



Unimog Veteranen Journal

Halbjährlich erscheinende Zeitschrift des Unimog Veteranen Club
1-2001



Portrait

In dieser Ausgabe stellen wir aus aktuellem Anlass die Firma Hans-Henning Endres, Berlin vor: Fünfzig Jahre Mercedes-Benz Unimog in Gaggenau und fünfzig Jahre Unimog-Generalvertretung in Berlin - zweimal ein Grund zum Feiern!

50 Jahre Unimog-Generalvertretung Endres in Berlin

Die Geschichte der Firma Hans-Henning Endres in Berlin beginnt im Jahre 1945 nach einem Krieg, der nicht nur in Deutschland viele Existenzen zerstört und ein Bild der Verwüstung hinterlassen hat. Der Plan der Alliierten, aus dem ehemals auch industriell starken Deutschland einen Agrarstaat machen zu wollen, verbot zunächst im Rahmen des Morgenthau-Planes die Produktion industrieller Güter. Die Demontage ganzer Industriebetriebe im Rahmen von Reparationszahlungen an die Alliierten erschwerte zudem eine industrielle Entwicklung in Deutschland. Doch zunächst zu dem Mann, dessen Namen die Firma bis heute trägt.

Hans-Henning Endres, geboren 1903 in Metz, begann nach dem 1. Weltkrieg, mit einem Notabitur in der Tasche, 1920 bei der Maschinenfabrik Asbern AG in Augsburg-Göggingen eine kaufmännische und handwerkliche Ausbildung und besuchte nebenbei in Abendkursen die Maschinenbauschule in Augsburg. Ab 1923 war er bei einer landwirtschaftlichen Genossenschaft als Fachberater für die Instandsetzung von Maschinen und Geräten tätig, bevor er sich im Jahre 1926 als stellvertretender Filialleiter in Frankfurt bei der Maschinenfabrik Wolf, Magdeburg-Buckau, in Anstellung begab. Die Technik in der Landwirtschaft sollte in



den weiteren Stationen seines Lebenslaufes den roten Faden bilden. So folgten bis 1937 Anstellungen bei den Firmen Hanomag in Hannover-Linden und später bei Heinrich Lanz in Mannheim als Verkaufs-Inspektor. Bis 1939 schloss sich dann eine Tätigkeit als Prokurist bei der Firma Eduard Ahlborn in Hildesheim an, die damals Molkerei-Maschinen produzierte und heute auch zu den Unimog-Generalvertretungen zählt.

Während des erneuten Krieges in Deutschland war Hans-Henning Endres als stellvertretender Direktor bei der Maschinen-Einkaufs-Zentrale der deutschen Genossenschaften (Mazentra GmbH) in Berlin tätig und wurde in

Bild oben: Grüne Woche 1952 in Berlin; der Unimog als herausragendes Produkt auf dem Stand der Firma Endres.

Bild unten: Arbeitseinsatz für den Wiederaufbau Berlins; Unimog 401 mit 2 Teerkochern der Firma "Deutsche Asphalt". Interessant die hervorstehenden Winker.

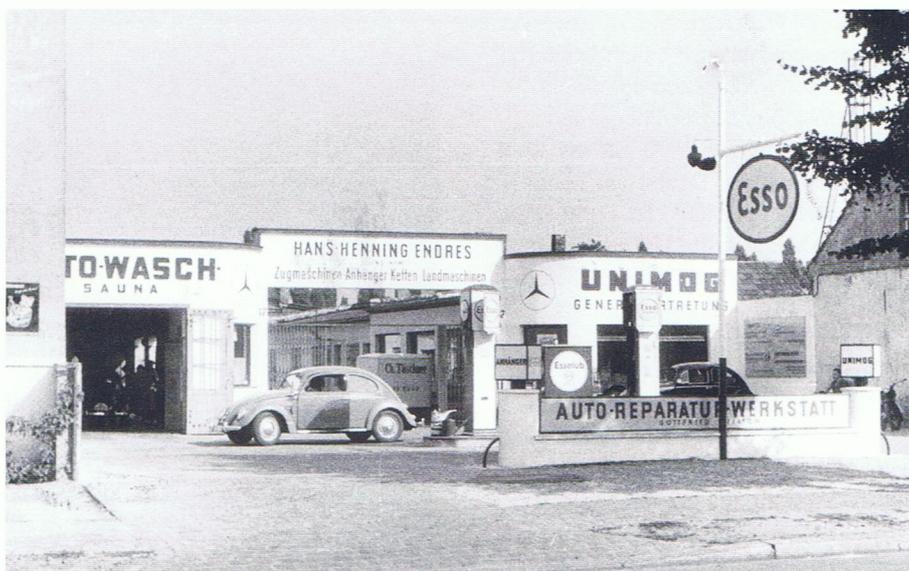
den Jahren 1943 und 1944 erneut zum Wehrdienst in Kassel und später Perleberg einberufen und diente dort als Kfz-Ausbilder.



