

Ein gutes Entrée

ist wichtiger als man denkt.

Darum sollte ein

Mann von Welt ebenso

auf den Strumpf

achten wie auf den Anzug.

Der exakte Sitz

der Gläser-Socken aus

bestverarbeiteter

Helanca-Qualität gibt

dem Herrn jene

Nonchalance,

die jeder „Beinkritik"

gewachsen ist.



Sicherheit im Auftreten mit Gläser-Socken

Gläser

INDUSTRIE

ZWEIRAD-UNION

Die Sanierung

(siehe Titelbild)

Ich habe die Karre aus dem Dreck gezogen. Ich hatte den Mut, weil ich ein Homo novus bin", so rühmte sich unlängst ein Halbschwergewicht der Manager-Ära auf der Hauptversammlung der Zweiradwerke Victoria AG im Nürnberger Carlton-Hotel.

Es war in der Tat kein Zweifel, daß seine robusten Kräfte ausreichen würden, festgefahrene Räder aus dem Morast zu wuchten. Bei dem Kraftakt, mit dem der Redner vor den Aktionären renommierte, handelte es sich um das deutsche Zweirad in seinen mannigfachen Spiel- und Macharten, vom Tretrad bis zum stromlinigen Motorroller und Moped.

Der Homo novus, der sich in dieser Branche engagierte, heißt Dr. Odilo Burkart, 59, und gehört zu den Hausmeiern Friedrich Flicks, dem Burkart seit 23 Jahren in Nibelungentreue dient. Im Hauptberuf ist Burkart Generaldirektor der Flickschen Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte AG im oberpfälzischen Sulzbach-Rosenberg. Daneben aber fand er Zeit und Gelegenheit, sich einen eigenen Konzern aufzubauen, mit dem er Ordnung in die krisenzerrüttete westdeutsche Zweiradindustrie bringen will.

Was Burkart darunter versteht, wird man demnächst an der Fassade der Nürnberger Victoria Werke AG ablesen können. Dort werden schwindelfreie Monteure den alten Firmennamen am Verwaltungsgebäude demontieren und an seiner Stelle neue Leuchtbuchstaben befestigen. Sie sollen dem breiten Publikum weithin sichtbar eine Veränderung ankündigen, die am 8. November auf der Hauptversammlung der Gesellschaft sanktioniert worden ist.

Die Aktionärsversammlung hat nämlich beschlossen, das 1886 gegründete Unternehmen in „Zweirad-Union AG" umzutaufen, nachdem sich Victoria auf Betreiben des Hauptaktionärs Burkart mit zwei anderen altrenommierten Firmen der Branche verbunden hat: mit DKW und Express.

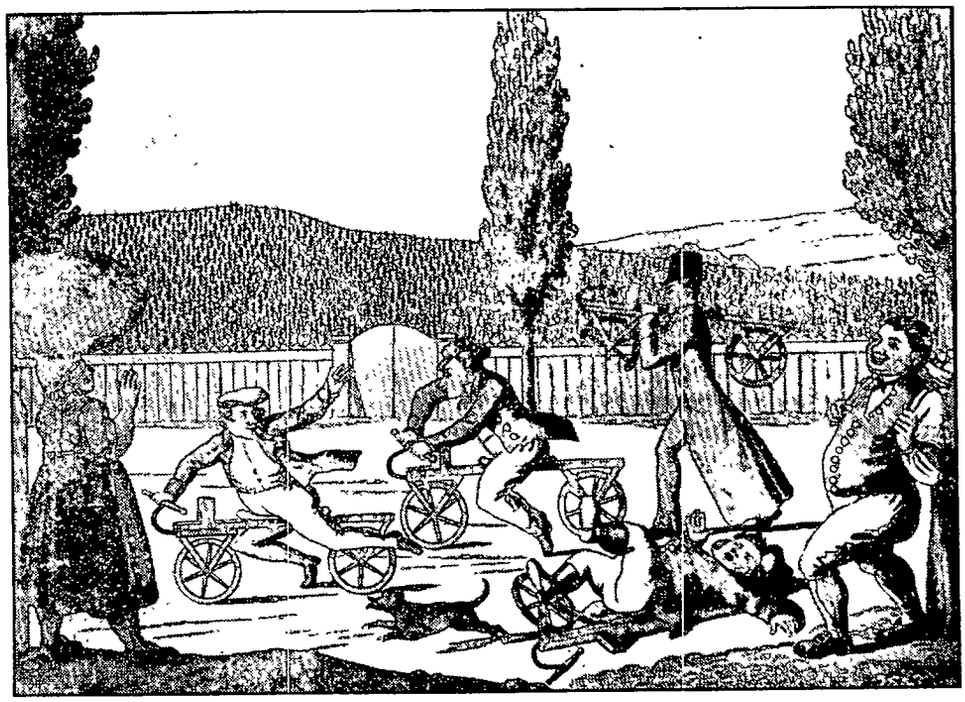
Durch straffe Konzentration und Rationalisierung will Burkart in Nürnberg beweisen, daß die Zweirad-Industrie auch im Jahrzehnt des Vierrads — der forcierten Automobilisierung — kein toter Ast am Baum der westdeutschen Wirtschaft ist. Er hat sich auf die Ansicht festgelegt, daß man auch in der Zweiradbranche „einigermaßen befriedigende Gewinne erwirtschaften kann, wenn man rentable Unternehmensgrößen schafft und sie nach modernen betriebswirtschaftlichen Regeln ordnet".

In schöner Bescheidenheit dementiert Burkart jedoch die Nachricht, er strebe eine ähnliche Stellung in der Zweirad-Industrie an, wie sie sich Flick durch seine Aktienmanipulationen in der Automobil-Industrie sicherte. „Was ich machen kann", sagt Burkart, „ist nur ein Nasentropfen im Vergleich zu den Automobil-Interessen des alten Herrn."

Burkarts Engagement als Privatunternehmer wurde durch die Säuberungskrise begünstigt, unter der die westdeutsche Zweirad-Industrie schon seit längerer Zeit leidet. Noch stärker als die Fabrikanten der krisenbehafteten Damenstrumpf-Industrie bekamen die Zweiradhersteller zu spüren, daß eine ungewöhnliche Konjunkturblüte plötzlich verwelken kann, weil sich der Verbraucher für das spezifische Produkt der Branche aus Gründen des sozialen Prestiges nur noch schwach interessiert.

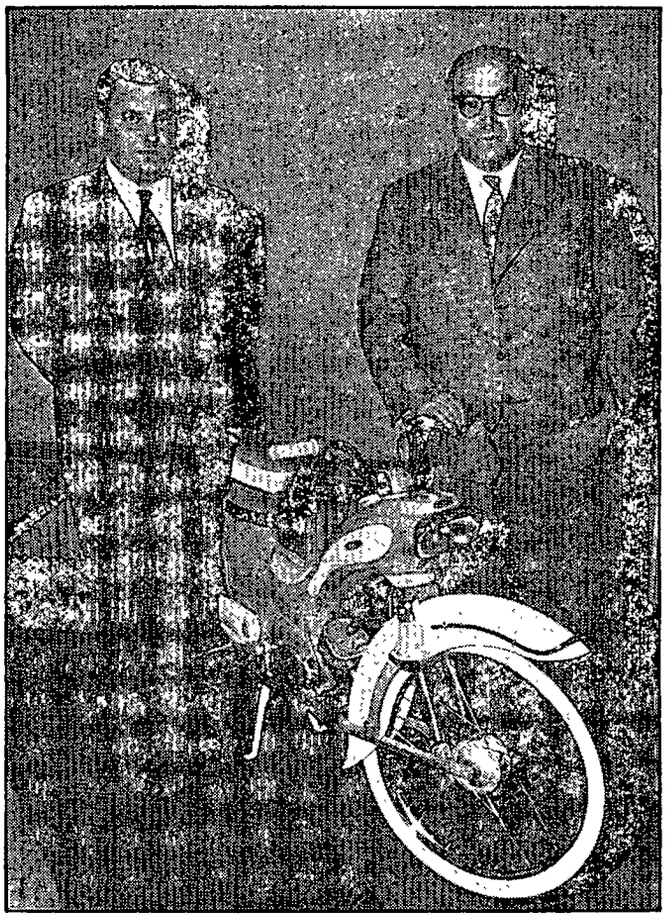
Sehr krisenfest waren die meisten Zweiradfirmen ohnehin nicht. Es gehört zur Eigentümlichkeit der Radbranche, daß sich in ihr — außer den bekannten Großfirmen wie NSU, DKW, BMW, Victoria und Zündapp — zahlreiche kleine Produzenten ansiedelten. Die Gründe liegen in der Entstehungsgeschichte dieses Industriezweiges.

Die Wiege des deutschen Zweirads stand nicht im traditionellen Industrierevier, sondern im industriefernen oberpfälzischen Neumarkt, wo 1882 die erste Zweiradfabrik des Kontinents gegründet wurde, die Vorläuferin der späteren Expresswerke AG.



Radrennen 1829 (München)*: Das deutsche Zweirad ...

* Zeitgenössische Graphik aus dem Deutschen Zweiradmuseum Neckarsulm.



... ist festgefahren: Sanierer **Burkart** (r.)*

Die Produkte der ersten Oberpfälzer und Nürnberger Zweiradfabrikanten waren bald so populär wie vor 400 Jahren die „Nürnberger Eier", die ersten Taschenuhren der Welt, die der Nürnberger Schlosser Peter Henlein herstellte.

„Es kam oft vor", so berichtete der Werkchronist der Express AG, „daß Käufer von weither aus entfernten deutschen Gauen in Neumarkt eintrafen und dort die Fertigstellung der bestellten und in Arbeit befindlichen Maschinen abwarteten, um sie persönlich in Empfang zu nehmen."

Ende der achtziger Jahre entstanden auch um Bielefeld und in Neckarsulm** bei Heilbronn weitere Fahrradfabriken. Man brauchte bei der damaligen Produktionsweise noch keine teuren Fließbandeinrichtungen zu installieren. Mit einigen Dutzend Handwerkern und angelernten Hinterwäldlern, wie sie zu Tausenden in ostwestfälischen oder Oberpfälzer Klein- und Mittelbetrieben arbeiten, konnten auch Kleinunternehmer Fahrräder und Fahrradteile herstellen.

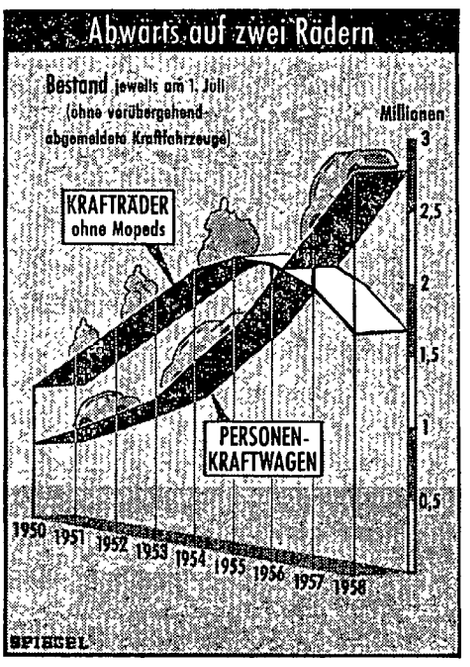
Eine weitere Eigentümlichkeit der Branche liegt in der sogenannten Konfektion. Auch heute noch wird jedes zweite Fahrrad vom Fahrrad*handel* montiert und unter Phantasiemarken verkauft. Viele Händler — das gilt auch für Warenhäuser — beziehen Rahmen, Felgen und sonstige Teile von den einschlägigen Fabriken und bauen daraus nach Bedarf komplette Fahrräder.

Auch in der Motorradfertigung hielten sich solche Außenseiter und Kleinstfabrikanten. Typisch dafür ist der Betrieb des alten Zweiradpioniers August Wurring (Firmenmarke AWD) in Breitscheid bei Düsseldorf, in dem nur ein Dutzend Arbeiter beschäftigt ist.

In wenigen Jahrzehnten erlangten die deutschen Zweiradfabriken, besonders die Markenfirmen des Motorradbaus, internationalen Ruf. Der Zweizylinder-Boxermotor und der Kardanantrieb am Motorrad zeugten von der Fortschrittlichkeit und Eigenwilligkeit der deutschen Konstruktionen. BMW sonnte sich in dem Ruhm, die schnellste deutsche Serienmaschine entwickelt zu haben, die R 68, die 160 Kilometer je Stunde lief. Ardie reüssierte mit seinem Silberpfeil (500-Kubikzentimeter - Viertaktmotor) und baute superschwere Maschinen mit 1000 - Kubikzentimeter-Motoren. Auch NSU, Horex, Tornax, Victoria, Triumph, Zündapp, Hercules, Bücker, Imperia, Standard und UT erwarben auf den Rennbahnen internationalen Lorbeer. DKW versorgte vor allem den kleinen Mann mit seinem Typ PT 125.

