

Trostloser Abgang:

Das Ende

von Ackermann

Fast 150 Jahre Firmentradition – eine stolze Zahl, die sich in einem florierenden Betrieb sicher blendend vermarkten ließe. Offenbar keinen Pfifferling mehr wert ist der Traditionsbegriff allerdings, wenn ein solcher Betrieb unter den Mühlsteinen eines Konkurses zermahlen worden ist.

Carl Wilhelm Ackermann selig stünden vermutlich die Tränen in den Augen, hätte er das traurige Ende seines ehemaligen, 1850 im heute zu Wuppertal gehörenden Ort Vohwinkel gegründeten Fahrzeugbaubetriebes miterleben müssen. Zwischen den Anfängen in Wuppertal und dem glanzlosen Ende in Kerpen-Sindorf standen nahezu anderthalb Jahrhunderte bewegter Firmengeschichte.

Von Beginn an entstanden in den Ackermannschen Hallen Fahrzeuge für den Straßentransport, vom kippbaren Schlagkarren bis zum Plateauwagen für Schwertransporte. Später wandte man sich in Vohwinkel noch der Konstruktion spezieller Kesseltransportwagen zu, mit denen (bei bis zu achtzig vorgespannten Pferden!) Dampfkessel mit maximal 100 Tonnen Gewicht bewegt wurden.

Als die Motorisierungswelle zu Beginn dieses Jahrhunderts das Pferd nach und nach verdrängte, widmeten sich auch Carl Wilhelm Ackermann und sein Teilhaber und Schwager Albert Kölker dem revolutionären Transportmittel Auto. Schon 1912 gab es ab Werk Vohwinkel vollständig karosierte Möbelzüge, ein Bereich, der sich in den folgenden Jahrzehnten zum Spezialgebiet der Firma Ackermann entwickeln sollte.

Während des Zweiten Weltkriegs ruhte die Produktion individueller Fahrzeuge zugunsten militärischer Aufträge, auch Ackermann mußte sein Scherflein zum erwarteten Endsieg bei-

tragen. Bekanntermaßen wurde daraus nichts, als Lohn für ihre Arbeit wurde den Vohwinkler Karosseriebauern nach Kriegsende ein nahezu vollständig zerstörtes Werk beschert.

Kurz nach der Währungsreform lebte auch der alte Unternehmerteil im Hause Ackermann wieder auf. Mit der patentierten Leichtmetall-Zellenbauweise entwickelte man unter Verzicht auf Stahl und Holz ein Baukastensystem selbsttragender Kofferaufbauten, die nicht nur mit einem wesentlich verbesserten Nutzlastfaktor aufwarten konnten und reparaturfreundlicher waren, sondern auch erheblich kostengünstiger hergestellt werden konnten als bis dato aktuelle Konstruktionen.

Als am 9. März 1964 der 10.000ste in Zellenbauweise erstellte Koffervan die Vohwinkler Werkshallen verließ, war Ackermann schon längst zum europaweit führenden Unternehmen in diesem Bereich avanciert.

Den Firmennamen schmückte fortan der werbewirksame Zusatz „der Leichtmetall-Spezialist“.

Noch ein Schritt revolutionärer als die Ackermann-Leichtmetallbauweise war sicherlich das 1964 präsentierte AWL-System, ein Wechselaufbauten-System, mit dessen Einführung es erstmals möglich wurde, einen beladenen Lkw-Aufbau binnen zwei Minuten gegen einen anderen Aufbau auszutauschen.

Mit dem AWL-System hatte Ackermann den Grundstein zu einer Entwicklung gelegt, die heute in weiterentwickelter Form maßgeblichen Anteil an der Durchführung eines rationalen Gütertransports hat. Als Kombination aus AWL-System und dem Mitte der sechziger Jahre in Europa noch relativ selten anzutreffenden Container stellten die Ackermann-Ingenieure schon bald darauf ihre nächste zukunftsweisende Entwicklung vor, den „Eurotainer“.

