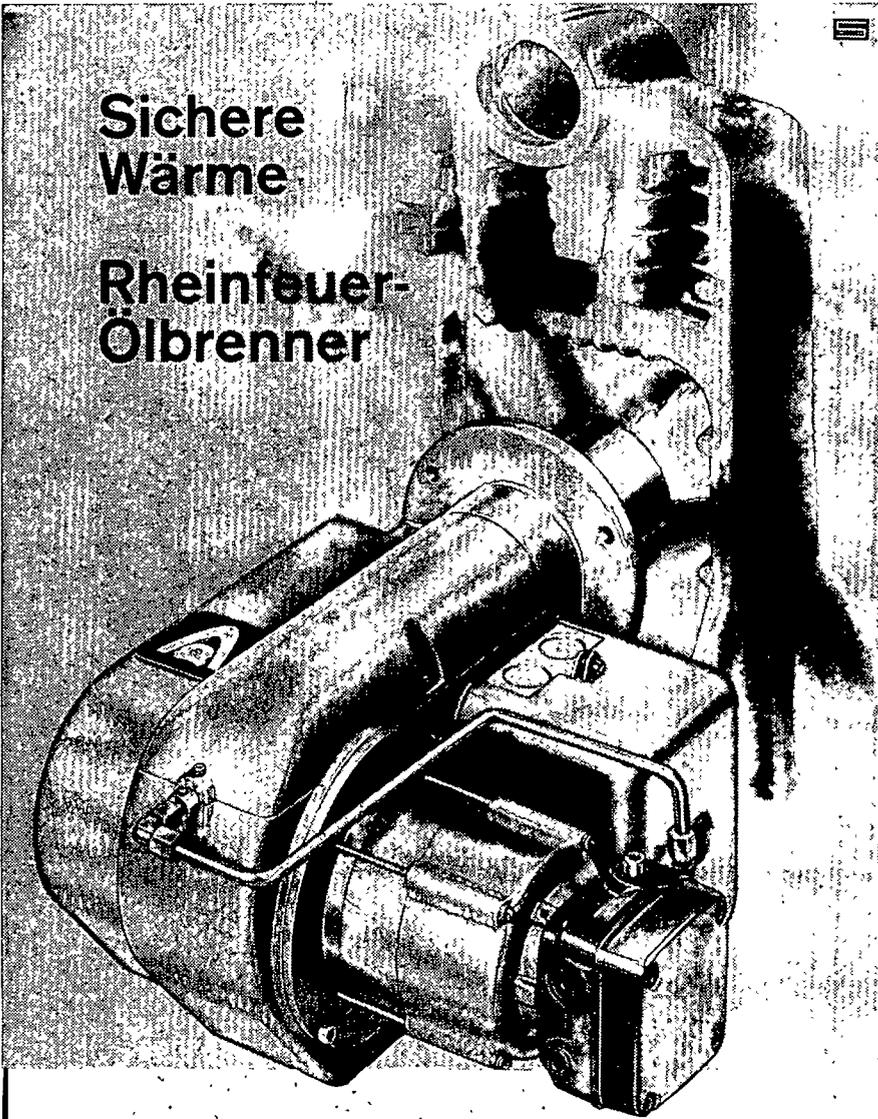


**Sichere  
Wärme**

**Rheinfeuer-  
Ölbrenner**



**geräuscharm      zuverlässig      preiswert**

Geräuscharm, weil das Gehäuse dieses Brenners eine strömungstechnisch besonders günstige Form hat.

Das Hochleistungsgebläse überwindet mühelos Widerstände im Heizkessel und Kamin. Deshalb arbeiten Rheinfeuer-Ölbrenner zuverlässig.

Zuverlässigkeit und Sicherheit werden noch erhöht, weil Rheinfeuer-Ölbrenner mit hunderttausendfach bewährten Steuer- und Antriebselementen ausgerüstet sind.

Zehntausende haben unsere Brenner bereits gekauft. Diese hohen Stückzahlen lassen sich nur in Großserien preisgünstig herstellen — zu Ihrem Vorteil. Jeder Brenner wird im Werk praxisgerecht geprüft.

Rheinfeuer-Ölbrenner gibt es ab 15000 Wärmeeinheiten je Stunde. Übrigens: Gasbrenner stellen wir auch her.

Fragen Sie Ihren Heizungsinstallateur oder uns.



