

FRITZ BRAND



RENAULT



50 JAHRE

FRITZ BRAND
KRAFTFAHRZEUGE

Celle
Hannoversche Heerstraße 1-6
Telefon (05141) 28027

Fahrrädern lag. Es folgten „Wanderjahre“, unterbrochen von der Militärpflicht. Diese wurden bei der Kraftfahrtruppe und den Luftschiffern abgeleistet. Diese Wanderjahre waren nicht immer ganz berufstreu, Chauffeur und Elektriker waren Einsatzzeiten. Der Weg führte kurz vor dem Ersten Weltkrieg nach Celle zurück, zur Aufnahme

einer Werkstatt-Tätigkeit bei einem Kfz- und Zweirad-Unternehmen. 1914 wurde zu den Waffen gerufen. Der Einsatz erfolgte bei einer motorisierten Instandsetzungseinheit bis zum bitteren Ende. Nach Rückkehr ging es in der alten Firma als Werkstattleiter weiter. Da bis dahin noch keine Gesellenprüfung abgelegt war, es war aus

Geschäfts-Eröffnung.

Den verehrten Einwohnern von Celle und Umgegend zur Kenntnis, daß ich in der

Bergstraße

eine Reparatur-Werkstätte für Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Nähmaschinen

eröffnet habe. Durch langjährige Erfahrung bin ich in der Lage, Reparaturen sämtlicher Systeme bei billigster Preisberechnung sauber auszuführen. Ich bitte mein junges Unternehmen gütigst unterstützen zu wollen.

Hochachtungsvoll

Fritz Brand, Mechanikermeister.

Privatwohnuna: Brauhausstraße 4.

Eröffnungsanzeige
in der CZ

— 1. 10. 1925 —

*Erfolgreiche
motorsportliche
Ambitionen
schon beim
Firmengründer*



organisatorischen Gründen nicht möglich, folgte 1921 die Gesellenprüfung und kurz danach 1922 die Meisterprüfung, allerdings als „Fahrradschlosser“, da es den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers noch nicht gab. Auch der Fahrlehrerschein folgte postwendend (1923).

Wenn hier nun zunächst ein kurzer Blick auf den fachlichen Lebensweg des Gründers geworfen wurde, so soll er eigentlich nur zeigen, daß er „von der Pike auf“ seinem

Beruf und Lebenswerk treu gedient hat. Es erklärt sicher auch seinen Einsatz in all den Jahren für seinen Betrieb bis zu seinem Ableben im Jahre 1968.

Nun zum „Lebenslauf der Firma“

Kurz nach der Inflation faßte Herr Fritz Brand den Mut, sich selbständig zu machen. Geld war sehr knapp. Kredite von den Kassen nur dann zu bekommen, wenn man Grundvermögen hatte. Die Eröffnung erfolgte am 1. Oktober 1925, die Werkstatt befand sich in der Bergstraße in einem umgebauten Stall, die Ausstellung der Fahrräder in einem Raum der Wohnung Brauhausstraße 4. Da dieses Haus aber einem Mitbewerber gehörte, wurde bald umgezogen zur Zöllnerstraße/Ecke Querstraße.

Der erste Lehrling — Walter Wöhler — begann zum selben Zeitpunkt. Robert Müller verstärkte die Firma und wenig später auch Hermann Puschmann. In der ersten Zeit lag das Reparaturgeschäft außer bei Personenwagen zu einem beträchtlichen Teil bei den Motorrädern, der Verkauf vorwiegend bei den Fahrrädern. Das änderte sich aber bald. Schon 1926 wurden Zündapp-Motorräder verkauft und es folgte die offizielle Vertretung. Daneben gab es dann Hecker-, Harley-Davidson- und andere Motorräder.

