

1878 – 2013

135 Jahre Lentze

„Die ersten hundert Jahre“

Lt. eigener Unterlagen und ergänzenden Aufzeichnungen von dritter Seite begann die Geschichte des Unternehmens Klasmann & Lentze bereits im Jahre 1878, als Georg und August Klasmann in Dortmund ein Geschäft in Neu- und Alteisen gründeten. Büro und Lagerplatz befanden sich gegenüber der Nordseite des Hauptbahnhofes neben dem damaligen Blechwalzwerk Philipp Weber in der Treibstraße.

Dortmund wurde Großstadt – noch im Jahre 1815 hatte es nicht mehr Einwohner gezählt als die Stadt Soest, nämlich um die 15.000 herum – und wieder schossen die Mietkasernen aus dem Boden.

Die Brüder Georg und August Klasmann erkannten das. Sie erweiterten das Unternehmen hinsichtlich seines Aufgabengebietes. Die am 1. April 1901 vollzogene Neugründung hieß „Handelsgesellschaft in Bergwerks- und Hüttenerzeugnissen.“ Die Gesellschafter dieser GmbH waren außer Georg und August Klasmann noch Adolf Lentze und die beiden Direktoren der Kohlenhandelsgesellschaft in Dortmund, Heinrich Franke und Karl Adolf Bergmann.

Der Betriebsplatz wurde auf dem Bahnhofsgelände der damals noch bestehenden Haltestelle Hörde-Hacheneu (Strecke Dtm.-Hbf. – Schwerte – Iserlohn) errichtet. In der Altstadt Dortmund wurde das



dem Kaufmann Gustav Wiskott gehörige Haus, Balkenstr. 15, gemietet. Die Büroräume waren im Parterre untergebracht und wurden durch ein für die damalige Zeit noch sehr bemerkenswertes Empfangszimmer vervollständigt. Den heute sehr verbreiteten luxuriösen Komfort der Büros kannte man damals – von wenigen Ausnahmen abgesehen – noch nicht. Büros waren nicht viel mehr als ein notwendiges Übel. Das des neu gegründeten Unternehmens konnte sich aber durchaus sehen lassen. Die beiden oberen Stockwerke des Hauses bewohnte Adolf Lentze und seine Familie. Auf dem Lagerplatz in Hörde-Hacheneu wurde zuerst ein großes Fallwerk eingerichtet, das mit einem Dampfhaspel ausgestattet war.

Bei Wagner & Co. in Dortmund wurde alsbald eine große Schere gekauft, die vor-

zügliche Dienste leistete und die heute noch auf dem Lagerplatz der Firma Martin Wekler in Dortmund-Hafen zur vollsten Zufriedenheit arbeitet. In einem ausran- gierten Eisenbahnwagen befand sich das Büro des Meisters Heinrich Bauer sen., das sehr bald mit einem Telefon ausgestattet wurde, ein Zeichen dafür, dass sich das Unternehmen allen Errungenschaften der Neuzeit gegenüber sehr aufgeschlossen zeigte. Ein weiterer alter Eisenbahnwagen diente als Unterkunft der Arbeiter.

Die eine Schere zerkleinerte nur leichten und mittleren Schrott, ein Verfahren zur Zerkleinerung von schwerem und schwerstem Schrott fand man nur in der Anwendung von Kreuzmeißel und Hammer, eine Sache die man sich bei den heute anfallenden riesigen Mengen Schrott kaum vorstellen kann. Als aber das Verfahren der Schrottzerkleinerung mittels Sauerstoff und Acetylen bekannt war, zischten auch schon die spitzen Flammen und sprühten die Funken auf dem Lagerplatz der Handelsgesellschaft für Bergwerks- und Hüttenerzeugnisse GmbH.

Monatlich wurden im Durchschnitt jener ersten Jahre des Jahrhunderts 600 – 800 Tonnen umgesetzt, eine sehr respektable Leistung, wenn man zudem bedenkt, dass die meiste Arbeit mit den Händen verrichtet werden musste. Eine besonders hierfür eingearbeitete Kolonne zerkleinerte Lokomotiven, z.B. am Bahnhof Arnsberg nicht weniger als 80 Stück. Auch durch große Industrieabbrüche errang das Unternehmen einen bedeutenden Umschlag

an Metallen. Die Ware ging zum größten Teil in Waggonladungen an die Fa. Schäfer & Buddenberg in Magdeburg, aber auch an viele Metallgießereien des rheinisch-westfälischen Industriegebietes.

Bei den Entfallstellen von Schrott war die Fa. gut aufgestellt und ihre Vertreter besichtigten mit sachkundiger Erfahrung jeden Posten vor der Preisabgabe und kauften häufig den gesamten Vorrat, der z. B. bei den Eisenbahndirektionsbezirken wie Elberfeld, Münster, Köln, Hannover und Kassel angefallen war. Den Eisenbahn-Radsätzen wurden im Fallwerk die Achsen ausgeschlagen, diese wurden waggonweise nach England und an die Kugellagerfabriken in Süddeutschland verkauft. Abnehmer für Schrott waren nicht nur die Hüttenwerke des Industriegebietes, sondern es gingen auch in Verbindung mit der Fa. Louis Freund Co. in Hamburg ganze Schiffsladungen nach Italien und Amerika.