Am 15. Oktober 1945 verselbstständigte sich Hans-Henning Endres mit seiner Frau Margarethe Endres in Berlin als Händler für Maschinen und Geräte aller Art, den Schwerpunkt bildeten damals Geräte und Maschinen für die Landwirtschaft und die damit verwandten Erwerbszweige wie z. B. der Molkereibedarf. Auch Handwerkzeuge aller Art zählten zum Programm der Firma "Hans-Henning Endres, Werkvertretungen, Grosshandel" die ebenfalls als "Landmaschinen Endres" auftrat. Beachtet man, dass die Gründung der Firma in einer Besatzungszone mit Sonderstatus, ohne Verbindungen zu Industrien im Westen des Landes und ohne gesicherten Abnehmerkreis, in einem zerstörten Deutschland stattfand, so wird der Mut deutlich, der zu einer solchen Gründung notwendig war. Interessant im Zusammenhang mit dem Anlass dieses Artikels ist, dass sich zur gleichen Zeit im schwäbischen Faurndau Albert Friedrich Gedanken machte, ein Motorgerät für die Landwirtschaft zu entwickeln, welches vier gleich große Räder, hohe Zugkraft, eine hohe Geschwindigkeit und eine Ladefläche haben und später als Unimog bekannt werden sollte.

Hans-Henning Endres mit bayerischem Temperament und unternehmerischer Tatkraft sowie seine Frau Margarethe mit Wiener Charme und kaufmännischem Fingerspitzengefühl begannen ganz klein im Pfadfinderweg 13 in Berlin-Frohnau mit der notwendigen Aufnahme von Geschäftsbeziehungen zu Firmen und Kunden sowie der Erstellung von Verkaufslisten. Auf ersten kleinen Messen und landwirtschaftlichen Schauen in und um Berlin wurde die Angebotspalette zunächst noch auf einem kleinen Stand präsentiert.

Die ersten Geschäftstätigkeiten und -erfolge wurden knapp 3 Jahre nach Firmengründung durch die politische Entwicklung in Berlin und seinem Umland mit der Währungsreform vom Juni 1948 und der gleichzeitig über Berlin hereinbrechenden Blockade durch die sowjetische Besatzungsmacht zerstört. In dieser Zeit, die Berlin nur durch die in der Weltgeschichte wohl einmalige Aktion einer Luftbrücke zur



Versorgung einer ganzen Stadt mit allen nur denkbaren Gütern für das tägliche Leben überstehen konnte, waren die Aussichten für den Handel mit landwirtschaftlichem Gerät eher schlecht zu betrachten. Die Bevölkerung Berlins war mit dem täglichen Kampf ums Überleben beschäftigt, so dass es als Erfolg zu betrachten war, den Kalorienverbrauch je Einwohner im Januar 1949 wieder auf 1.880 Kalorien hochsetzen zu können. Mit der Blockade waren zudem die landwirtschaftlichen Flächen um Berlin herum sowie die Verbindungen zu den Lieferanten in den westlichen Besatzungszonen abgeschnitten, was eine Geschäftstätigkeit nahezu unmöglich machte.

Bild oben: Die erste große Überführung im Oktober 1953. Vor den großen Blumhardt-Anhängern sehen die Unimog fast wie Spielzeug aus.

Bild unten: Ab 1953 der dritte Firmensitz in der Berliner Straße 37, zusammen mit der Firma Flatow und einer Tankstelle.

Mit dem Ende der Blockade im Mai 1949 und der Beendigung der Luftbrücke im Oktober 1949 normalisierte sich das Leben in und um Berlin den Umständen entsprechend. Die wirtschaftliche Trennung der Ostzone von West-Berlin zeichnete sich jedoch schon deutlich ab.

Die positiven Einflüsse der Währungsunion, als Auslöser des späteren Wirtschaftswunders, waren in den Westsektoren jedoch z.B. dadurch zu erkennen, dass viele Dinge plötzlich wieder nach der Auflösung gehorteter Bestände zum Verkauf kamen.

