

Rasetta

de luxe

*macht
mir die
Rasenpflege
leicht*



Höchste Laufruhe und Betriebssicherheit
Leichteste Handhabung, da nur 15 kg Gewicht

Geräuscharmer, deutscher Qualitätsmotor (ILO)

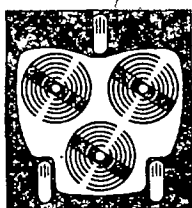
Ideal zum Kantenschneiden, Stundenleistung bis zu 1500 m²

Schnittbreite 52 cm, Schnitthöhe nach Wunsch einstellbar

Preis 432,— DM

Wir weisen Ihnen gern einen Fachhändler nach

**DAS NEUARTIGE
3-MESSERSYSTEM**



Hilko

**MOTORGERÄTE
ABT. R 3 BAD OLDESLOE**



Schuppen, fettiges Haar, Kopfschmerzen (das ist die Seborrhoe) bekämpfen Sie erfolgreich durch die bewährte **ALCINA-METHODE**

Waschen des Haares und der Kopfhaut mit Alpecin-Medizinal-Kopfwäsche — mindestens 2x wöchentlich.

2 Intensive Massage der Kopfhaut mit Alpecin forte — abends und morgens.

Auch Ihr Friseur behandelt Sie gern nach dieser erprobten **ALCINA-Methode**.

**Alpecin
forte**

DAS BEWAHRTE HAARPFLEGEMITTEL

über die Fähigkeit eines Schülers, künftig mitzuarbeiten, den Lehrern anheimstellen, die den Schüler persönlich kennen.

Zweifellos ist das Kultusministerium dann zum Einschreiten gegen Beschlüsse der Versetzungskonferenzen verpflichtet, wenn

- ▷ gegen ausdrückliche Bestimmungen der Versetzungsrichtlinien verstoßen wurde, und ebenso, wenn
- ▷ ein klarer Mißbrauch des der Versetzungskonferenz eingeräumten Ermessens vorliegt.

Ob aber das Ministerium berechtigt ist, von Fall zu Fall sein eigenes — möglicherweise besseres — Ermessen einfach an die Stelle des Ermessens der örtlichen Lehrerschaft zu setzen, ist zumindest fraglich. Jedenfalls sind die Lübecker Studienräte nicht dieser Auffassung. Die Direktorin Kündiger zuckt die Achseln: „Ministerielle Revision eines Konferenzbeschlusses ist nur bei Ermessensmißbrauch denkbar. Wir sind bereit, uns belehren zu lassen, daß wir etwas falsch gemacht haben. Bisher hat uns aber niemand überzeugen können — auch Professor Aßmann nicht.“

Noch deutlicher wurde Studienrat Kroeger: „In Kiel hat man ein Stück Papier gesehen, und ich kenne Sabine seit Quarta. Nun erhebt sich die Frage: Wo liegt das falsche Ermessen, in Kiel oder in Lübeck?“ Der Dr. Kroeger hat sich auch eine Meinung darüber gebildet, warum das Kultusministerium die Kieler Auffassung von Sabine Böttchers Fähigkeiten so brachial durchsetzte: „Hier handelt es sich um einen Fall offenkundiger Protektion, wie er sich in einem demokratischen Staat nicht ereignen sollte.“

Selbst die geringste Andeutung, daß solch schlimmer Verdacht mancherorts gehegt werde, schmerzt freilich den altgedienten Gelehrtschuldirektor Dr. Aßmann im Block A des Kieler Landshauses fast körperlich: „Was wollen Sie? Sie zweifeln an meiner Integrität als Mensch und als Schulmann! Nachdem ich von dem Fall Kenntnis hatte, konnte ich gar nicht anders handeln.“