Die gute Einführung des Unternehmens bei den Hüttenwerken beruhte auf der unbedingten Einhaltung der gestellten Lieferfristen und der Korrektheit hinsichtlich der Sortenechtheit. Dadurch waren Weigerungen eine Seltenheit. Selbst gemachte Pakete aus altem Blechschrott, klein geschnittene Drahtseile in chargierfähigem Zustand gebündelt, nichts blieb liegen, alles wanderte laufend in die hungrigen Mäuler der Hoch-Stahl und Gießöfen.

Die Gesellschafter Georg Klasmann, Franke und Bergmann traten nach einigen Jahren ihrer Zugehörigkeit wieder aus dem Unternehmen aus, neue traten ein, so Klasmanns Schwager Schulze Bögge, Amtsrichter Berbecker, Wolters und Felix Schulte, die aber nach einigen Jahren ihre Anteile Heinrich Jucho verkauften.

Es ist nun mal nicht jedermanns Sache, ein gestecktes Ziel mit Beharrlichkeit und Geduld zu verfolgen, und gerade in den Jahrzehnten vor dem ersten Weltkrieg glaubten viele Leute, denen die landesherrlichen Prophezeiungen wohl in den Ohren klangen, es kämen goldene Zeiten, schnell reich werden zu müssen.

August Klasmann und Adolf Lentze gehörten nicht zu ihnen, sie verließen sich auf ihre zielstrebige, fleißige Arbeit. Nach einigen Jahren besaßen sie sämtliche Firmenanteile und waren alleinige Inhaber des Unternehmens, dessen Leistungsvermögen sich auch auf ein besonderes gutes Verhältnis gründete, das zwischen den Chefs und ihren Mitarbeitern herrschte. Der alte, treue und gewandte Meister Heinrich Bauer sen. durfte als die Seele des Betriebes gelten. Ihm gehörte das uneingeschränkte Vertrauen der Inhaber und sein besonderer Verdienst war, dass er beizeiten besorgt war, seine Nachfolger einzuarbeiten, was von den Großen der Weltgeschichte und den Weltpolitikern selten oder nie gesagt werden kann, weshalb sich dann auch oftmals manches Rad im Weltgetriebe plötzlich verkehrt herumdreht. Nachfolger von Heinrich Bauer wurde sein Sohn gleichen Namens, der seinen Posten mit gleicher Umsicht und Zuverlässigkeit ausübte. Leider starb Heinrich Bauer sen. ein Jahr vor einem mal wieder fälligen Umzug. Denn auch in Hörde-Hacheneu wurden die räumlichen Verhältnisse noch im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts zu eng und in Dortmund-Wambel wurde ein 30 Morgen großes Grundstück erworben,

das neben dem Marmorwerk von Rudolf Leistner lag und Vorzug hatte, einen Eisenbahnanschluss erhalten zu können. Hier wurde zunächst ein großer Schuppen errichtet, der zwei inzwischen neu beschaffte Scheren aufnahm.

Zwei Fallwerke, ein Lokomotivenschuppen, ein Bürohaus mit zwei Wohnungen, eine Unterkunft für die Arbeiter mit grossem Waschraum und ein großes Magazin wurden gebaut. Zuerst benutzte das Unternehmen eine Rangieranlage mit Umlaufrollen, die sich jedoch nicht bewährte und durch



Lokomotivenbetrieb ersetzt wurde. Es waren zwei Lokomotiven vorhanden, beide von der Maschinenfabrik Hohenzollern.

Wechselhafte Jahre

Es möge aber niemand der Meinung sein, das Unternehmen Klasmann & Lentze habe seinen Weg ohne schwere Sorgung und Mühen zurückgelegt. Es gab zwar große finanzielle Erfolge, so zuerst 1903, als gemeinsam mit Louis Freund Co., Hamburg, die Oberhausener Puddel und Walzwerke angekauft wurden, um sie auszuschlachten. Die Arbeit dauerte rund

2 Jahre. Die gesamte Kesselanlage konnte zum Glück an das Hufeisenwalzwerk Hoppe Homann in Minden verkauft werden, mit welchem Werk schon seit langer Zeit gute Geschäftsverbindungen bestanden. Die vorhandenen Lokomotiven wurden

Rechtsanwalt Kuhlmann aus Dortmund lieferte damit beim Oberlandesgericht Oldenburg ein juristisches Meisterstück, aber Ärger und Sorgen hatte es für das Unternehmen genug gegeben.