Vor allem die hohen Stückzahlen der Leichtmetall-Aufbauten hatten bereits 1961 eine teilweise Verlagerung der Produktion notwendig gemacht. Neben einem Zweigwerk in Treis an der Mosel entstanden auch im Ausland

neue Produktionsstätten: In Evtreux im Nordwesten Frankreichs agierte die neugegründete Ackermann-France S.A., im schweizerischen Willisau gründete man die Ackermann-Fahrzeugbau AG.

Carl Wilhelm Kölker, Ackermann-Chef in der fünften Generation, versuchte in den ausgehenden sechziger Jahren, als Fusion aus den Firmen Eylert, Blumhardt und Ackermann die „Vereinigten Wuppertaler Fahrzeugwerke“ ins Leben zu rufen, um so den Erfordernissen eines sich bereits deutlich abzeichnenden europäischen Marktes besser begegnen zu können. Leider scheiterte diese Fusion, und Kölker sah sich gezwungen, das Unternehmen an einen finanzstarken Partner zu veräußern, um so die erforderlichen Investitionen der Folgejahre und damit ein langfristiges Überleben des Fahrzeugbaus bei Ackermann sicherzustellen.

Während Eylert bereits 1975 Konkurs anmelden mußte, und Blumhardt sich, mehr schlecht als recht, noch bis in dieses Jahr schleppte, bevor auch

dort der Vorhang fiel, sah es bei Ackermann zunächst recht rosig aus: Mit der mächtigen amerikanischen Fruehauf-Gruppe fand sich 1972 nicht nur der gewünschte Investor, die Amerikaner beließen sogar den traditionsreichen Namen Ackermann an erster Stelle der neuen Firmenbezeichnung Ackermann-Fruehauf. In der Zeit der Übernahme durch Fruehauf verließen täglich zwischen 22 und 25 Aufbauten und Anhänger die Wuppertaler Werkhallen.

Die Pullmann-Möbelzüge in patentierter Aluminium-Bauweise sorgten bei Ackermann in den sechziger Jahren für volle Kasernen.



Ein Kapitel für sich



◀ Elastic-bereifte Stabholzanhänger waren erste Schritte auf dem Weg zum führenden Hersteller für Möbelaufbauten.

Für die Kölner Lebensmittelkette Stüssgen war dieser Mercedes L 3500 bestimmt.

Nicht für Reisetrauben: Formschöner Schokoladentransporter.



Markant: Das typische Ackermann-Gesicht.

Abb. S. 41 v. links nach rechts ▶
Leichte Klasse: Auch die Kabine des Hanomag L 28 stammte von Ackermann.

Nicht wenige der kleinen Ackermann-Anhänger laufen noch heute.

Auch auf Fahrgestellen von MAN, Büssing, Magirus und Henschel wurde der Möbelwagen geliefert.

Viel entwickelte man für die Bundesbahn – häufig nur bis ins Prototypenstadium.

Hauslieferant: Häufig karosierte Ackermann den gesamten Fuhrpark eines Unternehmens.





Die Spedition Speer in Wuppertal erhielt zahlreiche Leichtmetall-Auflieger.



Solch niedliche Züge sah man in den 60er Jahren häufiger.



Mit dem zu Beginn der achtziger Jahre unter Mitwirkung des Designers Luigi Colani entwickelten Großraumlastzug GLZ wurde erstmals ein Kurzkuppelsystem zur Serienreife entwickelt. Leider stellten sich die an den GLZ geknüpften Verkaufserwartungen nicht ein, da der Lastzug im Endeffekt erheblich zu teuer geriet und seinen Fahrern in der täglichen Praxis massive Probleme in der Handhabung bescherte.

Da die deutsche Fruehauf bereits über Niederlassungen in Bayern und Hamburg verfügt hatte, ergab sich nach dem Zusammenschluß beider Unternehmen die zwingende Notwendigkeit einer Zentralisierung der Standorte.