Für die Firma Hans-Henning Endres hieß es, nun wieder das Geschäft fast völlig neu aufzubauen und alte sowie neue Kunden zu werben. Dies war umso wichtiger, da man sich entschloss, in der Flottenstraße 43-49 3 Räume als Geschäftssitz anzumieten, die damit den neuen (zweiten) Firmensitz darstellten. Als erfahrener Geschäftsmann sah sich Hans-Henning Endres auch nach neuen Geschäftsfeldern bzw. Vertretungen um, um mit einem breiteren Angebot schwere Zeiten auf einem Geschäftsgebiet besser überstehen zu können. Das bereits 1948 auf der Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft (DLG) in Frankfurt vorgestellte Universal-Motorgerät "Unimog" fand dabei großes Interesse bei Hans-Henning Endres.

Im Juni 1951 wurde die Unimog-Produktion zu Daimler-Benz nach Gaggenau verlegt, im Juli bewarb sich dann Hans-Henning Endres bereits um eine Vertretung dieses Universalfahrzeuges für die Daimler-Benz AG in Berlin, da er sich für diesen Alleskönner einen Markt in Berlin vorstellen konnte. Im August bekam er Post aus dem Hause Daimler, in der mitgeteilt wurde, dass es bereits Verhandlungen mit einem möglichen Händler in Berlin gebe.

Dieses Schriftstück ließ ihn nicht resignieren, es wurde ein mehrere Seiten umfassender Brief verfasst, in dem er seinen bisherigen Lebenslauf und seine bereits im Fahrzeug- und Maschinenbau sowie im Vertrieb gemachten Erfahrungen eindrucksvoll schilderte. Ein anschließender Besuch in Gaggenau Anfang November sollte sein Interesse an einer Unimog-Vertretung in Berlin zudem bekräftigen.



Am 29.11.1951 war es dann soweit. Dr. Rummler, Direktor bei der Abteilung "Unimog" im Werk Gaggenau bestätigte Hans-Henning Endres das alleinige Vertriebsrecht für Unimog-Fahrzeuge auf eigene Rechnung im Raum Berlin. Ein neues Kapitel in der Firmengeschichte sollte nun mit der Unimog-Generalvertretung beginnen. Ab sofort galt es, den Berliner Markt für Zugmaschinen mit einem innovativen Produkt zu erobern. Das neue Fahrzeug ergänzte die Produktpalette der Firma Endres um ein für die vielseitig orientierte Kundschaft interessantes Gefährt, das sowohl in der

Bild oben: Eine typische Berliner Impression: Die Firma Max Telschow lieferte das schwarze Gold für viele Kohleöfen in der Stadt mit einem Unimog 401 aus.

Bild unten: Die Berliner Flughafen-gesellschaft nutzte den Unimog 2010 im Frachtdienst auf dem Flughafen Tempelhof.

Landwirtschaft, in Molkereien, im Transportwesen, bei Baufirmen oder im öffentlichen Dienst einsetzbar ist. "Wir alle sind nicht auf Rosen gebettet", so begann Anfang 1952 der erste von der Firma Endres zum Unimog herausgegebene Rundbrief an die Kundschaft. In diesem Schreiben wurden die potentiellen Kunden darauf aufmerksam gemacht, dass ein Geschäftsmann auch in den noch schlechten Zeiten, die jedoch von Tag zu Tag besser werden, nicht in einem schlechten Anzug zum Kunden fährt, da dies doch eine Art Visitenkarte ist. Gleiches gelte auch für den Fuhrpark, so ist in dem Schreiben weiter zu lesen. Es folgt dann die Auflistung und Gegenüberstellung der positiven Eigenschaften des Unimog im Vergleich zur konventionellen Zugmaschine der Lkw, wobei auch hier, wie so oft, z.B. die Geschwindigkeit der Zugmaschine Unimog herausgestellt wurde, die sich im Stadtverkehr bei Leerfahrten rechnen würde.

Durch die bereits mehrjährige Erfahrung auf dem Berliner Markt konnte dieser Hausprospekt in eine Vielzahl unterschiedlichster Gewerbe gestreut werden. Die Resonanz auf dieses Schreiben war sehr positiv, doch erst nach 7-monatiger Durststrecke begann dann auch die Verkaufstätigkeit mit einem "Gutenmorgen" in Berlin. Gutenmorgen, so hieß der erste Unimog-Kunde der Firma Endres, ein, wie man im Nachhinein mit Recht sagen kann, sehr gutes Omen für die Firma Hans-Henning Endres. Herr Gutenmorgen war Betreiber einer Melkerei und nutzte den Unimog vom Typ 2010, der mit Druckluftanlage und Sonderabtrieben ausgestattet war, in seiner Gross-Melkerei im Grunewald als Zug- und Antriebsmaschine. Es sollte nicht sein letzter Unimog sein, den er bei der Firma Endres gekauft hat.

