



Das vergessene Ende der Hoffmann-Werke 1954

Eine Reportage von Mika Hahn

Das vergessene Ende der Hoffmann-Werke 1954

In den 50er Jahren erstürmte das kleine, bis dahin unbekannte Werk des Kriegsgewinners Jakob Oswald Hoffmann den Zweiradhimmel des deutschen Wirtschaftswunders.

Es gibt doch nur eine Vespa 

12. ADAC-Deutschlandfahrt 1952
Als einziger Motornoller
errang die Vespa
den großen ADAC-Mannschaftspreis
mit goldenem Schild,
den silbernen ADAC-Becher
für den Klassensieg und
5 Goldmedaillen.
Mit diesem überragenden Erfolg
ist die Zuverlässigkeit unserer
Serienfahrzeuge einmal mehr
unter Beweis gestellt.

Hoffmann-Werke LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

Die Vespa wurde mit Auszeichnungen überhäuft.

In Lintorf, bei Düsseldorf, bauten die Hoffmann-Werke über 100.000 Motorräder, Kleinwagen und vor allem aber die deutsche Vespa. Dazu 150.000 Fahrräder, als zeitweise größter deutscher Fahrradexporteur. Doch 1954 überraschte die laut damaliger Presse „modernste deutsche Motorradfabrik“ die Öffentlichkeit mit dem Konkurs. Der Direktor der Rheinisch-Westfälischen Bank Walter Karklinat kommentierte das Ereignis in einem Spiegel-Artikel (Januar 1955) als „größten und hässlichsten Zusammenbruch der letzten 20 Jahre“.

Hoffmann wurde hauptsächlich falsche Finanzpolitik vorgeworfen. Noch wenige Monate vorher hatte man ihn international gefeiert, jetzt blieb nur landesweiter Spott. Für genauere Analysen bestand im Wirtschaftswunder-Deutschland kein öffentliches Interesse. Per Mundpropaganda wurde damals verbreitet, dass der Konkurs von oben gelenkt sei, abgesprochen von deutschen Großkonzernen und Banken, um etablierte Firmen zu schützen, die sich von Nachwirkungen des Krieges noch nicht erholt hatten.

Solinger Fahrrad Fabrik

Hoffmann war bis zu seinem rasanten Aufstieg ein unbeschriebenes Blatt in der deutschen Fahrzeugindustrie. Niemand wusste so recht, woher er kam und wer er wirklich war. 1938 beteiligte sich der Düsseldorfer Konditorsohn zunächst als persönlich haftender Gesellschafter an der 1934 von Franz Schaaf gegründeten Solinger Fahrrad Fabrik, ehe Hoffmann 1943 den 400-Personen-Betrieb komplett übernahm. Im Krieg verdreifachte Hoffmann die Belegschaft, mit „kostenlosen“ Zwangsarbeitern. Es folgte der Aufstieg zum Nazi-Musterbetrieb: 1942 Einbindung in die rüstungspolitische Entwicklung des Heeres, 1943 Ordensverleihung für Hoffmann aus der Hand des „Führers“.

1944 wurde das Solinger Stammwerk zwar ausgebombt, doch das eigentliche Kapital schöpfte Hoffmann längst aus zusätzlich angemieteten Werkshallen im 20 km entfernten Gräfrath. Die dortigen Lebensbedingungen der Zwangsarbeiter wurden mehrfach von der Solinger Polizeibehörde beanstandet. Hoffmann erwirkte ein Zutrittsverbot für seinen „kriegswichtigen Betrieb“, die Produktion von Rüstungsgütern für den „Endsieg“ lief bis zum 8. Mai 1945 weiter. Dies sei auch an dieser Stelle deswegen erwähnt, weil Hoffmann nach dem Krieg eine betont christliche Haltung zeigte und man sogar munkelte, er sei mit Kardinal Frings verwandt.

Umzug nach Lintorf

1945, nur wenige Wochen nach Kriegsende, verlegte Hoffmann seine „Solinger Fahrrad Fabrik“ nach Lintorf, wo er ein Areal der Mannesmann Röhrenwerke kaufte. Die Bevölkerung fand mit „Fabrik der Offiziere“ schnell eine eigene Bezeichnung, weil dort so viele hochrangige Militärs unter falschen Namen untergetaucht waren.