wickelte es sich sozusagen am Rande des wirtschaftlichen Geschehens ab. Dies änderte sich von dem Zeitpunkt an, der ein verhältnismäßig ruhiges, scheinbar auf vollkommener Sicherheit beruhendes Dasein mit einem Schlag ablöste und Unruhe auf allen Gebieten des Lebens über die Menschheit brachte:



Finanziellen Auftrieb brachte auch der Ankauf und Abbruch der Waggonfabrik Neustadt in Mecklenburg. Es fanden sich große Vorräte an Walzeisen, Blechen, Holz, Brettern usw., u. a. auch 40 Güterwagen, die mit gutem Gewinn verkauft werden konnten. Ein großer Teil von ihnen ging an die Barmer Bergbahn. Dutzende größere Abbrüche von Zechen wurden durchgeführt, so der Schachtanlagen Schleswig-Holstein in Massen, auf Minister Stein,

in den eigenen Betrieb übernommen, alle anderen Maschinen und die Gleisanlagen gut verkauft, ebenso der Rest. Auf einer in allen größeren Zeitungen Deutschlands angekündigten Auktion blieb weder eine Schraube noch eine Klemmbake übrig. Es kamen aber auch finanzielle Rückschläge vor, z.B. durch den Konkurs der Fa. „Eisenwerk Rothe Erde“ in Dortmund, der einen großen, nur schwer überwindbaren Verlust brachte.

Ein sehr gutes Geschäft, das die erhaltenen Bankkredite abzustoßen half, war der Ankauf der Gleisanlagen einer Oldenburgischen Ziegelei. Adolf Lentze hatte den guten Gedanken gehabt, das 3,5 km lange Gleis, das über Pachtland führte, sofort unterbrechen zu lassen, so dass das Unternehmen aus einem Prozess, den die betr. Kommunalverwaltung auf Herausgabe der Gleise anstrebte, siegreich hervorging.

des Elektrischen Werkes in Werl usw. Die große Wagner-Schere wurde oft zu den Abbruchstellen verladen. Mehrere Richtmeister und viele Arbeiter waren für das Unternehmen tätig, das Verhältnis zu ihnen war immer besonders gut.

Männer wie August Klasmann und Adolf Lentze bedurften der Lehren des Marxismus nicht, um zu lernen, wie man mit Mitarbeitern umzugehen hat, mochten diese nun mit dem Sauerstoffgebläse oder mit dem Federhalter tätig sein. Ein großes Ereignis war bei einem Werksabbruch jedes Mal das Umlegen eines mächtigen Schornsteines. Glücklicherweise entstand niemals Schaden, ein Beweis der Zuverlässigkeit der Meister und Arbeiter. In jenen Jahren nach der Jahrhundertwende erkannte man dem Verschrottungsgeschäft keineswegs die große Bedeutung bei, derer es sich heute rühmen kann. Damals

Ausbruch des 1. Weltkrieges

Ganze Eisenbahnzüge, riesige Mengen Schrott rollten auf dem Platz in Dortmund-Wambel an, wo Platz genug war zum Einlagern. Tausende von Tonnen warteten auf Verarbeitung. Tag und Nacht wurde mit Hochdruck in drei Schichten gearbeitet. Die Banken hatten Vertrauen zum Unternehmen und räumten ihm uneingeschränkt Kredit ein. Die angekommene Ware wurde rasch zerkleinert und wieder abgestoßen, um von den Krediten rechtzeitig wieder herunterzukommen, was auch stets gelang. Dem Hochbetrieb entsprechend war der Verdienst.

Der Zusammenbruch 1918 brachte kaum eine Pause in die Hochkonjunktur, denn nun setzten die Abbrüche unbrauchbar gewordener Anlagen verschiedenster Art ein. Am 30. Dezember 1918 erfolgte die Eintragung des Unternehmens in das Handelsregister. Die Geschichte des Unternehmens Klasmann & Lentze spiegelt deutlich die politische Geschichte der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wider. Halle, Naumburg, Spandau und Magdeburg waren hervorragende Arbeitsplätze des Unternehmens, denn die Zeit der alten Festungsanlagen war vorbei.

Adolf Lentzes Schwiegersohn Guthoff, Betriebsleiter Lienenlücke und ein Schwager des Prokuristen Arndt leiteten diese Arbeiten und wickelten sie ganz vorzüglich