Dem gegenwärtigen Spitzenbeamten des höheren Schulwesens in Schleswig-Holstein erscheint es schließlich auch selbstverständlich, daß sich Väter, deren Kinder nicht versetzt wurden, direkt an das Kultusministerium wenden: „Verwaltungstechnisch nennt man das ‚Gegenvorstellungen erheben‘.“

Nicht ganz so sicher ist er allerdings in einem anderen Punkte: ob nämlich gerade Lübecks Bürgermeister, der seit zehn Jahren der geselligen Lübecker Vereinigung „Schlaraffia“ vorsitzt und dieser Ausdauer halber mit Stolz den Titel „Ehrenherrlichkeit“ führt, richtig daran tat, gegen das Sitzenbleiben seines Töchterleins das Kultusministerium zu mobilisieren.

Und in diesem Zweifel stimmen mit ihm nun sowohl diejenigen überein, die glauben, der Kieler „Akt der Schulaufsicht“ sei unstatthaft gewesen, wie die, denen dieser Akt als durchaus vernünftig, wenn auch vielleicht außergewöhnlich erscheint. Klage der parteilose Finanzsenator der Hansestadt Lübeck, Schneider, dessen Tochter zu Ostern in der Unterprima der Thomas-Mann-Schule sitzenblieb: „Wäre ich ein kleiner Mann bei der Stadtverwaltung, dann würde ich mir überlegen, ob ich etwas unternehmen könnte. Da ich aber ein höherer Beamter der Stadt bin, kann ich mir so etwas nicht erlauben!“

AUTOMOBILE

BMW

Das rettende Modell

Seit der Hauptversammlung der Bayerischen Motoren Werke AG (BMW) am 21. April 1959 erwecken der Firmenvorstand und die bayrische Staatskanzlei gleichermaßen den Eindruck, als ob sie das renommierte Automobil-Unternehmen in noch größeren Mißkredit bringen wollen, als es durch seine geschäftlichen Verluste und dividendenlosen Jahresabschlüsse ohnehin geraten ist.

BMW-Chef Dr. Heinrich Richter-Brohm hatte den im Hause der Industrie- und Handelskammer München versammelten Aktionären nicht nur einen Jahresverlust von 6,5 Millionen Mark bekanntgegeben, sondern ihnen zunächst auch neuen Mut gemacht. Ein neues BMW-Modell — 700 Kubikzentimeter, Zwei-Zylinder-Viertaktmotor, Preis zwischen 5000 und 5500 Mark



BMW-Direktor Richter-Brohm
Die „Staatszeitung“ unkte

— werde die Finanzen der seit dem Kriege mit anhaltenden Schwierigkeiten kämpfenden Firma gründlich aufbessern, gab er bekannt.

Wenige Tage nach dem Aktionärs-treffen jedoch wurden diese Hoffnungen auf einen neuen Verkaufsschlag durch eine Erklärung von höchster Stelle erheblich gedämpft. Die „Bayerische Staatszeitung“ nämlich, das amtliche Mitteilungsblatt der Landesregierung, ließ die Aktionäre wissen, Richter-Brohms neues Kleinfahrzeug sei „ebenso wenig voll produktionsreif wie das vorher entwickelte 1,6-Liter-BMW-Modell“, auf das die Geschäftsleitung die gleichen Hoffnungen gesetzt hatte.

In dem Artikel war im Zusammenhang mit einer BMW-Tochtergesellschaft sogar von einem „immerhin möglichen Konkurs der BMW AG“ die Rede. Solchen pessimistischen Ausführungen kam nicht zuletzt deshalb besondere Bedeutung zu, weil die Regierung Bayerns durch ihre Bürgschaftsleistungen den Gang der BMW-Geschäfte besser übersehen kann als die Aktionäre.