„Deutschland kann den Ruhm für sich in Anspruch nehmen", so meldete 1938 die Fachzeitschrift „Radmarkt", „die meisten Motorradfahrer in der ganzen Welt zu besitzen. In diesem Jahr (1938) wurden bei der Kraftfahrzeugzählung 1,3 Millionen Motorräder festgestellt. Das bedeutet, daß jeder fünfzigste Deutsche ein Kraftrad besitzt und fast die Hälfte aller in Deutschland laufenden Kraftfahrzeuge Motorräder sind. Alle anderen Länder folgen hinsichtlich ihres Motorradbestandes erst in weitem Abstand."

Diese Glanzzeit wurde durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochen. Ehe das Zweirad wieder in Schwung kam, vergingen nach 1945 mehrere Jahre. Belebt durch den Nachholbedarf, stiegen die Umsätze der Firmen hektisch an. Diese Blüte



* L.: „Zweirad-Union"-Vorstand Tschech.

** Sprich Neckar-Sulm; der Ort liegt an der Mündung der Sulm in den Neckar.

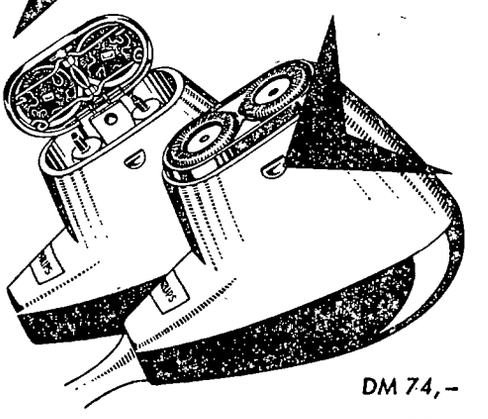


PHILIPS

Ihrer Frau zuliebe . . .

. . . sollten Sie stets wunderbar glatt – elektrisch rasiert sein! Wenn Sie noch nicht die Vorteile der Trockenrasur kennen, dann ist der Philips das ideale Gerät, um Haut und Bart an die elektrische Rasur zu gewöhnen. Die rundschneidenden Messer mit ihrem vibrationsfreien Lauf vermeiden jede Reizung der Haut und massieren sie gleichzeitig. Haben Sie sich schon elektrisch rasiert, dann werden Sie feststellen, daß der neue Philips „120 S" durch den hautstraffenden Spannring, den Kombinations - Scherkopf 120 und die gesteigerte Tourenzahl der beste Trockenrasierer ist, den wir je für Sie konstruierten.

Die Scherkopf-Automatic



DM 74,–

PHILIPS



LANGENBACH & CO
WORMS AM RHEIN

JETZT
DC-6B
FLUGDIENST
VON
FRANKFURT
NACH GANZ
OSTAFRIKA



Vom Mittelpunkt Europas zu den Hauptstädten Ostafrikas mit Ethiopian Airlines in neuen luxuriösen DC-6B Maschinen. Vorbildlicher Service in der Ersten Klasse und der Touristenklasse. Äthiopien bietet ein einmaliges Ferienerlebnis. DAS LAND DER KÖNIGIN VON SABA IST WIE EIN MÄRCHENLAND.

የኢትዮጵያ አየር መንገድ
ETHIOPIAN AIRLINES
THE WONDERLAND ROUTE

Generalagent: Deutsche Lufthansa
Vertreten durch 3000
Reisebüros in ganz Europa

verführte die meisten Zweiradhersteller, ihre Produktionskapazität großzügig zu erweitern. Die Fachleute schworen auf anhaltende Hochkonjunktur, wodurch viele Außenseiter, wie zum Beispiel der Kasseler Waggonfabrikant Credé, angeregt wurden, sich ebenfalls als Zweiradfabrikanten zu versuchen.

Unter den Neulingen befand sich allerdings noch kein so potenter Homo novus wie Odilo Burkart, der neue Zweirad-Konzentrierer aus dem Hause Flick. Sein Jagdeifer konzentrierte sich damals noch auf echte waidmännische Objekte: auf Bock, Hase und Fuchs, die er gemeinsam mit seiner jungen (zweiten) Gattin in zwei Revieren — südlich Bayreuth und in der Nähe von Amberg — zu jagen pflegt. Als modernes Diana- und Nimrod-Paar fahren Odilo und Isolde Burkart mit dem Mercedes Sport-Coupé auf die Jagd. Neidische Jagdnachbarn behaupten im Jägerlatein, Burkart entferne sich selten mehr als drei Schritte vom Wagen, weil er befürchte, mit der Wucht seiner stattlichen Figur das Wild zu vergrämen.

Bis 1956 glaubte die Zweiradbranche solche urigen Industriemanager entbehren zu können. Man half sich selbst, so gut man konnte. Um neue Kunden anzulocken, brachten die Firmen neue Typen — Motorroller und Mopeds — heraus, die das Geschäft belebten. Besonders der Motorroller sollte das soziale Prestigebedürfnis besser befriedigen als das Motorrad. In einer Werbebroschüre phantasierte die Zweirad-Industrie: „Der Motorroller sucht und findet seine Liebhaber und Käufer bei den Frauen und Männern in der gehobenen Kulturwelt, die in sie wohl die dienende, nicht aber die zu bedienende Maschine eindringen lassen."

Das Experiment half indes nur kurze Zeit, dann hatte die Branche neue Sorgen, weil plötzlich ein anderes Volksfahrzeug in Mode kam. Der wachsende Lebensstandard eröffnete Arbeitern, Angestellten und Beamten die Möglichkeit, sich unter den Schutz eines fahrenden Daches zu begeben, das ihnen in Form von Kleinwagen angeboten wurde.

Freilich müssen sie dafür mehr aufwenden als für das Motorrad. Wer sich aber für eine 350er Viertaktmaschine (Preis etwa 2200 Mark) einen Seitenwagen zulegt, der rund 500 bis 700 Mark kostet, zahlt für die Anschaffung des kompletten Familienfahrzeugs fast soviel wie für einen Kleinwagen*; außerdem braucht er wetterfeste Kleidung und muß mit einem Treibstoffverbrauch rechnen, der nicht wesentlich niedriger liegt als beim BMW 600.

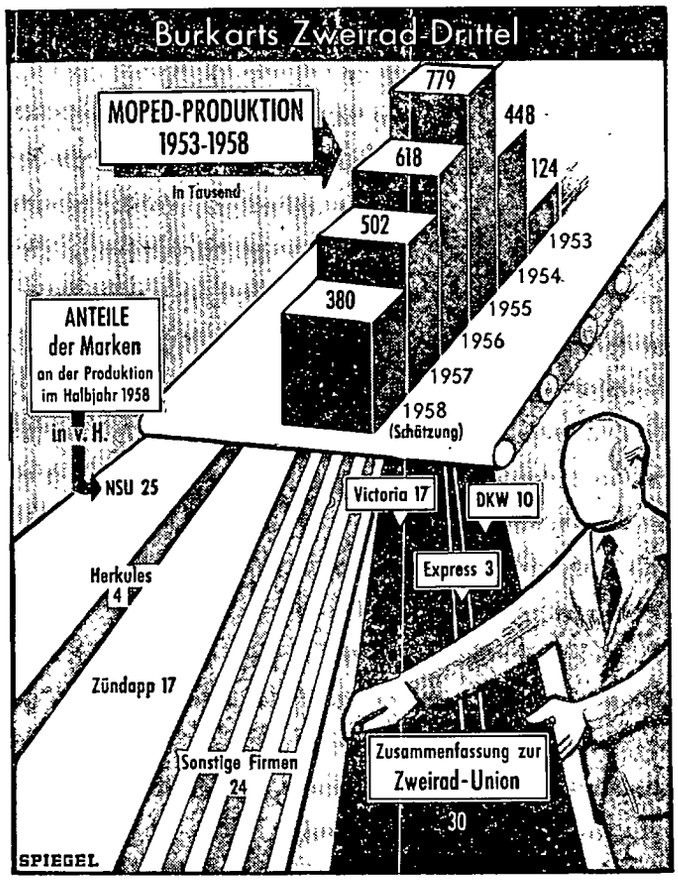
Deshalb stiegen denn auch immer mehr Arbeitnehmer vom Motorrad und von der Beiwagenmaschine auf einen Kleinwagen um; das spiegelt sich in einem Vergleich der Personenwagen- und Zweiradzulassungen für Arbeitnehmer sehr deutlich wider:

▷ 1952/53: 25 016 Personenwagen, 363 769 Motorräder,

▷ 1956/57: 174 958 Personenwagen, aber nur 105 646 Motorräder und -roller.

Die Motorradnachfrage stockte auch noch aus einem anderen Grund: Ab 1. Dezember 1954 wurde die Führerscheinregelung für Motorradfahrer verschärft. Seither muß man für Krafträder ab 50 Kubikzentimeter Hubraum den Führerschein Klasse 1 besitzen; vorher genügte für Motorräder bis 250 Kubikzentimer der Führerschein Klasse 4, der unter erleichterten Bedingungen sogar von 16jährigen erworben werden kann. Diese Verschärfung verdarb vielen potentiellen Motorradkunden die Kauflust.

Da der Markt immer enger wurde, verschärfte sich der Konkurrenzkampf unter den viel zu vielen Herstellern zusehends. Sagt der Chef der NSU Werke AG, Dr. Gerd Stieler von Heydekampf: „Auch die kleinen Firmen probierten, die Preise zu unterbieten. Sie ließen sich von den Lieferanten finanzieren, bis man ihnen keinen Kredit mehr gab, und dann waren sie plötzlich pleite."



Die Serie der Zusammenbrüche in der Zweiradindustrie begann mit dem Konkurs der Bismarck-Werke in Radevormwald, dann machten die Tornax-Werke in Wuppertal bankrott. In Nürnberg nahm sich der Inhaber der Firma Hecker das Leben, nachdem er Konkurs angemeldet hatte.

Eine Anzahl weiterer Konkurse und Vergleichsverfahren dezimierte die Branche in den letzten Jahren derart, daß von den 80 Firmen, die 1952/53 Motorräder und Motorroller herstellten, sich heute nur noch 17 in diesem Produktionszweig betätigen. Die Motorradproduktion in der gängigen 175-Kubikzentimeter-Klasse haben unter anderen eingestellt: Ardie, Bücker, Express, Göricke, Gritzner-Kayser, Meister, Panther, Rabeneick, Rixe und Mars.

Die Zweiradkrise ließ auch den einfachen Fahrrädern die Luft ab. Von 50 Fabrikan-

* Im ersten Halbjahr 1958 wurden nur noch 392 Seitenwagen hergestellt; 1953 insgesamt: 12 219.

ten, die sich in den ersten Jahren nach der Währungsreform Treträder bestellten, stellten 20 die Produktion ein.

Nach den kleinen Produzenten gerieten auch so renommierte Firmen wie die Horex-Werke KG in Bad Homburg in den Krisensog. Der Firmenchef Fritz Kleemann, der 1952 mit dem Slogan geprunkt hatte: „Wir stellen alle sieben Minuten eine Regina (350-ccm-Maschine) her", verstummte. Da die Firma sich nur auf schwere Maschinen kapriziert und erst sehr spät einen Roller herausgebracht hatte, kam sie schon 1955 in Zahlungsschwierigkeiten. Lieferanten und Banken fanden sich aber zu einem Moratorium bereit, so daß der Zusammenbruch verhindert werden konnte.

Inzwischen wich der ehemalige Rennfahrer und Horex-Chef Kleemann auf die Herstellung von Kinderfahrrädern aus. Von seinen traditionellen Motorrädern konnte er 1957 in Westdeutschland nur noch 748 Stück verkaufen; er mußte sich in 62 Ländern Kunden suchen, um schließlich 2000 weitere Horex-Maschinen loszuwerden.

Am elegantesten hat sich das Nürnberger Ardie-Werk aus der Krisenverstrickung herausmanövriert: Es stellte schon 1955/56 die Motorradproduktion ein, als sich bei den Händlern und in den Lagern der Firma für 2,4 Millionen Mark unverkaufte Ardie-Maschinen stauten. Gegenüber Banken und Händlern wurde die Produktionseinstellung streng geheimgehalten, um eine Gefährdung des Absatzes der ausgelaufenen Modelle zu verhindern.