Der Pkw-Verkauf lief über Vermittlung. Der Kundenkreis vergrößerte sich dank guter fachlicher Arbeit zusehends und es mußte nach einer größeren Werkstatt Ausschau gehalten werden. Es bot sich die Anmietung eines Garagentrakt-Neubaus in der St.-Georg-Str. (Blumlage 15) an, der dann

April 1928 bezogen wurde. Dort wurden dann auch Schwerlastwagen repariert. Für die Überholung eines Motors — Austauschmotoren waren noch völlig unbekannt — wurden annähernd 4 Wochen benötigt (Motor zerlegen, Zylinder und Kubelwelle zum Schleifen wegschicken, Lager selbst aus-



*Betrieb im ersten Jahr
— Hof —*

*Ansicht
von der Bergstraße
(aus späterer Zeit)*



*Vorraum
der Werkstatt
Blumlage 15
Einfahrt
St.-Georg-Straße
1928 — 1935*

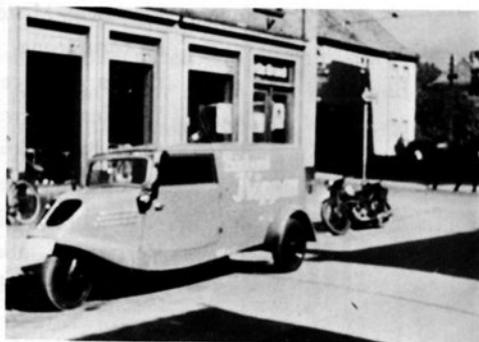
gießen und bearbeiten, alles wieder zusammen- und einbauen). Allein das Einlaufenlassen des Motors auf dem Stand dauerte einen Tag.

Da der Hausbesitzer des Ladens Eigenbedarf hatte, wurde 1933 samt Wohnung zur Fritzenwiese 83 umgezogen.

Nachdem Mitte der dreißiger Jahre die Motorisierung staatlich gefördert wurde, kamen Service-Verträge mit DKW- und Wanderer-Pkw und später auch mit Mercedes Benz-Pkw zum Tragen. Auch das Kleinlieferwagengeschäft fing an. Der Verkauf ging zunächst über die hannoversche Vertretung, aber schon 1934 wurde vom Tempo-Werk direkt bezogen. Der Umzug zur Allerbrücke mit Werkstatt, Laden und Lager unter einem Dach brachte auch eine starke Belebung des Zweirad-Geschäfts. Da Zündapp mit der Lieferung nicht mitkam, wurden u. a. Victoria und Puch dazugenommen. Die Lagerung der Ersatzteile brachte damals schon Probleme. Der Nordwall 62, davor einen Mitbewerber ganz beherbergend, kam als Lager- und Abstell-



*Ein neuer
Tempo-Lieferwagen
vor dem Laden
Allerbrücke*



räume dazu (Reifenlager, Fahrrad- und Motorradlager, Nähmaschinen-Ausstellung [Möbel] und Fahrschulraum). Die Fahrschul-ausbildung erstreckte sich sogar auf Angehörige der hiesigen Polizei für den Dienst. Von Beginn an gab es auch Benzin zu kaufen. Die „Tankstelle“ (noch an der Allerbrücke) bestand aus einem 200-Liter-Faß mit Pumpe und Meßeimer.

Die Suche nach einem eigenen Grundstück begann. Viele Möglichkeiten, aber sehr wenig geeignete Grundstücke, bis sich 1938 die Hannoversche Heerstraße 1 anbot. Wohnhaus (leerstehend) vorhanden und das Grundstück etwa 2 500 Quadratmeter groß. Baupläne wurden erstellt, aber die Zeit bewirtschaftete nacheinander Stahl, Zement, Holz und auch die Bauhandwerker, so daß

*Frühstückspause
(Allerbrücke)*

bis zum Kriegsausbruch 1939 noch nichts erreicht war.

Die Belegschaft betrug zu dieser Zeit etwa 12 Personen. Fritz Brand und Robert Müller (auch Meister) standen der motorisierten, Mechanikermeister Hermann Puschmann der Fahrradabteilung vor, jeweils unterstützt von weiteren Gesellen und Lehrlingen. Den Laden unterstützte Frau Helene Brand tatkräftig, während Herr Adolf Kuckei seit 1935 Büro, Buchhaltung, Lager, Laden und auch Verkauf der Neufahrzeuge bearbeitete, ab 1937 gemeinsam mit Hans Brand.

