsse mit der Grossherzoglichen Badischen Bahn für die Übernahme der Petrolkeller am Neuhausweg».

Die Gründungsversammlung fand im Saal

der Zunft zu Rebleuten statt, also dort, wo heute der ABM in der Freien Strasse steht. Ob die Wahl gerade deshalb auf diese Zunft fiel, weil dort 1610 Johann Rudolf Wettstein, der spätere Bürgermeister und grosse Staatsmann, im Alter von 16 Jahren das Zunftrecht erhalten hatte?<sup>1</sup> Dieses Zusammentreffen von Lagerei und Rebleuten dürfte wohl eher darauf zurückzuführen sein, dass man den mit dem Lagergeschäft eng verbundenen Fuhrleuten von altersher nachsagt, sie suchten auf ihren Fahrten mehr als unbedingt notwendig die Gaststätten auf.

Die geschäftliche Wiege des Unternehmens, das heisst die Lagerkeller am Neuhausweg, umwogten «javanische Wohlgerüche», denn zu den wichtigsten Lagergütern der Gründerzeit gehörten Petroleum und Naphta – im ersten Geschäftsjahr nie weniger als 2000 Fässer, manchmal sogar bis 8000 Fässer beider Erdölprodukte. Naphta aber enthielt eine Substanz, um die (und mit der!) sich heute beinahe die ganze Welt dreht: Benzin, und das wiederum leitet seinen Namen von einem «arabischen Wort ab, das auf Deutsch <javanischer Wohlgeruch> bedeutet».<sup>2</sup>

Von allem Anfang an wurden auch Rohpro-

dukte für die in der Nähe gelegene, damals noch junge chemische Industrie und die Farbstoffhersteller eingelagert. Die Zeiten waren gut für die neue Firma, deren Dienstleistungsangebot eine erfreulich grosse Nachfrage fand. So überrascht denn nicht, dass der Geschäftsbericht der Geranten Kiebigler und Jenny an den «Tit. Aufsichtsrat der Basler Lagerhaus-Gesellschaft Dahier» über das erste Betriebsjahr höchst erfreulich ausgefallen ist: der Nettogewinn erreichte stolze 32 320.99 Franken und erlaubte nicht nur die Ausschüttung einer Dividende von 5%, sondern die Herren «Actionäre» wurden auch mit zusätzlichen «5% Superdividende» beglückt. Dies lässt in Kreisen der heutigen Lager- und Speditionsunternehmen nur den Schluss zu, dass damals die Tarife noch nicht allenthalben unterboten wurden.