Richter-Brohm konterte die Erklärung deshalb postwendend. Die Ausführungen im Staatsanzeiger, so gab der BMW-Vorstand bekannt, seien unwahr und zudem

geeignet, die gesamte Händlerorganisation der Firma zu erschüttern. Das neue 700er Coupé sei vielmehr unter Mitwirkung italienischer Karosserie-Experten durchkonstruiert und habe bereits 48 000 Versuchskilometer erfolgreich hinter sich gebracht. Trotz aller Unkenrufe werde das Modell die Firma über die Runden bringen.

Optimistische Voraussagen allerdings hat Generaldirektor Richter-Brohm schon immer abgegeben, seit ihn die Deutsche Bank — sie verwaltet rund die Hälfte aller BMW-Aktien in ihren Kundendepots — am 1. März 1957 mit dem Vorsitz im Vorstand der Firma beauftragte. Zu dem Zeitpunkt hatte der bayrische Staat für BMW bereits bis zu 15 Millionen Mark Bürgschaftshilfe geleistet; notfalls wollte er die Bürgschaftshilfe erweitern. Der neue Generaldirektor glaubte sich darauf nicht angewiesen. Er verkündete stolz: Innerhalb eines Jahres werde er ein Produktions- und Finanzprogramm vorlegen, das jeder staatlichen Hilfe entraten könne.

Nach einem Jahr war die Rechnung Richter-Brohms indes nicht aufgegangen. Für den 1,6-Liter-Wagen, der das von Kriegsschäden hart betroffene Werk sanieren sollte, wurden weit größere Investitionsmittel benötigt als die 15 Millionen Mark, die im Februar 1958 durch eine Wandelanleihe aufgebracht worden waren, plus den fünf Millionen Mark, die man sich von einer Erhöhung des Aktienkapitals erhoffte.

Überdies ließ der Absatz einiger BMW-Automodelle zu wünschen übrig. Nach dem guten Verkaufserfolg mit dem Kleinfahrzeug Isetta erwies sich der BMW-Kleinwagen 600 mit Fronteinstieg als weniger erfolgreich. Von den erstklassigen Sport-Coupés und -Kabrioletts BMW 503 (32 950 Mark) und BMW 507 (29 950 Mark) konnten ohnehin nur einige Hundert an zahlungskräftige Käufer losgeschlagen werden.

Nachdem sich seine eigenen Finanzierungspläne als unzulänglich erwiesen hatten, erschien Richter-Brohm nunmehr eine weitere Staatsbürgschaft über zehn bis 15 Millionen Mark höchst willkommen. Er begab sich nun doch auf Bittgänge zu den bayrischen Behörden. Aber seine von Pannen heimgesuchte (SPIEGEL 45/1958) einjährige Geschäftsführung hatte in den Münchner Ministerien die Bürgschaftsfreude stark vermindert; die freundliche Offerte vom Jahre 1957 wurde dem hilfeschuchenden Direktor keineswegs sofort erneuert.

Während der bayrische Staat umständlich Einsicht in die Geschäftsbücher forderte, geriet das Unternehmen immer mehr in Bedrängnis. Die staatlichen Bürgschafts-Experten versprachen sich zudem auch von Richter-Brohms Lieblingskind, dem 1,6-Liter-Wagen, keine Besserung der Geschäftslage. Den Plänen des BMW-Chefs nach hätte der Wagen bereits Ende 1958 für mindestens 8500 Mark in der Bundesrepublik verkauft werden sollen. Aber die Bürgschaftsprüfer mißtrauten dem Modell.

Im Januar 1959 kreierte Richter-Brohms Konstrukteure deshalb in aller Eile das 700er Coupé. Die Hast, mit der dieser Wagen als eine Art Rettungsring der Bayerischen Motoren Werke auf den westdeutschen Automobilmarkt geworfen werden soll, stimmte indes die bayrische Landesregierung ebenso bedenklich wie die Tatsache, daß BMW-Aufsichtsratsvorsitzer Hans Karl von Mangoldt-Reiboldt vor einiger Zeit in aller Stille von seinem Posten zurücktrat.