Der Krieg unterbrach das gesamte geschäftliche Leben. Mitte August 1939 bereits begannen die Einberufungen von Fritz Brand, Hans Brand, Otto Müller u. a., als Vor-



Laden Allerbrücke
1935 — 1940



letzter folgte Adolf Kuckei im April 1940. Es waren dann nur noch Robert Müller und die Lehrlinge über. Diese zogen gemeinsam zur Firma Maussner. Alle hofften wir auf baldige Wiedereröffnung, aber es dauerte dann doch bis Mitte 1945. Nach Beendigung kamen aus der Gefangenschaft zunächst Hans Brand, dann Hermann Puschmann und Fritz Brand zurück. Was nach Brückensprengung und Plünderung an der Allerbrücke noch zu gebrauchen war, wurde zu-

nächst zum Hafen ausgelagert. Nach gemeinsamen Überlegungen wurde „Weitermachen“ beschlossen. Da die Räumlichkeiten an der Allerbrücke nicht mehr zu benutzen waren, wurde auf dem Grundstück Hannoversche Heerstraße 1 mit eigenen Händen ein Stallgebäude zur Werkstatt umgebaut, die bei der Ölindustrie vorhandenen Stahlträger mit Handbügelsäge und mit Handbohrmaschine bearbeitet, um den Boden als Ersatzteillager nutzen zu

*Werkstatt und
Zweirad-Ausstellung
Hannoversche
Heerstraße 1
1949/50*



können. Es war allerdings kaum noch etwas da, da die Bestände an der Allerbrücke sowohl als auch die Reserven in der Hannoverschen Heerstraße — man sagte so schön — geplündert waren.

Da das Tempo-Werk dann bald wieder Produktionserlaubnis bekam (Dreirad-Lieferwagen gab es auf Bezugsschein der

Militärregierung), bekamen wir — wenn auch in gewissen Grenzen — wieder Ersatzteile. Der Transport brachte allerdings gewisse Schwierigkeiten. Die Lieferfähigkeit und die Lieferbereitschaft Herrn Vidals (Tempo-Werk) brachte eine Ausdehnung des Lieferwagenbereichs bei uns. Es wurde quasi der Grundstein gelegt für

*Laden
Hannoversche
Heerstraße 1
und Tempo-Dreiräder
1949/50*



*Gesamtansicht
1949*



*Betriebsfeier
in der Werkstatt
1949*

das auch heute noch über die Firmen Hanomag, Hanomag-Henschel bis hin zur Daimler-Benz AG gute Lieferwagengeschäft (in allen Bereichen: Verkauf, Ersatzteile und Reparatur).

Die angebaute Küche des Wohnhauses wurde zum Laden umfunktioniert. Kurz

vor der Währungsreform nahm dann auch Walter Wöhler — der erste Lehrling der Firma — auf Drängen seines ehemaligen Lehrmeisters die Arbeit auf, trotzdem ihm ja vor der Währungsreform nichts außer der Reihe geboten werden konnte. Es sollte auch nur vorübergehend sein, da Walter



*Neue Werkstatt
Hannoversche
Heerstraße 1
1950*

*Einbringen
der Dachkonstruktion
(20 Meter Spannweite)
1949*



Wöhler ja wieder nach Frankreich zurück wollte, wo er während der Gefangenschaft einige Jahre zivil gearbeitet hatte, und dort konnte man seinerzeit ja besser leben. Die ganze Familie büffelte schon „Französisch“. Die Aufenthaltsgenehmigung ließ außerordentlich lange auf sich warten, als es dann nach Jahren endlich nach Erteilung aussah, waren die Lebensbedingungen bei uns schon so, daß Walter Wöhler blieb und mittlerweile schon wieder über 25 Jahre der Firma angehört. Zum 1. Januar 1949 wurde die Firma eine oHG und Hans Brand als Mitgesellschafter aufgenommen. Gleich nach der Währungsreform wurde 1949 eine etwa 400 Quadratmeter große Werkhalle er-

richtet. Eine mutige Tat, bei der die Frauen Helene und Anita Brand fleißig mit Hand anlegten, denn die Steine mußten mit der Hand abgeladen werden. Kipper waren unbekannt und die Lkw kamen immer dann, wenn die Bauarbeiter bereits Feierabend hatten. Die Lkw-Fahrer hatten es auch eilig, da Mangel an Fahrkapazität vorlag. Die Steine waren ofenheiß, wenn sie kamen. Zur Hannoverschen Heerstraße hin war alles mit einem hohen Bretterzaun abgeschirmt. 1950 erfolgte der Bau des Ersatzteillagers, 1952 dann Laden und Tankstelle.