„Am 9. August 1949 begann der eigentliche Aufstieg des Unternehmens mit der Unterzeichnung der Vespa-Fertigungs-Lizenz.“

Einen Monat später, wurde die Firma in „Hoffmann-Werke“ umbenannt.

Als die etablierten Unternehmen der Vorkriegszeit noch Ruinen räumten, belieferte Hoffmann bereits das deutsche Volk wieder mit zivilen Gütern: Kochtöpfe, Ölpresen, Bohrmaschinen, natürlich Fahrräder und ab 1948 auch Motorräder. Alles was gebraucht wurde und womit sich Geld verdienen ließ.

Die Geburt der Vespa in Deutschland

Der eigentliche Aufstieg begann am 9. August 1949 mit der Unterzeichnung der Vespa-Fertigungs-Lizenz zwischen Jakob Oswald Hoffmann und Enrico Piaggio. Hoffmann war damit der erste Lizenznehmer der bis heute über 15-millionenfach entstandenen Vespa. Am 9. September 1949 wurde die Firma in „Hoffmann-Werke“ umbenannt.

Die Vespa kannten bis dahin nur wenige in Deutschland. Anfangs als Damenfahrzeug belächelt, avancierte der Roller bald zum maskulinen Statussymbol. Eine Goldgrube für Hoffmann: Bereits vor Fertigstellung der Werkshallen war die Jahresproduktion 1950 komplett ausverkauft! Der mittelständische Fahrradhersteller Hoffmann erlangte nun bundesweite Popularität. Prominenz fand sich plötzlich ein im idyllischen Lintorf: Stars und Sternchen, Minister, Pressevertreter und Rennfahrer gaben sich die Klinke in die Hand. Sogar ein Film mit Johannes Heesters und Co. wurde gedreht.

Aufschwung durch die Vespa

In kürzester Zeit wurde ein bundesweites Vespa-Händlernetz geschaffen, davon profitierte die gesamte Hoffmann-Zweiradsparte: Waren es im Jahre 1949 nur 4815 produzierte Motorräder, so steigerte sich die Fertigungszahl 1950 auf 9024. In der Klasse der 125 ccm Motorräder waren die Hoffmann-Werke drittgrößter Anbieter Deutschlands.



Anfangs als Damenfahrzeug belächelt,...



avancierte der Roller bald zum maskulinen Statussymbol.



„Piaggio sah „plötzlich“ die Lizenzverträge durch das Sondermodell „Königin“ verletzt.“

Piaggios Hauptargument war Hoffmanns Motormodifikation von 4,5 auf 5 PS.

Beflügelt von dem Erfolg der Vespa begann man in Lintorf mit kostspieligen Entwicklungen von Motor- und Fahrwerkskonstruktionen. Der Erfolg schien sicher, die Euphorie kannte keine Grenzen...

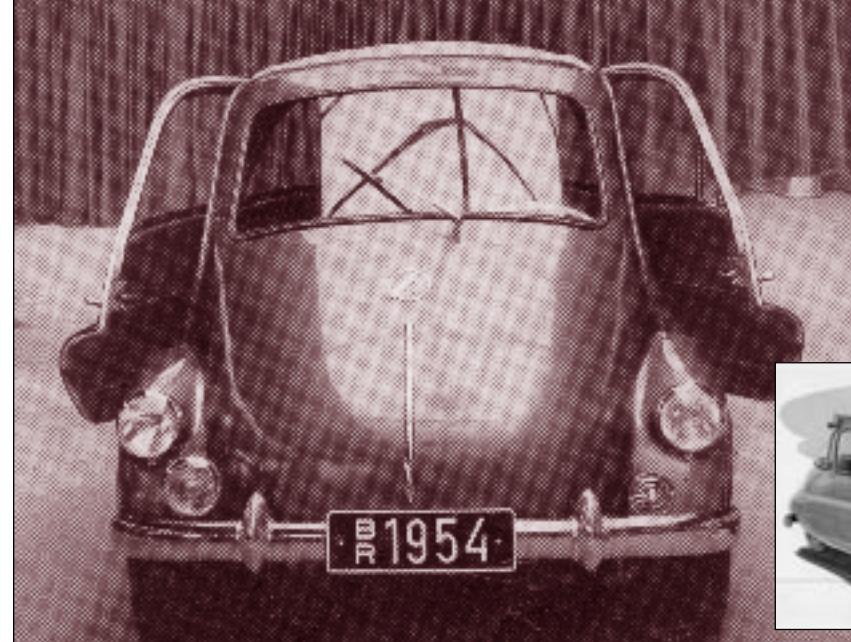
Die gesamte Hoffmann-Geschichte kann hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden. Nur so viel: Die Vespa schrieb wirklich Erfolgsgeschichte, ein kaum vorstellbarer Kult entstand um dieses motorisierte Stückchen Blech. Auch 1951 war die Produktion mit 8343 Vespas ausverkauft, 1952 baute das Lintorfer Werk 11.801 Roller. Daneben stiegen die Motorradverkaufszahlen ebenfalls. Und die Spitze war noch nicht erreicht: 1953 produzierte Hoffmann 15.295 Vespa-Roller.