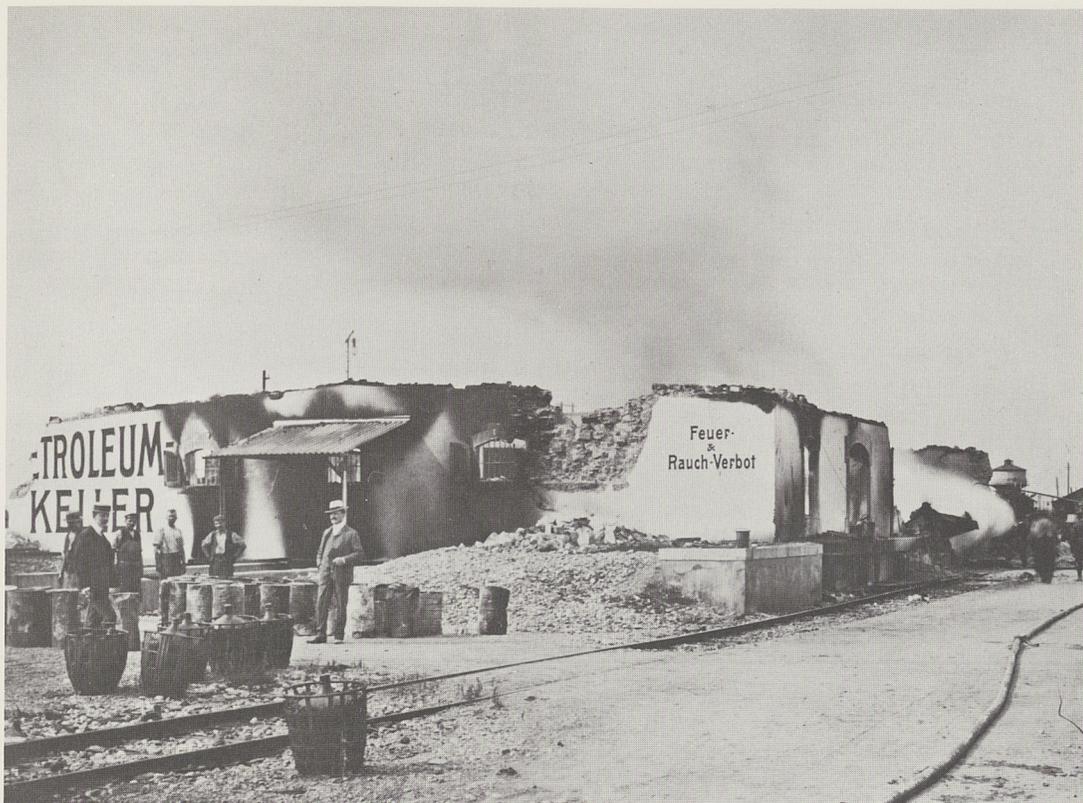
Schon bald erfolgte eine beachtliche Erweiterung der Geschäftsbasis, befasste man sich doch von 1884 an ebenfalls mit der internationalen Spedition, ohne die der Welthandel nun einmal nicht denkbar wäre, denn die Aufgabe des Spediteurs ist ja gerade, Produkte kostengünstig, schnell und sicher vom Produzenten zum Verbraucher zu bringen – als «Partner Ihrer Ware». 1887 richtete die BLG ihren ersten regelmässigen Bahnverkehr ein: der legendäre «Bücherwagen», der wöchentlich auf der Strecke Leipzig–Basel verkehrte. Heute gehören derartige Bahnverkehre zum alltäglichen Brot der Spediteure, aber damals ... ohne die modernen Kommunikationsmittel!

Allerdings war das Glück des Tüchtigen auch in jenen Jahren nicht ganz ungetrübt, geriet die BLG doch im «Schwarzen Jahr» 1891 an den Rand des Ruins: der damalige Direktor unterschlug mit dem Kassier und weiteren ungetreuen Angestellten zusammen über

333 000 Franken (bei einem Aktienkapital von 400 000 Franken). Der Konkurs konnte nur durch grosse persönliche Einschüsse sämtlicher Verwaltungsratsmitglieder, vor allem des Präsidenten Preiswerk-Groben, abgewendet werden. Dass auch das Hauptgeschäft des Unternehmens, die Lagerei, nicht ganz problemlos war, sollte sich 1908 zeigen: der ganze Petroleumkeller brannte aus, und einen verbliebenen Mauerrest zierte, in grossen Lettern, wie es einem Schicksalsschlag gebührt, die Aufschrift «Feuer & Rauch-Verbot».

Drehen wir aber das Rad der Firmengeschichte nochmals zurück. 1892 – im zweiten Amtsjahr des nachmalig legendären Direktors Alois Weber-Meyer, der die Geschicke des Unternehmens bis 1936 erfolgreich leitete – wurden die Anlagen und Etablissements am Neuhausweg und auf der Leopoldshöhe aufgegeben: Die BLG bezog einen Neubau mit Lagerhaus (Fassungsvermögen: 3000 Wagenladungen) und Büros neben dem Badischen Bahnhof. 1903, das Jahr des 25-jährigen Bestehens, brachte der nun bereits 50 Mitarbeiter zählenden Firma den Vertrag mit der Grossherzoglichen Badischen Staatsbahn, der ihr die Übernahme der «Amtlichen Güterbestätterei» sicherte (und dies hat nur mit der Transportabwicklung etwas zu tun, nicht aber mit dem Bestattungswesen; apropos: gerade internationale Leichentransporte verursachen dem Spediteur oft graue Haare).