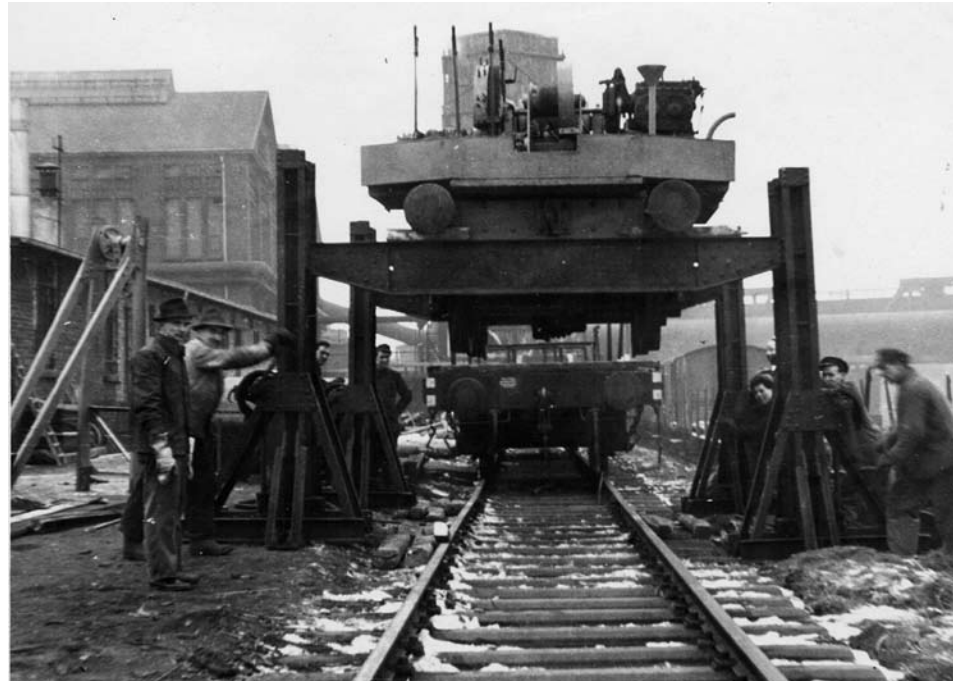
ab. Es kamen die Besatzungszeit und der Ruhrkampf. Gerüchte, die Schrottlager würden nach Beuteschrott durchsucht und Beschlagnahmungen seien zu befürchten, veranlassten Adolf Lentze, den größten Teil des Lagerbestandes sofort abzustoßen. Der Bochumer Verein nahm sofort 1000 Tonnen ab, die dank guter Beziehungen zur Eisenbahn in der Rekordzeit einiger Tage verladen wurden. Kaum hatte der letzte Wagen den Platz verlassen, als die bekannten bläulichen Uniformen auftauchten und französische Offiziere, wippende Reitgerten unter dem linken Arm, die Kontrolle durchführten, denn sie wollten so genannten Beuteschrott finden, um ihre „la gloire de la France“ zu vergrößern. Bei Klasmann & Lentze eroberten sie nichts. Adolf Lentze hatte den bei ihm einquartierten französischen Major Sigalla zur Stelle und die Sache lief glatt ab. Wenige Tage später gab es eine neue Aufregung. „Der Leiter des Verschiebebahnhofes verkaufte uns 600 Tonnen Koks, einen ganzen Eisenbahnzug voll, da der Zug den Fahrbetrieb behinderte und er ihn nicht über die Besatzungsgrenzen bringen konnte. Der Preis war sehr niedrig. Wir lagerten den Koks ein, verkauften ihn aber rasch an das Eisen- und Hardgußwerk Konkordia in Hameln, dessen Direktor Krause dringend um ihn bat. Allnächtlich brachte unsere Lokomotive 100t östlich bis Kurl. Die Grenzwahe ließ unsere Züge passieren. Direktor Krause hat dem Unternehmen diese Hilfe nie vergessen, auch nicht, dass das Unternehmen ihm fortwährend mit der Lieferung von Gusschrott aushalf.“(Adolf Lentze sen.).

Es kam die Zeit des Abwrackens veralteter bzw. seeuntüchtig gewordener Schiffe. Hierzu verband sich das Unternehmen mit den Nordseewerken Emden. Das Unternehmen verschrottete den Rest des Schiffes „Kaiserin Auguste“, einige alte

Panzerschiffe, die Kanonenboote Beowulf und Hagen, einen großen Passagierdampfer der englischen Ostasienroute, die „Teutonic“ (eine holländische Schleppreederei bugsierte ihn mit Willi Guthoff an Board von England herüber) und eine Menge alter eiserner Segelschiffe aus Norwegen und Schweden. Betriebsleiter Lienenlücke war im Abwracken von Seeschiffen ein hervorragender Fachmann. Das Unternehmen besaß in Emden zusammen mit den Nordseewerken eine eigene Sauerstoffanlage mit schwerer Lokomotive (von Wolf in Magdeburg) und einen ganzen Park an Sauerstoff-Flaschen. Eine kleine Abwrackwerft unterhielt das Unternehmen in Lübeck. Sie wurde von Dr. Claren geleitet, einem Schwiegersohn von Direktor Lahme der Firma C.H. Jucho.