**Rheinstahl  
Feuerungstechnik GmbH**

4010 Hilden Postfach 650 Ruf 45 17

tischen Besatzungszone und dem Sowjetsektor von Berlin ... nicht beschlagnahmt werden". Die Staatsanwaltschaft will künftig nicht mehr beantragen, Zeitungen und Zeitschriften, die nicht pures Propagandamaterial darstellen, einzuziehen.

Die politische Strafkammer des Landgerichts Lüneburg aber, die seit jeher schneidigen Staatsschutz betreibt, denkt anders. Dieselbe „Freie Presse“ aus der DDR, die den Hamburgern ungefährlich erschien, wurde von den Lüneburgern konfisziert.

## VERBRECHEN

### TAXI-MORDE

#### Freie Entfaltung

Serienweise brachten sich lebensmüde Bundesbürger im Jahre 1954 mit dem Pflanzenschutzmittel E 605 um — an einem einzigen Tag im März acht Menschen.

Um die Jahreswende 1959/60 schien die Kette von Hakenkreuz-Schmierereien nicht abzureißen — 470 antisemitische Akte in einem Monat. Sexualmorde an Kindern häuften sich im Sommer 1962 in Nordrhein-Westfalen — vier in 16 Tagen.

Und jetzt, seit Mitte November dieses Jahres, gilt das blutige Gesetz der Serie für Deutschlands Taxi-Fahrer. Innerhalb von drei Wochen wurden fünf Taxi-Fahrer ermordet. Der Münchner Manfred von Bertoldi, 25, war — am 12. November — das erste Opfer: erstochen und beraubt.

Dann:

- ▷ 14. November — der Frankfurter Taxi-Fahrer Heinz Schlund, 44, wird in der Mittagszeit mit drei Pistolenschüssen getötet und beraubt.
- ▷ 20. November — der Würzburger Taxi-Fahrer Eduard Wehnert, 41, wird abends auf einer Fahrt nach Kitzingen durch 39 Stiletstiche in den Rücken getötet und beraubt.
- ▷ 28. November — der West-Berliner Taxi-Fahrer Alfons Rosenthal, 54, wird in den frühen Morgenstunden erschlagen und beraubt.
- ▷ 4. Dezember — der Osnabrücker Taxi-Fahrer Felix Reese, 30, wird nachts mit einem Gewehr durch Kopfschuß getötet.
- ▷ 6. Dezember — der Münchner Taxi-Fahrer Karl Walther, 29, wird abends von drei ausländischen Fahrgästen am Hals gewürgt und mit einer Pistole bedroht: „Wir brauchen bisschen Geld.“ Walther kann sich losreißen und kommt mit dem Leben davon.

Nachahmungskriminalität nennen Kriminologen derartige Kettenreaktionen, die Lebensmüde wie Triebtäter, Autobahn-Gangster wie Taxi-Räuber mitreißen. Bei diesen „Anschluß-Tätern“ genügt mitunter eine Zeitungsschlagzeile, eine Rundfunkmeldung, um den kriminellen Impuls freizusetzen.

Gewalttätigen Zorn wiederum setzte die jüngste Serie von Anschlußtaten bei Deutschlands Taxi-Fahrern frei. Am Mittwoch letzter Woche drohten in Köln fast 100 Droschken-Fahrer, zwei Fahrgäste „fertig zu machen“; sie waren mit einem Taxi-Lenker in Streit geraten, der daraufhin seine Kollegen über die Funkanlage herbeirief. Taxi-Fahrer waren es auch, die nach dem Mord an

ihrem Kollegen Max Eckert, 32, am 7. Oktober in Düsseldorf mit 600 Droschken in blindwütiger Rachsucht den Verkehr blockierten, Passanten verprügelten und Gammler zu lynchen drohten.

Und Mitte Oktober stürten Taxi-Fahrer den Funksprechverkehr ihres Kollegen Hermann Linder in Wuppertal, dem brieflich beschieden wurde: „Wir schlagen dich zusammen.“ Denn Linder hatte eine Schutzvorrichtung gegen Überfälle in seinen Wagen eingebaut, wie sie vom 1. Januar nächsten Jahres an für alle neu zugelassenen Taxis ohnehin vorgeschrieben ist: eine Trennscheibe zwischen Fahrersitz und Fahrgastraum.