Nach monatelangen Verhandlungen (Richter-Brohm: „Von unserer Seite zäh

FAHR' JA VORSICHTIG VATI.!!



Aber natürlich, mein Schatz! Wie ich

es Mutti immer versprochen habe: ich

fahre bestimmt vorsichtig - mit

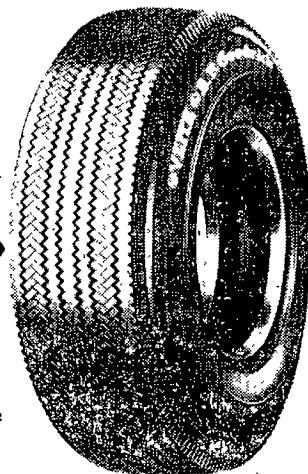
Kopf und guten Reifen.

Wirklich, diese

Reifen mit dem neuen

Profil sind für Autofahrer mit

Köpfchen extra konstruiert.



VEITH B.F. Goodrich

und hart geführt“) stellte der Freistaat schließlich seine Bedingungen, unter denen er überhaupt noch zu weiteren Bürgerschaften bereit sein will. Einige dieser Voraussetzungen hat Generaldirektor Richter-Brohm am 21. April der Hauptversammlung schamhaft verschwiegen. Die Regierung fordert nämlich:

- ▷ Generaldirektor Richter-Brohm soll abtreten,
- ▷ in den BMW-Vorstand soll ein Automobilfachmann treten, unter dessen Anleitung ein neues Produktionsprogramm entwickelt werden soll.

Nachdem die Fertigung des 1,6-Liter-Wagens bereits während des Bürgschaftsgeplänkels auf unbestimmte Zeit vertagt worden war, ist nun durch die Forderung nach dem Rücktritt Richter-Brohms — der aber auf seinem Posten beharrt — auch der Zeitpunkt ungewiß geworden, an dem das BMW-Modell 700 mit staatlicher Bürgschaft in die Serienproduktion gehen kann.

Fachleute schließen sogar die Möglichkeit nicht aus, daß in München-Milberts-

BEHÖRDEN

FÜHRERSCHEINE

Prüfung auf dem Lande

Von der Möglichkeit, eine angenehme Urlaubsreise preiswert mit einer Führerschein-Prüfung zu kombinieren, können die Bürger des Bundeslandes Baden-Württemberg — im Gegensatz zu allen anderen Bundesdeutschen — in diesem Jahr nicht mehr profitieren: Das Landes-Innenministerium hat es ihnen unmöglich gemacht.

Anlaß zu dieser Einschränkung der Rechte baden-württembergischer Untertanen bot den Behörden eine Auseinandersetzung zwischen der „Volksreisen GmbH“ in Frankfurt und der Stuttgarter Polizeibehörde. Die Volksreisen GmbH betreibt — wie viele andere Reiseunternehmen — sogenannte Ferienfahrtschulen, in denen man für mäßige Pauschalpreise fernab vom Großstadtgetümmel bei örtlichen Fahr-

lichen Großstädten der Bundesrepublik in den ruhigen Prüfungsort — sei es Lorch, Geislingen, Göppingen oder Sigmaringen — kommen, wobei die Meinung vorherrschen mag, daß in diesen Kleinstädten der Führerschein leichter zu erwerben ist als in den Großstädten.

„Diese Meinung ist richtig, jedoch bedenklich, wenn man unterstellt, daß der Feriengast nach Erwerb seines Führerscheins in die Großstadt zurückkehrt und dort mit den weitaus schwierigeren Verkehrsverhältnissen zurechtkommen solle... Es sollte nach unserer Auffassung ein Großstädter seinen Führerschein dort ablegen, wo er sich nachher in der üblichen Weise mit dem Kraftfahrzeug bewegen muß.“