Doch „produzieren“ bedeutete leider nicht „verkaufen“. Zwar wurde 1953 der Umsatz um 11 Millionen auf 36 Millionen DM gegenüber dem Vorjahr gesteigert, und doch traten immer mehr Probleme zu Tage: Eine neue Rollergeneration mit mehr Leistung und größeren Rädern, wie die Zündapp-Bella oder Glas-Goggo, verdrängten die Vespa immer mehr.

Herbst 1953: Vespa-Königin und Hoffmann-Gouverneur

Hoffmann versuchte zu reagieren und brachte im Herbst 1953 das Vespa-Sondermodell „Königin“ mit reichlich Chrom und Sonderfarben auf den Markt. Sowie die „Hoffmann-Gouverneur“, das weltweit erste Motorrad mit 250 ccm Boxermotor und Kardanantrieb. Nach langjährigen, kostspieligen Entwicklungen hoffte man auf schwarze Zahlen. Dennoch leiteten gerade diese beiden Konstruktionen das Ende ein... doch davon ahnte man noch nichts in Lintorf.

Noch im Mai 1954 erschien eine Sonderausgabe des amerikanischen LIFE-Magazins mit dem Titel: „Germany – A Giant Awakened.“ In



Die Autokabine 250, mit verbessertem Gouverneur-Motor.



dieser Ausgabe wurde Hoffmann repräsentativ in eine Reihe mit Jost Henkel und Alfred Krupp gestellt. Hoffmann wird darin als „new capitalist“ charakterisiert. Aus anfänglichen 63 Mitarbeitern im Jahre 1945 waren es 1954 mehr als 950. Dies beeindruckte natürlich auch im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Das Ausland beachtete Hoffmanns Konstruktionen, Frankreich bestellte 300 Gouverneur-Motorräder für die Polizei. Hoffnungsvoll schielte man auf französische Folgeaufträge. Zudem fanden sich Abnehmer für die Gouverneur in Indonesien und Taiwan.

Jubel in Lintorf: Präsentation der Hoffmann-Autokabine

Und dennoch wurde 1954 zum Schicksalsjahr für die Hoffmann-Werke: Die Anstrengungen mit der Gouverneur brachten nicht den gewünschten Erfolg auf dem deutschen Markt. Es stellte sich heraus, dass das Motorrad zu teuer, relativ leistungsschwach und zudem technisch anfällig war.

Doch Hoffmann hatte noch einen Joker im Ärmel: Ein verbesserter Gouverneur-Motor sollte in den Hoffmann-Kleinwagen „Autokabine 250“ eingebaut werden. Erste Prototypen fanden internationale Anerkennung auf dem Pariser Salon 1954, was das Werk zu einer Kleinserie ermutigte. Insgesamt 800 Bestellungen aus dem Bundesgebiet gingen bei Hoffmann für den Kleinwagen ein.



Die Gouverneur

„1954 wurde zum Schicksalsjahr für die Hoffmann-Werke: Die Anstrengungen mit der Gouverneur brachten nicht den gewünschten Erfolg.“

Es stellte sich heraus, dass das Motorrad zu teuer, relativ leistungsschwach und technisch anfällig war.