Das Abgründige in Deutschlands Taxi-Fahrern läßt sich nur aus ihrer speziellen Gemütsverfassung erklären: Wütender noch als gegen die Abneigung des Bonner Parlaments, eigens wegen der Taxi-Morde die Todesstrafe wieder einzuführen, rasen sie gegen die Wand,

und der sonntägliche Familienausflug an Gemütlichkeit einbüßt. Den Befürwortern der Trennscheibe schallten nach jedem Taxi-Mord — seit Kriegsende 62 Opfer bei rund 1300 Überfällen — Argumente entgegen wie: „Der Gast braucht mich, wenn er ausgestiegen ist, doch nur um Feuer zu bitten und schießt dann von draußen in mein Fenster“ (Taxi-Fahrer Axel Schubert, 24, in Hamburg).

Das Gros des Gewerbes erklärte sich lediglich mit dem Einbau von Alarmanlagen (ohne Trennwand) einverstanden. Dazu ein Sprecher des Bonner Verkehrsministeriums: „Da wird ja dann nur angezeigt, wo die Leiche abgeholt werden soll.“

Hamburgs Polizei-Chef Frenzel: „Die Trennwand bietet einen fast hundertprozentigen Schutz. Wir haben den Taxifahrern schon vor zwei Jahren Zinszuschüsse bei der Anschaffung der



Randalierende Taxi-Fahrer in Köln: Prügel für Fahrgäste

die ihnen das Verkehrsministerium zu ihrem eigenen Schutz verschrieben hat.

Nach einer gewerbeinternen Umfrage sind 95 Prozent der Taxi-Fahrer dagegen. Als mit demoskopischen Argumenten und Protesttelegrammen an den damaligen Bundesverkehrsminister Seeböhm nichts mehr gegen die Trennscheiben-Verordnung auszurichten war, legten sie sogar Verfassungsbeschwerden ein. Auf 60 Seiten argumentierte der mitgliedstarke „Bundesverband des Deutschen Personenverkehrsgewerbes“ (BDP), daß durch die Trennscheibe

- ▷ Leib und Leben von Fahrern und Fahrgästen (Unfälle durch Aufprallen) gefährdet würden;
- ▷ in die freie Entfaltung der Fahrer-Persönlichkeit eingegriffen werde;
- ▷ die freie Ausübung des Berufs durch „unzumutbare Auflagen“ beeinträchtigt werde: „erhebliche wirtschaftliche und persönliche Belastungen, verbunden mit zahlreichen zusätzlichen Nachteilen“.

Das bezieht sich offenbar darauf, daß der Anschaffungspreis von Trennwand-Taxis um etwa 700 Mark steigt, der Wiederverkaufswert des Wagens sinkt

Trennwände angeboten und sind erschüttert, daß davon kein Gebrauch gemacht wurde.“

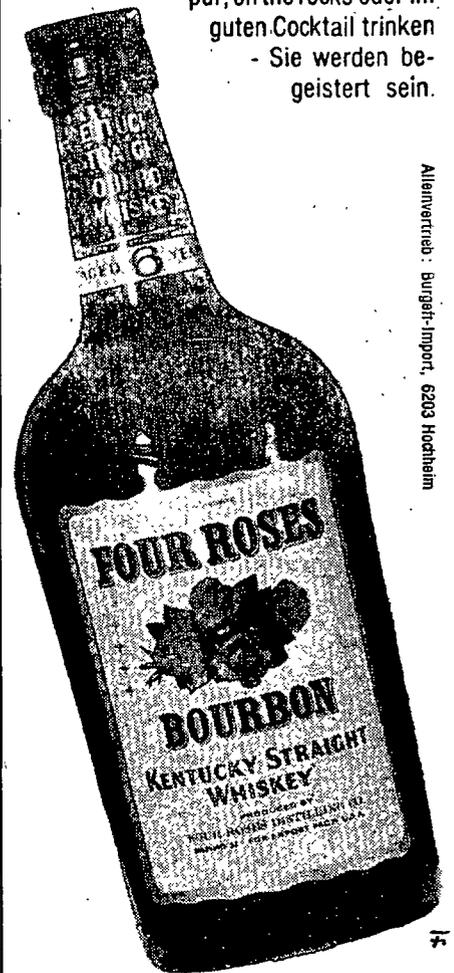
Eben diese Ansicht, daß nur die Wand optimalen Schutz gewährt, teilen namhafte Kriminalisten mit der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), in der freilich nur knapp zehn Prozent der rund 53 000 westdeutschen Droschkenfahrer organisiert sind. Aus den Reihen des Gewerbes stimmte nur der kleine „Zentralverband der Taxifahrer Deutschlands“ für den Zwang zur Trennwand — aus Gründen, die Geschäftsführer Martin Hölzer so formulierte: „Die Taxifahrer sind das zerrissenste und vergammeltste Gewerbe. Wo keine gesetzliche Pflicht besteht, machen die Brüder nicht mit.“