Der Chef der Stuttgarter Polizeibehörde, Oberrechtsrat Dr. Leitenberger, nahm das zum Anlaß, es jedenfalls den Bürgern der Großstadt Stuttgart unmöglich zu machen, außerhalb Stuttgarts eine Führerscheinprüfung abzulegen. Schrieb Leitenberger der Volksreisen GmbH: „Im Interesse der Verkehrssicherheit aber ist es notwendig, daß die jeweilige Fahrbefähigungsprüfung für die hier wohnhaften Antragsteller in Stuttgart abgelegt wird. Das Polizeipräsidium wird daher künftig Anträge mit dem Ziel, die Prüfung am Ferienaufenthaltsort abzulegen, ablehnen müssen.“

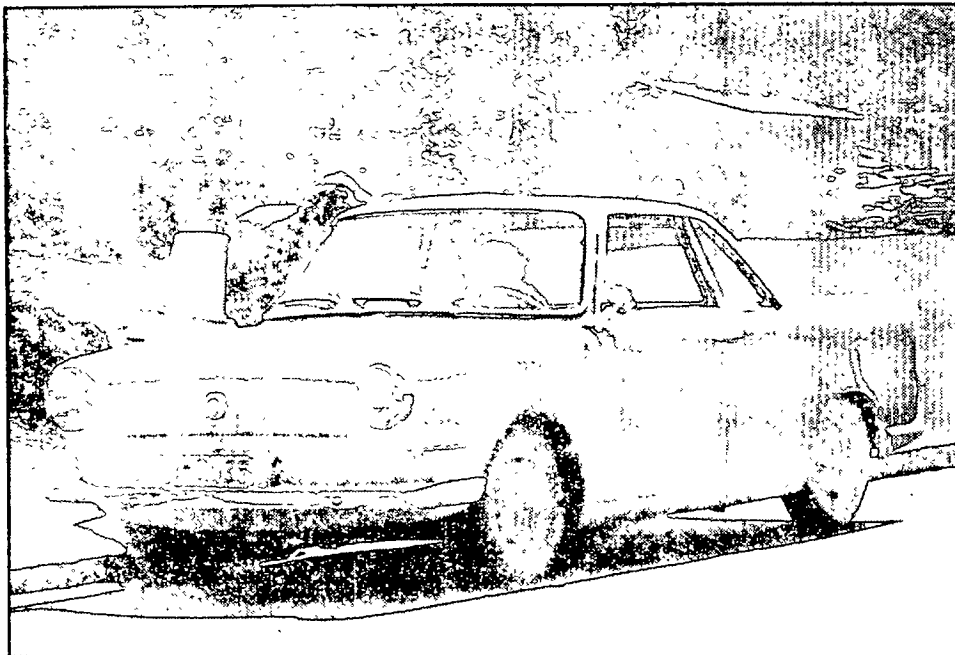
Die Volksreisen GmbH protestierte heftig gegen diese Maßnahme und legte schließlich Beschwerde beim Regierungspräsidium Nordwürttemberg ein, wobei Ferienreise-Anwalt Dr. vom Hagen vor allem darauf hinwies, daß jedermann überall fahren darf, sobald er die Fahrerlaubnis erhalten hat, und zwar gleichgültig, wo er sie erhalten und wo er die Fahrprüfung abgelegt hat. Solange der Gesetzgeber nicht spezielle Großstadtführerscheine vorschreibe, sondern alle Fahrprüfungen und Führerscheine gleich bewerte, habe die Verwaltung nicht das Recht, einzelne Bürger zu zwingen, ihre Prüfungen bei bestimmten Prüfern abzulegen, weil sie deren Prüfungen für qualitativ besser halte.

Erfolg war dieser zweifellos einleuchtenden Beschwerde jedoch nicht beschieden, im Gegenteil: Sie wurde nicht nur als unbegründet zurückgewiesen, sie löste auch noch einen Spezial-Ukas des Innenministeriums aus, der besagt, daß künftig alle Landratsämter Anträge auf Erteilung eines Führerscheins abzulehnen haben, „wenn ein Bewerber die Fahrprüfung an einem Ferienort im Rahmen eines Ferienkurses ablegen will“.