Da die meisten Ardie-Arbeiter mit Aufträgen einer Bielefelder Schwesterfirma beschäftigt werden konnten, gelang es, den Banken die schlechte Situation bei Ardie zu verbergen, so daß sie weiterhin Ardie-Wechsel entgegennahmen und die Betriebsmittelkredite nicht kündigten. Sagt das Ardie-Vorstandsmitglied Hans Barthel: „Bis man draußen etwas merkte, hatten wir wieder Geld herinnen." Heute produziert Ardie Spezial-Nähmaschinen.

In den seltensten Fällen gelang die Umstellung auf Ersatzfabrikate so geräuschlos wie bei Ardie. Die Nürnberger Mars-Werke zum Beispiel, die etwas Ähn-



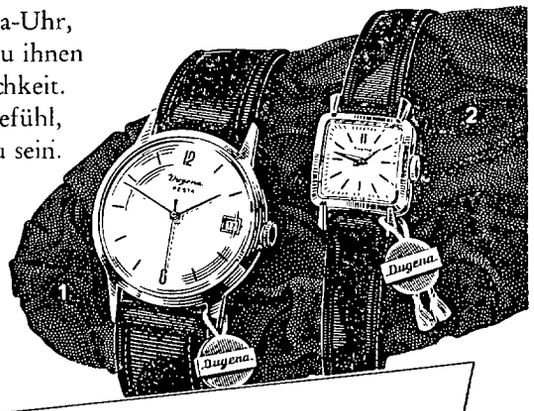
Burkart-Protektor **Flick**
Für den Protégé zwei Räder weniger



FWS 6

Für glückliche Stunden – eine Dugena

Männer wissen gediegene Eleganz zu schätzen — daher ihre Vorliebe für die Dugena-Uhr, deren internationaler Stil ebenso zu ihnen paßt wie ihre unbedingte Verläßlichkeit. Mit einer Dugena haben sie das Gefühl, von Glück und Erfolg begleitet zu sein.



❶ *»Kalender« — mit der automatischen Tag- und Stunde-Kombination, wassergeschützt DM 105,—*

❷ *»Stella« — vornehme Eleganz und moderner Uhrenkomfort: Selbstaufzug DM 182,—*

Dugena
die Uhr unserer Zeit

Nur echt mit der roten Plombe

Dugena-Uhren erhalten Sie in den Dugena-Fachgeschäften – kenntlich am roten Kreis im Dreieck



Tür auf für einen schönen Abend...



... für einen unvergeßlichen Abend – mit der POTT-Feuerzangenbowle! Im geheimnisvollen Flammenschein des brennenden Zuckerhutes verleben Sie zauberhafte Stunden...



Die POTT-Feuerzangenbowle in der praktischen Geschenkpackung - mit ½ Flasche POTT 54, Kölner Zuckerhut und genauem Rezept - kostet 9,– DM, mit Feuerzange 10,– DM.

Gute Dinge werden besser durch den »Guten POTT«



8,– DM
15,– DM



Jahrelange Faßreife und sorgsame Abstimmung geben dem »Guten POTT« die feine Eigenart. Die verschwenderische Fülle seines naturherben Aromas entzückt den Kenner – im Grog, im Tee, in Erfrischungs- und Mixgetränken, ja auch in Speisen und Gebäck.

Vielereizvolle Rezepte hierzu finden Sie in der POTT-Rum-Zauberfibel, die Sie für 50 Pf in Briefmarken erhalten. Schreiben Sie bitte an POTT-Rum, Flensburg, Postfach 910

Der gute **POTT**

8-59

liches versuchten, wurden dabei als jüngstes Opfer der Zweiradkrise in den Todesstrom des Konkurses gerissen.

Der Firmenchef und Hauptaktionär Herbert Freiherr von Seydlitz-Kurzbach wollte die Marskrise zunächst mit der Herstellung eines Schädlings-Bekämpfungsapparates bekämpfen. Als sich das Gerät als Versager entpuppte, vertraute der Baron im Zeichen der Aufrüstung auf die Suggestivkraft des Namens „Mars"; ihr konnte sich das Bundesverteidigungsministerium tatsächlich nicht entziehen. Mars wurde mit einem gewinnversprechenden Entwicklungsauftrag bedacht. Die Firma sollte eine neue Lafette für das Maschinengewehr 42 konstruieren. „Es war eine streng geheime Sache, die von Gehlen überwacht wurde", sagt der ehemalige Mars-Prokurist Wöhe.

Dem Entwicklungsauftrag sollten für rund sechs Millionen Mark Produktionsaufträge folgen, doch eines Tages annullierte Bundesverteidigungsminister Strauß das ganze Projekt; im Nato-Hauptquartier hatte man umdisponiert.

Die Absatzschwierigkeiten wurden nur noch ärger, je mehr Firmen aus der Konkurrenz ausschieden, weil bei jedem Konkurs- oder Vergleichsverfahren große Mengen unverkaufter Zweiräder an die Händler verschleudert wurden. Monatelang drückten beispielsweise die Zweirad-Liquidationsreste der Triumph- und Adlerwerke auf den Markt, nachdem der Fürther Tontruhen-Millionär Max Grundig die Aktienmajorität der Firmen wegen ihrer Büromaschinen-Fertigung erworben hatte*. Grundig ließ die unerwünschte Ware nicht nur im Inland, sondern über seine amerikanische Vertriebsfirma auch in Übersee billig verkaufen.

Im vergangenen Jahr drohte sogar eine der größten Zweiradfirmen, die Nürnberger Victoria Werke AG, zusammenzubrechen. Da reifte für Flicks Landpfleger in Bayern, Odilo Burkart, zum erstenmal die Chance, seine eigene industrielle Basis auf günstige Weise zu vergrößern.

Er hört es nicht gern, wenn man ihm unterstellt, daß er die Misere der Zweiradindustrie ausnutzte, um sich einen „industriellen Erbhof" anzulegen. Erbhof-Terminologie ist für Burkart tabu, seit sie von Flick für seine Söhne in Erbpacht genommen wurde. Immerhin wird Burkart seiner Gattin Isolde und seinen beiden Kindern aus zweiter Ehe ein beträchtliches, in wenigen Jahren erworbenes Industrievermögen hinterlassen können.

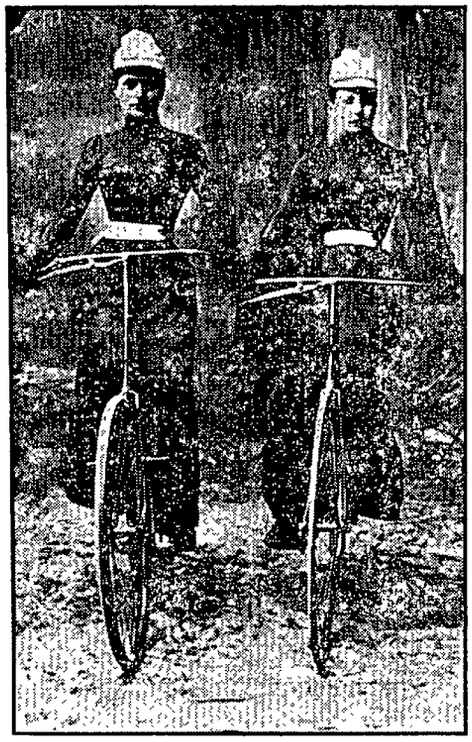
Als Burkart vor 36 Jahren seine Laufbahn in der Industrie begann — er volontierte bei den Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerken, an denen Flick zu 50 Prozent beteiligt war —, gehörte er selbst noch zu den bescheidenen Radfahrern. Damals kannte der sparsame Oberschwabe, den seine Eltern 1899 in Riedlingen an der Donau auf den Namen des heiliggesprochenen Abtes Odilo von Cluny getauft hatten, Automobile — wie er sie heute fährt — nur theoretisch. Er hatte nämlich 1921 vor seiner Promotion zum Doktor rer. pol.** eine Dissertation über die württembergische Automobil- und Zubehörindustrie (Daimler-Benz, Maybach, NSU und Magirus) verfaßt.

Nach 14jähriger Bewährung berief Friedrich Flick den damals 35jährigen Odilo

---

* Mit Triumph übernahm Grundig kurzfristig auch die Nürnberger Hercules-Werke GmbH, die er dann an eine Schweizer Bankengruppe weiterverkaufte. Von ihr erwarb die Schweinfurter Industriellenfamilie Sachs (Einbaumotorenfabrik Fichtel & Sachs) einen Gesellschaftsanteil.

** Er hat auch noch zum Doktor der Jurisprudenz promoviert, und zwar mit einer Dissertation über die Entwicklung des Parlamentarismus in Württemberg.



Markenwerbung „Victoria" 1892
„Für Frauen der gehobenen Kulturwelt ...

Burkart in seinen engsten Mitarbeiterkreis nach Berlin. Bald darauf wurde Burkart Vorstandsmitglied der Mitteldeutschen Stahlwerke, die Flick von Berlin aus leitete, bis sein Führungsstab im Februar 1945 in das Stahlwerk Riesa auswich.

Dort wurde Burkart von russischen Ingenieuren abgelöst; ihren deutschen Helfern hat er zehn Monate Chemnitzer NKWD-Gefängnis zu verdanken. Als Burkart nach der Haftentlassung erfuhr, daß sich Flick vor dem Nürnberger Militärtribunal verantworten mußte, retirierte er im Februar 1947 nach Westdeutschland: „Ich wollte dem Alten Herrn als Zeuge beistehen, kam aber vom Regen in die



Markenwerbung „Victoria" 1958
... eine dienende Maschine"

Traufe." Burkart wurde selbst unter Anklage gestellt, später jedoch freigesprochen. Damals entstand zwischen Flick und Burkart jener enge Kontakt, für den Burkart das aufgedunsene Wort von der „echten Schicksalsgemeinschaft in guten und bösen Tagen" gefunden hat.

Gute Tage begannen, als Flick 1953/54 seinen Restbesitz ordnete. Burkart kümmerte sich vorwiegend um Flicks Maximilianshütte in Sulzbach-Rosenberg bei Amberg, die zeitweilig unter Sequester stand und dann vom bayrischen Staat erworben wurde, bis Flick sie preisgünstig zurückkaufen konnte.

Die Schicksalsgemeinschaft auf Gedeih und Verderb zahlte sich für Burkart aus. Flick ließ ihn an seinem neu konsolidierten Reichtum partizipieren. Er machte ihn nicht nur zum Vorstandsvorsitzer der Maximilianshütte, sondern gab ihm auch Gelegenheit, noch „nebenbei" Geld zu verdienen. In Amberg, wo Burkart am Philosophenweg mit Gattin Isolde, seiner Sekretärin aus der Berliner Zeit, eine luxuriöse Parkvilla bewohnt, hält man ihn für einen außerordentlich geschickten Aktienspezialisten, der sein kleines Privatvermögen zunächst in Aktien von Flick-Gesellschaften anlegte, mit denen er sachkundig jonglierte.

Der Konzernchef Flick beteiligte seinen bewährten Mitarbeiter aber auch direkt an Nebengesellschaften des Konzerns; so betreibt Burkart zum Beispiel zusammen mit Flicks Vetter, dem Konzern-Generalbevollmächtigten Konrad Kaletsch, eine Firma.

Seine Gewinne aus den Industriebeteiligungen brachte Burkart zunächst in eine Familiengesellschaft ein, in die Industriebeteiligungs- und Verwaltungs-GmbH, Amberg. Sie erwarb 1954 von der Bundesvermögensverwaltung die Alumetall GmbH an Nürnbergs Nopitschstraße*.

Von dieser Plattform stieß Burkart im vergangenen Jahr über die Nopitschstraße geradenwegs in die westdeutsche Zweirad-Industrie vor. Genau gegenüber der Alumetall GmbH liegt nämlich das moderne Werk der Victoria AG, deren Aktienmajorität Burkart im vergangenen Jahr aufkaufte, als die Krise bei Victoria nach acht Millionen Mark Betriebsverlusten ihren Höhepunkt erreicht hatte.

Sagt der heutige Direktor des Unternehmens, Heinz Tschech, der 1945 genauso wie Burkart im Chemnitzer NKWD-Gefängnis saß: „Im Sommer vergangenen Jahres war Victoria praktisch pleite." Die Kapazität des hochmodernen Werkes, das die Verwaltung in den Jahren der Hochkonjunktur auf dem alten Victoria-Gelände an der Nürnberger Nopitschstraße entstehen ließ, war nur noch zum geringen Teil ausgelastet.