Eine weitere wichtige «Premiere» fiel ins Jahr 1912, als die BLG als erstes Unternehmen der Schweiz einen Getreidesilo erstellen liess, der zu den ältesten Eisenbetonbauten der Schweiz zählt. An die Stelle der Erfahrung, an der es den Bauleuten mit dieser neuen Bauweise damals noch mangelte, trat die Vorsicht: die Konstruktion wurde mit

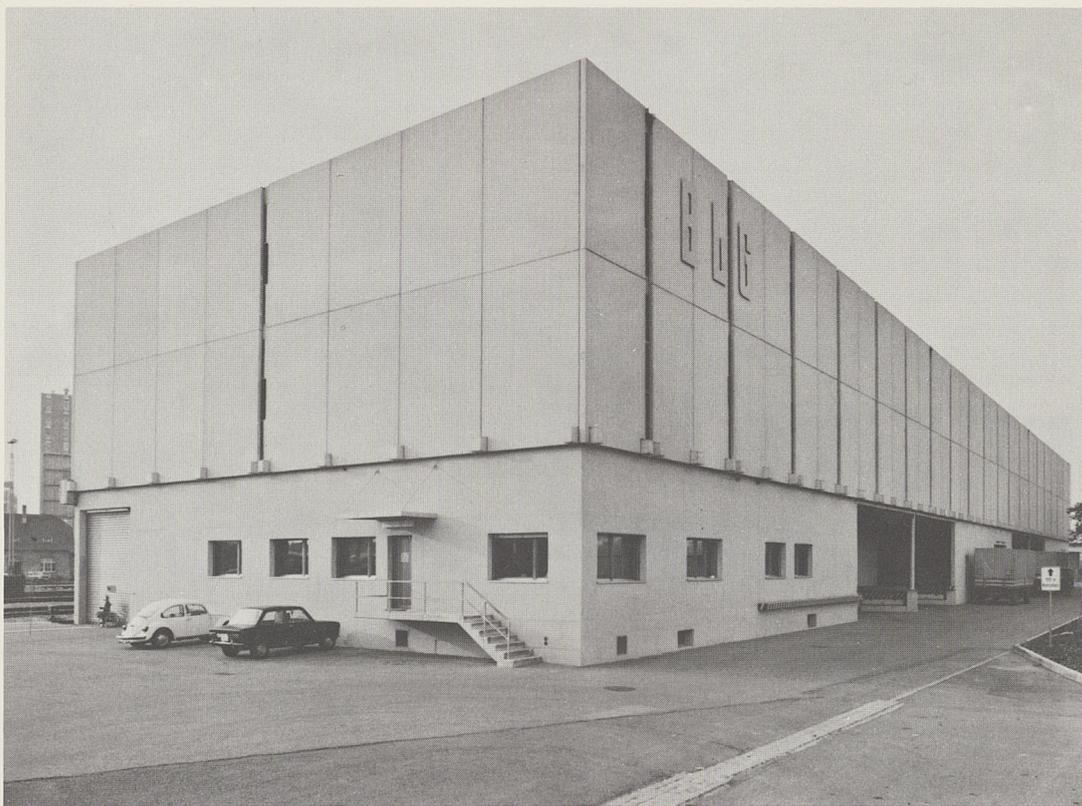


Lagergebäude nach dem Brand von 1908

bedeutend mehr Eisen verstärkt, als uns dies heute als notwendig erscheint. Dafür steht der Getreidesilo im Jahre des 100jährigen Firmenjubiläums immer noch, und zwar so massiv «fest gemauert in der Erden», dass er bestens erhalten ist und keinerlei Risse aufweist.

