

GEWERKSCHAFTEN

NATO-KURS

Unbequemer Hirsch

Dem verdienten Gewerkschafts-Journalisten Kurt Hirsch widerfuhr die Ehre, als erster Prominenter auf dem Altar der neuen, wahlkonformen Politik seiner SPD-Kollegen geopfert zu werden.

Seit Jahren diente der freiberufliche Gewerkschafter Hirsch der auflagestarken Funktionärs-Presse des DGB als notorischer Links-Kommentator und erntete mit seiner zeitgeschichtlichen Kritik viel Kollegen-Applaus.

Als sich Hirsch 1957 auch noch als Buch-Autor („SS — Gestern, heute und ...“) betätigte, schrieb DGB-Vorstandsmitglied Hansen das Vorwort, und der „Frankfurter Rundschau“ galt der SPD-Genosse auf der Linken als „einer der mutigsten Publizisten“. Der zweiten Auflage der SS-Polemik gab sogar ÖTV-Boß Adolph Ludwig Kummernuß das Geleit.

Durch die Gunst höchster Gewerkschafts-Autoritäten blieben die Hirsch-Kommentare von jeder Reglementierung des DGB verschont, damit der Autor die „Todfeinde demokratischer und freiheitlicher Menschen“ — so Kummernuß — ungehindert attackiere.

Seine Schonzeit lief aber schnell ab, als er die Kummernuß-Parole, „unsere unbewältigte Vergangenheit bewußt zu machen“, unangemessen interpretierte und sich dreiste, auch die kaum erfolgreicher bewältigte Vergangenheit der SPD ins Bewußtsein der Kollegen zu heben.

Links-Autor Kurt Hirsch vermied es nämlich sorgfältig, die neueste SPD-Metamorphose vom Bürgerschreck zum Bürgerfreund und Nato-Bruder zur Kenntnis zu nehmen.

Bedenkenlos bot er seinem Publikum in den „Mitteilungen für Funktionäre“



Gewerkschafts-Journalist Hirsch
Vom DGB disqualifiziert

der Industriegewerkschaft Druck und Papier unter dem Titel „Züge am Schachbrett der Weltpolitik“ eine ebenso weitschweifige wie ketzerische Rückschau auf das Pariser Gipfel-Debakel. Von der westlichen Sprachregelung abweichend, kam Hirsch zu dem Schluß, daß Chruschtschow nicht der Alleinschuldige sei.

Sowenig Kurt Hirsch mit dieser Erkenntnis allein stand, so schmerzlich bekümmerte sie die SPD-Genossen, die Obstruktion gegen die neue Linie witterten.

Aus Sorge, Hirsch werde den Sozialdemokraten mit seiner unerwünschten These mühsam erworbene Wahlchancen wieder verderben, beschloß der geschäftsführende Vorstand des DGB, den Autor kurzerhand zu disqualifizieren: Seine befremdlichen Äußerungen zur Außenpolitik, so entschieden die Gewerkschafter, lägen nicht „im Interesse unseres gemeinsamen Kampfes für die Erhaltung und Stärkung der unabhängigen und demokratischen Gewerkschaften“.

Von dem Beschluß nahm alsdann der DGB-Bundesvorstand in demokratischer Weise „zustimmend Kenntnis“. DGB-Chef Willi Richter, selbst Mitglied der von der SPD präsentierten Regierungsmannschaft, ersuchte die einzelnen Industriegewerkschaften in einem Rundschreiben — „Betr.: Bundesvorstandssitzung im September; Journalist K. H.“ —, dafür zu sorgen, daß Hirsch „nicht mehr als Mitarbeiter von Gewerkschaftszeitungen tätig sein kann“.

Die nunmehr auf SPD-Reformkurs geschaltete Außenpolitik des DGB liegt Willi Richter so sehr am Herzen, daß er sich mit der Sistierung der Pressekarriere des Hirsch nicht einmal zufriedengab.