Nach der Währungsreform fing dann auch das Zweiradgeschäft wieder stärker an, das später dazu führte, daß die Motorräder im geschlossenen Bahnwaggon mit dem „Kuhlemeyer“ bis vor das Geschäft gerollt wurden. Es wurden dann auch wieder Pkw über einen hiesigen Großhändler verkauft. Die Waschhalle und der Rundbau der Reparaturannahme und Garagen erstanden 1956.

1957 erhielt Herr Kuckei Prokura.

Eines Tages erschien Herr Wagner von der Deutschen Renault mit einer „Fregate“, um uns Renault-Fahrzeuge anzubieten. Die Vorführung des derzeit neuen Modells

„Dauphine“ mußte der Händler Götz aus Hamburg vornehmen. Das war 1957. Zunächst war der Verkauf — da es ja ein Franzose — war, recht schwierig. Sicherlich waren die Kriegserinnerungen noch zu frisch. Aber in zäher und konsequenter Arbeit wurden die Verkaufszahlen gesteigert, so daß

wir nun schon seit einigen Jahren mit den Zulassungszahlen über Landes- und Bundesdurchschnitt liegen. Dies ist ja leider bei den Fabriken immer ein „gewisser“ Maßstab. 1959 entstand ein Pkw-Ausstellungsraum (in dieser Größe erstmals in Celle), dem ein Bürotrakt aufgestockt war. 1961



*Zwischenstadium
etwa 1955*

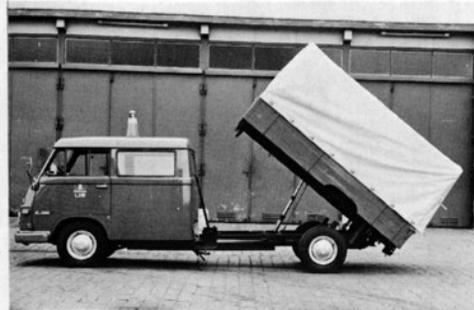
*Luftaufnahme
etwa 1966*



*Beginn auf der
gegenüberliegenden Seite
Halle und
Gebrauchtwagen-
Ausstellung
— etwa 1969 —*



wurde eine doppelständige Unterflurstation mit Schmier- und automatischer Ölversorgung an der Grundstücksgrenze errichtet. Damit war das Grundstück Hannoversche Heerstraße 1 voll bebaut. 1953 wurde das Nachbargrundstück Hannoversche Heerstraße 7 erworben. Wegen der sogenannten „Oststraßenumgehung“ war eine Bebauung aber derzeit nicht möglich. 1962 stand das gegenüberliegende Grundstück westlich der B 3 zum Verkauf an. Nach schwierigen Verhandlungen kam der Kauf zustande. Schon 1963 erstand eine 600 Quadratmeter große Werkhalle, zunächst als Ausstellungshalle und für den Kipperbau, dann aber auch zur Entlastung der Werkstatt. Mit dem Umbau der Tempo-Kleinlaster zum hydraulischen Dreiseitenkipper begann die Firma 1962 zunächst nur für die eigenen



*Handhydraulischer
Kipper
für Stadt Hamburg*

Kunden. Anschließend erfolgte die Fertigung auch für das Lieferwerk. Damit war der Weg frei für die Lieferung in die Bundesrepublik, ja sogar nach Europa und Nordafrika. Für die Stadt Hamburg kam dann die Entwicklung der Tiefladerkipper. Der Handhydraulik folgte dann auch die Elektrohydraulik.

Herr Peter Brand trat zum 1. Januar 1964 als Mitgesellschafter in der OHG ein, zum 1. Januar 1966 erfolgte die Umwandlung zur KG. Die Ausweitung des Ersatzteilgeschäftes durch höhere Umsätze, bedingt aber auch durch die vielen neuen Modelle und Modelländerungen der Hersteller, zwangen zu ernsthaften Überlegungen bezüglich eines rationellen Arbeitsablaufes. Aufgrund früherer Verhandlungen wurde von der Stadt 1968 das Nachbargrundstück Hannoversche Heerstraße 2 erworben und Vorengenehmigung erteilt. Dennoch stieß die Einholung der Genehmigung auf so viel unvermutete Schwierigkeiten, daß der Neubau auf der anderen Seite erst zum 1. März 1973 bezugsfertig war. Die Vorplanung und den Kaufabschluß hat Herr Fritz Brand noch erleben bzw. unterschreiben können, die Fertigstellung hat er leider nicht mehr erlebt. Seit dem 1. Juni

Ein „Zwischenjubiläum“
im Kipperbau
Diese Zahl ist jetzt schon
mehrfach erreicht



1968 sind Hans und Peter Brand alleinige Gesellschafter. Da Fritz Brand seit 1923 Fahrlehrer war, brachte er die „Lizenz“ gleich mit in die Neugründung ein. Die Fahrschule Fritz Brand ist also heute auch 50 Jahre alt.