Während in den Jahren des Ersten Weltkrieges bei der BLG die Vollbeschäftigung gehalten werden konnte, stand das 50. Geschäftsjahr (1928) bereits im Schatten der drohenden Wirtschaftskrise. Und weil ein Übel selten allein kommt, setzte ihr auch der harte Konkurrenzkampf seitens einer Vielzahl neuer Speditionsbetriebe stark zu. Im Zwei-

ten Weltkrieg, der speziell die auf freie internationale Transportwege zu Wasser und zu Lande angewiesenen Spediteure von der Lebensader abschnitt, gründete die BLG – so widersprüchlich dies auf den ersten Blick auch erscheinen mag – Filialen in Genf und Lissabon. Man muss sich dabei vergegenwärtigen, dass damals ein Grossteil unserer Landesversorgung nur noch über die Südroute möglich war. In die erste Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg fielen dann die Eröffnung einer Niederlassung in Zürich (1947) und die Gründung der Rheinreederei und Spedi-



tionsgesellschaft Nauta S.A. (1947). Einen weiteren Schritt zur Diversifizierung tat die BLG mit der Aufnahme des Luftfrachtgeschäfts und der Eröffnung eigener Büros an den Flughäfen Zürich-Kloten, Genf-Cointrin und Basel-Mulhouse. Bis zum Jahr des 75jährigen Bestehens der Firma (1953) stieg die Zahl der Mitarbeiter auf 160.

1958 nahm man die bereits seit 1884 gehegte und gepflegte Geschäftssparte «internationale Spedition» nun ebenfalls in den Firmennamen auf und nannte sich in der Folge «BLG Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG». Dies bedeutete aber keineswegs eine Vernachlässigung des allerersten

Eines der neuen Lagerhäuser (12000 m<sup>2</sup>) der BLG im Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bundesbahn in Basel

Arbeitsbereichs, der Lagerei, im Gegenteil: die BLG ist in unserem Land die grösste Lagerfirma. Ihr stehen die Lagerhaus Dornach AG, die Lagerhaus Birsfelden AG und die OLG Oltner Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft nahe; überdies besitzt sie weitere Lagerhäuser in Frenkendorf, Dällikon (ZH) und Thayngen.

National und international zeugen die in den letzten 21 Jahren hinzugekommenen Filialen in Schaffhausen und Thayngen, die Über-

nahme der La Continentale S.A., Genf, und die Gründung der New Yorker Tochtergesellschaft BLG Swisstrans Inc. von der Expansion des Unternehmens, das bei seinem 100jährigen Bestehen zusammen mit Tochter- und Schwestergesellschaften in der Schweiz rund 500 Mitarbeiter zählte. Zu den wichtigsten Geschäftsbereichen der «Jubilaren» gehören neben dem Lagergeschäft heute die Bahnsammelspedition in Europa, Binnenschifffahrt, Strassengütertransporte, Containersammelverkehre, Luftfracht, Messespedition, Stadtcamionnage, Überseespedition, Geschäftsanbahnungen in den USA für Schweizer Importeure und Exporteure, die Vertretung ausländischer Eisenbahngesellschaften sowie Verzollungen – und dies immer als «Partner Ihrer Ware», wie der zum 100jährigen Bestehen kreierte Slogan lautet.

Eine Zäsur in der Geschichte der BLG bildete das Jahr 1962, eine Zäsur und gleichzeitig ein Paradebeispiel für die internationalen Verflechtungen des Speditionsgewerbes: Die Firma wurde von den in Belgien domizilierten Gebrüdern A.E. und R.A. Ziegler übernommen. Das Basler Unternehmen ist seither Teil eines eigentlichen Speditions-«Multis», besitzt doch die Ziegler-Gruppe bei einem weltweiten Mitarbeiterbestand von 3000 Beschäftigten Firmen und Delegationen in Dänemark, Frankreich, Belgien, Grossbritannien, in den USA und – fast ist man versucht zu sagen: selbstverständlich – auch im Nahen und Mittleren Osten, denn devisenstarke und importinteressierte Ölländer sind heute so etwas wie das «Gelobte Land» der internationalen Spedition.