Zur Abschreckung aller potentiellen Links-Abweichler dekretierte der DGB-Chef an die Adresse seiner „lieben Kollegen“: „Sollten Euch ähnlich geartete Beiträge des einen oder anderen Verfassers zugehen, so ist zu empfehlen, ... solche Artikel singemäßig nach dem o. a. Beschluß zu behandeln.“

LUFTFAHRT

FLUGUNFÄLLE

Doppelte Bruchprüfung

Im fünften Jahr seiner Tätigkeit als Leiter des Referats „Flugunfall-Untersuchungen“ im Luftfahrt-Bundesamt zu Braunschweig ist dem Flugkapitän Hans-Josef Reichel zu seinem Kummer schwarz auf weiß bestätigt worden, daß die in den Berichten seiner Behörde getroffenen Schuldfeststellungen von den bundesdeutschen Gerichten als rechtlich belanglos abgetan werden.



Unfall-Rechercheur Reichel: Vom Gericht ignoriert

Obschon die Untersuchungen des Reichel-Referats auf ein enges, technisch überaus kompliziertes Feld beschränkt sind und überdies in bundesamtlichem Auftrag angestellt werden, erklärte unlängst das Landesverwaltungsgericht Braunschweig derartige Gutachten für unerheblich, „denn die darin getroffenen Feststellungen besitzen keine unmittelbaren Rechtsfolgen, sie sind für niemanden verbindlich, sondern sind und bleiben widerlegbar“.

So schmerzlich dieser Spruch den vormaligen Luftthansa-Piloten und heutigen Unfall-Rechercheur Reichel berühren mußte, so einfach war es für die Braunschweiger Verwaltungsrichter, ihre Entscheidung zu begründen: Sie brauchten nur auf die Tatsache zu verweisen, daß der Gesetzgeber es bis heute verabsäumt hat, den Untersuchungs-Kommissionen des Luftfahrt-Bundesamts jene Rechtsqualifikation zu verleihen, die auf dem Gebiet des Schiffsverkehrs die Seeämter besitzen. Der Braunschweiger Verwaltungsgerichts-Präsident Groß: „Das Luftverwaltungsrecht scheint mir eine unterentwickelte Provinz im Rechtsstaat Bundesrepublik zu sein.“

Den Seeämtern* obliegt die Untersuchung von Seeunfällen mit dem Ziel, die Ursachen des Unglücks und die dafür Verantwortlichen zu ermitteln. Ist die Schuld eines Beteiligten erwiesen, können die Seeämter das ausdrücklich feststellen. Sie sind sogar berechtigt, dem Schuldigen außerdem die Gewerbebefugnis zu entziehen.

Gegen den Spruch des Seeamts steht dem Betroffenen und dem als eine Art Staatsanwalt fungierenden „Bundesbeauftragten“ das Recht zur Berufung an das Bundesoberseeamt in Hamburg zu, das aus einem zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst befähigten Vorsitzenden und sechs sachverständigen Beisitzern besteht. Das Bundesoberseeamt kann die Berufung als unzulässig verwerfen, als unbegründet zurückwei-

* Hamburg, Bremerhaven, Emden, Flensburg und Lübeck.

modern die wirkungsweise, modern die zusammensetzung, modern auch die taschenpackung, in jeder beziehung **für moderne** modern: temagin. es hebt das **menschen** es ist so gut allgemeinbe- **verträglich** finden, beruhigt und entspannt, macht aber nicht müde. temagin **ein modernes** wirkt schnell, **schmerzmittel** langanhaltend und zuverlässig. temagin fördert die durchblutung von herz und gefäßen und die ausscheidung von stoffwechselflacken, es aktiviert die natürlichen abwehrstoffe. temagin hilft bei kopfschmerzen und migräne, zahn-schmerzen und frauenschmerzen, rheumatischen schmerzen, neuralgie, ischias, hexenschuß, grippe und fieberhaften erkältungen, bei alkohol- und nikotinkater, bei wetterföhligkeit und föhnbeschwerden.

temagin



WISSEN
MOCCA-SAHNE
unendlich gut

WISSELLWERKE · WILH. SCHMITZ-SCHOLL · MÜLHEIM (RUHR) · KAKAO · SCHOKOLADEN · PRALINEN · ZUCKERWAREN

sen oder den angefochtenen Spruch ändern, und zwar auch zuungunsten des Beteiligten, der die Berufung eingelegt hat.