Der neue Betrieb ist unter Mitberatung der Bauabteilung der Deutschen Renault und der HHF unter Führung der Architekten Maenicke und Behler erstellt. Wir meinen,

daß er auch im Interesse unserer Kunden eine nach dem derzeitigen Stand der Technik rationelle Arbeitsweise gestattet. Er hat seine Erwartungen erfüllt und sich bewährt.

Die Einweihung erfolgte spektakulär mit einem „Tag der offenen Tür“, Militärmusik (Green Jackets), Verlosung, Kinderbelustigung, Bier, Brause, Erbsensuppe u. a. Es war ein voller Erfolg. Daß wir nun

50 Jahre bestehen und daß wir unser Jubiläum in modernen Räumen an zeitgerechten Arbeitsplätzen erleben können, haben wir — die Brands — sicherlich auch unseren treuen Mitarbeitern in all den Jahren zu verdanken. Wir haben uns bemüht, die Erträge wieder dem Betrieb zufließen zu lassen, um Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zu schaffen, die den Mitarbeitern Freude an der Arbeit und volles Eintreten für „ihren“ Betrieb geben. Wir haben verhältnismäßig viele Jubilare, die wir in einer Zusammenstellung folgen lassen, haben viele langjährige Mitarbeiter und sind trotzdem jung geblieben. Jüngster Pensionär ist jetzt Prokurist Adolf Kuckei (nach 40 Jahren Betriebszugehörigkeit) sowie auch Walter Wöhler, der noch ein Mann der ersten Stunde ist.

Allen bisherigen und jetzigen Mitarbeitern nicht nur herzlichen, sondern allerherzlichen Dank.

Möge das Erreichte Vorbild und Ansporn sein, weiter zu wirken, daß der gute Ruf der Firma Fritz Brand, Kraftfahrzeuge, nicht nur erhalten bleibt, sondern sich weiter

festigt, als der einer Firma der Kraftfahrzeug- und Zweiradbranche mit reellen, ordentlichen und vertrauenswürdigen Geschäftspraktiken. Das ist einmal in einer Zeit wirtschaftlicher Restriktion, in der wir im Augenblick leider leben und dazu der Verunglimpfung all derer, die mit dem Auto beruflich zu tun haben, durch meistens unberufene Leute und Stellen, teilweise sogar durch Amtsstellen, unumgänglich notwendig.

Unseren Kunden gilt natürlich auch unser Dank. Denn ohne treuen Kundenstamm wäre unser Betrieb nicht lebensfähig. Wir versprechen Ihnen, uns auch weiterhin mit aller Kraft dafür einzusetzen, Ihnen gute Qualität zu marktgerechten Preisen und Bedingungen zu verkaufen und Ihnen zu helfen, diese Fahrzeuge zu erhalten durch fachgemäße Inspektionen und Instandsetzungen. Daß hierzu auch ein ausreichend sortiertes und gepflegtes Ersatzteillager gehört, ist für uns selbstverständlich, hat die schnelle Wiederbenutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge durch unsere Kunden doch zum guten Ruf unserer Firma beigetragen.

*Unsere Mitarbeiter
mit mehr
als 10 Jahren
Betriebszugehörigkeit
zum 1. Oktober 1975*

Adolf Kuckei	40 Jahre	Fritz Wetzler	18 Jahre
Walter Wöhler	27 Jahre	Kurt Buchenau	15 Jahre
Heinz Maronga	27 Jahre	Gerd Franzisket	14 Jahre
Friedrich Sohl	24 Jahre	Peter Reinhardt	13 Jahre
Dietrich Kraeft	23 Jahre	Valentin Wick	12 Jahre
Rolf Hiete	23 Jahre	Werner Pottberg	11 Jahre
Hans-Günter Heine	23 Jahre	Hermann Puschmann*)	38 Jahre
Helmut Stratmann	18 Jahre	Robert Müller*)	21 Jahre

