

Rezepten. Sie fanden sie nicht, und so blieb die Frage offen, was sich Oberregierungsrat Dr. Pahl wohl dachte, als er rezeptpflichtige Drogen, wie Nitroglyzerin-Tabletten, Codein, Evipan, Veronal oder Optalidon, freihändig an Beamte und Angestellte abgab.

Im Jahre 1951 hat der Bund die Riesenapotheke einschließlich des Oberregierungsrats Dr. Pahl übernommen und als Bundesbeschaffungsstelle weitergeführt. Der Landesrechnungshof errechnete für die Vorräte einen Kaufpreis von 455 812,20 Mark; aber bisher ist in Hannover diese Summe aus Bonn noch nicht eingetroffen, und der Landtag stellte das vorletzte Woche „mit Befremden“ fest.

Eingetroffen ist dagegen eine Rechnung über Borsalbe, die der Bund an das Land geliefert hat. Es ist Borsalbe aus der jetzt bundeseigenen Beschaffungsstelle in Hannover. Die Salbe wurde in der ganzen Bundesrepublik verteilt, und so bekam auch Niedersachsen seinen Teil.

1953 wurde in Hannover ein Prüfungsamt für Heil- und Hilfsmittel als Prüfungsstelle für sämtliche Beschaffungsstellen des Bundes eingerichtet. Die Beamten und Angestellten werden vom Bund bezahlt, gelten aber beamtenrechtlich als niedersächsische Landesbeamte.

#### Beamte im klassischen Sinne

Dr. Pahl stand zunächst auch diesem Amt vor, allerdings nur einige Monate, dann wurde er abgelöst. Er ist inzwischen aus niedersächsischen Staatsdiensten entlassen worden, jedoch, wie Sozialminister Albertz vor Weihnachten dem Niedersächsischen Landtag sagte, nicht wegen der Haushaltsüberschreitungen, sondern wegen seiner Geschäfte mit der Medicihaus-A. G., einer Tochtergesellschaft der Siemens A. G.

Und hier zeigte sich eine andere Eigenschaft des Oberregierungsrats Dr. Pahl im schönen Licht: sein unbesiegbarer Optimismus. Dr. Pahls Amtsnachfolger, der bald darangegangen war, die Bestände von Beschaffungsstelle und Prüfungsamt zu überprüfen, stellte fest, daß sein Vorgänger doch zuweilen recht unvorteilhaft eingekauft habe.

Da war von der Medicihaus-A. G. eine billigere Salbenmühle geliefert, eine 690 Mark teurere aber berechnet worden. Als zwei Fälle dieser Art entdeckt worden waren, fragte Dr. Pahls Amtsnachfolger seinen Vorgänger: „Ist das nun alles, oder kommen noch mehr derartige Dinge auf mich zu?“

Pahl antwortete optimistisch: „Nein, jetzt ist alles in Ordnung!“ Aber beim dritten Irrtum wandte sich der Pahl-Nachfolger an das Sozialministerium, und es wurden noch fünf weitere Irrtümer entdeckt.

Dr. Erich Pahl verteidigt sich summarisch, alle gegen seine Amtsführung und gegen ihn selbst gerichteten Vorwürfe und Beanstandungen seien unrichtig oder beruhten auf entstellter Wiedergabe. Im einzelnen werde — auf seine Veranlassung — die Verwaltungsgerichtsbarkeit eingehend und sachlich zu allem Stellung nehmen und wegen dieser Vorgänge Entscheidungen zu treffen haben.

Vor Weihnachten warf Sozialminister Albertz im Landtag die Frage auf, wie man solchen Vorgängen künftig wohl begegnen könne. Sollte der Rechnungshof noch häufiger, wirksamer und schneller prüfen? Wie sei das zu bewerkstelligen?

Am meisten bedrückte ihn, sagte Albertz, daß Beamte der Staatskanzlei und des Sozial- und Finanzministeriums in Pahls Amt sich mit Spiritus, rezeptpflichtigen Medikamenten und anderem eingedeckt haben. Mit zwei Ausnahmen, sagte Albertz, seien es „Berufsbeamte im klassischen Sinne“ gewesen.