Trägt nun aber die BLG seit ihrer Übernahme durch die Ziegler-Gruppe den Makel eines «unbaslerischen» ja «unschweizerischen» Unternehmens? Im Gegenteil: Ver-

waltungsratspräsident Arthur Ziegler begrüßte an der Jubiläumsfeier vom 19. Mai 1978 in der Mittenza in Muttenz die vielen aus dem Inland und dem Ausland hergereisten Gäste in mehreren Sprachen (Spediteure sind nun einmal mehrsprachig), darunter auch in einem für Schweizer Ohren sehr angenehmen «heimischen» Dialekt, der nicht etwa nur für diese Gelegenheit angelehrt, sondern seine Muttersprache war. Wie dies in der internationalen Spedition beinahe die Regel ist, handelt es sich bei den Brüdern Ziegler natürlich – und das Wort «natürlich» ist nicht einmal stark übertrieben – um Schweizer!

Dieser für den Leser, der seine «Goldstücke» nicht im Bereich der internationalen Transporte (oft mühsam genug) verdient, etwas ungewohnte oder zumindest stark übertrieben erscheinende Hinweis verdient eine Erklärung. Unter den zehn grössten Speditions- und Transportfirmen der Welt befinden sich gleich mehrere Schweizer, darunter die Danzas AG, Basel, Kühne & Nagel International AG in Pfäffikon und die Panalpina Welttransport AG, Binningen. W. Zeilbeck, Generaldirektor des Weltverbandes der internationalen Spediteure FIATA mit 35 000 Mitgliedsfirmen in 130 Staaten, nennt drei Gründe dafür, dass Schweizer Firmen im internationalen Speditionsgeschäft eine derart starke Stellung einnehmen:

Die Schweiz gehört zusammen mit Deutschland und Österreich zu den wenigen Ländern, die Spediteure gezielt ausbilden und schulen; Spedition und Transport haben in der Schweiz eine lange Tradition, und die Schweiz als Finanzplatz mit einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur und einer zuverlässigen Verwaltung bietet ideale Voraussetzungen für die Spedition.<sup>3</sup> Das Ansehen, das die in der Schweiz mit an Perfektion gren-

zender Gründlichkeit ausgebildeten Spediteure weltweit geniessen, und die Selbstverständlichkeit, mit der sich die Jungen dieses Berufsstandes nach Abschluss der Lehre im Ausland weiterbilden, haben ihnen auf sämtlichen Kontinenten die Türen weit geöffnet. Viele gründeten in fremden Ländern mit Erfolg eigene Speditionshäuser. Dies erklärt auch, warum man ohne allzugrosse Übertreibung sagen kann, dass es sich bei den neuen Besitzern der BLG «natürlich» um Schweizer handelt.

Mit dieser beruhigenden Feststellung könnte

diese Skizze der 100jährigen BLG Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG, deren Geschichte inmitten «javanischer Wohlgerüche» begann, ausklingen. Das Schlusswort gebührt aber S. Schlegel, der heute die Geschicke des Unternehmens leitet und den Wunsch der «Jubilarin» an ihrem hundertsten Geburtstag, gewissermassen das Credo eines Spediteurs, in folgende Worte kleidete: «Wir möchten auch für die nächsten hundert Jahre für unsere Kunden ein guter, zuverlässiger und erfahrener Partner sein».

#### *Literatur*

<sup>1</sup> Dr. Gustaf Adolf Wanner: «Zunftkraft und Zunftstolz» (Birkhäuser-Verlag), S. 85.

<sup>2</sup> Hanns U. Christen (-sten): «Mit Petrol fing es an ...» in der Jubiläumsausgabe der BLG-Hauszeitung «Traffic».

<sup>3</sup> «Bilanz» (Schweizer Wirtschafts Revue) 5/78, S. 59.