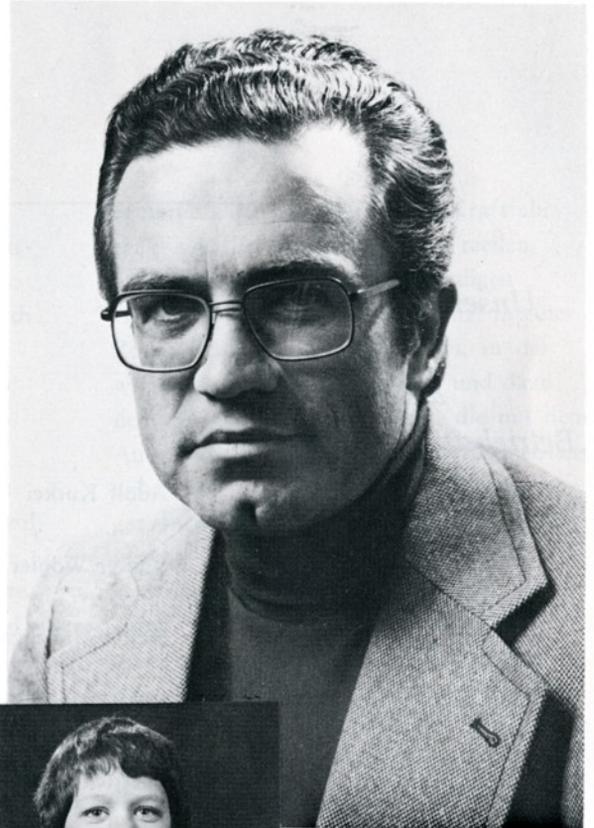
*) befinden sich schon im Ruhestand

Karl-Heinz Reche 14 Jahre

Manfred Mewert 12 Jahre



*Hans Brand
2. Generation*



*Peter Brand
3. Generation*



Die kommende Generation

Jetziger Betrieb

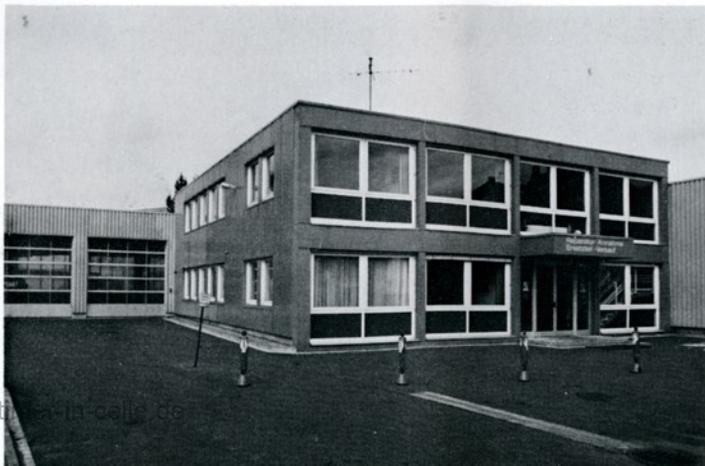


🏠 „Alte“ Seite — Zweiräder, Tankstelle



🏠 „Neue“ Seite — Ausstellung und Verkauf

*Eingang Reparatur-Annahme, Ersatzteil-Verkauf,
Verwaltung, Fahrschulraum, Einfahrt Werkstatt*