Messerschmitt und BMW — die kriselnden Riesen

Verwunderlich ist, dass die Kündigung der Vespa-Lizenz zu einem Zeitpunkt erfolgte, als Hoffmann die Produktion der Autokabine bekannt gab, denn pikanterweise war der Vespa-Lizenz-Nachfolger die Firma Messerschmitt, ehemaliger Flugzeugbauer wie Piaggio. Das Augsburgische Unternehmen durfte nach dem Krieg keine Flugzeuge mehr produzieren, fertigte stattdessen den „Kabinenroller“, der das gleiche Segment besetzte wie Hoffmanns Kleinwagen. Messerschmitt selbst drückten fünf Millionen DM Schulden, 150.000-200.000 DM verschlang die Produktion des Kleinwagens jeden Monat, der Verkauf stagnierte 1954. Dies gefährdete das ganze Unternehmen.

Tristesse in Lintorf: Kündigung der Vespa-Lizenz

Doch mitten in die Aufbruchsstimmung kam die erste Hiobsbotschaft: Piaggio kündigte Hoffmann die noch bis 1960 laufende Vespa-Fertigungslizenz. Piaggio sah „plötzlich“, zehn Monate nach der Königin-Präsentation auf der IFMA 1953, die Lizenzverträge durch das Sondermodell „Königin“ verletzt.

Piaggios Hauptargument war Hoffmanns Motor-Modifikation, die „Anhebung“ von 4,5 PS auf 5PS. Hoffmann konfrontierte Piaggio damit, dass sie selbst im italienischen „Modell 53“ eine Leistung von 5 PS angegeben hatten. In einem Antwortschreiben erklärten die Italiener, dass die „Abrundung nach oben eigenes Recht“ wäre und Hoffmann dies nichts angehen würde.

„Wenn die Vespa angeblich nicht mehr der Lizenz entspricht, dann bezahle ich auch keine Gebühren mehr...“, sagte Hoffmann zu seinem Hausjuristen Hassel und übergab den Piaggio-Brief dem Düsseldorfer Landesgericht.

Angeklagt: Hoffmann gegen BMW

Im November 1954 überschlugen sich in Lintorf die Ereignisse. Hoffmann war von BMW und den Mailänder Iso-Werken angeklagt worden, dass die Autokabine 250 ein sklavischer Nachbau der Isetta sei. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Isetta noch nicht von BMW gebaut, Hoffmann genoss einen Zeitvorsprung.

Hoffmann reagierte auf den Plagiats-Vorwurf mit einer negativen Feststellungsklage und fühlte sich siegesgewiss. Was allerdings zu optimistisch von Hoffmann war, denn die Autokabine war der Isetta in der Tat sehr ähnlich. Hoffmann ging selbst in die Offensive und bezeichnete die Isetta in der Presse als „Bambino der Autokabine“. Sozusagen sei die Isetta das eigentliche Plagiat. „Die Vespa ist auch kopiert worden“, sagte Hoffmann zu seinem Entwicklungschef Röger, der vor möglichen Konsequenzen gewarnt hatte. Man sollte anmerken, dass andere Kleinwagen-Hersteller nicht verklagt wurden. Die Heinkel-Kabine wies ebenfalls optische Ähnlichkeiten mit der Isetta auf.

Bei BMW war die wirtschaftliche Lage, ähnlich wie bei Messerschmitt, sehr angespannt. Auch BMW hatte schwer mit den Folgen des Zweiten Weltkrieges zu kämpfen. Der Fahrzeugbau in Eisenach war verloren, dazu die Flugmotorenwerke Brandenburg und Eisenach. 95 % der Produktion von 1943 bestand aus Motoren für die Deutsche Luftwaffe, der Umsatz (1943: 653 Mill. RM) war gigantisch.

Nach dem Krieg produzierte BMW auf Vorkriegskonstruktionen basierende Ein- und Zweizylinder-Motorräder. Und auch Oberklasse-Limousinen, deren Produktionskosten aber sehr hoch waren. Die Isetta lockte mit hohem Gewinn und der Trendwende für BMW.