Während der Umsatz zusammenschrumpfte, waren die laufenden Unkosten für den Betrieb ziemlich konstant geblieben. Die Geschäftsleitung hatte dieser Misere mit gewagten Experimenten beizukommen versucht. Angeregt durch die Erfolge des Goggomobil-Fabrikanten Hans Glas, hatte Victoria ebenfalls ein Liliput-Auto herausgebracht, den mit einer Kunststoffkarosserie ausgestatteten Kleinstwagen „Spatz" (mit 200-Kubikzentimeter-Motor; 3105 Mark), der sich aber gegenüber den vielen anderen Kleinwagentypen nicht durchsetzen konnte. Victoria verlor durch das Spatz-Abenteuer rund drei Millionen Mark**.

Weitere Verluste traten ein, als der technische Manager Fritz Bauer die Konkurrenz durch eine schnell wechselnde Folge neuer

* Der Kaufpreis betrug 3,15 Millionen Mark, die Anzahlung 1,8 Millionen Mark.

** Die Herstellungslizenz wurde inzwischen an die Firma Burgfalke in Burglengenfeld (Oberpfalz) verkauft, die das Kunststoffvehikel nur noch für Liebhaber produziert.



Haben Sie
Verbindungen
zum Ausland?

Die Welt umspannt ein Blumenband, das die bessere Verständigung überall erleichtert – in England wie in Italien, in Norwegen wie in Spanien, in Frankreich wie in der Schweiz.

Jede Verbindung lebt von neuem auf, wenn man durch FLEUROP freundliche Blumengrüße bestellen läßt.

Sag es mit Blumen durch

FLEUROP

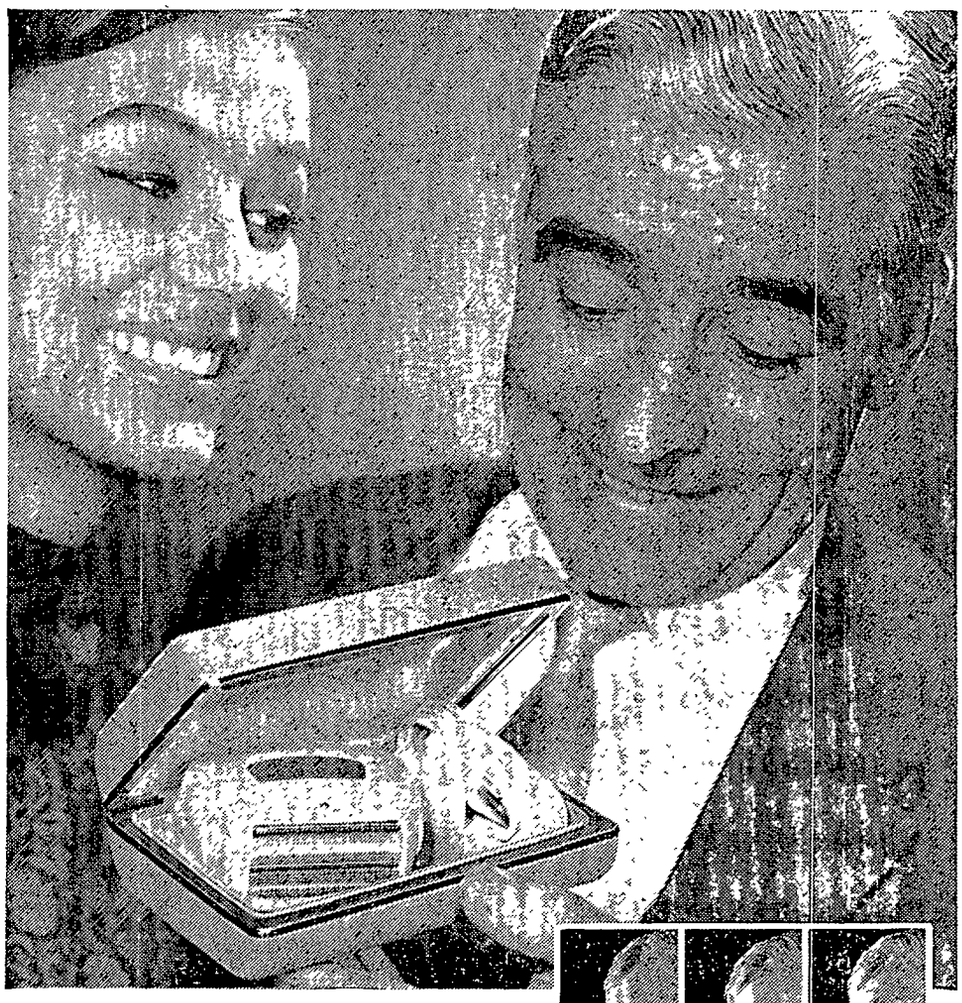
So fördern Sie durch eine schöne Geste zur rechten Zeit den engen Kontakt mit Ihren Freunden im Ausland.

Mehr als 23 000 Blumengeschäfte *) der FLEUROP-INTERFLORA stehen im Dienste vorbildlicher Kontaktpflege. In Europa und in Übersee. Wunschgemäß und jederzeit durch

BLUMEN IN ALLE WELT

*) Erkenntlich an diesen Zeichen:

Schenken Sie ihm doch einen Remington Super 60





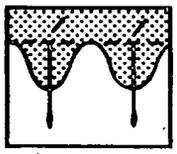
Er rasiert so schnell ... und so glatt!

Gut rasiert — für Sie!

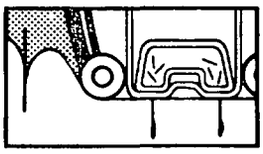
Das ist es, was er sich wünscht. Und der Remington Super 60 rasiert so gut, so sauber und angenehm — in Sekunden! Der hervorragende Remington Scherkopf bedeutet: große Zeitersparnis und die Sicherheit, gut gepflegt zu sein!

Schenken Sie »ihm« das internationale, in aller Welt bekannte REMINGTON Modell mit einstellbarer Voltspannung. Wo er auch ist, kann er es benutzen! Außerdem gibt es ein Auto-Heim-Modell, das auch an der Wagenbatterie arbeitet!

Allein Remington hat die Gleitrollen für die schnelle, glatte und angenehme Rasur!



Barthaare wachsen in winzigen Vertiefungen. Werden, wie hier, die Haare nur an der Oberfläche abgeschnitten, wächst Ihr Bart zu schnell wieder nach!



Die Gleitrollen drücken die Haut nieder und richten die Barthaare auf. Der moderne, vergrößerte Scherkopf mit acht Rasierkanten schneidet die Barthaare unmittelbar über der Wurzel ab. Die Rasur hält lange vor! Außerdem schneidet der Remington den Haaransatz und den Schnurrbart exakt gerade und sauber!

Remington Super 60

ES GIBT KEINEN ERSATZ FÜR QUALITÄT!

6110008

Motorrad- und Mopedtypen auszustechen versuchte. So wurde zum Beispiel die alte Victoria-Erfolgsmaschine „Bergmeister" durch den saloppen Typ „Swing" abgelöst, der — in viel zu hoher Auflage hergestellt — bald die Lager verstopfte. Die letzten Serien dieses Modells (Listenpreis 1177 Mark) wurden unlängst für 800 Mark verschleudert. An der vom italienischen Geschmack beeinflußten Motorradtype Pavilla büßte Victoria — wie Direktor Tschech zugibt — je Maschine rund 400 Mark ein.

Als die Hausbank des Unternehmens, die Bayerische Vereinsbank, von den wachsenden Verlusten erfuhr, fürchtete sie um ihre Victoria-Kredite und alarmierte in tiefster Sorge Victorias Nachbarn, die Alumetall GmbH des Odilo Burkart.

Burkart versprach zu helfen. Doch vorher mußten die Gläubiger in einem außergerichtlichen Vergleich auf 30 Prozent ihrer Forderungen verzichten. Dann wurde das Stammkapital von 4,95 Millionen auf 2,47 Millionen Mark zusammengelegt, und erst danach brachte Burkart 2,5 Millionen Mark neues Kapital in die Gesellschaft ein. „Das Geld hatte mir die Allianz-Versicherung geliehen", sagt Burkart. Bei dieser ganzen Transaktion ging er kein persönliches Risiko ein, denn der bayrische Staat übernahm für den Versicherungskredit die Ausfallbürgschaft.

Inzwischen hat Odilo Burkart die im vergangenen Jahr konkursreifen Victoria-Werke durch scharfe Rationalisierung und mancherlei andere Kunstgriffe wieder halbwegs gesundgemacht. Als Sanierer erwarb er sich in Bankkreisen ein solches Renommee, daß sich in diesem Jahr wieder Bankdirektoren an ihn wandten, als eine weitere Zweiradfirma, die Expresswerke in Neumarkt bei Nürnberg, in Agonie lag.

Burkart griff indes nicht spontan zu. Vor einer klaren Zusage verlangte er eine exakte Durchleuchtung der Expresswerke. Diese Vorsicht war im Fall Express verständlich. In der ältesten Zweirad-Fabrik des Kontinents hatte man jahrelang nicht nur fehlinvestiert und fehlspekuliert, dort herrschten überdies — wie die von Burkart beauftragten Wirtschaftsprüfer der Frankfurter Curator Treuhand AG feststellten — auch ruinöse Gepflogenheiten.

An der Spitze des Unternehmens stand von 1929 bis November 1956 der Zweiradfachmann Victor Lentz. „Er hatte bei den Stoewer-Werken in Stettin gründliche Branchenkenntnisse erworben und war in seiner Art recht tüchtig", lobte Aufsichtsratsmitglied Dr. Wilhelm Köhler. „Leider wurde Lentz von einer bösen Krankheit befallen." Er hatte nämlich in Stettin nicht nur die Motorbranche, sondern auch feurige Getränke kennengelernt, zum Beispiel einen Schnaps, den dessen Hersteller unter der plattdeutschen Bezeichnung „Schiet lot em" in den Handel gebracht hatte, um zu bekunden, daß Schnapstrinken ein harmloses Laster sei.

Zunächst übersah der Aufsichtsrat — nach der pommerschen Devise — Lentzens Schwäche für starke Getränke. Bedenken wurden erst laut, als Lentz vor einer wichtigen Sitzung so indisponiert war, daß ihn sein Chauffeur in das dritte Stockwerk der Hausbank tragen mußte.

Lentzens Krankheit infizierte auch die Belegschaft. Sie nahm es mit der Arbeitsdisziplin und den Eigentumsbegriffen nicht mehr genau — so steht es jedenfalls in einem Gutachten, das bei den Akten der Nürnberger Staatsanwaltschaft liegt. Das alte Markenzeichen der Firma, ein in gestrecktem Lauf über ein großes E (Express) hinwegspringender Windhund, wurde zum Symbol für kriminelle Hürdensprünge. Täglich schmuggelten Arbeiter und Ange-

stellte große Mengen Zweiradteile zum Werktor hinaus, um sie in ihren Waschküchen oder Kellern zu montieren.

Sonntags verkauften dann die Monteure ihre Produkte weit unter dem Fabrikpreis an die Landbevölkerung. Meistens verpflichteten sie sich gleich, für die gelieferten Express-Fahrräder und -Motorräder den Reparatur- und Ersatzteildienst zu übernehmen.

Kein Revisor konnte später genau feststellen, wie groß der Diebstahlschaden war, denn eines Tages war die Lagerkartei in Flammen aufgegangen, und eine neue wurde nicht angelegt. Erst 1957 gelang es der Kriminalpolizei, ein Diebesnest auszuheben, in dem zwei Express-Arbeiter gestohlene Materialvorräte im Werte von 17 000 Mark versteckt hatten.

Der Aufsichtsrat erfuhr von der Aushöhlung des Unternehmens erst sehr spät, nachdem Lentz den Vorstandsposten hatte niederlegen müssen, weil er auf einem Bankett einen Begleiter des Aufsichtsratsvorsitzenden Otto Essele über die Festtafel hinweg mit Götzzitat-ähnlichen Kraftausdrücken insultiert hatte. In alter Anhänglichkeit setzte der Aufsichtsrat dem scheidenden Lentz, der es verstanden hatte, bei Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm Sympathien für die Zweiradindustrie zu wecken, 1000 Mark Monatsrente auf Lebenszeit aus.

