

„wenn ein Freund die Tische im Saal zurechtrückt“.

Der Abgeordnete Zscherpe hat sich mit allen anderen hauptamtlichen KP-Funktionären, die durch das Verbot ihren Arbeitsplatz verloren haben, als Arbeitsloser beim Arbeitsamt gemeldet und Arbeitslosenunterstützung beantragt. Die Arbeitsämter — traditionelle Schwerpunkte kommunistischer Agitation — sind deshalb jetzt zu Treffpunkten der arbeitslos gewordenen kommunistischen Funktionäre geworden, die dort stempeln gehen, ohne daß ihnen so leicht eine Arbeit nachgewiesen werden kann. Der Abgeordnete Zscherpe ist gelernter Dreher. Aber er grinst: „Wer wird schon einen aktiven Kommunisten gern in seinen Betrieb aufnehmen wollen.“

Zscherpe macht auch Andeutungen darüber, welche Mätzchen sich die Kommunisten noch ausgedacht haben, um die Grenzen des Verbots abzutasten. Er weiß, daß es für die Polizei nicht allzu schwierig sein wird, die Tätigkeit einzelner Funktionäre zu beobachten. Schwieriger ist es schon, ein ständiges Zusammentreffen kleiner Gruppen der etwa 70 000 Parteimitglieder auf Skat- und Bierabenden zu kontrollieren. Wie groß diese Gruppen sein dürfen, bis sie unter das Organisationsverbot fallen — das festzustellen, wird in Zukunft Aufgabe der Staatsanwaltschaften sein.

Die Staatsanwaltschaften haben auch darüber zu entscheiden, ob gegen führende KP-Mitglieder ein Verfahren wegen Verdachts der Rädelsführerschaft nach Paragraph 90 a des Strafgesetzbuches beantragt werden soll. Die Kommunisten sehen in diesem Paragraphen eine Gefahr, weil er auch rückwirkend angewendet werden kann. Allerdings muß sich der Angeklagte der Strafbarkeit seines Handelns bewußt gewesen sein, was wiederum eine Auslegungssache des Gerichts ist.

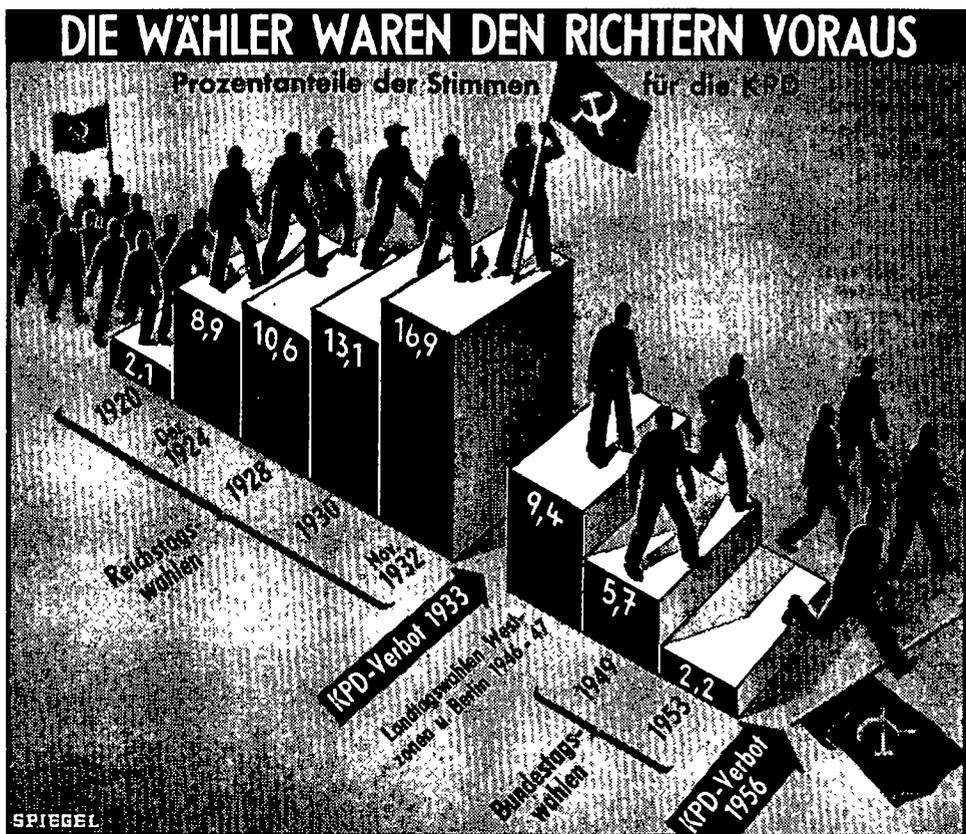
Auf die juristische Auseinandersetzung mit der Bundesregierung über die Vermögenswerte der Partei haben sich die Kommunisten sorgfältig vorbereitet. Das Urteil des Verfassungsgerichts bestimmt nämlich, daß „das Parteivermögen zugunsten der Bundesrepublik Deutschland zu gemeinnützigen Zwecken eingezogen wird“. Die Bundesregierung wird jetzt einen höheren Beamten des Finanzministeriums als Vermögensverwalter bestellen, der die Aktiva und Passiva der westdeutschen KP aufnehmen muß.