Die Erfahrung, die bereits die ersten Unimog-Vertragshändler der Firma Boehringer machten, dass überall dort, wo ein Unimog verkauft wurde schnell weitere hinzukamen, konnte auch in Berlin gemacht werden. Das neuartige Fahrzeug fiel in der Stadt sofort auf und weckte weiteres Interesse.



Bild oben: Der Stand der Daimler-Benz AG auf der Grünen Woche 1956 in Berlin. Die unterschiedlichen Fahrzeuge spiegeln die vielschichtige Kundschaft der Firma Endres wider.



Bild links: Der 100. Unimog der Firma Endres war der 2. Unimog des ersten Kunden, Herrn Gutenmorgen (rechts im Bild).

Auf der Grünen Woche in Berlin im Jahre 1952 wurde auch der Unimog auf dem Messestand der Firma Endres dem Fachpublikum präsentiert, dies schaffte natürlich weitere Interessenten und stellte die Firma "Landmaschinen-Endres" als kompetenten Partner dar. Das Programm der Firma konnte den Landwirten umfassend dienen, wurden doch nicht nur landwirtschaftliche Geräte der Firmen Amazonenwerk, Rabe, Siegerle und die erforderlichen Handwerkszeuge oder Anhänger der Firma Blumhardt angeboten, sondern nun auch eine universell einsetzbare landwirtschaftliche Zugmaschine.

Bereits im Jahre 1953 konnte die Firma Endres in einem kleinen Faltprospekt darauf verweisen, dass 89,7 % der Fahrzeugzulassungen in der Klasse 25-34 PS in Berlin auf Unimog-Fahrzeuge entfielen. Dieser Prozentsatz sollte sich in den nächsten Jahren noch erhöhen, das selbstgesteckte Ziel lag

bei 95 %. Dabei erwiesen sich Vorführungen, wie auch bei allen anderen Unimog-Generalvertretungen als sehr verkaufsfördernd. Für die besonderen Leistungen zur Einführung des Unimog in West-Berlin und die verkauften 60 Einheiten im Jahre 1953 wurden der "wahrhaft königliche Kaufmann" Hans-Henning Endres und seine Frau, die die Federführung der "besonders pünktlichen Geschäftsabwicklung" innehatte, persönlich durch Hans Rummler von der Direktion in Gagenau im Dezember 1953 beglückwünscht.

Die in Verbindung mit dem Unimog-Vertrieb anfallenden Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie die mit steigenden Verkaufszahlen erforderliche Ersatzteilbevorratung machten 1953 einen erneuten Umzug der Firma erforderlich.

Auf einem kleinen Firmengelände in der Berliner Straße 37 (heute Ollenhauerstraße), das man sich mit der Auto-Reparaturwerkstatt Flatow teilte, wurde nun die Unimog-Generalvertretung Hans-Henning Endres angesiedelt. Die Vereinigung dieser beiden Firmen auf einem Gelände hatte auch einen entscheidenden Vorteil. Die Firma Flatow war der technische Partner der Firma Endres und wartete und reparierte die von der Firma Endres vertriebenen Fahrzeuge. In dieser Kombination und an neuem Standort wuchs die Firma Endres und die Zahl der verkauften Fahrzeuge stetig an. Im Jahre 1955 wurde dann die Personenfirma in eine Kommanditgesellschaft, die Hans-Henning Endres KG, umgewandelt.

Der Verkaufsschwerpunkt lag dabei immer mehr auf den Gebieten Unimog Zugmaschinen, Bungarz Einachs-schlepper oder Anhänger. Die klassischen landwirtschaftlichen Ausrüstungsgegenstände verloren nach und nach mehr an Bedeutung, da sich die Teilung Berlins in Ost und West besonders nach den getrennten Währungsreformen und damit auch die Abtrennung großer landwirtschaftlich genutzter Flächen verdeutlichte.

Kommunale Fahrzeuge sowie wendige Transporter und Zugmaschinen waren in der Zeit des Wirtschaftswunders und dem im Wiederaufbau befindlichen Berlin gefragt. So gelang es der Firma Endres im Jahre 1955, gleich 23 Unimog 25 PS an die Berliner Stadtreinigung zu verkaufen. Dabei handelte es sich um 21 geschlossene Unimog 401.104 mit Schneeschlepper der Firma Schmidt St. Blasien, die zudem teilweise auch mit einem Wegeprofiliergerät der Firma Schmidt ausgerüstet waren. Desweiteren wurden bei dieser Lieferung zwei offene Unimog 401.101 mit Schmidt Schneefräse und 64 PS Sechszylinder-Aufbaumotor übergeben. Ein Geschäftsabschluss, der positiv in die Zukunft blicken ließ; im Jahre 1956 konnte man schon auf 93,8 % Marktanteil an den Neuzulassungen von Fahrzeugen mit 25-34 PS zurückblicken. Aufgrund der steigenden Absatzzahlen an Unimogfahrzeugen und den