Arbeiterkrimi

Noch ehe es zu einer Klärung kommen sollte, kam der Niederschlag für Hoffmann: Die Rheinisch-Westfälische Bank, Hoffmanns Hausbank, verweigerte schon sicher zugesagte Kredite in Höhe von 500.000 DM. Am 25. November 1954 reichte das Lintorfer Werk die Insolvenz ein, um durch eine Auffanggesellschaft das Unternehmen zu sichern. Die Arbeiter fanden statt ihrem Wochenlohn nur 20 DM, Väter mit Kindern 25 DM in ihrer Lohntüte. Daraufhin besetzten am 12. Dezember 1954 358 Arbeiter das Werk: „Wir haben Hunger“ und „Wir verlassen das Werk nicht eher, bis unser Lohn ausgezahlt ist.“

„Ein Händler, der mit der Kabine spekuliert und bereits 120 Fahrzeuge anbezahlt hatte, begann Selbstmord.“

stand auf Plakaten der Arbeiter, die sie an den Werksmauern anbrachten. Der heute 82-jährige Franz Kunert, damals Schleifer, erinnert sich an diesen Tag:

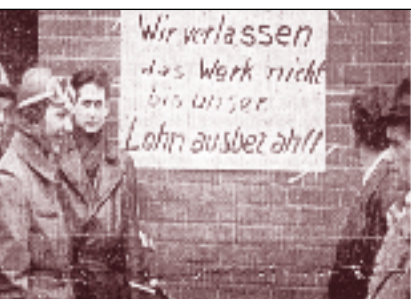
„Im Winter 1954 konnten nur so genannte „Butterspenden“ aus den umliegenden Gemeinden das Überleben einiger Familien sichern. Der alte Hoffmann war wie ein reicher Onkel aus Amerika, der hatte doch immer Geld. Und dann kam dieser stolze Mann, stellte sich vor uns, sagte nichts und wölbte nur seine leeren Hosentaschen nach außen.“ Das war eindeutig. An diesem Tag schlug der Protest in Resignation um. Zwei Wochen lang besetzten die Arbeiter das Werk, versuchten es zu retten. Die Arbeiter offerierten Lohnverzicht, doch selbst das konnte nicht helfen.

Um die erste Notsituation zu lindern soll Jakob Oswald Hoffmann, laut offiziell verbreiteter Variante, Teppiche und Bilder aus seiner Villa für einen Spottpreis an einen Pfandleiher verhökert haben.

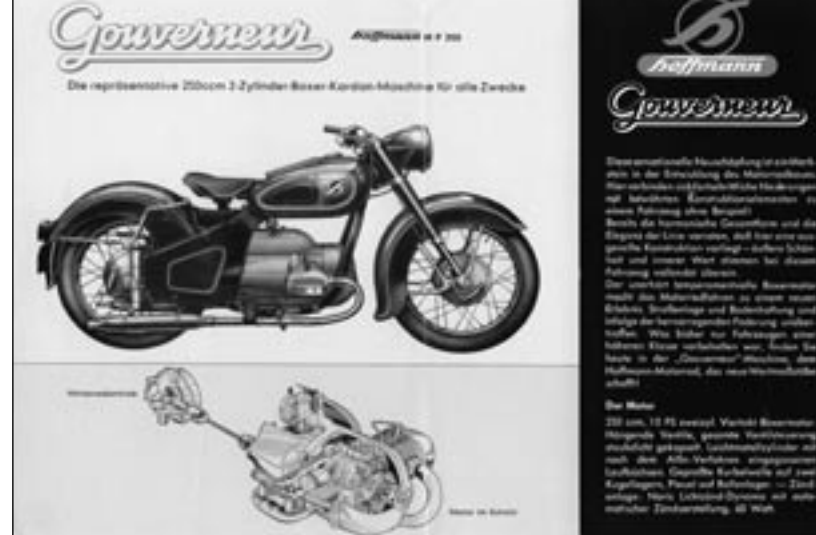
Schlimm war die Situation auch außerhalb des Werkes bei vielen Händlern und Handwerkern, die gutgläubig den bis zuletzt positiven Meldungen glaubten, bis es dann zu spät war. Einige hatten sich mit Wechseln überschuldet. Ein Händler in Hamburg, der mit der Kabine spekuliert und bereits 120 Fahrzeuge anbezahlt hatte, sowie ein Grossist in Karlsruhe, begingen Selbstmord. Diese Meldungen erschienen in keiner Zeitung.