Die so zustande gekommenen Seeamts-Entscheidungen dienen den ordentlichen Gerichten, die sich mit den zivil- oder strafrechtlichen Folgen eines Unfalls zu beschäftigen haben, als „fachtechnische Gutachten“. Eben jene Qualifikation aber ist den Berichten des Luftfahrt-Bundesamts nun von dem Braunschweiger Landesverwaltungsgericht nicht zuerkannt worden, obschon sie nach den „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften für die fachliche Untersuchung von Unfällen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen“ von einer Vier-Mann-Kommission erstellt werden, an deren Spitze ein zum Richteramt befähigter Vorsitzender stehen muß.

Jedoch: Diese „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften“ vom 4. März 1958 regeln zwar das Untersuchungsverfahren — mit Zeugen-Vernehmungen und Sachverständigen-Gutachten —, installieren aber keine Berufungsinstanz, vor der das Prüfungsergebnis der Untersuchungskommission angezweifelt werden könnte.

Daraus zogen die Braunschweiger Verwaltungsrichter den — durchaus rechtsstaatlichen — Schluß, daß Feststellungen der Luftunfall-Kommission „für niemanden verbindlich“ seien. Sie verwarfen das Untersuchungsergebnis des Luftfahrt-Bundesamts zum Unfall der viermotorigen DC-4-Maschine des Luftreeders Herfurtner am 3. November 1957 in Düsseldorf (SPIEGEL 48/1957).

Folge: Die Frage nach der Schuld an dem Absturz, für den Reichel und seine Fachleute eindeutig den bei dieser Gelegenheit mit sieben weiteren Insassen ums Leben gekommenen Chefpiloten Karl-Heinz Stahnke verantwortlich gemacht hatten, war wieder offen.

Rechtliche Konsequenz des Herfurtner-Prozesses: Künftig kann ein Bruchpilot gegen den Braunschweiger Untersuchungsbericht einwenden, Reichels Referat habe nicht die Qualifikation eines Gerichts, sondern nur die einer gewöhnlichen Behörde. Ihre Feststellungen seien mithin — wie die jeder anderen Behörde — durch Verwaltungs-klage anfechtbar.

So nützlich nun diese Möglichkeit für den Betroffenen ist, so wenig dient sie der raschen Ermittlung der Schuldigen und der Feststellung des Haftpflichtigen. Wer bei einem Flugzeugunfall unverschuldet zu Schaden kommt, kann sich nämlich jetzt nicht mehr auf die — verhältnismäßig rasch vorliegenden — amtlichen Untersuchungsberichte der obersten bundesdeutschen Luftfahrtbehörde stützen, um seinen Schadenersatz zu bekommen, sondern muß die Schuldfrage in einem zivilrechtlichen Verfahren erneut „mit sachdienlichen Beweis-anträgen“ klären lassen.

Folglich sind Luftunfälle in Zukunft regelmäßig zweimal zu untersuchen: einmal vom Luftfahrt-Bundesamt, zum andern durch ein ordentliches Gericht. Das Absurde dieser doppelten Bruchprüfung: Einerseits darf sich das Gericht — anders als bei Seeamts-Sprüchen — nicht auf das Ermittlungsergebnis der Fachkommission verlassen, andererseits ist es wegen der für Laien kaum begreiflichen, technisch komplizierten

Materie genötigt, auf jene Sachverständigen zurückzugreifen, die mit den Umständen des Unfalls vertraut sind — also auf die Rechercheure des Luftfahrt-Bundesamts.

In der Tat könnte nur ein Gesetz, das unter anderem zu der mit der ersten Unfall-Untersuchung befaßten Vierer-Kommission eine Berufungsinstanz gesellt, den Berichten des Luftfahrt-Bundesamts die Qualität von Seeamts-Sprüchen verleihen, womit die jetzige ebenso langwierige wie kostspielige Untersuchungsmethode sinnvoll vereinfacht würde.

Die Gründe, die 1877 zur Schaffung der Seeämter führten, treffen denn auch



Verwaltungsgerichts-Präsident Groß
Sonderjustiz für die Luftfahrt?

heute mindestens ebenso auf den Luftverkehr zu:

- ▷ Die mit der Luftverkehrs-Frequenz steigenden Unfallzahlen erfordern eine rasche und verbindliche Feststellung der Unglücksursachen.
- ▷ Neben den — nach wie vor den Gerichten vorbehaltenen — strafrechtlichen und Schadenersatz-Konsequenzen könnten zur Verhütung künftiger Unfälle aus dem jeweils festgestellten Versagen unmittelbare verwaltungsmäßige Konsequenzen gezogen werden.