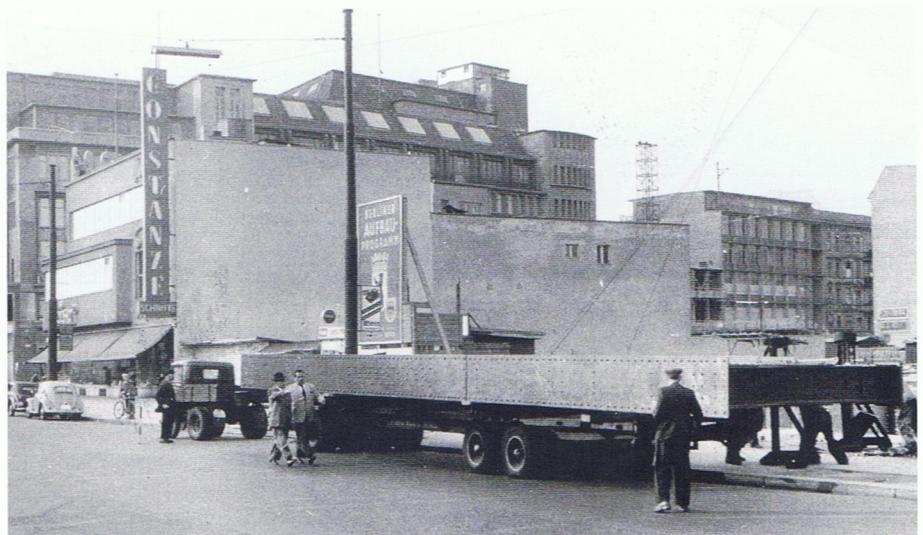


Bild oben: Schwere Lasten waren das Alltagsgeschäft dieses zwillingsbereiften Unimog 401 der Spedition Klug.

Bild Mitte: Herr Hinrichs führt einen Unimog 401 bei der Firma Siemens vor; wie man weiß, mit Erfolg.

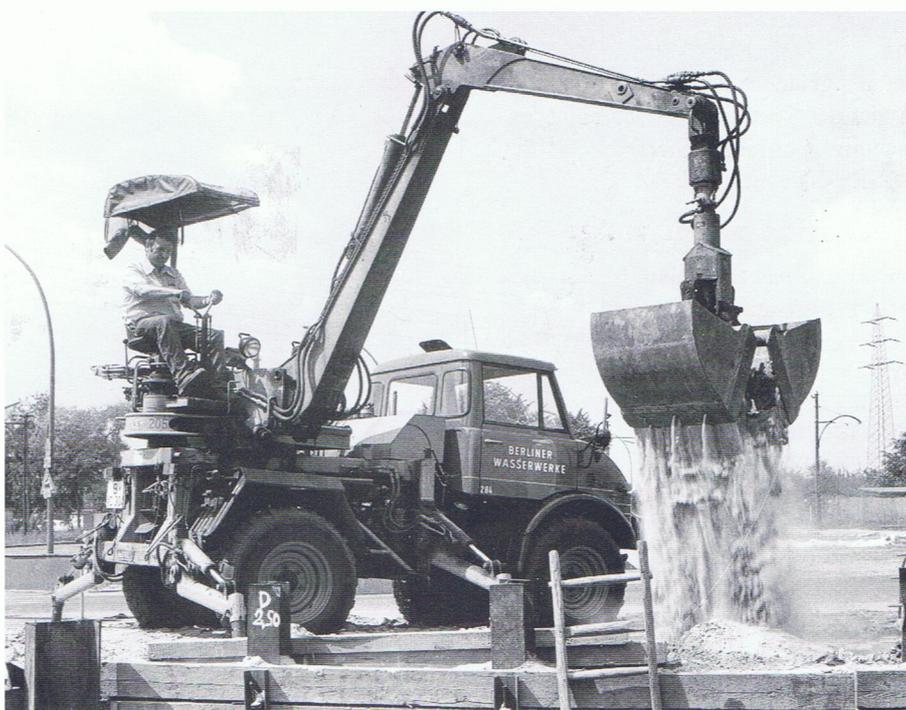
Bild unten: Der kleine Unimog mit einem Stahlträger für den U-Bahnbau vor dem KaDeWe. Dies war gleichzeitig eine Zugkraftvorführung.

von Anfang an beengten Verhältnissen in der Berliner Straße entschlossen sich Margarethe und Hans-Henning Endres im Juli 1956 mit wenig Geld und viel unternehmerischer Risikobereitschaft zum Kauf eines Ruinengrundstücks in der Kaiserin-Augusta-Allee 4. An eine Bebauung war aus finanziellen Gründen sowie Problemen mit den Behörden und Mietern zunächst nicht zu denken.