Als Vorstandsnachfolger wurde der Neumarkter Rechtsanwalt Georg Gutmann bestellt, der die Firma zehn Jahre juristisch beraten hatte. Obgleich Gutmann weder Volkswirt noch Kaufmann war, stellte er schon nach wenigen Wochen Vorstandstätigkeit fest: „Die Firma ist pleite."

Der neue Vorstand alarmierte die Hauptaktionäre, das Stuttgarter Bankhaus Joseph Frisch, vertreten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden Essele, und die Bayerische Hypotheken- und Wechsel-Bank — in Finanzkreisen kurz „Hypo" genannt —, vertreten durch ihren inzwischen pensionierten Nürnberger Filialdirektor Dr. Wilhelm Köhler.

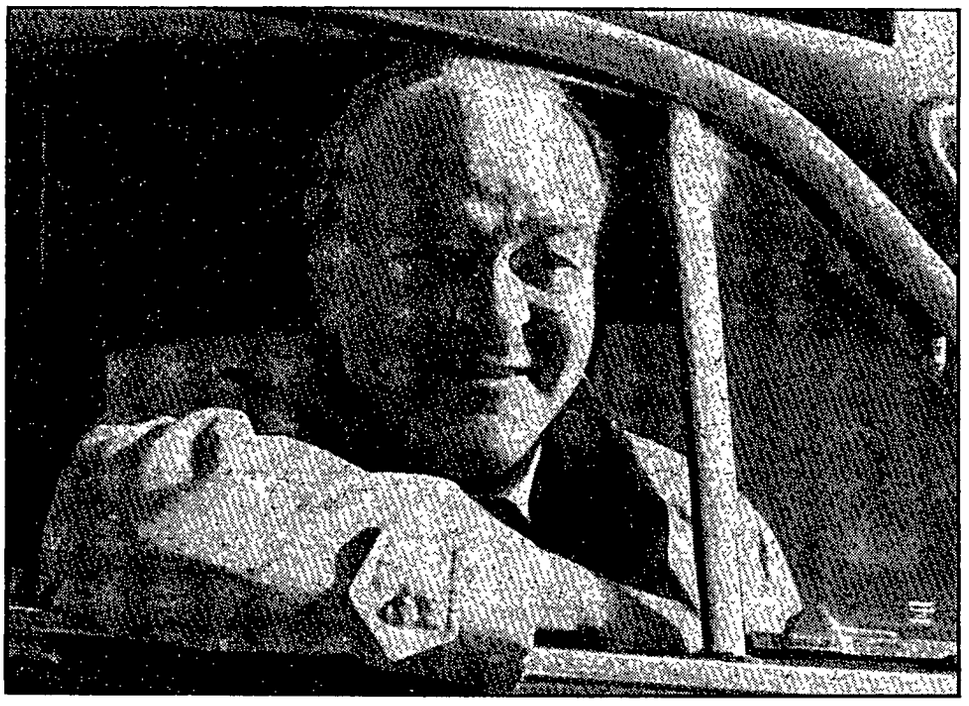
Die Stuttgarter Bank hatte der Firma schon während der Lentz-Ära 700 000 Mark geliehen; außerdem hatte Lentz mit Genehmigung des Aufsichtsrats eine Million Mark Kredit bei der Industriekreditbank aufgenommen. Jetzt sprang die Hypo ein. Ihr Kreditchef, Direktor Schweiker, bewilligte zunächst in zwei Raten 800 000 Mark und schob bis zum Frühjahr 1958 noch etwa eine halbe Million Mark nach, vermochte damit die finanzielle Misere der Expresswerke jedoch nicht zu beseitigen.

„Da setzte sich die Erkenntnis durch", sagt Hypo-Schweiker heute, „daß es keine Sternstunde gewesen war, als der Aufsichtsrat auf Wunsch seines Vorsitzenden Essele den Anwalt Gutmann zum Alleinvorstand bestellte. Unter Lentz hätte es nicht so schlimm werden können, wie es durch Gutmann geworden ist."

Statt während der tristen Marktlage ökonomisch zu verfahren, habe die Geschäftsleitung aus dem vollen gewirtschaftet und beispielsweise 1957/58 Material eingekauft, als ob eine neue Zweiradhausse bevorstände. Dabei brachte die diesjährige Hauptsaison — das Ostergeschäft — viel weniger ein als in den Vorjahren. Auch der Zweiradexport stockte. Die gesamte westdeutsche Zweiradindustrie exportierte im ersten Halbjahr 1958 um ein Drittel weniger als im ersten Halbjahr 1957.

Als sich die Bankiers über die unverständlichen Materialeinkäufe erregten, gab Gutmann in einem Brief zu, daß „Unvermögen und Denkfehler" im Betrieb Fehldispositionen verursacht hätten. Der Schuldsaldo stieg derweilen von Monat zu Monat, und da die Hypo keinen Kredit mehr gab, griff Gutmann zu einem verzweifelten Mittel: er finanzierte die laufenden Kosten nur noch mit Wechseln. Sagt Hypo-Schweiker: „Im Mai und Juni hat Gutmann für zwei Millionen Mark Wechsel ausgestellt, die wir im Juli und August hätten einlösen müssen, wenn sich die Bank nicht zu einer anderen Lösung entschlossen hätte."

Am 7. Juli ließ sich Schweiker noch Gläubigerforderungen übereignen, die Vorstand Gutmann gegenüber Zweiradhändlern und anderen Schuldnern der Firma geltend machen konnte. Diese Zessionen sollten — wie Gutmann sagt — als Sicherheit für die noch laufenden Wechsel dienen, aber schon am nächsten Tag verweigerten die Hypo-Beamten die



Abberufener „Express"-Direktor **Gutmann**: Die Wechsel gingen zu Protest



trägt der Herr, der auf sich hält,
ELSBACH-Hemden ...
Sie sind vorzüglich verarbeitet
und haben auch nach vielen Wäschen
vollendete Paßform.

Das gilt besonders für
Elsbach everfit KOCH FEST non iron
und
„NINO-TRUX automagic-kochfest".



Elsbach seit 85 Jahren

Bezugsquellennachweis und Prospekt erhalten Sie durch
ELSBACH WÄSCHEFABRIKEN AG · ABT. D
HERFORD/WESTF.

Gegen Rheuma- und Muskelschmerzen
bei Witterungsumschlag

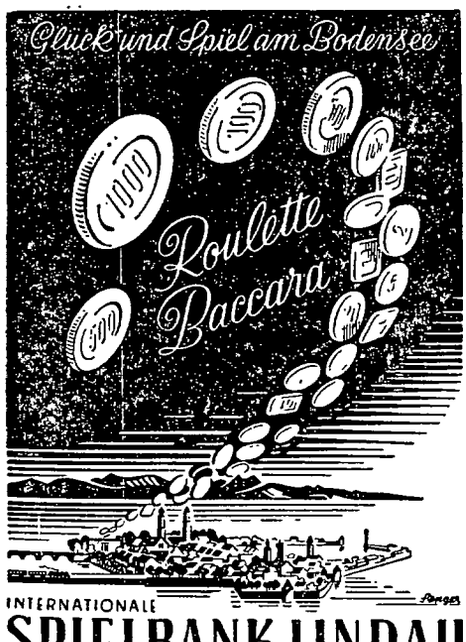
Neuralgien, Ischias, Steifheit in den Gliedern



Die in Deutschland neue, in vielen Ländern millionenfach bewährte Algesal-Salbe wirkt erstaunlich schnell schmerzlindernd bei Rheumatismus, Ischias, Gicht und ähnlichen Beschwerden. Die Wirkung von Algesal bleibt nicht oberflächlich. Es verursacht keine lokale Reizung und Rötung, kein unangenehmes Brennen auf der Haut. Seine Wirksubstanz dringt in die Tiefe der Gewebe und Gelenke ein und gelangt direkt an den Sitz des Übels. Dadurch erklärt sich die schnelle Wirkung von Algesal und die fast augenblickliche Erleichterung nach dem Einreiben. Original-Packung DM 3.60 nur in Apotheken.



Alleinimport: EPIKUR G. m. b. H.,
an Rhein und Mosel



Annahme von Express-Wechseln, so daß hunderte zu Protest gingen.

Darauf blieb dem Gutmann nichts übrig, als den Gläubigern und dem Amtsgericht mitzuteilen, daß die Firma zahlungsunfähig geworden sei. Da der Vorstand einer Gesellschaft spätestens drei Wochen nach Zahlungseinstellung Konkurs oder gerichtlichen Vergleich anmelden muß, stellte Gutmann die Hausbank vor die Alternative: Entweder nochmals einen großen Kredit oder Konkursanmeldung bis spätestens 28. Juli 17 Uhr.

Dieses Ultimatum brachte die nervös gewordenen Hypo-Direktoren in arge Verlegenheit. Sie wollten den rund zwei Millionen Mark, die sie dem Unternehmen bereits geliehen hatten, nicht noch weitere Beträge nachwerfen; aber noch weniger wollte die Hypo den Konkurs, „weil wir dadurch", sagt Hypo-Direktor Schweiker, „wegen der vielen Gläubiger zu hohe Verluste hätten hinnehmen müssen". (Mitte Juli hatten die Expresswerke etwa 3,3 Millionen Mark Bankschulden und 2,1 Millionen Mark Lieferantenschulden.)

Um den drohenden Konkurs um jeden Preis zu verhindern, hatte die Hypo schon im Mai Finanzmagnaten und Industrielle für die Expresswerke zu interessieren versucht, aber alle winkten ab, bis auf Burkart, dem die Express AG — wie er unlängst in der Hauptversammlung der neuen Zweirad-Union bekannte — „auf dem Frühstücksteller hingeschoben" worden war.

Zunächst schickte er die Wirtschaftsprüfer der Curator Treuhand AG als Späher in den Betrieb. Sie gaben sich dort als Abgesandte der Bayerischen Hypo aus und ließen ihre Maske erst fallen, nachdem sie sich Einblick in die Geschäftsvorgänge verschafft hatten. Burkarts Beauftragte durchkämmten alle Lager, zählten jede Fahrradklingel und jeden Moped-Auspuff und taxierten auch das Anlagevermögen (Grundstück, Gebäude und Maschinen) nach strengen Maßstäben.

Der Unterschied zwischen ihren Wertziffern und den früheren Bilanzzahlen (Curator: 1 337 804 Mark Anlagevermögen; Gutmanns Vermögensübersicht: 5 040 826 Mark Anlagevermögen) war so gravierend, daß Gutmann in einer Denkschrift, die inzwischen der Nürnberger Staatsanwaltschaft zugegangen ist, den Verdacht äußerte: „Die Hypo hat es für möglich gehalten, als Wahrerin fremder Interessen den Kaufinteressenten (Burkart) eruieren zu lassen, wie billig man das Unternehmen auf Kosten der anderen Aktionäre erhalten kann."

Indes, die Curator-Überprüfung machte nur noch deutlicher, was auch aus der Zwischenbilanz zu entnehmen ist, die Gutmann Anfang Juli selbst aufstellte: Die Firma war doppelt konkursreif. Sie war nicht nur zahlungsunfähig, sondern hatte auch Verluste erlitten, die das halbe Aktienkapital weit übertrafen. Nach dem Aktiengesetz muß in diesen Fällen Konkurs angemeldet beziehungsweise die Hauptversammlung einberufen werden.

Gutmann hatte es eilig, diese Meldung bei Gericht zu erstatten, aber Hypo-Direktor Schweiker bremste. Er sei von Schweiker bedrängt worden, behauptet Gutmann: „Entweder Sie machen mit oder stellen Ihr Amt zur Verfügung", das mit jährlich 50 000 Mark dotiert wurde.

Nach heftigen Wortgefechten mußte Gutmann den Vorstandsposten für einen umgänglicheren Mann räumen. Auf Wunsch der Bank sprang der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Wilhelm Köhler in die Bresche, der vor seiner Pensionierung die Nürnberger Hypo-Filiale leitete. Sagt Köhler: „Ich bin kein heuriger Hase, aber was sollte ich machen? Ich bekomme doch



„Express"-Direktor **Köhler**
Die Aktien an Burkart ...

Pension von der Hypo und sitze mit den Leuten in einem Boot."

Der alte Hypo-Hase mimte 44 Tage Vorstand und tat genau das, was die Hypo-Zentrale verlangte: Er stellte in letzter Minute vor Ablauf der gesetzlichen Frist zur Anmeldung des Konkurses nach Zahlungseinstellung die Zahlungsfähigkeit wieder her. Die Bank stellte einen kleinen Überbrückungskredit zur Verfügung, so daß die Firma Express wenigstens Löhne und Gehälter zahlen konnte.