Tatsächlich gibt es in der Bundesrepublik keine Institution, zu deren Aufgaben die (Luft-)Unfallverhütung gehört, obwohl seit 1955 — dem Jahr der Wiederherstellung der Lufthoheit — die Zahl der Luftunfälle beträchtlich gestiegen ist. Allein für 1959 registrierte

Reichels Referat 389 Unfälle deutscher Zivilflugzeuge, bei denen

- ▷ 49 Besatzungsmitglieder und 41 Fluggäste getötet,
- ▷ 89 Besatzungsmitglieder und 24 Fluggäste leicht oder schwer verletzt,
- ▷ 32 Motor- und 14 Segelflugzeuge zerstört,
- ▷ 144 Motor- und 203 Segelflugzeuge beschädigt wurden.

Fast alle diese Unfälle gehen auf das Konto der Sport- und Reisefliegerei mit leichten Aeroplanen. Dazu Reichel in seiner „Zusammenstellung der Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im Jahre 1959“: „Bei rund zwei Dritteln der ... Unfälle von Motorflugzeugen der Klassen E und G (ein- und zweimotorige Maschinen bis 2000 Kilogramm Fluggewicht) waren Personenfehler die Ursache, bei Segelflugzeugen sogar zu 80 Prozent.“

So praktikabel es nun wäre, wenn das Luftfahrt-Bundesamt nicht nur die Unfälle westdeutscher Aviatiker untersuchen, sondern auch über die Schuldfrage verbindlich entscheiden würde, so grundsätzliche Bedenken bestanden bisher dagegen, dem Braunschweiger Institut die Qualifikation der Seeämter zu verleihen: Es widerspricht der bundesdeutschen Rechtspolitik, Behörden richterliche Gewalt anzuvertrauen und aus der ordentlichen Justiz allzu viele Gerichte für besondere Sachgebiete auszugliedern.

Selbst das Bundesverkehrsministerium maß der Arbeit seiner niedersächsischen Luftfahrt-Dependance noch zur Zeit des Herfurtner-Prozesses nur bescheidene Bedeutung bei. Der Justitiar des Ministeriums, Ministerialrat Berg, bemerkte damals abschätzig: „Das ist doch nur Material für uns.“

In der Zwischenzeit sind im Hause Seeborn die Bedenken gegen eine Aufwertung der Braunschweiger Behörde allerdings erheblich geschwunden. Mäkel Berg heute: „Die bisherige Regelung ist nur als Provisorium gedacht. Wir überlegen in der Tat, ob man die Untersuchung von Luftunfällen nicht in ein Gesetz hineinnimmt. Dann müßten wir aber eine besondere Stelle einrichten, und es ist die Frage, ob ein solches Sondergericht nach dem Grundgesetz zulässig ist.“

Noch deutlicher wird der Hauptreferent für Luftfahrt im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Regierungsdirektor Dr. Hans Wiedemann: „Ich bin der Meinung, daß man die Bedenken gegen die Schaffung von Sondergerichten zurückstellen sollte, mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Materie.“

Der Regierungsdirektor, zugleich Vizepräsident des Luftsport-Verbands Niedersachsen, tritt ausdrücklich dafür ein, die rechtliche Struktur der Luftfahrt-Behörde in Analogie zu den Seeämtern abzuändern: „Man sollte es ermöglichen, daß die (ordentlichen) Gerichte an diese Entscheidungen gebunden würden und daß damit die unververtretbare staatliche Doppeltätigkeit vermieden wird.“

Aus Sorge, ein zugunsten praktischer Rücksichten aufgewertetes Luftfahrtamt werde bei den bundesdeutschen Ver-



Wandrecht-Neffen

Ein Mantel mit Schwung

Up-to-date sein, ungehemmt auftreten, Elan haben — das ist's, was die Zeit von uns verlangt. Dazu paßt dieser neue Valmeline, Modell PETER, mit dem jugendlichen Koller und dem schicken Gürtel. Man soll ihn mögen, aber man kann ihn auch ruhig ein bißchen mißhandeln, der Valmeline nimmt's nicht übel. In guten Fachgeschäften und gepflegten Mantelabteilungen finden Sie die neuen Modelle. Fordern Sie kostenlos Prospekt von Valmeline, Abt. SK, Fulda.



fassungshütern wenig Sympathie finden, räumt jedoch auch Wiedemann ein, daß bei einer entsprechenden gesetzlichen Regelung Vorsicht geboten sei.