Ein weiterer wegweisender Kauf wurde im Mai 1957 getätigt: Die Firma Endres übernahm den Werkstattbetrieb die Firma Flatow und verfügte damit nun über eine eigene Werkstatt und das entsprechende Personal, denn die gesamte Mannschaft, die bei der Firma Flatow am Unimog arbeitete, wurde von der Firma Endres übernommen. So kam auch Herr Gerhard Hinrichs als Geselle zur Firma Endres. Bei der Firma Flatow war er als Mechaniker tätig und bekam dort schon früh Kontakt zum Unimog. Dieses Fahrzeug begeisterte ihn sehr, und so war es keine Frage, mit zur Firma Endres, der Unimog-Generalvertretung, zu wechseln. Im Jahre 1958 legte er dann seine Meisterprüfung ab, wurde im Jahre 1960 Werkstattleiter bei der Firma Hans-Henning Endres und blieb dem Betrieb bis zu seiner Pensionierung treu.

Über den Zukauf des Werkstattbetriebes der Firma Flatow wurde die Kundschaft der Firma Endres in gewohnt ausführlicher Weise durch ein Rundschreiben im Juli 1957 informiert. In diesem Schreiben wurden die Kunden auch über die neuen Arbeitszeiten (Einführung der 5-Tagewoche) oder den geplanten Einsatz eines Werkstattwagens mit Monteur informiert. Der blau lackierte Werkstattwagen sollte den Kunden auf telefonische Anfrage zur Verfügung stehen und "kleinere Unstimmigkeiten an Fahrzeugen und Maschinen" noch im Betrieb beseitigen.

Die Rundbriefe der Firma Endres, die bereits seit 1952 in regelmäßigen Abständen an die Kundschaft versandt wurden, hatten sowohl einen hohen Werbeeffect als auch einen hohen



Informationsgehalt. Man kann diese Sendungen daher durchaus auch als Vorläufer der ab 1953 durch die Unimog-Abteilung in Gaggenau herausgegebenen Kundenzeitschrift "Unimog-Ratgeber" vergleichen.

Die Präsenz auf den verschiedensten Messen in der Stadt war ebenfalls eine sinnvolle Entscheidung, die die Kundennähe verdeutlichte. Die Verkaufszahlen bestätigten dies eindrucksvoll. Eine Ende der fünfziger Jahre herausgegebene Käuferliste liest sich wie ein Gesamtverzeichnis der in Berlin ansässigen Behörden und Betriebe. Zu den

Bild oben: Auch heute noch der Firmensitz: Kaiserin-Augusta-Allee 4; hier im Jahre 1974 mit 14 Unimog 411 für den kommunalen Einsatz.

Bild unten: Der Unimog 406 als schnelle, wendige und vielseitige Arbeitsmaschine ist auch heute noch oft im Stadtbild zu sehen.

Kunden gehörten neben öffentlichen Stellen (Universität, Polizei, Feuerwehr, Stadtwerke) große Firmen wie Siemens, Schering, Osram oder der Maschinenbau Linnhoff sowie eine Vielzahl von verschiedenen Fuhrunternehmen, Speditionen, Baustoffhandlungen, Baufirmen, Kohlenhändlern und auch landwirtschaftlichen Betrieben.

Neben dem mobilen Service für die Kunden, der mit dem Werkstattwagen realisiert wurde, wollte und musste man auf lange Sicht aufgrund des wachsenden Kundenkreises auch den Werkstattbetrieb komfortabler gestalten, worauf man im Jahre 1960 mit den Bauplanungen auf dem erworbenen Grundstück in der Kaiserin-Augusta-Allee begann. Eine Abräumung des Ruinengeländes war jedoch durch den Senat der Stadt Berlin noch nicht genehmigt worden, dies erfolgte erst im März des Jahres 1962.

Nachdem Anfang 1963 noch Schwierigkeiten mit einem alten Mieter zu regeln waren, konnte am 10. April 1963 der Grundstein für den neuen Betrieb gelegt werden. Bereits im Dezember 1963 konnte dann der Umzug des Betriebes auf das eigene Gelände durchgeführt werden, auch hier zeigte sich der Unimog als Umzugshelfer von einer sehr nützlichen Seite.