Rheinisch-Westfälische Bank: Verbindungen zu BMW und Messerschmitt

Welche Rolle spielte die Bank? „Hoffmann ist das Bauernopfer, um BMW und Messerschmitt zu retten“, sagten damals viele. Hoffmanns Geldgeber, die Rheinisch-Westfälische Bank AG, war eine Nachfolgebank der von den Alliierten dezent-



Am 12. Dezember 1954 besetzen Arbeiter das Werk.



Die „Hoffmann-Gouverneur“, das weltweit erste Motorrad mit 250 ccm Boxermotor und Kardanantrieb.

tralisieren und 1957 wieder fusionierten Deutschen Bank. Pikant war, dass die Konkurrenten BMW und Messerschmitt die gleiche Hausbank hatten und es enge Verbindungen zwischen den Unternehmen aus der Zeit vor 1945 gab.

In der NS-Zeit war Hans Rummel gleichzeitig Vorstand der Deutschen Bank und Aufsichtsratsvorsitzender bei BMW. Im 10-köpfigen Aufsichtsrat saßen mit Victor von Rintelen (Leiter der Filiale DB-München) und Max H. Schmidt (DB Aufsichtsrat) weitere Mitarbeiter der Deutschen Bank. Aber auch in umgekehrter Richtung gab es Beziehungen: Franz Popp, ehemaliges Vorstandsmitglied von BMW und später im Aufsichtsrat, saß im Beirat der Deutschen Bank für Bayern. Aufgrund von Vertretungsvollmachten ihrer Kunden verfügte die Deutsche Bank über etwa 50 % Stimmrecht der BMW-Aktien.

Die Deutsche Bank hatte Messerschmitt in der Kriegszeit mit seinen zahlreichen Tochterunternehmen Millionen-Kredite gewährt, die im Zuge der Rüstungsproduktion gute Rendite einbrachten. Messerschmitt beschäftigte 1945 über 45.000 Arbeiter, allein das Zweigwerk Regensburg erzielte einen Umsatz von 87 Millionen RM. Zwischen den bayerischen Unternehmen BMW und Messerschmitt gab es zahlreiche Verbindungen. Beispielsweise wurde die ME 262 im Jahre 1941 für Erprobungszwecke mit zwei BMW 003 Turbinen-Triebwerken ausgestattet. Man kannte sich also in Augsburg und München...

Wirklich überrascht?

Die Rheinisch-Westfälische Bank (RWB) ließ über die Presse verlauten, dass sie völlig überrascht von der Vespa-Lizenz-Kündigung

„Hoffmann ist ein Bauernopfer, um BMW und Messerschmitt zu retten“, sagten damals viele.

gewesen sei. „Wenn wir das gewusst hätten“, schimpfte Bankdirektor Karklinat im Gespräch mit dem Spiegel-Magazin, „hätte Hoffmann keinen Pfennig von uns bekommen...“

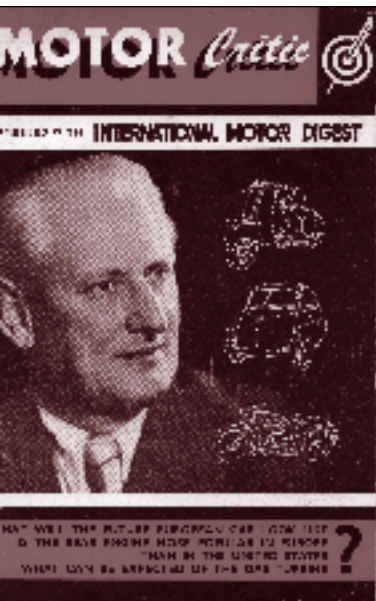
Jakob Oswald Hoffmann wehrte sich dagegen, dass er der Bank etwas verschwiegen hätte. Ganz im Gegenteil: Verschwiegen hatte die RWB der Öffentlichkeit, dass ihr schon seit März 1953 die laufende Produktion übertragen wurde!