Gleichzeitig leitete die Hypo eine mit Odilo Burkart abgesprochene Transaktion ein. Er war an den Expresswerken nur interessiert, wenn ihm die Hypo die Aktien-



Köhler-Ankläger **Erdl**
... zum Kurse von 30

majorität zum Kurs von etwa 30 bis 40 Prozent des Nominalwertes verschaffte. Außerdem verlangte Burkart, daß die Expresswerke vor der Übergabe saniert werden müßten.

Der Hypo fiel es nicht leicht, Burkarts Bedingungen zu erfüllen. Von nominell zwei Millionen Mark Express-Aktien hatte die Bank nur 26 Prozent in ihrem Portefeuille. In früheren Jahren, als das Express-Geschäft noch florierte, hatte das Stuttgarter Bankhaus Joseph Frisch, an dem der Express-Aufsichtsratsvorsitzende Otto Essele beteiligt ist, das stärkste Aktienpaket besessen. Inzwischen hatte aber die Bank den größten Teil der Express-Aktien an prominente Kunden verkauft.

Auf Drängen der Hypo-Leute, die dem Essele viel Schuld am Zusammenbruch der Expresswerke geben („Er hätte als Aufsichtsratsvorsitzender besser achtgeben müssen"), mußte Essele den größten Teil der Aktien „unter Opfern" zurückkaufen und sie dann der Hypo ausliefern. Bis Mitte September übernahm Burkart 63 Prozent aller Express-Aktien zum Kurs von 30 bis 40 Prozent des Nominalwertes*. Damit hatte die Hypo *eine* von Burkarts Hauptbedingungen erfüllt.

Um auch der zweiten Forderung nachzukommen („Das Unternehmen muß saniert werden"), schickte die Hypo Bankdiplomaten zu den Gläubigern, denen die Bank einen außergerichtlichen Vergleich empfahl. Die Großgläubiger — Motorenfabrik Fichtel & Sachs, Schweinfurt, und Benteler-Werke, Bielefeld — stellten jedoch Konkursantrag.

Nach stürmischen Debatten im Gläubigerausschuß einigte man sich aber auf einen außergerichtlichen Vergleich. Die Gläubiger akzeptierten schließlich eine Vergleichsquote von 60 Prozent; sie verzichteten auf 40 Prozent ihrer Forderungen, nachdem auch die Banken 800 000 Mark Express-Schulden gestrichen hatten.

Der Schlußstrich unter die Sanierungsaktion wurde auf einer außerordentlichen Hauptversammlung gezogen, auf der mit der gewichtigen Stimmenmehrheit des allerdings unsichtbaren Odilo Burkart beschlossen wurde, „zur Deckung von Verlusten das Aktienkapital im Verhältnis 10:3 (von zwei Millionen Mark auf 600 000 Mark) zusammenzulegen"; das heißt, alle Aktionäre, die noch nicht ihre Aktien für 30 Prozent des Nominalwertes an Burkart ausgeliefert hatten, verloren nun durch Hauptversammlungsbeschluß je 1000-Mark-Aktie 700 Mark, so daß sie dann eher geneigt waren, ihre Aktien an Burkart zu verkaufen, wenn er ihnen etwas mehr als 30 Prozent bot.

Auf derselben Hauptversammlung konnte Burkart sein Express-Aktienpaket noch durch einen anderen Coup auf etwa 80 Prozent abrunden. Er brachte 400 000 Mark in die Gesellschaft ein, mit denen das eben herabgesetzte Aktienkapital auf eine Million Mark erhöht wurde. Dafür bekam Burkart für 400 000 Mark neue Aktien.

Allerdings: Ganz so geräuschlos, wie es sich Hypo-Schweiker und andere Transaktionäre gewünscht hatten, ging der Express-Ausverkauf doch nicht vonstatten. Der Geschäftsführer der Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz in Bayern, Rechtsanwalt Dr. Lois Erdl, ein aggressiver Gralshüter des Aktienrechts, richtete an Vorstand und Aufsichtsrat inquisitorische Fragen.

Er will den letzten Vorstand, den Bankpensionär Köhler, unbedingt bestraft wissen, weil der auf Hypo-Schweikers Weisung die Misere der Expresswerke verschleiert und den Konkurs verhindert habe. Der Münchner Anwalt will nachweisen, daß die Express-Leitung vor der Kapitalherab-

* Letzter Börsenkurs vor Einstellung der Zahlungen: 60 Prozent.

Kontakt zum richtigen Mann

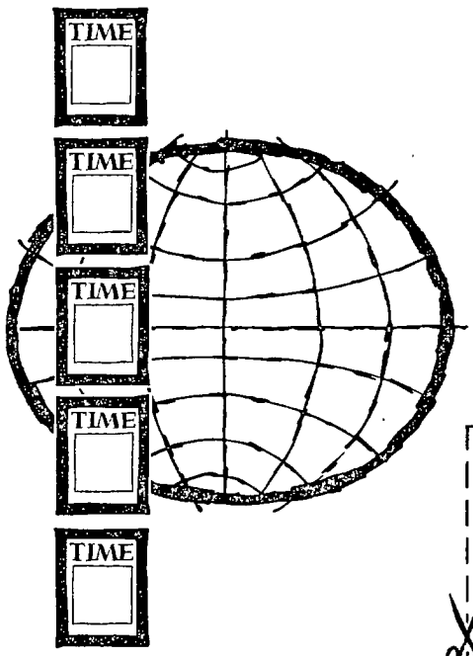


8-S 50

Überall in der Welt den Mann treffen, der bestimmt, WO und WAS gekauft wird — das ist ein wichtiges Problem aller Exporteure. Unmittelbaren Kontakt zu den Persönlichkeiten in den Schlüsselstellungen finden Sie durch Ihre Exportwerbung in TIME.

Fünf regionale TIME-Ausgaben mit einer Gesamtauflage von wöchentlich über 2,7 Millionen Exemplaren erreichen die fünf großen Weltmarktgebiete: Europa, Afrika und Nahost — Japan, Indien, Australien und den pazifischen Raum — Mittel- und Südamerika — Kanada — und die USA.

Und auf all diesen Märkten unterrichten sich die maßgebenden Persönlichkeiten durch



TIME

DAS INTERNATIONALE NACHRICHTENMAGAZIN

Der Leiter unseres Büros in Deutschland wird Sie auf Wunsch gern und unverbindlich für Sie über die vielseitigen Möglichkeiten erfolgreicher Exportwerbung durch TIME informieren.

Bitte fordern Sie mit diesem Kupon unsere kostenlose Broschüre „Feuer unter den Kesseln" an.
Frhr. von Berckheim, Düsseldorf, Berliner Allee 61, Telefon 80511, Fernschreiber 0858 2229.

Name. _____

Anschrift: _____

_____

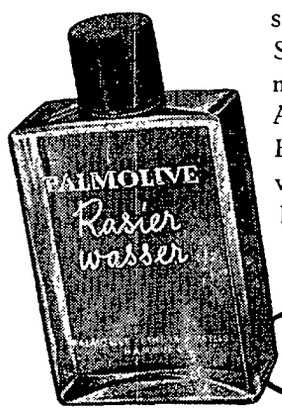
11



PALMOLIVE
Rasierwasser

kühlt so schnell,
erfrischt so nachhaltig.

Hier ist ein neues Rasierwasser, das die Haut tatsächlich in Sekunden kühlt, sie erfrischt und von Rasur zu Rasur neu belebt. Das empfinden Sie sofort, wenn Sie nach dem Rasieren jetzt Palmolive-Rasierwasser benutzen — auch nach der elektrischen Rasur. Überzeugen Sie sich doch einmal selbst davon. Außerdem hilft Palmolive-Rasierwasser kleinere Hautschäden schneller heilen.



DM
1.80 2.75 4.50

setzung, durch die viele freie Aktionäre geschädigt wurden, Meldungen lancierte, in denen es etwa hieß: „Kein Grund zur Besorgnis, die Expresswerke wirtschaften wieder mit befriedigendem Ergebnis."

Vergeblich versuchte Hypo-Schweiker den prinzipienstrengen Aktienrechtverteidiger zu besänftigen: „Aber gehn'S, Herr Erdl, sein'S nicht so juristisch spitzfindig; dös war doch nicht kriegsentscheidend." Erdl brachte inzwischen bei der Nürnberger Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren gegen die Konkursverhinderer in Gang. Er übersandte der Staatsanwaltschaft unter anderem ein mit Enthüllungen gespicktes Memorandum, das der ehemalige Vorstand Gutmann verfaßt hat.

Den neuen Herrn der Expresswerke läßt der Rechtsstreit völlig kalt (Burkart: „Wir haben damit nichts zu tun"). Für ihn ist „der Fall so klar" wie die Rechnung, die er mit seinen Zweirad-Plänen verknüpft: Die Expresswerke sind ihm für knapp eine Million Mark zugefallen; das Risiko für die Finanzierung trägt nicht der neue Besitzer, sondern, wie im vergangenen Jahr bei der Victoria-Sanierung, der bayrische Staat, der dem Odilo Burkart als Mann des Vertrauens auch neuerdings wieder Ausfallbürgschaften für Großkredite bewilligte.

Burkart hatte nämlich schon im Juni — in einem Gespräch unter sechs Augen — dem ihm gut bekannten bayrischen Wirtschaftsminister und CSU-Freund Dr. Otto Schedl* zu verstehen gegeben, wie er sich die Express-Sanierung vorstellte: „Otto, ich kann das nur machen, wenn ich die vier Millionen kriege." — Burkart hat sie bekommen.

Mit Hilfe der Staatsbürgschaft über vier Millionen Mark konnte sich Burkart zinsgünstige Kredite verschaffen — nicht nur für die Übernahme der Expresswerke, sondern auch, um sein inzwischen ausgeheckte Zweirad-Union-Projekt vorfinanzieren und zu einer echten Verdienstquelle machen zu können. Burkart übernahm von der Auto Union, an der sein Gebieter Flick maßgeblich beteiligt ist, die DKW-Zweiradfertigung samt den Patenten und einem Teil der Maschinen, die bisher im Ingolstädter Werk der Auto Union arbeiteten, dort aber den neuen Plänen der Auto Union im Wege standen. Über den Preis, den Burkart dafür zahlte, bewahrt die Schicksalsgemeinschaft der Flickleute Stillschweigen.

In Ingolstadt will die Auto Union im Frühjahr mit der Serienproduktion ihres neuen Wagentyps beginnen. Dieses Modell war zunächst als Kleinwagen der 600-Kubikzentimeter-Klasse geplant, soll aber jetzt mit dem auf 750 Kubikzentimeter vergrößerten Motor und der relativ geräumigen Karosserie Volkswagen-Aspiranten ansprechen und auf dem Gemeinsamen Europäischen Markt mit der französischen Dauphine konkurrieren, von der Renault bereits täglich 1500 Stück herstellt. Wenn der neue Auto-Union-Wagen ein Verkaufsschlager wird, hätte die Firma endlich ein „zweites Bein".

Das schwächste Glied der Auto Union, die Zweiradproduktion, hat Burkart in seine „Nürnberger Resteverwertung" übernommen, wie der Vorstandsvorsitzer der NSU-Werke in Neckarsulm, Gerd Stieler von Heydekampf, spöttisch die Zweirad-Union nennt, die Burkart vor kurzem in Nürnberg proklamierte. Sie wird eine Union der festen Hand — dafür bürgt der Name Burkart — und könnte eine Zuflucht für weitere Firmen sein, die vor dem scharfen Wettbewerb in der Zweirad-Industrie kapitulieren müssen und eine Stütze brauchen.

* Schedl war vor Übernahme des Ministeramtes Landrat in Neumarkt.

Diese Gründungskonzeption beunruhigt die bisher marktbeherrschenden größten Unternehmen der Branche: die NSU Werke AG und die Zündapp GmbH. Auch diesen beiden Firmen, deren Marktposition durch Burkarts Zweirad-Union bedroht wird, geht es seit längerer Zeit nicht zum besten.

Beide Firmen versuchten, sich mit neuen Kleinwagen aus der Zweirad-Misere herauszuwinden. Bei NSU ist dieser Versuch mit dem Kleinwagen „Prinz" bisher leidlich geglückt, wenn auch die 40 Millionen Mark, die das Unternehmen mit Hilfe der Dresdner Bank in den Aufbau der neuen Kleinwagenfabrik investieren mußte, noch nicht verdient sind. NSU-Chef von Heydekampf gibt zu: „Auch Kleinwagen sind ein bitteres Brot, aber wir werden ohne Burkarts Zweirad-Union auskommen."