Das Bundesverwaltungsgericht hat nämlich erst vor Jahresfrist dem Deutschen Patentamt den Status eines Gerichts mit der Begründung abgesprochen, die Patentamt-Bürokraten seien in Wirklichkeit keine Richter, sondern Verwaltungsbeamte.

BUNDESPOST

FERNSEH-ZULASSUNG

Neue Enttäuschung

Während Bundespostminister Richard Stücklen und sein Staatssekretär Prof. Dr.-Ing. E. h. Karl Hertz vermittels technischer Bravourleistungen das Zweite Fernsehprogramm vorbereiten, schließt die Deutsche Bundespost auf Weisung eben desselben Postoberen eine stattliche Anzahl von Fernseh-aspiranten auf unbestimmte Zeit vom Empfang des Ersten und bislang einzigen Programms aus.

Seit dem 1. Juni dieses Jahres verweigern die Postämter des Bundesgebiets all denjenigen Fernsehneulingen die „Fernseh-Rundfunkgenehmigung“, deren Gerät nicht den „Technischen Vorschriften für Fernseh-Rundfunk-Empfangsanlagen“ vom 24. Oktober 1958 entspricht. Seitdem werden Postämter und Radio-Einzelhändler von dem solcherart fernsehgeschädigten Bundesbürgern mit wütenden, wenngleich erfolglosen Protesten bedacht.

Staatssekretär Hertz hatte, als er noch Präsident des Fernmeldetechnischen Zentralamts (FTZ) der Bundespost in Darmstadt war, ermittelt, daß viele der in den letzten Jahren produzierten Fernsehgeräte, aller Reklamesprüche zum Trotz, unter grobem technischen Mängeln leiden. So war es noch bis zum vorigen Jahr üblich, Fernsehgeräte zu fabrizieren, deren Betrieb mit empfindlichen Funkstörungen für die Nachbarschaft verbunden ist.

Um diesem Mangel abzuhelpen, entwickelten Hertzens Fernsichttechniker einen Katalog von „Funkstörungen-Grenzwerten“, die künftig beim Bau der Televisionsgeräte beachtet werden müssen. Zweck des Katalogs war es, allen Fernsichtteilnehmern einen ungestörten Bildempfang zu bieten.

Das Bundespostministerium veröffentlichte die technischen Vorschriften am 24. Oktober 1958 und verfügte unter demselben Datum, daß „Fernseh-Rundfunk-Genehmigungen“ vom 1. Oktober 1959 an nur noch dann erteilt werden dürfen, wenn das Fernsehgerät diesen gehobenen Anforderungen entspricht.

Der Rundfunkindustrie wurde auferlegt, das erste Stück jeder Fertigungsserie dem Fernmeldetechnischen Zentralamt vorzuführen, das nach gehöriger Prüfung allen Geräten dieser Serie eine Prüfnummer, die sogenannte FTZ-Prüfnummer, zuteilt. Vom 1. Oktober 1959 an sollten dann nur noch die mit der FTZ-Prüfnummer versehenen Geräte zum Betrieb zugelassen werden.

Als die Industrie zu verstehen gab, sie sei nicht in der Lage, binnen Jahresfrist

Geräte dieser gehobenen technischen Präzision auf den Markt zu bringen, erklärte sich das Postministerium bereit, die Auslaufzeit für die Neuanmeldung von Geräten ohne FTZ-Nummer bis zum 31. Mai 1960 auszudehnen.

Tatsächlich kamen bis zum Mai dieses Jahres nach und nach alle Gerätehersteller mit Apparaten auf den Markt, die mit FTZ-Nummern verziert waren und den Käufern die gewünschte Bild- und Tonqualität garantierten. Daraufhin sah das Bundespostministerium keinen Grund mehr, die Auslaufzeit noch einmal zu verlängern. Am 9. Mai verkündete Stücklen: „Vom 1. Juni 1960 an werden ... nur noch Fernseh-Rundfunkempfänger zum Betrieb zugelassen, die die technischen Vorschriften einhalten.“

Aus Kulanzgründen erlaubte man jedoch jenen Fernsehbürgern, die noch alte, ungeprüfte Geräte in Betrieb haben,



Entstörer Hertz
Altgeräte auf den Speicher

ihr Heimkino auch weiterhin ohne FTZ-Nummer zu betreiben. Das Bundespostministerium schränkte diesen Kulanz-Erlaß jedoch ein: „Wenn ein Fernsehgerät allerdings künftig vom Funkstörungen-Meldedienst der Deutschen Bundespost als Störungsquelle ermittelt wird“, werde man seinen Besitzer zwingen, das Gerät nachträglich entstören und mit der FTZ-Nummer versehen zu lassen.