Aus freien Stücken und aus besserer Einsicht ließ denn auch der Wiesbadener Taxi-Unternehmer Michael Catana seine Wagen mit Trennscheiben ausrüsten. Das war kaum geschehen, als einer seiner Fahrer, Mario Preziosi, 24, sah, wie hinter ihm ein Fahrgast einen Dolch hob und den Arm durch die halbgeöffnete Scheibe steckte. Preziosi warf die Scheibe zu; sie rastete ein, der Dolch



## Die Marke mit den 4 Rosen

Ein echter Straight Bourbon Whiskey aus Kentucky - mit dem vollen milden Aroma - so wie Kenner in der ganzen Welt ihn lieben. Seine 6-jährige Lagerzeit garantiert gleichbleibende Spitzenqualität; ob Sie Four Roses pur, on the rocks oder im guten Cocktail trinken - Sie werden begeistert sein.



Allgemeinvertrieb: Bürger-Import, 6203 Hochheim

# Four Roses

## BOURBON WHISKEY

fiel zu Boden. In aller Ruhe transportierte der Fahrer den Arretierten — einen farbigen US-Soldaten — zur Militärpolizei.

Auch der Frankfurter Taxifahrer Heinz Schlund hielt die Trennwand für die beste Schutzvorrichtung, wie sein Sohn Gerald bestätigte: „Mein Vater schrie nicht bei jedem Taxifahrermord nach der Todesstrafe. Er wußte, daß nur Glastrennwände Schutz vor Überfällen bieten.“

Taxi-Fahrer Schlund war das zweite Todes-Opfer der diesjährigen Taxi-Mord-Serie. Sein Wagen hatte keine Trennwand.

## UNTERNEHMEN

### BORGWARD

#### Hüter des Hauses

Fünf Jahre lang galt der Bremer Auto-Industrielle Carl F. W. Borgward als Bankrotteur. Jetzt wird der Tote — Borgward starb 1963 an Herzschwäche — rehabilitiert: Alle seine privaten Gläubiger bekommen ihr Geld voll zurück.

Als der Bremer Autokonzern 1961 zusammenbrach, tauchten die ersten Zweifel am deutschen Wirtschaftswunder auf. Heute zeigt sich, daß Borgward voreilig in den Konkurs getrieben wurde. Eine Quote von 100 Prozent hat es in der Geschichte der deutschen Wirtschaft noch nicht gegeben.

Die Karriere des gelernten Schlossers, dem die Londoner „Times“ einen „Anflug von Genie“ bescheinigte, hatte mit dem Gemüse-Dreirad Goliath begonnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg trug Borgward mit seinem „Leukoplastbomber“ Lloyd zur Vollmotorisierung in Deutschland bei, führte in Europa die Pontonform ein und begeisterte die Autofans mit der formvollendeten „Isabella“.

So tüchtig wie als Konstrukteur, so naiv war Borgward im Umgang mit Geld. Er lehnte Bankkredite ab und finanzierte sich über seine Lieferanten, deren Rechnungen er jeweils erst nach drei Monaten beglich.

Da er überdies ständig neue Typen entwickelte und keinen Widerspruch dul-



Autofabrikant Borgward\*  
Fünf Jahre nach dem Konkurs...

dete (Borgward zu seinem Finanzdirektor Carstens: „Sie sind ja doof, ich weiß schon, wo mein Geld bleibt“), waren seine Finanzen schließlich durcheinander geraten. Im Herbst 1960 schuldete das Unternehmen den Blech- und Reifenlieferanten mehr als 100 Millionen Mark.

Damals gewährte das Land Bremen 50 Millionen Mark Kredit. Borgward hoffte, damit wenigstens die am ärgsten zwickenden Lieferanten-Forderungen tilgen zu können. Als er jedoch schon im Januar 1961 um weitere zehn Millionen bat, lehnte der Senat ab, und die Fahrt in den Abgrund begann.