Es beunruhigte ihn allerdings, daß seit längerer Zeit ein Aktienjäger hinter NSU her ist, von dem man nicht weiß, ob er etwa mit dem Konzentrierer Burkart identisch ist. Der große Unbekannte kauft seit längerer Zeit systematisch NSU-Aktien auf, so daß ihr Börsenkurs in den letzten vier Wochen um 50 Punkte anstieg. Vor wenigen Tagen wurden die NSU-Aktionäre von



Burkart-Konkurrent von Heydekampf
Wer kauft die Aktien von NSU?

einem Anonymus sogar durch eine Großanzeige ermuntert, sich mit ihm unter einer Chiffre „wegen eines besonders interessanten Angebots" in Verbindung zu setzen.

Bei Zündapp verlief der Kleinwagenversuch wenig verheißungsvoll. Es war die Idee des Firmengründers Fritz Neumeyer*, die Zündapp-Werke GmbH durch den Übergang vom Zweirad auf das Volksvierrad, den Kleinwagen, aus der Geldklemme

* Die Firma wurde 1917 von Geheimrat Dr.-Ing. E. h. Fritz Neumeyer und der Fried. Krupp AG unter dem Namen „Zünder- und Apparatebau-Gesellschaft mbH" gegründet. Bis 1918 wurden Granatzünder für die kaiserliche Armee hergestellt, erst 1921 begann die Firma mit dem Bau von Motorrädern.

herauszuführen. Neumeyer hat eine Schwäche für den Volks-Automobilismus, seit er in den dreißiger Jahren zusammen mit Porsche an den ersten Volkswagen-Prototypen herumkonstruierte. Diese ersten Modelle wurden in Neumeyers Nürnberger Zündapp-Werk gebaut.

Als Neumeyer 1956 — nach Ausbruch der großen Absatzkrise — sich nochmals in den Volks-Automobilismus flüchtete, tat er das mehr im Zorn als in Schöpferfreude. Er wollte seinem Mitgesellschafter und Schwager Dr. Eitel-Friedrich Mann beweisen, daß sich die Depression mit einer „forschen Konstruktionsidee" überwinden lasse. Der alte Porsche-Mitarbeiter ließ sich einen Kleinwagen einfallen, dessen Motor in der Fahrzeugmitte unter einer zentralen Sitzbank liegt, so daß Fahrer und Mitfahrer in dem „Janus" genannten Liliput-Auto Rücken an Rücken sitzen müssen. Die Fahrgäste müssen also nach hinten blicken.

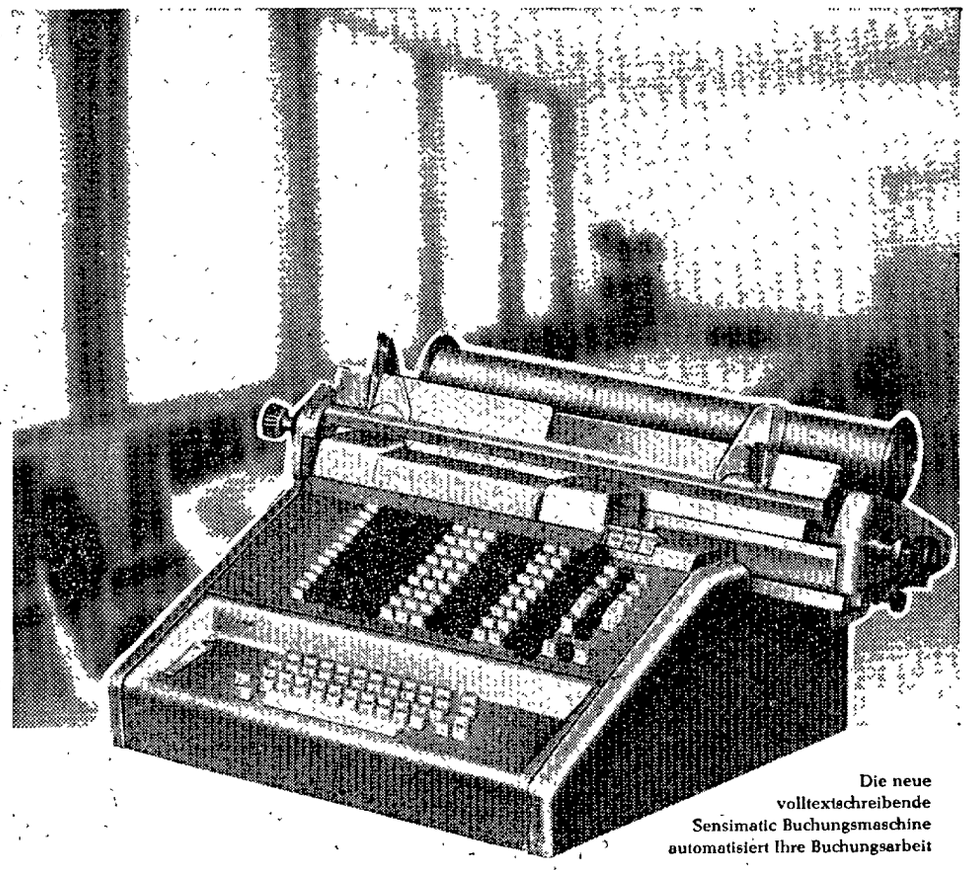
Es wurden immerhin 8000 Janusse verkauft, aber Neumeyer mußte darüber hinaus etwas verkaufen, das er gern behalten hätte: nämlich das Nürnberger Hauptwerk, das im Juli von der Stuttgarter Robert Bosch GmbH übernommen wurde. Die Zündapp-Inhaber zogen sich auf ihren Münchner Zweigbetrieb zurück — ohne Janus, der in kleinen Stückzahlen zur Zeit noch in Nürnberg aus vorrätigen Typenteilen montiert wird. Durch eine Marktforschungs-Umfrage — so weiß man beim Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie — will die Firma jetzt untersuchen lassen, ob der Markt für den Janus noch Chancen bietet.

Auch wenn die Marktforscher zu einem sensationell-positiven Ergebnis gelangen sollten, wäre eine augenblickliche Massenfertigung nicht möglich, denn die auf Konzentration der finanziellen Mittel bedachte Firmenleitung hat ihre größte Karosseriepresse für 300 000 Mark an den einzigen großen Kleinwagen-Erfolgsfabrikanten, Hans Glas in Dingolfing, verkauft, wo unlängst der Betonsockel für die Presse hergestellt wurde. Der niederbayrische Kleinwagen-Gschaftelhuber führte die Besucher seines Werkes an die Baugrube und schwadronierte: „Schaun'S, dös ist das Grab von Zündapp."

Aber auch der mutterwitzige Goggomobil-Vater kann nicht sagen, ob und wie lange die Kleinwagenwelle anhält. Auch er ringt sich immer neue Typen und Formen ab, um neue Kunden anzulocken, und versucht krampfhaft, seine Kreationen aus dem Kielwasser der Konkurrenz herauszumanövrieren. Unter den Produzenten, die von der Kraftradproduktion auf das „Motorrad mit Dach" umgestiegen sind — dazu gehört im weiteren Sinne auch Goggo-Glas —, ist bereits ein ebenso heftiger Konkurrenzkampf wie im Zweiradgeschäft im Gange.

Schimpft NSU-Chef Dr. von Heydekampf: „Der Kardinalfehler ist, daß jeder zuviel fürs Geld bieten will. Es ist doch Unfug, daß BMW seinen 600er-Kleinwagen mit Synchrongetriebe ausstattet. Da kann man doch nichts mehr verdienen. Die BMW-Leute denken vielleicht, der bayrische Staat wird ihnen schon weiterhelfen. Aber uns machen sie den Markt kaputt."

Während sich die Kleinwagenproduzenten wegen der schon wieder verpaßten Gewinnchancen erregten, machte Burkarts Konzentration gute Fortschritte. Das Produktionsprogramm der drei Zweirad-Union-Firmen Victoria, DKW und Express wird jetzt in Nürnberg koordiniert. Dadurch kann der bisher nur zur Hälfte ausgelastete moderne Betrieb der Victoria-Werke wenigstens zu 80 bis 90 Prozent ausgenutzt werden. Das bedeutet — bei dem vergrößerten Produktionsvolumen — eine erhebliche Reduzierung des Anteils der

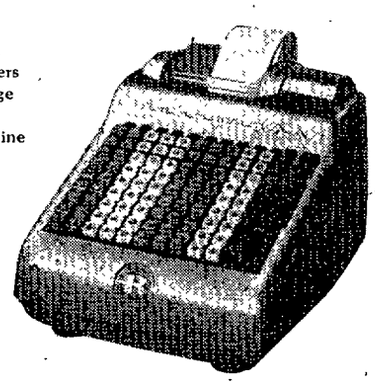


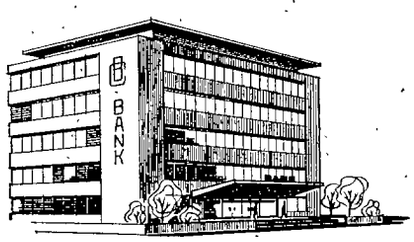
Die neue volltextschreibende Sensimatic Buchungsmaschine automatisiert Ihre Buchungsarbeit

Auch für Ihr Büro gibt es die richtige Maschine!

Das einfachste ist, Sie rufen einmal ganz unverbindlich den BURROUGHS-Fachmann. Sie brauchen ihm nur zu sagen, welche Organisations-Probleme bei Ihnen auftreten, und er wird schnell herausfinden, wie man mit den einfachsten Mitteln eine wirkliche Verbesserung schaffen kann. Oft ist es nur eine schwache Stelle, die den reibungslosen Arbeitsablauf im Büro stört. Dann kommt es auf die richtige Maschine an – und die finden Sie in dem großen, vielseitigen BURROUGHS-Programm. Nutzen Sie die Erfahrungen der größten Spezialfabrik für Fakturiermaschinen und Buchungsautomaten der Welt. Rufen Sie den BURROUGHS-Fachmann!

Direktor 200, eine besonders leistungsfähige elektrische Addiermaschine





Burroughs

Rechenmaschinen GmbH., Frankfurt/M., Kaiserstr. 14
Telefon 23851 – Filialen im ganzen Bundesgebiet

Für alle,

die sich
elektrisch rasieren!

Wissen Sie auch, daß Ihr Trockenrasierer noch schneller, noch gründlicher arbeitet, wenn Sie T2 vor der Rasur benutzen!

T2 härtet das Barthaar, glättet die Haut. Leicht und zügig gleitet der Apparat. Das Barthaar stellt sich dem Scherkopf und Sie rasieren, ohne Hautstellen zu überspringen.

Auch die Umstellung von der Naß- zur Trockenrasur erfolgt mit T2 schneller und leichter.