Die Lübecker Anlage wurde später an I. Adler jun., einem ehemaligen Teilhaber des Unternehmens abgestoßen, der auch nebenan auf der Werft von Flender abwrackte. Am 1. April 1924 trat Herr Josef Westerswelle in das Unternehmen als Buchhalter ein. Das Unternehmen brauchte einen Mann, der mit Ruhe und Gottvertrauen das Schifflein durch die Stürme der Wirtschaft weitersteuerte. Es waren keine kleinen Unwetter, die über die deutsche Wirtschaft hereinbrachen, allenthalben gab es ein heftiges Auf und Ab. Der Konkurs des Schaufelblechwalzwerkes Eckardt in Herdecke verursachte einen Verlust von 17.000 DM (ca. 8.700 Euro) und zwar einen Tag vor dem Fälligkeitstermin. Die Leitung des Unternehmens Klasmann & Lentze hatte vor dem Geschäft mit Eckardt

gewarnt, aber der Prokurist Guthoff, der Schwiegersohn von Adolf Lentze, hatte der damaligen Commerzbank zuviel Vertrauen geschenkt, als er ihrem Rat folgte, ein Drei-Monats-Akzept der Firma Eckardt ohne Besorgnis anzunehmen. Die in einem



Prozess gegen die Bank gestellten Regressansprüche wurden abgewiesen. Zwei der Direktoren der Bank wurden entlassen. Von den 17.000 DM kamen aber eines Tages nur 2.000 Mark wieder. Die Dresdner Bank half über diese bösen Zeiten großzügig hinweg.

Willi Guthoff, ein Mann von Unternehmungsgeist, unerschrocken bis zur Wahnsinnigkeit, starb 1934 den Fliegertod. Er hatte sich für die neu entstandene deutsche Wehrmacht reaktivieren lassen wollen und stürzte eines Tages über dem Kurler Busch, wo er in einen Luftsog geriet, ab.

In den Jahren 1926/27 trat auf dem Schrottmarkt eine starke Baisse ein. Die Preise fielen von 90-100 Mark (46 – 50 Euro) auf 47 Mark (24 Euro). Dem Unternehmen entstand bei den Dortmunder

und Emdener Lagervorräten ein Verlust von rund einer halben Millionen Mark (ca. 256.000 Euro).

Mit der Nordseewerft (Schwesterfirma der Dortmunder Union AG) entwickelte sich daraus ein Prozess, der nach langer Zeit erst durch einen Vergleich zwischen dem Unternehmen Klasmann & Lentze und der Union Dortmund auf Betreiben von C. H. Jucho, der Mitgesellschafter des Unternehmens Klasmann & Lentze war, beendet wurde. Jucho schloss quasi hinter dem Rücken des Unternehmens Klasmann & Lentze, in Verbindung mit seinen Juristen, einen Vergleich um jeden Preis! Denn solange dieser Prozess lief, konnte Jucho mit seinem Unternehmen und der Union keine Geschäfte mehr machen.

Durch diese üblen Machenschaften verlor, abgesehen von der Schrott-Baisse, Klasmann & Lentze noch mal mehrere hunderttausend Mark und auch das Wambeler Grundstück, für das dann viel zu hohe Pacht bezahlt werden sollte. Kurz entschlossen wurde der Betrieb in Wambel abgebrochen und in den Hafen übersiedelt. Der Umzug erforderte etwa 20.000

Mark, da ein neues Fallwerk errichtet werden musste.

Der Meister Heinrich Bauer trat bei dem Unternehmen aus und wurde von Jucho übernommen, kurz darauf aber entlassen. 1944 wurde er auf dem Markt von Dortmund vor dem Kaufhaus Althoff durch Bombensplitter getötet.

Nach dem Jahre 1930 trat auf fast allen Gebieten der Wirtschaft, ausgelöst durch den bekannten Schwarzen-Freitag an der New Yorker Börse, eine gewaltige Baisse ein. Das Unternehmen sah sich 1932 veranlaßt, sein Lager im Hafen aufzugeben und verkaufte es an die Firma N. Pelzer Ww. Rodenkirchen, die es wiederum 1934 an die Firma Martin Wekler mit gesamtem Inventar verkaufte. Ein schwarzer Tag war auch der 22. Mai 1944, als das Haus an der Hohen Straße 15, das die Büroräume und die Wohnung des Seniorchefs enthielt, durch einen Bombentreffer restlos zerstört wurde. Nichts blieb übrig, mit Ausnahme eines kleinen Geldschrankes, der einstmals aus einem abgewrackten Schiff stammte und aus den Trümmern geborgen wurde.

„Er steht heute im neuen Büro und tut noch seinen Dienst.“ (Adolf Lentze jun.). Glücklicherweise hatte Adolf Lentze wenige Tage vorher mit seiner Familie sein Jagdhaus in Gellersen bei Hameln aufgesucht, wo er dann bis zu seinem Tode wohnte. Das Büro befand sich nach der Ausbombung bei der Firma Martin Wekler, Dortmund, Schäferstr. 35. 1946 begann das Unternehmen wieder langsam die ersten Atemzüge zu tun. Herr J. Westerwelle besorg-

te den Innen- und Außendienst, welche Arbeit alsbald zu viel für einen Mann wurde. Schon während der Konjunkturjahre des Krieges war beabsichtigt gewesen, ihn am Gewinn zu beteiligen.