Offen ist die Frage, ob der Bund auch für die Schulden der KPD wird eintreten müssen. Die Bundesregierung will, um diese Frage zu klären, einen Musterprozeß führen. Wichtig wird dieser Prozeß vor allem für die hauptamtlichen Angestellten der KPD und der kommunistischen Zeitungen sein, die teilweise noch erhebliche Lohn- und Gehaltsforderungen an die jetzt beschlagnahmte Parteikasse haben.

Dabei ist das beschlagnahmte KP-Vermögen nicht besonders groß. Eigentümer der von der Partei benutzten Gebäude sind Grundstücksverwaltungen, denen man einen Zusammenhang mit der KPD nur schwer nachweisen kann. Fahrzeuge und Büromaschinen waren zum größten Teil geliehen, und die Eigentümer wollen jetzt die Bundesregierung zwingen, die Sachen herauszugeben.

Die Druckereien der KP-Zeitungen sind ordnungsgemäß eingetragene Unternehmen. Mit Hilfe lange vorbereiteter juristischer Konstruktionen hoffen die Kommunisten, die Betriebe aus der Konkursmasse retten zu können.

Ein juristisch komplizierter Fall ist zum Beispiel die Alster-Druck GmbH., von der die kommunistische „Hamburger Volkszeitung“ hergestellt wurde. Gesellschafter



sind drei Kommunisten: Arthur Burmester, Willi Gerlach und Hugo Gill. Die Alster-Druck GmbH. entstand durch die Ausgabe von „Darlehensscheinen“ an die Leser der Volkszeitung, die zusammen 70 000 Mark erbrachten. Die Rückzahlung soll bis zum Jahre 1962 in kleinen Raten erfolgen. Als Stammkapital kamen noch 40 000 Mark hinzu, die von den drei Gesellschaftern eingezahlt wurden. Das Hamburger Amtsgericht hat den Betrieb erst einmal ge-

schlossen und das gesamte Material der Volkszeitung beschlagnahmt, „zur Aufklärung des Sachverhalts“. Der Hamburger Rechtsanwalt Wessig, der die KPD auch in Karlsruhe mitverteidigt hat, will diesen Beschluß jetzt mit dem Argument anfechten, daß beispielsweise Möbel und Schreibmaschinen nicht zur Aufklärung des Sachverhalts dienen könnten.

Die kommunistische Propaganda für Westdeutschland hat nach dem Verbot der Zeitungen der „Freiheitssender 904“ übernommen.

Die Sendeleitung ist provisorisch in einem Nebengebäude des sowjetzonalen Fernsehstudios in Berlin-Adlershof untergebracht worden. Die SED plant jedoch, einen neuen Sender zur Ausstrahlung nach Westdeutschland westlich von Magdeburg aufzustellen.



Letzter KPD-Landtagsabgeordneter Zscherpe Vorstoß an die Grenzen des Verbots

INDUSTRIE

BMW-KRISE

Isettas schwere Stunde

Am Mittwoch vergangener Woche stimmte der „Ausschuß für Massenentlassungen“ beim Landesarbeitsamt Südbayern dem Antrag der Bayerischen Motoren Werke AG (BMW) in München zu, 600 Arbeitern die Papiere aushändigen zu dürfen. Neun Prozent der bisherigen Belegschaft scheiden zum 1. September aus dem Betrieb aus; das zurückbleibende Gros soll vorläufig — mindestens zwei Monate lang — nur noch 32 Stunden in der Woche beschäftigt werden.

Vor wenigen Wochen hatte dieselbe Firma, die jetzt in eine lähmende Absatzkrise geriet, noch zahlreiche Arbeiter mit Zeitungsinseraten angelockt: „Komm zu BMW, es kann dein Glück sein“. Den plötzlichen Umschwung begründet der kaufmännische Direktor der BMW AG, Hanns Grewenig, in dürren Worten: „Wir haben kein Geld, um Vorratswirtschaft zu

treiben — das ist ja schließlich keine Schande.“

Geldmangel ist jedoch kein Novum bei den Bayerischen Motoren-Werken, sondern fast eine chronische Krankheit, die mit der Therapie nicht zu beseitigen war, die das Direktorium jahrelang anwandte.