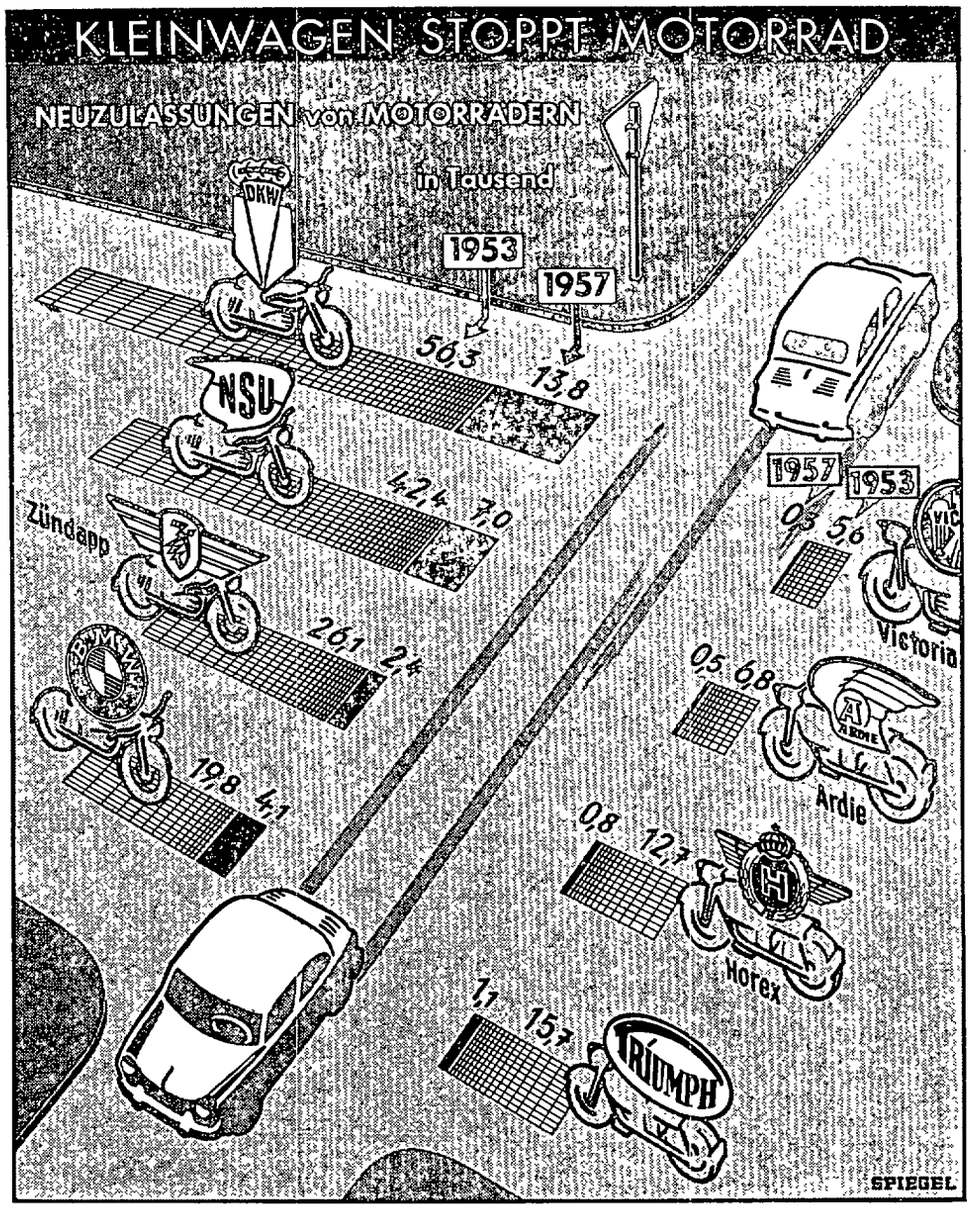
T2 gibt es als Tonicum (DM 2.25 · DM 3.75) und für Herren mit besonders trockener, empfindlicher Haut als Gelee (DM 3.75)



Vor der elektrischen Rasur T2

Mit T2 noch schneller,

noch gründlicher



festen Kosten an den Gestehungskosten des einzelnen Mopeds oder Motorrades*.

Die drei Markenbezeichnungen Victoria, DKW und Express sollen beibehalten werden. Eine krasse Typenbereinigung will Burkart nicht sofort durchführen; er wartet noch ab, wie die Händler und der Markt auf die Gründung der Zweirad-Union reagieren. Ausgemerzt wurden bisher nur die markanten Verkaufsversager; vor allem die italienisch frisierten Victoria-Motorräder. Die Verkaufspalette der Zweirad-Union umfaßt zur Zeit:

- ▷ DKW-Motorräder (175- und 200-Kubikzentimeter-Maschinen),
- ▷ vier Victoria-Moped-Typen,
- ▷ je zwei DKW- und Express-Moped-Typen und
- ▷ mehrere Dutzend Fahrradtypen.

Die Fahrräder werden vorläufig noch bei den Expresswerken hergestellt. Burkart wird die Fabrik aber nach Möglichkeit an einen branchenfremden Unternehmer verkaufen, der ihm mit Zweirädern keine Konkurrenz bieten kann.

Beim kleinen Moped — vor allem beim sogenannten Luxus-Moped (750 bis 800 Mark) — liegt das Hauptgeschäft. Um die Händler anzureizen, möglichst viel Zweirad-Union-Mopeds abzunehmen, gewährt ihnen die Zweirad-Union für die gängigste Victoria-Type außer den handelsüblichen 20 Prozent Grundrabatt noch 25 Prozent Sonderrabatt.

Als NSU-Chef von Heydekampf davon erfuhr, alarmierte er sofort seinen Zündapp-Kollegen Mann und den Präsidenten des Zweirad-Industriellen-Verbandes, Fritz Wenk, der zum 12. Dezember in Bad Soden ein Fabrikantentreffen anberaumte, auf dem die Zweirad-Union zur Solidarität ermahnt werden soll. Wenk gab dazu schon vorher den Kommentar: „So geht es nicht. Mit solchen Eskapaden ist der Branche nicht gedient. Allein mit bankkommerziellen Praktiken kommen wir nicht weiter." Das war eine deutliche Anspielung auf die Steigbügelhilfe der Banken für Burkhart.

Der neue Konzernherr ließ sich jedoch durch die Sodener Pastille nicht beirren. Zusammen mit seinem Statthalter in der Zweirad-Union, Heinz Tschech, einem ehemaligen „Bankfachmann für schwierige Kreditkunden", arbeitete er sein Konzept für die nächsten Operationen aus.

Das Moped ist nach seiner Meinung für Millionen Bundesbürger „der ideale Untersatz", denn der Zwerg unter den Kraftfahrzeugen vermittelt nicht nur den Grundnutzen billigen Transports (eine Mark Treibstoffverbrauch auf 100 Kilometer Fahrstrecke), sondern in seiner Luxus- und Sportform (mit Soziussitz und

* Feste Kosten sind Grund- und Vermögenssteuer, Abschreibungen für Maschinenanlagen sowie ein Teil der Energiekosten und Löhne.

Dreigangschaltung) auch sogenannten Geltungsnutzen, worauf besonders jugendliche Knatterprotze Wert legen, die zu den potentiellen Moped-Kunden gehören.

Burkart will das allerdings aus verkaufstaktischen Gründen nicht wahrhaben — weil die Knatterjünglinge wenig Wohlgefallen erregen —, aber aus der Verkaufsstatistik der NSU-Werke, die täglich 500 Mopeds herstellen (früher sogar 1000), geht deutlich hervor, daß 40 Prozent aller Moped-Käufer jünger als 25 Jahre sind.

Allerdings benutzen auch viele Arbeiter, Handwerker, kleine Gewerbetreibende und Angestellte gern Mopeds als billige Berufsfahrzeuge. Sogar Bauersfrauen fahren mit dem Moped zum Kühemelken auf die Weide. Da diese Krafträder ohne Führerschein und amtliche Kraftfahrzeugzulassung benutzt werden dürfen (es genügt der Nachweis der Haftpflichtversicherung), ist der steuerfreie Zwerg unter den Kraftfahrzeugen nach allen bisherigen Erfahrungen umsatz- und zukunftsträchtig.

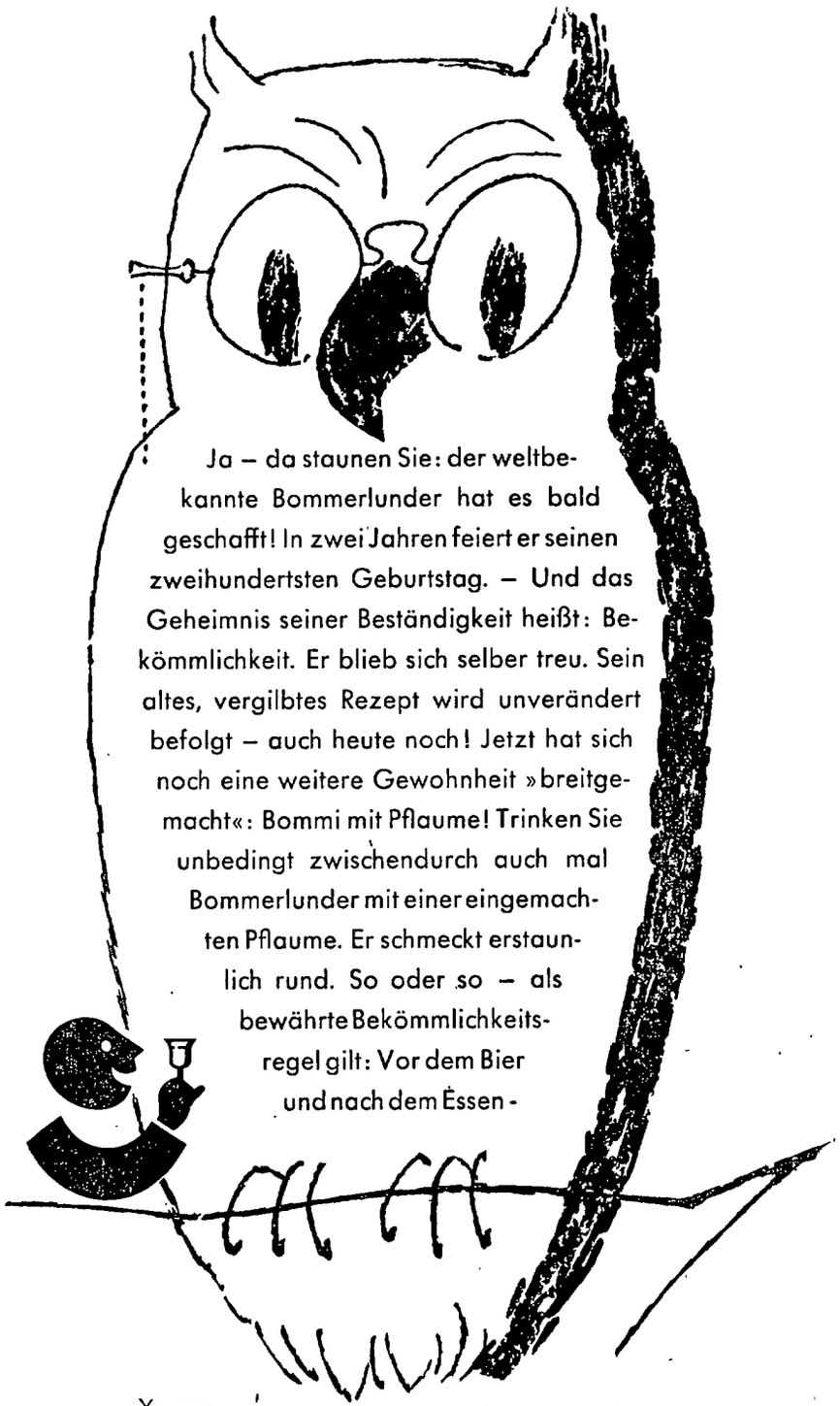
„Zur Zeit sind zwei Millionen Mopeds im Verkehr", so rechnete Direktor Tschech die Chancen des neuen Konzerns aus. „Die Zahl wird einigermaßen konstant bleiben. Bei einem Verschleiß von jährlich 320 000 Mopeds können die Überlebenden der Säuberungskrise sich ganz schön durchlavieren. Außerdem werden jährlich etwa 800 000 Fahrräder gebraucht, und für einen kleinen Kreis Sportbegeisterter sind auch Motorräder noch interessant; allerdings nur Maschinen mit höchstens 200 Kubikzentimeter Motorhubraum. Da liegen wir mit DKW völlig richtig." Etwa ein Drittel des Marktes ist ihm nach den bisherigen Verkaufsergebnissen der Zweirad-Union-Partner sicher.

In seinem Kollegenkreis beim Flick-Konzern wird Dr. Odilo Burkart allerdings, so sagt er wenigstens, wegen des Zweirad-Engagements gehänselt. Flicks Vetter Kaletsch zum Beispiel habe einmal lauthals geäußert: „Ich glaube, der Alte ist auf seine alten Tage verrückt geworden."



Kritischer Kollege **Kaletsch**
Liegt Burkart richtig?

Wie man 200 Jahre alt wird...



Ja – da staunen Sie: der weltbekannte Bommerlunder hat es bald geschafft! In zwei Jahren feiert er seinen zweihundertsten Geburtstag. – Und das Geheimnis seiner Beständigkeit heißt: Bekömmlichkeit. Er blieb sich selber treu. Sein altes, vergilbtes Rezept wird unverändert befolgt – auch heute noch! Jetzt hat sich noch eine weitere Gewohnheit »breitgemacht«: Bommi mit Pflaume! Trinken Sie unbedingt zwischendurch auch mal Bommerlunder mit einer eingemachten Pflaume. Er schmeckt erstaunlich rund. So oder so – als bewährte Bekömmlichkeitsregel gilt: Vor dem Bier und nach dem Essen -

* **Bommerlunder**

Ein Lebenswasser voller Wohlbehagen

*) aber immer ...
eiskalt bitte!