Am 2. Januar 1964 begann der Betrieb auf dem neuen Gelände, das dann im September 1964 offiziell mit 350 Gästen eingeweiht wurde. In der 1.250 m² großen Werkhalle fanden nun diverse Kundenfahrzeuge Platz, die erforderlichen Ersatzteile konnten in der ebenso großen Unterkellerung vorgehalten werden, und auch die Verwaltung sowie die Personalräume fanden nun in einem 4-geschossigen Anbau ausreichend Platz.

Alle Fahrzeuge, die von nun an bei der Firma Endres verkauft wurden, erhielten als "Markenzeichen" das seit 1963 geschützte "E" der Firma Endres. Dieses Symbol mit den drei Pfeilen in verschiedenen Richtungen stellte die Produktpalette der Firma Endres in Verbindung mit dem Firmennamen dar.



Bild oben: Unimog-Spezialeinsätze sind in Berlin keine Seltenheit; hier ein Eisbahnbereiter auf Unimog 421.



Bild links: Mit großem persönlichen Engagement und unternehmerischer Risikobereitschaft schufen Margarethe und Hans-Henning Endres eine solide Firma. Hier 1985 beim 40. Firmenjubiläum.

Der untere Balken soll das "Heben" betonen, wie es durch Hubfahrzeuge wie Schräghubwagen oder Stapler durchgeführt wird, der mittlere Balken soll das "Ziehen" verdeutlichen, wie es durch die Unimog Zugmaschine realisiert wird. Das "Senken" von Waren und Gütern wird durch den oberen Balken dargestellt, der für Ladegeräte wie Kräne steht.

Die politische Situation hatte sich in Berlin jedoch zwischenzeitlich erneut zugespitzt, mit dem Bau der Berliner Mauer am 13.08.1961 wurde die absolute Abgrenzung des Umlandes und des Ostteils der Stadt manifestiert.

Für die Hans-Henning Endres KG bedeutete dies, dass nun der Kundenkreis im Berliner Umland definitiv auf lange Sicht entfallen würde. Der im wahrsten Sinne des Wortes begrenzte Markt Berlin wies nahezu keine landwirtschaftlichen Flächen auf, womit die bereits seit einigen Jahren betriebene Orientierung zum Fahrzeughandel für Nutzfahrzeuge und Anhänger als Hauptstandbein intensiv weiterbetrieben wurde. 1962 wurde in Berlin der Unimog 406 mit 65 PS vorgestellt. Hans-Henning Endres verfasste in gewohnt gekonnter Weise einen Kundenbrief, in dem er den neuen Unimog anpries. Die vielschichtige Kundschaft nahm auch dieses Fahrzeug gut an und konnte es

dank dem wachsenden Angebot an Anbaugeräten zum Unimog ebenfalls sehr vielseitig einsetzen. Wie auch bei anderen Unimog-Generalvertretungen gehörten Gerätepartner wie die Firmen Schmidt/St. Blasien, Klaus/Memmingen, Müller-Mittelal, Demag/Düsseldorf, Eylert/Wuppertal oder Atlas/Delmenhorst mit zum Verkaufsprogramm.

Doch die Firma Endres vertrieb nicht nur viele Unimog, sondern auch andere Fahrzeuge wie Kehrmaschinen von Tecko bzw. Hako oder auch den von den Güldner-Motoren-Werken gebauten und etwas seltsam anmutenden Hydrocar, der an die Berliner Stadtreinigung verkauft wurde.

Der Unimog blieb jedoch immer ein wesentliches Standbein im Fahrzeugverkauf, und die stärken Typen 406 sowie dessen größere Brüder fanden bei den verschiedensten Firmen guten Absatz. Vor allem im Speditionsgewerbe der Stadt sowie in der Baubranche und dem Werksverkehr sind die wendigen Zug- und Arbeitsmaschinen in den nächsten Jahrzehnten vorzufinden. In einer für Berlin typischen Dienstleistung, der Schnee- und Eisbeseitigung auf Gehwegen, konnten der große 406 oder der 421 nicht optimal eingesetzt werden. Dies war das Feld des 401 bzw. später des 411, die in großen Stückzahlen an die vielen gewerblichen Winterdienstbetriebe verkauft wurden. Ein Dienstleister aus diesem Bereich war es dann auch, der im Jahre 1974 aus den letzten Produktionsmonaten 14 Unimog 411.118 anschaffte. Für die Firma Endres war dies ein großartiger Abschied für den 411, der nun nicht mehr zur Produktpalette des Unimog zählte. Für gleiche Einsatzgebiete vertrieb die Firma Endres auch rund 250 "Haflinger" von Steyer-Daimler-Puch aus Graz. Die Lücke am unteren Ende des Produktionsprogrammes des Gaggenauer Werkes versetzte die Firma Endres in Zugzwang, da der Markt in Berlin nach wie vor nach kleinen Zug- und Arbeitsmaschinen verlangte. Um die Kunden, die einen größeren Unimog nicht nutzen konnten, weiterhin an die Firma zu binden, wurden vor allem für den Winterdienstinsatz das



Tremo-Fahrzeug in den Vertrieb aufgenommen.