Die Firma hat allerdings schwerer als die meisten Kraftfahrzeugfirmen der Bundesrepublik unter den Kriegsfolgen gelitten (Gesamtschaden durch Demontage 160 Millionen Mark, außerdem Verluste von Zweigwerken in der Sowjetzone). Als die Firma 1948 anfang, wieder BMW-Motorräder herzustellen, mußte sie kräftig investieren, insgesamt steckte die Gesellschaft 63 Millionen Mark in den Wiederaufbau. Das ging nicht ohne Kredite; 10 Millionen Mark verbürgte das Bundeswirtschaftsministerium, einen weiteren 10-Millionen-Kredit der bayrische Staat.

Geheimnisvolle Aktienaufkäufe

Während der ersten Jahre nach der Währungsreform ließ sich das Motorradgeschäft recht erfolgversprechend an. Da wurde die Betriebsdirektion von dem Ehrgeiz gepackt, auch die Autoproduktion wiederaufzunehmen. 1952 kam der BMW-Tourenwagen Typ 501 (2,1 Liter) heraus. Dann folgten zwei Jahre später die Acht-Zylinder-Typen der 2,6-Liter-Klasse BMW 501 und BMW 502. Jährlich wurden allerdings nur etwa 3000 Wagen produziert. Das Werk hätte trotz seiner beschränkten Produktionsanlagen größere Serien herstellen können, aber die kleine Auflage wurde vom Preis diktiert. Er liegt für die sechs Acht-Zylinder-Modelle, die BMW inzwischen herausbrachte, zwischen 14 450 und 26 500 Mark und damit höher als die Preise vergleichbarer Mercedes-Typen. Aber bei BMW sagte man: „Der BMW-Wagen soll die Visitenkarte der deutschen Gesellschaft sein.“

Daß die erhabene Einstellung der BMW-Direktion auf die Bilanz zurückschlagen mußte, zeigte sich sehr bald, als nach 1952 das Interesse für Motorräder in der Bundesrepublik immer mehr abflaute. Die Gesellschaft versäumte es, rechtzeitig die Produktion kleinerer Wagen aufzunehmen, wie es zu jenem Zeitpunkt schon andere Werke taten. In der Konstruktionshalle von BMW wurde allerdings auch an einem Kleinwagen mit einem 600-Kubikzentimeter-Boxermotor gebastelt, aber die Pläne wanderten bald wieder in den Panzerschrank. „Es fehlt uns das Geld, die Serienproduktion aufzunehmen“, gestand Direktor Grewenig.

Darauf versuchten sich die Konstrukteure an einem Motorroller-Modell, das BMW vor weiteren Erschütterungen bewahren sollte — es rollte nicht weit. Schließlich entdeckte Direktor Grewenig Anfang 1954 auf der Genfer Automobil-Ausstellung ein originelles Fahrzeug, das ihm wie ein Rettungsanker erschien. Es war eine Kreuzung von Motorroller und Kleinwagen — das sogenannte Motocoupé Isetta, eine Konstruktion der Mailänder Autofabrik Iso.

Spontan schloß Grewenig mit Iso einen Lizenzvertrag ab, durch den BMW der Isetta-Nachbau für Deutschland, Österreich, die Schweiz und die skandinavischen Länder übertragen wurde. Die Bayerischen Motoren-Werke statteten die Isettas zunächst mit ihrem 250-Kubikzentimeter-Motor aus, später mit einem 300 Kubikzentimeter starken Motor, und setzten nun viel Hoffnung auf dieses bald recht populäre Kleinfahrzeug.

Ende 1955 rollten in Deutschland schon 11 004 Isettas. Direktor Grewenig zielte bereits auf den Auslandsmarkt. Seine Verkaufsagenten sondierten sogar im Fernen

Osten Isettas Absatzchancen. Aber das Ausland nahm bisher nur 1700 Isettas ab.

Dem französischen Iso-Lizenzabnehmer Velam in Paris, der die Beneluxländer und Spanien belieferte, ging es noch ärger, so daß er Konkurs anmelden mußte. Das war ein deutliches Warnzeichen. Trotzdem investierte BMW erneut Millionenbeträge, um den Isetta-Export zu steigern. Die Direktion wollte unbedingt ihr Planziel für 1956 erfüllen: „40 000 Isettas in alle Welt“. Neue Fabrikhallen wuchsen aus dem Boden, neue Fließbänder wurden montiert und neue Pressen aufgestellt.

Doch dann stockte der Isetta-Absatz auch auf westdeutschem Boden. Von Ja-



BMW-Direktor Grewenig
600 Arbeiter wurden entlassen

nuar bis Juni 1956 waren zwar noch 15 025 Isettas ausgeliefert worden, aber dann säuerten sich die nicht absetzbaren Motocoupés auf dem Hof der BMW-Werke. Schließlich bat die Direktion den Münchner Autospediteur Strasser, 1500 Isettas zur Einlagerung zu übernehmen; bald darauf war der große Fabrikhof wieder überfüllt.