## INDUSTRIE

### MOTORROLLER

#### Vespas Glück und Ende

Das ist der größte und häßlichste Zusammenbruch, den ich in den letzten zwanzig Jahren erlebt habe“, kommentiert Walter Karklinat, Direktor der Rheinisch-Westfälischen Bank in Düsseldorf, die Schließung der Hoffmann-Werke in Lintorf bei Düsseldorf.

Noch am 31. Mai dieses Jahres hatte die amerikanische Wochenzeitschrift „Life“ das Lintorfer Werk als eines der deutschen Wirtschaftswunder gelobt und seinen Besitzer, den deutschen Vespa-Hersteller Jakob Oswald Hoffmann, 58, repräsentativ — in einer Reihe mit Alfred Krupp und dem Persil-Werke-Direktor Jost Henkel — im Bild gezeigt. Jetzt muß ein gerichtlicher Liquidationsvergleich erweisen, ob Hoffmann alle Gläubiger befriedigen kann. Sie fordern rund zehn Millionen Mark.

Es ist nicht das erstmal, daß der Düsseldorf-Konditorssohn Jakob Oswald Hoffmann vor dem Ruin steht. Aus dem Bankfach kommand, beteiligte er sich 1919 an der Tabakgroßhandlung Rehl & Co. in Düsseldorf. 1924 brach die Firma zusammen. Auch die nächste Tabakgroßhandlung, in die Hoffmann eintrat, wurde fünf Jahre später aus dem Handelsregister gestrichen.

Hoffmann sattelte dann auf eine Fahrradgroßhandlung um, mußte aber bald gescheitert absteigen. Der zweite Fahrradversuch, eine Beteiligung an der Solinger Fahrradfabrik, endete durch angloamerikanische Bomben.

Von dieser Liste Hoffmannscher Unglücksfälle erfuhr die Rheinisch-Westfälische Bank (RWB) erst in den vergangenen Wochen. Seit neun Jahren ist die RWB Hoffmanns größter Kreditgeber. Sie ermöglichte es ihm, auf einem 60 000 Quadratmeter großen Grundstück ein modernes Werk aufzubauen, aus dem 1950 die erste deutsche Vespa rollte. Ihr folgten noch 60 000 weitere Vespas, zusammen mit Motorrädern, Fahrrädern und — seit fünf Monaten — 80 vierrädrigen Kabinenrollern.

Heute tut die Bank erstaunt, daß dieses Werk, das vor einem Jahr noch 950 Arbeiter beschäftigte, zusammengebrochen ist. Denn: „... wir haben immer weiter Kredite gegeben, weil wir Hoffmanns Erzählungen und Zahlungsversprechungen geglaubt haben. Aber er hatte zu hochfliegende Pläne. Er hat uns alles in rosarotem Licht gezeigt.“ Dagegen wehrt sich Hoffmann nüchtern: „Ich habe denen keinen blauen Dunst vorgemacht.“

Bis zum 1. Juli 1954 zeigten Hoffmanns Monatsberichte an die Bank, die bis dahin zwei Millionen Mark Kredit gegeben hatte, eine ständige Aufwärtsentwicklung. Plötzlich begann der Abstieg. Fünf Monate

später stand Hoffmann mit 4,5 Millionen Mark bei seiner Hausbank in der Kreide.

Hoffmann gibt dem verregneten Sommer die Hauptschuld. Die Produktion der Vespa war von

▷ Juli 1953 mit 1850 Vespas bis

▷ Juli 1954 auf 580 Vespas

gesunken. 1953 hatte sich der Vespa-Umsatz gerade in der Ferienzeit besonders gehoben; 1954 dagegen fuhren die jungen Leute mit dem Zug regenversichert in den Urlaub. Die Vespa-Händler schickten die unverkauften Roller dutzendweise ins Werk zurück. Dabei hatte Hoffmann entscheidende Hoffnungen auf das 1954er-Modell mit dem stärkeren 5-PS-Motor (statt 4 PS wie vorher) gesetzt. Dieser neue Motor war der Anfang vom Ende.