Die Folgen dieser Patentverordnung waren stellenweise grotesk. So wollten beispielsweise zwei junge Mädchen aus Eberbach (Kreis Heidelberg) ihre Fahrprüfung nach einem Ferienkurs in Lorch ablegen. Das Landratsamt Heidelberg versagte weisungsgemäß seine Zustimmung. Daheim in Eberbach konnten und durften sich die Mädchen jedoch prüfen lassen — wozu man wissen muß, daß dieses Eberbach zwar größer, aber keineswegs verkehrsreicher ist als Lorch.

Dieser schöne Beweis dafür, daß die sicherlich notwendige Anpassung der Führerscheinprüfungen an die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse nicht durch improvisierte Minister-Erlasse und Polizei-Verordnungen zu bewerkstelligen ist, hat die beamteten baden-württembergischen Verkehrsexperten bisher nicht bewegen können, ihre absonderlichen Vorschriften zu revidieren.

Die Volksreisen GmbH will allerdings die Verwaltungsgerichte prüfen lassen, ob die Verwaltungsbehörden das Recht haben, Novitäten wie den „Stadtführerschein“ zu kreieren.



Neues BMW-Modell 700: Die Eile stimmt bedenklich

hofen an Stelle des BMW-Coupés eines Tages das DKW-Modell 600 auf Band gelegt wird, für dessen Großserienfertigung Daimler-Benz-Großaktionär Friedrich Flick gegenwärtig bei der Auto Union in Ingolstadt Maschinen und Anlagen errichten läßt.

Für die Vermutung, daß Daimler möglicherweise neben Ingolstadt — zur Vergrößerung der Serie — den erstklassigen Facharbeiterstamm und die in kürzester Frist für den DKW-600 aufnahmebereiten Fließbänder von BMW einsetzen will, spricht die Tatsache, daß der BMW-Aktienkurs trotz aller beunruhigenden Meldungen in letzter Zeit unverändert fest geblieben ist.

BMW-Aktien im Nennwert von mehreren Millionen Mark, die der Bremer Großaktionär Hermann D. Krages von seiner ursprünglich 25prozentigen Beteiligung am Aktienkapital der BMW in aller Stille verkaufte, wurden in größeren Partien flott untergebracht, ohne daß Krages herausbekam, wer die mysteriösen Aufkäufe finanziert hat. Dazu Flick, Düsseldorf: „Wir waren es bestimmt nicht!“

lehren in zwei oder drei Wochen die Kunst des Autofahrens erlernen und nach einer entsprechenden Prüfung den Führerschein erwerben kann.

Von dieser angenehmen Kombination machen mit Vorliebe ältere Fahrlehrer Gebrauch — in der unstreitig richtigen Erwartung, daß in ländlich-kleinstädtischen Gefilden Fahrschule und Fahrprüfung etwas weniger hohe Anforderungen stellen als in der Großstadt.

Das Ferien-Führerschein-Geschäft ging so lange gut, bis der Technische Überwachungs-Verein Stuttgart e. V. (TÜV), der in Baden-Württemberg die Prüfer stellt, im Herbst vergangenen Jahres den interessierten Institutionen und Behörden einen Bericht über die Erfahrungen mit Ferienfahrtschülern vorlegte. Die TÜV-Sachverständigen hatten festgestellt, daß zwar die theoretische Ausbildung der Ferienfahrtschüler überdurchschnittlich gut, daß es jedoch mit den praktischen Fahrkünsten dieser Mustertheoretiker nicht weit her sei.

Insbesondere hielt es der TÜV für bedenklich, „daß in solchen Ferienkursen Führerscheinanwärter nicht nur verschiedenen Alters, sondern auch aus allen mög-