Es nützten auch keine raffinierten Tricks, wie das Rundschreiben der Direktion an die Händler, in dem die Verkäufer aufgefordert wurden, sich so schnell wie möglich mit Isettas einzudecken, da eine große Bestell-Liste aus dem Ausland vorliege, und zu befürchten sei, daß der Inlandsmarkt unter den großen Exportaufträgen leide. Der Erfolgstraum des Isetta-Promoters Grewenig entpuppte sich immer mehr als Fata Morgana.

Viele Interessenten in Westdeutschland mögen den Isetta-Kauf zurückgestellt haben, als sie erfuhren, daß mehrere deutsche Autofirmen demnächst billige Kleinwagen herausbringen wollen. Zu der Absatzstokung trug aber auch die Preiserhöhung bei, zu der sich BMW wider aller Gepflogenheiten der Branche entschloß, nachdem die Industriegewerkschaft Metall eine achtprozentige Lohnerhöhung durchgesetzt hatte.

Die Isetta 250 kostet seitdem 2750 Mark statt 2550 Mark, obwohl das Werk die Produktionskosten inzwischen senkte.

Direktor Grewenig klammert sich jetzt an die Hoffnung, daß zwei modulierte Typen dem Motocoupé neue Liebhaber einbringen werden: das Isetta-Kabriolett und ein Pritschenmodell für Handwerker. „Diese Modelle werden unsere Produktion neu beleben“, tröstete der Direktor die um ihre Arbeitsplätze bangende Stammebelegschaft, aber das ist ein sehr schwacher Trost.

Es fehlt dem Werk ein kapitalkräftiger Hintermann mit erstklassigen Bankbeziehungen vom Format des Multi-Industriellen Flick, der sich bei Daimler-Benz und DKW engagierte. Vor etwa drei Monaten gab es allerdings eine Überraschung an der Börse — ein geheimnisvoller Mann bekundete lebhaftes Interesse für die weit gestreuten BMW-Aktien, so daß der stets matte Kurs der BMW-Papiere auf 195 anstieg (zur Zeit wieder 147 Mark für eine 100-Mark-BMW-Aktie). Börsenjobber wollten wissen, daß der Frankfurter Industrielle Quandt BMW-Aktien über die Süddeutsche Bank aufkaufen ließ, aber Quandt dementiert vorläufig. Wer jener geheimnisvolle Aufkäufer war, wird sich erst im Oktober auf der Hauptversammlung der BMW AG zeigen.

Da die Isetta-Baisse keine Bank ermuntert, der BMW AG neue Kredite ohne Staatsbürgerschaft zu geben, ersuchte Direktor Grewenig in der vergangenen Woche Bundeswirtschaftsminister Erhard um eine weitere Bundesbürgerschaft für einen Sieben-Millionen-Mark-Kredit.

STREITKRÄFTE

KRIEGSDIENSTVERWEIGERER

Kommunisten oder Feiglinge

Am Montag vorletzter Woche setzte sich der Bundeswehr-Generalmajor Paul Herrmann, 58, Befehlshaber des Wehrbereichs IV (Mainz), in seinen Opel Kapitän, um die Fortschritte bei dem Aufbau der Bundeswehr-Depots in „der alten Soldatenstadt Germersheim“ — wie Herrmann sich ausdrückte — und in Pfeddersheim zu besichtigen und bauliche Veränderungen anzuregen. In Germersheim wird das alte Wehrmachtgefängnis, in Pfeddersheim die frühere Konservenfabrik Braun zu Depotzwecken umgebaut. Die beiden Depots sollen später die Material-Versorgung des süddeutschen Raums übernehmen.

Bei dem Bundeswehrgeneral handelt es sich um einen Offizier, der während des Rußlandfeldzuges IA der Heeresgruppe Nord, Chef des Stabes der 16. Armee in Kurland und zum Schluß des Krieges Kommandeur einer Infanteriedivision war.

In Germersheim wurde Generalmajor Herrmann von einem Journalisten um eine Stellungnahme zur Frage der Kriegsdienstverweigerung gebeten. Er antwortete: „Meine Herren, Sie werden verstehen, daß ich als alter Soldat, der 31 Dienstjahre hinter sich gebracht hat, für Kriegsdienstverweigerung kein Verständnis habe.“ Um nun seine, wie Herrmann später versicherte, private Meinung zu illustrieren, zitierte er das Wort eines „hohen Würdenträgers“: „Kriegsdienstverweigerer sind entweder Kommunisten oder Feiglinge; ziehen Sie den Leuten eine Zebra-Uniform* an, und es wird sie nicht mehr geben.“

Der General hatte diese Äußerung am Vormittag getan. Um 14 Uhr 40 verbreitete

* Gemeint: Sträflingskleidung.