„Pleite“ steht auf der Fabrikmauer

Hoffmann hatte vor Jahren die Lizenz für den Vespa-Bau von der italienischen Stammfirma Piaggio & Co. in Genua erworben. Nun hatte das italienische Werk ab Mitte 1953 in seiner Werbung das neue 5-PS-Modell angepriesen. Um auch die deutsche Lizenz-Vespa mit einem stärkeren Motor auszurüsten, bestellte Hoffmann in Italien drei Originalmotoren (der deutsche Vespa-Motor wurde von den Ilo-Werken in Pinneberg bei Hamburg gebaut). Auf Hoffmanns Prüfstand gaben die Probemotoren aber kaum mehr als 4,1 PS her. Auch auf dem Ilo-Prüfstand seien sie der italienischen Reklame-Ankündigung nicht gerecht geworden, sagt Hoffmann.

Hoffmann drängte bei den Italienern auf Klarstellung. Daraufhin schrieb ihm Vespa-Chefdirektor Dr. Enrico Piaggio am 24. November 1953 einen Brief, den Hoffmann des merkwürdigen Inhalts wegen inzwischen zu den Gerichtsakten gegeben hat. In der Übersetzung dieses Briefes, die Hoffmann vorweist, steht folgender Satz rot angestrichen: „Wenn wir in unserer Werbung die PS-Zahl nach oben hin abrunden, dann geht Sie das gar nichts an.“ Sagt Hoffmann: „Diese Irreführung der Kunden wollte ich nicht mitmachen.“ Deshalb entwickelte er selbst einen 5-PS-Motor. Dieses Experiment verschlang eine Million Mark, die Hoffmann auch dadurch nicht wieder hereinholen konnte, daß er Piaggio ab 30. Juni keine Lizenzgebühren mehr bezahlte. Zehn Wochen später kündigten ihm die Italiener den bis 1960 terminierten Lizenzvertrag fristlos.

„Wenn wir das gewußt hätten“, schimpft Bankdirektor Karklinat, „hätte Hoffmann keinen Pfennig mehr von uns bekommen.“ Der vom Gericht bestellte Vergleichsverwalter Dr. Wiedemann aber kann sich genau erinnern, daß er Ende November der Bank den Vorfall mitgeteilt hat: „Dort war man darüber überhaupt nicht erstaunt.“

Der Bank war nämlich bekannt, daß der leidenschaftlich bastelnde Hoffmann die Vespa-Lizenz ohnehin vorzeitig zurückgeben wollte, sobald er einen eigenen neuen Rollertyp serienreif durchkonstruiert hatte. Hoffmann war um so sorglos, als noch am 21. November auf Veranlassung der

Bank eine Notiz veröffentlicht worden war, in der es hieß, daß die Schwierigkeiten in den Hoffmann-Werken durch die Gründung einer Auffanggesellschaft behoben werden sollten — „Eine Überschuldung dürfte nicht vorliegen.“ Da aber niemand das Risiko auf sich nehmen wollte, zusammen mit der Bank den Sturz der Hoffmann-Werke aufzufangen, fanden Hoffmanns Arbeiter drei Wochen später in ihren



Vespa-Fabrikant Hoffmann  
Jeder kann die leere Brieftasche sehen

Lohnlütten statt des fälligen Wochenlohnes nur 25 Mark.

Hoffmann stand auf dem Werkhof und zeigte allen seine leere Brieftasche. Nach seinem Besitz langten die Hände der Gläubiger. Die Arbeiter schlossen die Tore und malten über Nacht auf Werkbänke und Fabrikmauer die ärgerlichen Worte: „Pleite“ und: „Wir verlassen das Werk nicht eher, bis unser Lohn ausgezahlt ist.“ Vergeblich beschwor Vergleichsverwalter Wiedemann die Bank, wenigstens noch 80 000 Mark für die Löhne und Gehälter vorzustrecken.