Die Senatoren drängten den Eigentümer aufs Altenteil, und in der nunmehr staatlichen Borgward-Gruppe übernahmen drei Betriebsfremde das Kommando. Indes hatten der aus München herbeigeholte Sanierer Dr. Johannes Semler und die beiden neuen Chefs Karl-Helmut Warns, ein mittlerer Ruhr-Manager, und Walther Fenske, ein Leitender Regierungsdirektor, keine Fortune.



... erhalten die Gläubiger ihr Geld zurück: In Mexiko gebautes Borgward-Auto

Am 28. Juli 1961, einem Freitag, mußten Warns und Fenske beim Bremer Amtsgericht den Vergleich beantragen\*\*. Er kam nicht zustande, weil Bremens damaliger Finanzsenator Dr. Wilhelm Nolting-Hauff (FDP, heute im Management der Kaffeeirma Hag AG) sich weigerte, mit Steuergeldern für eine 35prozentige Vergleichsquote zu bürgen. Über die Borgward-Firmen Carl F. W. Borgward GmbH, Lloyd Motoren Werke GmbH und Goliath-Werke GmbH wurde der Anschlußkonkurs eröffnet.

Borgwards Kollege im Unglück, der 1962 gescheiterte Hamburger Werftherr Willy H. Schlieker, glaubt, daß in Deutschland nicht nur zu schnell verhaftet, sondern auch zu schnell Konkurs beantragt wird. Das Übel stecke in der antiquierten Konkursordnung von 1877. Sie sei „zu sehr auf den betrügerischen Bankrott zugeschnitten“.

Die drei Konkursverwalter Dr. Louis Lange (für die Borgward GmbH), Wilhelm Reinstorf (für Lloyd) und H. R. Schulze (für Goliath) zeigten, daß Schliekers These zumindest auf die Bremer Pleite zutrifft. Sie schlugen den Borgward-Besitz zu guten Preisen los:

- ▷ das Werk Sebaldsbrück für 27,7 Millionen Mark an Rheinstahl Hanomag;
- ▷ die Leichtmetallfabriken in Uphusen für sieben Millionen an die Alcan Aluminium-Werke in Nürnberg;
- ▷ das Lloyd-Werk für 30 Millionen an den Siemens-Konzern;
- ▷ das Goliath-Werk für eine noch nicht endgültig ausgehandelte Summe an die AEG;
- ▷ die Gesenkschmiede für 2,5 Millionen an die Aschaffener Achsenfabrik Sauer;
- ▷ die Kundendienst-Werkstatt für 1,75 Millionen an die Kasseler Henschel-Werke;
- ▷ die Atlas-Werke für 14 Millionen Mark an eine mexikanische Gruppe, die vom Sommer nächsten Jahres an den „großen Borgward“ P 100 in Mexiko neu auflegen wird.

Überdies gelang es den drei Hütern des Hauses Borgward, die Kosten des Verfahrens, die in der Regel einen großen Teil der Konkursmasse verschlingen, selbst zu verdienen. Sie ließen das Modell „Arabella“ in kleiner Serie weiterbauen und für alle Borgward-Typen Ersatzteile produzieren. Jahresumsatz: bis zu sieben Millionen Mark.

Die Arbeit der Borgward-Verweser machte sich bezahlt. Im Frühjahr 1966 schüttete als erstes das kleine Lloyd-Werk den Gläubigern eine Quote von hundert Prozent aus, danach sicherten die Goliath-Werke dasselbe zu.

Am Montag vergangener Woche teilte die Stammfirma Borgward GmbH, die bereits 71 Prozent ihrer Schulden bezahlt hat, dem Bremer Amtsgericht mit, sie könne im nächsten Frühjahr die restlichen 29 Prozent aufbringen.

Wenn von der Konkursmasse auch danach noch etwas übrig bleibt, bekommt sogar Bremen einen Teil jener insgesamt 65 Millionen Mark zurück, die der Senat bei Borgward zugeschossen hat.

\* SPIEGEL-Titel 51/1960.

\*\* Ein Vergleich ist möglich, wenn der Schuldner mindestens 35 Prozent der Forderungen begleichen kann und die Mehrheit der Gläubiger zustimmt. Bei geringerer Quote kommt es automatisch zum Anschlußkonkurs.