1986 war es schließlich soweit: Eine moderne Fabrikationsanlage samt Bürokomplex wurde in Kerpen-Sindorf bei Köln bezogen. Wichtige Weichen für eine erfolgreiche Zukunft schienen mit der Ansiedlung nahe der Euregio gestellt worden zu sein – trotzdem markierte der September 1996 das, von Insidern schon länger erwartete, Ende der Traditionsfirma. In der Folge des Fruehauf-Ausstiegs im Jahre 1993 hatten mehrere Wechsel in der Geschäftsleitung mit entsprechenden Umstrukturierungen die weitere Entwicklung bei Ackermann geprägt. Bevor Fruehauf den inzwischen ungeliebten Ackermann-Ballast abstieß, ließ man die Kerpener noch schnell die Hauptlast bei der Bewältigung diverser Kinderkrankheiten bei der Markteinführung der Benalu-Produkte tragen.

Den wirklich letzten Geschäftsführer in der Ackermann-Geschichte umgab nach Aussage ehemaliger Angestellter von Beginn seiner Amtszeit an die Aura eines Liquidators, dem offensichtlich jedes Interesse am Erhalt der Traditionsfirma gefehlt hat. Bereits Anfang 1995 war das Unternehmen nicht mehr zahlungsfähig, trotzdem überlebte der stark angeschlagene Patient noch ein ganzes Jahr, bevor den permanent hingehaltenen Lieferanten der Geduldsfaden riß! Und obwohl der Geschäftsführer noch auf der letzten Betriebsversammlung von einer gesicherten Zukunft der Firma gesprochen hatte, war damit das Schicksal von Ackermann besiegelt.

Der Henschel HS 90, zumal als Sattelzugmaschine, blieb eine seltene Erscheinung.



BW-Erprobungsstelle Koblenz: Ein Magirus A 6500 mit Ackermann-Auflieger dreht seine Runden...



...ziemlich zügig,...



...der muß doch umzukippen sein...



...na also!!



Das Ergebnis überzeugt!



Von Pritsche bis Kühlkoffer: Aufbauten aller Art kamen bis 1986 aus Wuppertal.



Hoch die Pritschen: Auch Kippaufbauten kamen aus Wuppertal.



Mit dem AWL-System gelang ein bahnbrechender Wurf.



Traum in Trilex: Mercedes LPS 2020 mit Ackermann-Auflieger.



Baut breit: Acht Kadetten gelangten mit diesem Tieflader ans Ziel.

Daß bei all diesen Transaktionen und Existenzproblemen die Firmengeschichte auf der Strecke blieb, war beinahe selbstverständlich, schließlich hatte sich auch die Zahl der Mitarbeiter aus der Wuppertaler Zeit inzwischen drastisch reduziert.

Obwohl sich die HiK-Redaktion bereits ab Mitte 1995 kontinuierlich um den Erhalt des umfangreichen Ackermann-Bildarchivs bemüht hatte, hieß es aus Kerpen immer nur lakonisch, das Archiv sei verschollen.

Im letzten Monat tauchte dann zumindest das wieder auf, was vom einstmaligen stolzen Firmen-Archiv noch übrig war. Der Aufmerksamkeit des ehemaligen Ackermann-Mitarbeiters Willi Hoffmann ist es zu verdanken, daß wenigstens Fragmente erhalten werden konnten: Im Rahmen von zwei Nachtschichten und in unermüdlichem Kampf gegen atemberaubenden Gestank und eine Unmenge von Ratten krepelte ein Redaktionsmitglied nach einem Hinweis Hoffmanns mehrere Kubikmeter Hausmüll in der Sortierhalle eines Kerpener Entsorgungsbetriebes auf der Suche nach der Ackermann-Vergangenheit um. Irgendein hirnloses Wesen hatte bei der Abwicklung des Ackermann-Nachlasses den wohl größten Teil der firmeneigenen Bildersammlung dem Abfall überantwortet! Das meiste ging dabei für alle Zeiten verloren, darunter auch Konstruktionsunterlagen und Korrespondenz aus der frühen Wuppertaler Zeit.

Einige der schönsten unter den wenigen geretteten Bildern möchten wir den HiK-Lesern auf diesen Seiten präsentieren, als kleine Erinnerung an eine Firma, deren Produkte immer hochwertig und oft innovativ waren, deren Geschäftsleitung aber, vor allem zuletzt, offenbar nur unzureichend mit dem Produktniveau Schritt halten konnte.

Holger Gräf



Maßarbeit: Auch Sattelzugmaschinen wurden in typischer Ackermann-Optik eingekleidet.