Am 1.1.1941 hatte er die Prokura erhalten und am 1.1.1946 trat er als Teilhaber mit 20.000 Mark in das Unternehmen ein. 10.000 Mark waren ihm als besonderes Gutgehalt für seine Arbeit in den Konjunkturjahren überschrieben worden, die andere Hälfte des Kapitals hatte er selbst mitgebracht.

Im Anfang des Jahres 1947 besuchte Herr Dr. Jürgen-Hans Petzel den alten A. Lentze in Gellersen. Seine Besuche häuften sich im Laufe des Jahres und er sprach immer wieder von seinen guten Beziehungen zur Industrie und Wirtschaft, begründet mit seiner Tätigkeit im damaligen Wirtschaftsministerium zu Berlin zu Beginn des 2. Weltkrieges.

Am 1.1.1948 wurde er in das Unternehmen als tätiger Gesellschafter aufgenommen. Sein Arbeitsgebiet sollte der Kundendienst sein, aber seine Tätigkeit beschränkte sich im wesentlichen darauf, private Reisen zu unternehmen und sich durch den angeblichen Plan, ein Treuhandbüro zu eröffnen, eine weitere wirtschaftliche Sicherung zu verschaffen. Der Aufbau eines Treuhandbüros, das ihm vertraglich zugesichert war, gab Dr. Petzel die Möglichkeit, es als Mäntelchen für seine privaten Interessen jederzeit zu gebrauchen. Leider erkannte man zu spät, warum er diesen Passus unbedingt mit in den Gesellschaftervertrag haben wollte. Es gab den ersten Ärger. Diese Vorfälle häuften sich, da sich mehr und mehr herausstellte, dass Herr Dr. Petzel die Fa. Klasmann & Lentze für sich nur als einen Übergang betrachtete und er aus dem



Unternehmen so viel Nutzen wie möglich jeder Art ziehen wollte. In diesen Auseinandersetzungen stand Herr Westerwelle Herrn Dr. Petzel praktisch allein gegenüber, wenn auch Herr Dr. Petzel durch Herr A. Lentze sen. brieflich häufig zur Ordnung gerufen wurde. Kurz entschlossen legte A. Lentze jun. in dieser Zeit seinen erlernten Beruf als Landwirt nieder und trat am 1. Juli 1949 als Volontär bei dem Unternehmen „Schrotthandel vorm. Sonnenberg GmbH Düsseldorf“ in Dortmund ein. Gegen diesen Berufswechsel sträubte sich Herr Dr. Petzel damals schon mit Händen und Füßen, wusste er doch, dass er es nunmehr mit Herrn Westerwelle nicht mehr allein zu tun hatte. Aus dieser Überlegung heraus verweigerte Herr Dr. Petzel seine Zustimmung, dass Herr A. Lentze jun. als Angestellter in das Unternehmen Klasmann & Lentze übernommen wurde, sodass dieser zwar ab dem 1.1.1950 in dem Unternehmen war, aber von seinem Vater unterhalten wurde.

Im Jahre 1951 wollte Herr A. Lentze sen. seinem Sohn seine Gesellschafteranteile übertragen, auch hiergegen sträubte sich Herr Dr. Petzel und gab seine Einwilligung nicht. In dieser Zeit fiel auch der Umzug in das eigene Büro in der Umlandstr. 51 im November 1949. Mitte 1951 wurde nach aufgefundenen Unterlagen festgestellt, dass sich Herr Dr. Petzel bei dem Rationalisierungskuratorium der deutschen Wirtschaft RKW in Frankfurt/Main nicht nur beworben hatte, sondern auch schon angestellt war, ohne das Unternehmen davon in Kenntnis gesetzt zu haben. Aus diesem Grunde wurde im August 1951 Klage beim Landgericht Dortmund auf „Ausschluss des Gesellschafters“ erhoben. Am 8. Feb. 1952 hatte Klasmann & Lentze diesen Prozess gewonnen. Nur um Zeit zu gewinnen, legte Herr Dr. Petzel am letzten

Tag der Einspruchsfrist gegen dieses Urteil Berufung ein. Er rechnete einmal bei dem hohen Alter des Herrn Adolf Lentze sen. mit dessen baldigem Ableben, zumal dieser in den Jahren 1944/45 beide Beine amputiert bekommen hatte. Aus diesem Tode glaubte Herr Dr. Petzel seinen Nutzen ziehen zu können. Außerdem war er nach wie vor Gesellschafter des Unternehmens, ehe nicht das Urteil rechtskräftig war. Einsichtige Juristen, wie Dr. Dr. Schwarz und Ref. Teusen rieten dem Unternehmen immer diesen Prozess zu Ende zu führen. Herr Westerwelle und Herr Lentze jun., auf denen die ganze Schwere der Prozesse lastete, waren sich jedoch grundsätzlich einig in der Auffassung, dass, solange der Prozess dauerte, das Unternehmen gehandicapt war. Aus diesem Grunde wurde, nach Vorfühlen Herrn Dr. Petzels in dieser Richtung, ein Vergleich geschlossen, der im November 1952 rechtskräftig wurde. Das Unternehmen wurde durch seine Anwälte Dr. Arens und Rechtsanwalt Droste in diesem Prozess gut beraten. Am 1. Januar 1953 trat A. Lentze jun. offiziell in das Unternehmen an die Stelle seines Vaters.