Damit hatte das Geldinstitut die Verfügungsgewalt und machte auch Gebrauch davon. Die Produktion wurde beschlagnahmt, die Auslieferung untersagt. Besonders brisant: Sämtliche Fahrzeuge waren bereits auf Prolongationswechsel verkauft! In Deutschland schimpfte man nur über Hoffmann. Der Bank war bekannt, dass Hoffmann die Vespa-Lizenz zurückgeben würde, wenn die Entwicklung eines eigenen Rollers abgeschlossen wäre. Dem Düsseldorfer Direktor der RWB Dr. Dicke hat Hoffmann-Ingenieur Kirchdörfer im November 1953 von Absatzproblemen der Vespa berichtet und den möglichen Nachfolger präsentiert. Das karosserierte Motorrad „Komet“, mit Beinschild wie bei der Vespa, wurde 1953 auf Ausstellungen gezeigt, Prospekte einer abgespeckten Variante („Meteor“) 1954 an die Händler verteilt. Die Hoffmann-Kabine hätte das große Los werden können. Die RWB ließ ein Gutachten anfertigen von dem berühmten französischen Konstrukteur I.A. Grégoire, der dem Hoffmann-Kleinwagen einen guten Verkauf prophezeite. Mit der Auslieferung der 800 Kleinwagen-Bestellungen wäre ein Umsatz von über 16 Millionen erzielt worden.

DDR-Presse

In der DDR berichtete die Presse viel ausführlicher über mögliche Hintergründe des Hoffmann-Zusammenbruches. Dort konzentrierte man sich vor allem auf die Messerschmitt-Verwicklung: Ernst Wilhelm Schmidt (1892-1958), Vorstandsmitglied und ehemaliger Leiter der Volkswirtschaftlichen Abteilung der Deutschen Bank in Berlin, war Wehrwirtschaftsführer, hielt Vorträge über die deutsche Kriegsführung und befürwortete Großkredite für die Schwerindustrie. Nach dem Krieg fungierte er in gleicher Position bei der Rheinisch-Westfälischen Bank in Düsseldorf und soll als Freund von Messerschmitt seinen Einfluss ausgeübt haben.

„Die Presse sprach von zehn Millionen DM Schulden, insgesamt stellten 570 Gläubiger aber eine Gesamtforderung von 12.869.604 DM.“



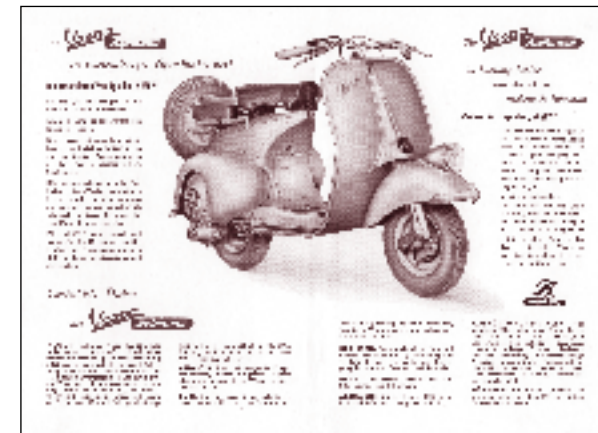
„Die Hoffmann-Kabine hätte das große Los werden können. Mit der Auslieferung der 800 Kleinwagen-Bestellungen wäre ein Umsatz von über 16 Millionen DM erzielt worden.“

Die geheime DDR-Hilfe

Die Kapitalisten im Westen ließen Hoffmann im Stich, da kam unerwartet Hilfe aus dem Osten. Eine Delegation aus Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) erschien unangekündigt, überbrachte 200 DM und versprach noch mehr: Buchhalter Scherfenkemp reiste in die DDR, in Berlin empfing ihn das „Komitee für Arbeitersolidarität“. Dort erhielt er einen Geldkoffer und eine Begleitung der Staatssicherheit, die mit ihm nach Lintorf zurückreiste. Das Geld reichte nicht aus, um die Arbeiter komplett zu bezahlen. Aber ihr Kampf war unterstützt. Im Osten erhoffte man einen umfassenden Streik der Arbeiter und wollte präsent sein, wenn es zur „Befreiung der Arbeiter“ kommen würde. Als Gegenleistung für die Spende leisteten sich die Stasi-Mitarbeiter bei Werksangehörigen von Hoffmann ein. In der westlichen Presse blieben die Ost-Hilfen unerwähnt.