Nach der strikten Absage bettelte Dr. Wiedemann beim Gericht: Hoffmann wolle seinen Arbeitern nichts schuldig bleiben. Das Gericht möge ihm gestatten, aus seiner Villa Gemälde, Teppiche und drei Privatwagen zu verkaufen. Der Erlös reichte aber nicht aus, um die Wochenlohn-Ansprüche ganz zu befriedigen. Inzwischen sind für die Arbeiter, die erst am 10. Dezember ihre

Kündigung erhielten, weitere 35 000 Mark fällig geworden. Die Gehaltsforderungen der Angestellten betragen 30 000 Mark.

„Ich fühlte mich wie ein Fisch im Aquarium“, seufzt Hoffmann angesichts der zahlreichen halbfertigen Vespas im stillgelegten Betrieb. „Da hat mir plötzlich jemand das Wasser abgelassen.“ Damit spielt Hoffmann auf die sauer gewordenen Kreditzusagen seiner Hausbank an. Sie hatte ihm noch im Oktober weitere Mittel in Aussicht gestellt, damit er den Anschluß an die nächste Verkaufssaison finden könne.

Nachdem Hoffmanns vierrädriger Kabinroller auf dem Pariser Autosalon sehr gut aufgenommen worden war, wollte die Bank außerdem den Anlauf der Serienproduktion mit 500 000 Mark bevorschussen. Vier Wochen später zog sie alle Oktober-Zusicherungen zurück, obwohl inzwischen 800 Bestellungen auf Kabinroller eingetroffen sind. Da mußte Hoffmann am 25. November das Vergleichsverfahren anmelden.

„Hoffmann hat alles in sein Werk gesteckt. Für Rückschläge war sein eigenes flüssiges Kapital aber viel zu gering. Das hätte er wissen müssen.“ So beschreibt der Vergleichsverwalter den hoffnungslosen Fall. Die Vergleichsaufrechnung zeigt nur ein Plus von etwa 87 000 Mark. Die Bank hat sich vorab durch eine erste Hypothek auf Gelände und Fabrik gesichert. Ihre Hand ruht ferner auf den Maschinen. Außerdem besitzt sie eine Globalzession über alle Forderungen, die das Werk noch gegenüber Kunden geltend machen kann.

## GLÜCKSSPIELE

### ROULETTE

#### Gepfändete Chips

Ein froschgrüner Volkswagen hoppelte in der nebligen Nacht vom 17. zum 18. Dezember 1954 über den Strandsand von Möltenort an der Kieler Förde. Zur gleichen Zeit klapperten im Strandhotel „Seeblick“, das der Volkswagen umkreiste, mehr als ein Dutzend Gäste im rottapezierten Barraum nervös mit Spielbankchips in den Taschen.

In einer Ecke saßen vier Roulette-Croupiers bei mitgebrachten Butter- und Käsestullen und genossen dazu Milchkaffee aus eigenen Thermosflaschen. Die Uhrzeiger rückten auf Mitternacht, aber der Roulette-Tisch in der Mitte des Barraums blieb verwaist.

„Wann geht denn der Laden hier heute los?“ fragte schließlich ein spielsüchtiger Gast. Der Spielklub Möltenort kündigt täglich in den Kieler Tageszeitungen an: Spielbeginn 18 Uhr.

Der ungeduldige Spieler ahnte nicht, was seit 24 Stunden in diesem Hause am Förde-Ufer vor sich ging. Hinter dem geschlossenen Holzrouleau der Kasse schlummerten noch ganze dreißig Pfennig Spielbank-Barkapital.

ALS ERSTE  
ÜBER DEN  
NORDPOL



VON 8 DEUTSCHEN FLUGHÄFEN

WÖCHENTLICH 2 FLUGVERBINDUNGEN

NACH LOS ANGELES

über die SAS Polar-Route



AUSKUNFT UND BUCHUNG DURCH IHR REISEBÜRO ODER

SAS BERLIN BONN BREMEN DUSSELDORF FRANKFURT HAMBURG HANNOVER MÜNCHEN NÜRNBERG STUTTGART