Aufgrund der politischen Tatsachen und der damit verbundenen Insellage in Berlin war eine Expansion ins Umland unter Zugewinn von Kundschaft nicht möglich, die Bindung der bestehenden Kundschaft an die Firma Endres war damit überlebenswichtig und gelang nicht zuletzt auch dadurch, dass man auf veränderte Marktsituationen richtig reagierte. Dies zeigt auch die Tatsache, dass viele der heutigen Kunden der Firma Endres bereits früher in der Kundenkartei zu finden waren.

Bild oben: Bild einer Epoche! Schlepptvorführung mit einem Ketten dampfkran der Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe.

Bild unten: Blick in die noch heute betriebene Werkstatt in den 60er Jahren. Die geschlossenen 411er prägten das Bild der Kundenfahrzeuge.

Im Jahre 1989 sollte dann die Firmengeschichte erneut deutlich erweitert werden. Mit dem Fall der Berliner Mauer war der Markt des Umlandes wieder erreichbar und verlangte auf-

grund der angestrebten Erneuerungsprogramme auch nach vielen Spezial- und Arbeitsmaschinen. Die Firma Endres bemühte sich mit Erfolg um eine Erweiterung ihres Unimog-Verkaufsgebietes im Land Brandenburg. 1992 wurde die Endres GmbH & Co. KG Oranienburg gegründet, im selben Jahr die Firma Endres Kraftfahrzeuge in Ludwigsfelde, beide Mercedes-Benz-Vertragspartner für Pkw, Transporter und Lkw.

Weitere Firmengründungen unter dem Namen Endres sollten in den nachfolgenden Jahren bis heute folgen. All diese Entscheidungen wurden maßgeblich von den Geschwistern Hans-Rüdiger Endres und Frau Angelika Meyer-Grant getroffen, die in der elterlichen Firma seit 1971 in der Geschäftsführung tätig sind.

Die Liebe zur Geschichte und den alten Unimog beweist Hans-Rüdiger Endres damit, dass er selbst mehrere ältere Unimog als Oldtimer besitzt. So hat er eine Schneefräse auf Basis eines U 401 sowie einen geschlossenen U 401 aus dem großen Auftrag an die Berliner Stadtreinigung im Jahre 1955 nach ihrem Dienstende wieder zurückgekauft und restauriert. Die Schneefräse wurde dem Museum für Verkehr und Technik übergeben und steht derzeit dort im Depot. Der geschlossene Unimog 401 gehört der Firma Endres und konnte anlässlich der Feier "50 Jahre Mercedes-Benz Unimog in Gagenau" bewundert werden. Vorgestellt wurde das Fahrzeug dort von Herrn Hinrichs, der ebenso fest mit der Geschichte der Firma Endres verbunden ist wie der Unimog.

Auch in Zukunft wird die Firma Endres mit viel Elan, unternehmerischem Risikobewusstsein, offensiv und mit viel Kundennähe auf die relevanten Märkte eingehen. Eine der aktuellsten Entscheidungen betrifft auch wieder den Unimog, dessen Produktpalette erneut am unteren Ende gekürzt werden soll. Um weiterhin die Kunden an die Firma binden zu können, hat die Firma Endres auch den Multicar aus Waltershausen/Thüringen in der



Verkaufspalette, um soweit wie möglich die Lücke der scheidenden leichten Baureihe Unimog auszugleichen.

Nichts desto trotz ist und bleibt die Firma Endres ein kooperativer und kompetenter Partner des Unimog, wovon man sich bei einem Besuch in der Kaiserin-Augusta-Allee 4 in Berlin überzeugen kann; Unimog vieler Typen mit interessanten Gerätekombinationen befinden sich immer auf dem Gelände.

Für die nächsten 50 Jahre als Unimog-Generalvertretung und als Begleiter der Unimoggeschichte wünschen wir der Firma Endres weiterhin viel Erfolg.

H. Niemöller
Berlin, Juni 2001

Bild oben: Mit Vorstellung des Unimog 406 stieg die Kundschaft zunehmend auf dieses Fahrzeug um.

Bild Mitte: Vor allem der Winterdienst war und ist eine Domäne des 406.