War nun dieser Prozess endlich beendet und sollte das Unternehmen einen gewissen neuen Anfang machen und in Ruhe aufgebaut werden, so war doch über Nacht eine vollkommen veränderte Marktsituation entstanden. Eine Sistierung bei den Werken löste die andere ab. Dazu kam, dass die Deutsche Schwerindustrie im Februar 1953 in die Montan-Union eingegliedert wurde, was dazu führte, dass ein Überangebot an Schrott und erst recht

keine Absatzmöglichkeit vorhanden war. Martinofenschrott war nur schleppend abzusetzen. Die Preise, die am 10. April 1952 in der Bundesrepublik freigegeben wurden und auf das Doppelte hochschnellten, um den schwarzen Markt abzufangen, wurden im Laufe des Jahres 1952 in Gemeinschaft der Hüttenwerke mit dem Deutschen Schrotthandel wohüberlegt wieder gesenkt. Nach dem Eintritt in die Montan-



Union fiel der Preis für alle Sorten Schrott jedoch rapide. Hieraus entstand vielen Firmen, welche Lager unterhielten, großer finanziellen Schaden.

Bei Klasmann & Lentze war es jedoch zum Glück nicht der Fall, da seit 1932 nur Streckengeschäfte abgewickelt wurden und sie somit nicht über Lagervorräte verfügten. Um konkurrenzfähig zu bleiben und das Geschäft langsam auf eine breitere Basis zu stellen, wurde im November 1952 ein Gebrauchtwagen (Opel-Olympia Typ 51) erworben. Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus wurde dieser Wagen nach einem Jahr wieder abgestoßen und ein Mercedes-Diesel (Typ 170 S-D) gekauft. Anfang August 1953 holte A. Lentze

jun. seinen Vater zu sich nach Hause, wo am 8. August der 85. Geburtstag gefeiert wurde. In den 3 Wochen seines Aufenthaltes besuchte der Seniorchef noch mal alte Freunde und Bekannte der Industrie. Einen Monat später, am 27. September, schloss er für immer seine Augen.

Wieder mal war ein Umzug fällig, das Büro wurde am 1. Dezember 1953 in das Haus Westenhellweg 78 verlegt. Da das Geschäft sich in der zweiten Hälfte 1953 besserte, wurde am 1. Januar 1954 Herr Kurt Döring als Vertreter auf Provisionsbasis angenommen und ab 1. Juni des selben Jahres fest eingestellt. Da Klasmann & Lentze die Lohnzerkleinerung bei der Firma Wekler in jeder Beziehung zu teuer kam, suchte sie einen eigenen Platz. Dieser wurde am 1.3.1954 auf dem Bundesbahngelände in Dortmund-Hörde mit einer Größe von ca. 1.000 qm gefunden. Er hatte eine Länge von 120 m und eine Breite von 8 m.

„Dieser Platz ist insofern ideal, als er ein 120 m Anschlussgleis besitzt und dem Unternehmen die Benutzung eines weiteren Gleises von gleicher Länge bei Bedarf gestattet wurde. Vielleicht ist es ein gutes Omen, dass das jetzige Lager wieder in Dortmund-Hörde liegt, wo das Unternehmen um die Jahrhundertwende seinen Aufstieg begann.

Während im März noch alle Arbeiten von Leuten des Schnelldienstes ausgeführt wurden, stellte das Unternehmen am 1.5. einen Arbeiter fest ein und bereits am 1.6. den zweiten, wozu bei Bedarf immer noch Leute des Schnelldienstes mit beschäftigt wurden. Die Errichtung einer mechanischen Auf- und Abladevorrichtung (Demag-Katze) ist geplant. Auch wurde durch die Vergrößerung des Geschäftsbetriebes eine Bürokraft am 1. Mai eingestellt.“ (Adolf Lentze jun.)

Der Aufbruch

Aus diesem Rapport kann man erkennen, dass schon nach relativ kurzer Zeit (01.01.1953 bis 24.8.1959) das Unternehmen Klasmann & Lentze ausgelöst wurde.

Zeitgleich gründete Adolf Lentze jun. am 01.08.1959 eine Einzelfirma. Diese spezialisierte sich von nun an ausschließlich auf das Streckengeschäft, da zu dieser Zeit die gesamtwirtschaftliche Lage nicht gerade dazu ermutigte, Gelder zu investieren. Zum Anderen war es nicht zuletzt der Mangel an Liquidität zur Unterhaltung eines Lagers.

