

Die Geschichte von Kies-Klippert

Als Heinrich Klippert Mitte der 20er Jahre mangels Arbeit aus Oberhessen ins Rhein-Main-Gebiet umsiedelte, konnte er noch nicht ahnen, dass sich aus bescheidenen Anfängen heraus sechzig Jahre später ein bedeutendes Fuhrunternehmen entwickeln sollte.

Seine neue Heimat fand Klippert in Wallau bei Hofheim und verdingte sich dort zunächst bei einem Kaminbauunternehmen. Mit 35 Jahren zog es ihn dann in die Selbstständigkeit: Mit eigenen Holzschneidemaschinen und einer Buschhoff-Dreschmaschine leistete er landwirtschaftliche Lohnarbeit, schnitt Brennholz und erntete das Getreide für kleinere Landwirte. Das Geschäft entwickelte sich gut, so dass schon nach kurzer Zeit ein Hanomag WD-Schlepper den Umgang mit der schweren Buschhoff-Maschine wesentlich vereinfachte.

Erste Meriten als Fuhrunternehmer verdiente sich Klippert 1937, als er mit Hanomag und zwei Anhängern losen Zement von den Dyckerhoff-Werken in Wiesbaden zum damals im Bau befindlichen Frankfurter Rhein-Main-Flughafen transportierte. Kurz vor Kriegsbeginn kam dann mit einem Holzgas-Opel der erste Lastwagen auf den Hof in Diedenbergen. Schon bald darauf lautete ein Henschel die jahrzehntelange Zusammenarbeit zwischen den

Kies-Kutscher

Kasseler Nutzfahrzeugbauern und der Firma Klippert ein. Zunächst bremste aber der Zweite Weltkrieg den Aufstieg des noch jungen Fuhrunternehmens. Dabei hatte Heinrich Klippert mit seinem landwirtschaftlich orientierten Betrieb das große Glück, als kriegswichtig eingestuft zu werden und so von Requirierungen verschont zu bleiben. Dennoch kämpfte er während des Krieges und auch unmittelbar danach mit denselben Problemen wie seine Standeskollegen: Es gab weder Kraftstoff, noch gab es Reifen oder Verschleißteile. An Ersatz für die hart beanspruchten Lastwagen war überhaupt nicht zu denken, erst nach der Währungsreform erhielt der Fuhrpark wieder Zuwachs. Ein brandneuer Henschel HS 140 kam 1950, ein weiterer, sowie ein HS 100 mit Allradantrieb, folgten bald. Neben Transporten für Fremdkunden erledigten die drei Henschel zahlreiche Aufgaben im eigenen Lohnunternehmen, das bis 1959 auf vier Dreschmaschinen, zwei Mähdrescher und diverse andere Erntegeräte angewachsen war.

Im selben Jahr starb Firmengründer Heinrich Klippert mit nur 60 Jahren. Die Söhne Helmut und Karlheinz übernahmen das Lebenswerk ihres Vaters und blieben auch ‚seiner‘ Marke treu: Bis zum Produktionsende bei Henschel fanden zahlreiche Frontlenker und Haubenwagen bis hin zum H 261 AK den Weg nach Diedenbergen. Die zweite

Klippert-Generation leitete auch den langsamen Wandel vom landwirtschaftlichen Lohnunternehmen zum Transportbetrieb mit Baustoffhandel und Erdbebau ein. Nahezu alle bedeutenden Straßenbauprojekte im Rhein-Main-Gebiet wurden in den 60er Jahren von Klippert-Kippern beliefert. Ein neues, großzügiges Betriebsgelände führte das längst unter dem Namen Kies-Klippert firmierende Unternehmen 1980 zurück an seine Wurzeln, nach Hofheim-Wallau. In den Händen der dritten Generation existiert der Familienbetrieb dort bis heute. Kippzüge und Vierachser von Mercedes-Benz und Iveco führen nun mit Erfolg eine Tradition fort, die bereits fünfzig Jahre zuvor unter einem guten Stern gestanden hatte – dem aus Kassel!

Johannes Becker

Heinrich Klippert mit seinen Söhnen Helmut und Karlheinz (links).



Neubeginn: Drei Hauben-Henschel legten nach dem Krieg den Grundstein für die Erfolgsgeschichte von Kies-Klippert.



1982 regierte ein anderer Stern: Die Kipperflotte auf dem neuen Betriebsgelände in Hofheim-Wallau.



▲ Mit Hanomag ging's los: Kies-Klippert startete als landwirtschaftliches Lohnunternehmen.

◀ Gute Pflege ist alles: Der HS 120 K überlebte als letzter Rundhauber.



Sonderwunsch: Der HS 16 HAK kam auf Scheibenrädern aus Kassel.



Der 1965 gelieferte HS 16 TAK blieb lange der einzige Henschel-Frontlenker im Fuhrpark.



Haubenwagen favorisiert: Gegen Ende der 60er Jahre ging es auf dem Hof in Diedenbergen bereits recht eng zu.