Reparatur-Annahme

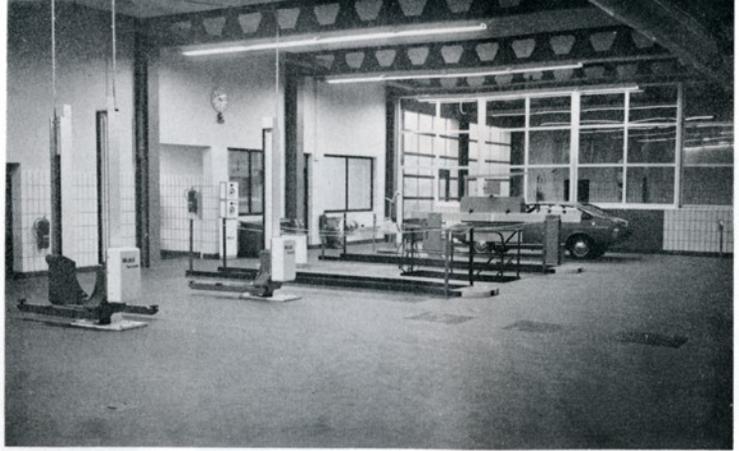


Ersatzteile — Verkauf und Kasse



*Kunden-Aufenthaltsraum mit Durchblick zur
Werkhalle*

Teilansicht neue Werkshalle

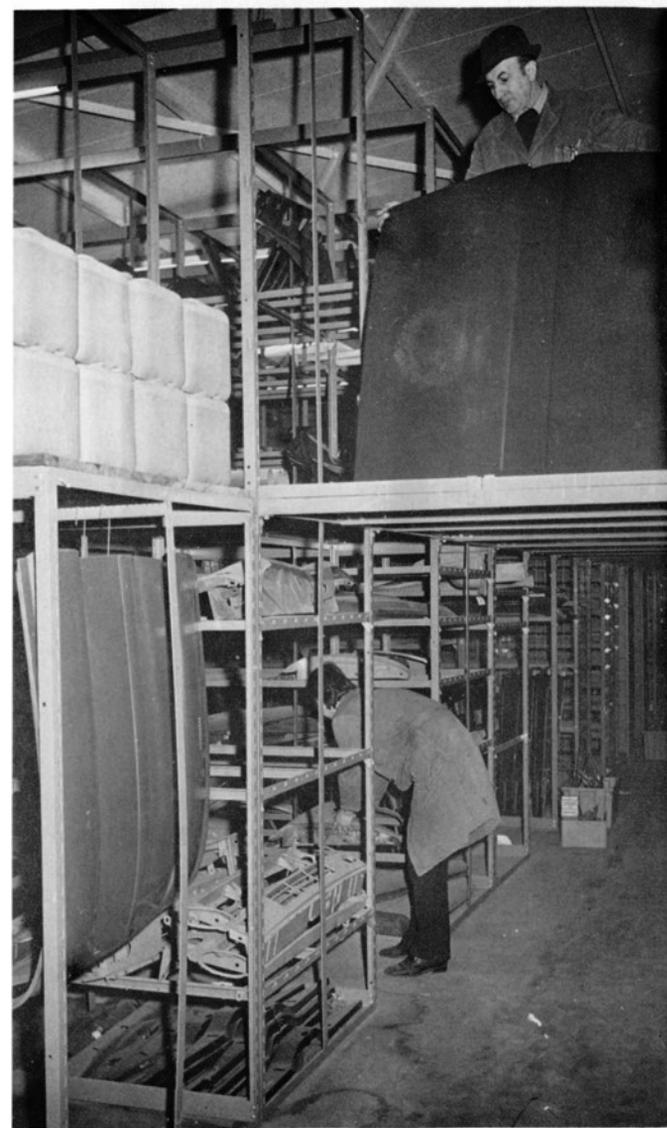


Diagnose-Stand



Service-Wagen-Park





Teilansicht Ersatzteil-Lager



Ausstellungsraum Zweirad



Fahrschulraum

Leistungsbereiche der Firma FRITZ BRAND, Kraftfahrzeuge

<i>Pkw-Verkauf</i>	Gesamtprogramm der Deutschen Renault AG, Hubraumklassen 0,8 bis 2,6 Liter
<i>Lkw-Verkauf</i>	Transporter-Programm der Daimler-Benz AG Typen L 206 — L 307
<i>Instandsetzung Pkw und Lkw</i>	in modernst eingerichteten Räumen durch ständig geschultes Personal
<i>Ersatzteilverkauf</i>	Renault und Daimler-Benz, der vertretenen Typen, turnusmäßige Belieferung von Renault-Händlern und Stützpunkten.
<i>Kipperbau</i>	Handhydraulische und elektrohydraulische Kipper verschiedener Ausführungen für die Fabrikate Daimler-Benz und Hanomag-Henschel
<i>Zweiräder</i>	Fahrräder, Motorräder, Mopeds und Ersatzteile sowie Instandsetzung Motorisierte Fahrzeuge der Firmen Hercules, Zündapp, Puch und Velosolex
<i>Fahrschule</i>	Ausbildung in den Klassen 1 und 3 auf neuesten Fahrzeugen mit Automatik- und Schaltgetriebe sowie Krafrad
<i>Tankstelle</i>	