Nicht immer nur Glück

Durch den persönlichen Einsatz ging das Geschäft jedoch stetig aufwärts, bis in die siebziger Jahre hinein. Auf der Höhe seines Schaffens verstarb am 26.01.1973 Adolf Lentze jun.

Lentze wird 99

Mit dem 01.01.1977 übernahm Thomas Lentze als alleiniger Inhaber das Unternehmen Adolf Lentze, das er im Sinne seines verstorbenen Vaters weiterführte und auf den heutigen Stand ausbaute.

Die letzten drei Jahrzehnte

Nach der Staffelübernahme durch Thomas Lentze im Jahre 1977 hat der Schrottgroßhandel Lentze so manch stürmische Zeit gemeistert. Am Rande der Weltwirtschaftskrise mauserte man sich am Standort Bönen von einem kleinen, aber feinen Betrieb vom lokalen zum überregionalem Händler. Die ständigen Auf- und Ab's in der Wirtschaft, die aber trotz alledem sich zu immer neuen Gipfeln aufgeschwungen haben, finden sich auch in den Umsatzzahlen des Unternehmens wieder.

Auf in die „90er Jahre!

Große technische Innovationen werfen ihre Schatten in alle Bereiche des Handels und der Büros. Hilfsmittel wie Fax, Telefon, Personalcomputer und Mobiltelefonie halten Einzug in fast jeden Haushalt. Sprich: Immer bessere Erreichbarkeit erhöht den Grad der Flexibilität. Der Holzkarteikasten, der über Jahrzehnte gute Dienste geleistet hat, wird durch den elektronischen Kollegen abgelöst.



Dementsprechend wächst auch das Leistungsspektrum vom reinen Schrotthändler zum Dienstleister in Sachen Rohstoffrecycling.

Auf zu neuen Ufern:

Um den Unternehmen in den wachsenden Märkten einen immer besseren Service aus einer Hand bieten zu können, erweiterte auch hier die Fa. Adolf Lentze ihr Aufgabengebiet. Nicht nur in Hinsicht auf eine breite Aufstellung auf regionaler und nationaler Ebene, vielmehr noch in der Produktversifikation. Handel mit Sonderposten, Spezialsorten, Mineralien, Stäuben und ähnlichen Rohstoffen decken die Lieferpalette weiter ab.

Am 15.04.2008 trat mit Sohn Michael Lentze die nächste Generation in die Firma ein.

Im Juni 2012 erfolgte die Gründung einer Niederlassung in Werne. Dieser Umzug wurde aufgrund von steigendem Personalbedarf nötig, da die Räumlichkeiten in Bönen nicht genügend Platz boten.

Um den gestiegenen Anforderungen der Branche nachkommen zu können, hat sich die Fa. Adolf Lentze im Juli 2012 zum Entsorgungsfachbetrieb und nach QM ISO 9001:2008 zertifizieren lassen.



Im Jahr 2013 feierte die Fa. Adolf Lentze ihr 135. Jubiläum. Zu diesem Anlass wurde die Chronik von Herrn Thomas Lentze

durch weitere Textpassagen und folgende persönliche Kommentare erweitert:

„Jetzt mit meinen 60 „Lentzen“ (einer leichten Patina, kein Rost (FeO₂ =Eisenoxid)) gehöre ich noch lange nicht zum „alten Eisen“, vielmehr fühle ich am Rande des Ruhrgebietes den Pulsschlag aus Stahl....und das darf auch gerne noch lange so bleiben.“

(Thomas Lentze)

„An dieser Stelle sei auch mal Dank gesagt an die vielen Mitarbeiter, die uns im Laufe der Jahre begleitet haben und ohne die auch in teilweise schwachen Zeiten der Erfolg so nicht möglich gewesen wäre. Nicht zuletzt auch für den aufopferungsvollen Einsatz meiner Frau Elisabeth während meiner unvorhergesehenen Krankheit im Jahr 2003, die mich fast aus der Bahn geworfen hätte. Gott sei Dank konnte hier ohne große Reibungsverluste das hohe Niveau gehalten werden.“

(Thomas Lentze)

„Ich danke allen unseren Kunden und Lieferanten für die langjährigen und bewährten Geschäftsverbindungen und hoffe, auch in Zukunft für beide Seiten gute und interessante Abschlüsse zu tätigen“

(Thomas Lentze)

Im Jahr 2015 gab es einen schweren Schicksalsschlag für die Firma. Herr Thomas Lentze verstarb nach schwerer Krankheit plötzlich und unerwartet. Herr Michael Lentze übernahm im Oktober 2015 die Leitung der Fa. Adolf Lentze und möchte die erfolgreiche Geschichte in der 4. Generation nun weiterschreiben. 2016 wurde der Standort Werne zum neuen Hauptsitz und das Büro in Bönen wurde geschlossen.