Das Ende und der Neuanfang

Das eigentliche Problem waren aber nicht die Monatsgehälter der Arbeiter, sondern Hoffmanns Gesamtschuld. Die Presse sprach von zehn Millionen DM Schulden, insgesamt stellten 570 Gläubiger aber sogar eine Gesamtforderung von 12.869.604 DM. Darin steckten die Entwicklungs- und Produktionskosten für das Gouverneur-Motorrad, die neue Königin-Vespa, den Komet-Roller und die Autokabine.





Am 4. Mai 1956 hatten die Hoffmann-Werke durch den Verkauf der bereits produzierten, auf Lager liegenden Motorräder und Vespas, sowie Fahrrad-Exportaufträgen nach Amerika und der Türkei den Schuldenstand um etwa fünf Millionen auf nunmehr 7.835.675 DM gesenkt. Und dies ohne den lukrativen Verkauf der Kabine und nur 778 produzierten Vespas 1955. Auch ohne den angedachten Komet-Roller, der große Umsätze erwarten ließ. Ein völlig unrentables Unternehmen hätte die Schulden so schnell nicht drücken können.

Einigung mit BMW

Das Konkursverfahren dauerte über 2½ Jahre. Der eigentliche ruinierte Hoffmann konnte sein Werk retten. Mit BMW fand Hoffmann eine Einigung über einen Produktionsverzicht der Autokabine: Stolz ließ er sich in dem neuesten Oberklassewagen des Hauses BMW chauffieren, während die Gläubiger nur mit 35 % entschädigt wurden. Seine Villa hatte Hoffmann schon vorher der katholischen Kirche („Papst Pius persönlich“) übertragen, mit lebenslangem Wohnrecht für den Fabrikanten. Das Land NRW übernahm von den Schulden 3,5 Millionen DM. Man hatte nämlich errechnet, dass bei Schließung der Hoffmann-Werke oder gar beim Verkauf, ein noch größerer Schaden entstehen würde. Die Hoffmann-Werke durften wieder produzieren. Zwar keine Fahrzeuge mehr, nun aber Metall-Gegenstände jeglicher Art.

„1973 starb Jakob Oswald Hoffmann kinderlos. Ohne großes Medieninteresse wurden zum Jahresende 1991 die Hoffmann-Werkstore in Lintorf endgültig geschlossen.“

Hoffmann-Werke
J. O. HOFFMANN • LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

Rüstung — Hoffmanns krisensicheres Geschäft

So ganz hatten die Herren aus der NS-Zeit, die an die entsprechenden Stellen der Bundeswehr zurückgekehrt waren, ihren alten Freund Hoffmann noch nicht vergessen. Hoffmann war einer der ersten, der Rüstungsmaterialien produzieren durfte. 1973 starb Jakob Oswald Hoffmann kinderlos. Ohne großes Medieninteresse wurden zum Jahresende 1991 die Hoffmann-Werkstore in Lintorf endgültig geschlossen. Heute ist in den 150 Jahre alten Gemäuern ein ganzer Gewerbepark untergebracht.

Was wäre wenn?

Was wäre aus Hoffmann geworden, wenn das Werk die Chance bekommen hätte, die entwickelten Fahrzeuge auf den Markt zu bringen? Die BMW-Isetta verkaufte sich jedenfalls 160.000fach. Manche sagen, die Isetta hätte BMW gerettet. Ob Hoffmann vielleicht dann heute noch Fahrzeuge bauen würde? Schwer zu sagen, denn sogar größere Fahrzeugfirmen sind untergegangen, wie z. B. Borgward. Aber das ist eine „ganz andere“ Geschichte....

Mika Hahn

➔ Ende der Hoffmann-Werke

Biografie



Mika Hahn

Mika Hahn, Jahrgang 1976, Rentiermann im Herzen, studierte Geschichte, Medienwissenschaften und Philosophie in Düsseldorf. Beschäftigt sich mit „vergessenen“ Randgeschichten der Mobilitäts-Historie. Herausgeber des Rheinischen Motorjournals und Buchautor (Carrera Panamericana 1953, Kölsche Zweiradgeschichten, Outstanding Woman — Frauen ihrer Zeit voraus). 2004 publiziert Mika Hahn ein Buch über die Hoffmann-Werke.

Text und Fotos © Mika Hahn