In den Genuß des Kulanz-Erlasses gelangt freilich nur, wer sein altes Gerät schon vor dem Stichtag, dem 1. Juni 1960, in Betrieb hatte, nicht jedoch, wer es erst nach diesem Termin erwirbt. Dekretierten die Beamten: „Ein neues und gebrauchtes Fernsehgerät ohne FTZ-Prüfnummer, das im Radio-Fachgeschäft erworben, beziehungsweise gemietet oder von Privaten erworben, beziehungsweise in anderer Form (z. B. durch Schenkung) übereignet werden soll, muß in einer Radio-Fachwerkstatt anhand einer Umbau-Anweisung des Geräteherstellers gegen Kostenstat-

tung so hergerichtet werden, daß es die Technischen Vorschriften einhält.“

Diese Herrichtung erweist sich bei näherem Hinsehen als veritabler Umbau. Anhand einer technischen Umbauanleitung muß der Fachhändler Teile des Geräts, und zwar den sogenannten Kanalschalter, gegen entstörte Ersatzteile, die er vom Herstellerwerk beziehen muß, austauschen. Kostenpunkt dieser Operation: 120 bis 200 Mark.

Betroffen sind ferner alle Gerätebesitzer, die nach dem 31. Mai dieses Jahres ihren Apparat

- ▷ neu aus alten Händlerbeständen,
- ▷ gebraucht aus Händlerhand (in Zahlung genommene Apparate),
- ▷ gebraucht aus Privathand erworben oder noch erwerben oder
- ▷ beim Umzug aus dem Ausland mitbringen.

Ihnen allen wird seit dem 1. Juni die Empfangsgenehmigung vom zuständigen Postamt strikt verweigert. Hinzu kommen jene, deren altes Gerät trotz gültiger alter Empfangsgenehmigung als Funkstörenfried ermittelt und denen daraufhin die Empfangsgenehmigung entzogen wird.

Bei den bundesdeutschen Radiohändlern gehen seit einigen Wochen ungebetene Entstörungstrupps der Bundespost aus und ein, was verständlicherweise die Freude am Handel trübt. Die deutsche Radioindustrie sieht sich überdies mit wenigen Ausnahmen bislang noch nicht in der Lage, ihre Fachhändler mit den Ersatzteilen und Umbauanweisungen auszustatten. Als erste haben drei Gerätehersteller, Blaupunkt, Imperial und Saba, erst jetzt die ersten FTZ-Prüfnummern für Umbauteile vom Fernmeldetechnischen Zentralamt zugeteilt bekommen.

Der in Bonn renommierte Elektrofachhändler Heinz Hansen beispielsweise weiß zu berichten, daß bisher ausschließlich die Firma Saba in der Lage war, ihn mit dem nötigen Material zu versorgen. Bei allen anderen Gerätefirmen werde es noch bis Ende des Jahres dauern, ehe sie ihren Fachhändlerstamm mit Ersatzteilen und Weisungen ausreichend versehen hätten. Klagt Hansen: „Bei mir kommt es dauernd vor, daß ich die Kundschaft wieder wegschicken muß. Die Post war mal wieder etwas zu eilig.“

Da die betroffenen Fernseher eine Genehmigung mangels FTZ-Nummer vom Postamt nicht erhalten, mit einem Umbau ihres Geräts aber keineswegs vor Ende dieses Jahres rechnen können, bleibt ihnen nichts weiter übrig, als ihr Gerät vorläufig auf dem Speicher zu deponieren. Aber selbst dann, wenn alle Fachhändler Ende dieses Jahres über die nötigen Umbauanweisungen verfügen, wird es — auch außerhalb des Programms — neue Fernseh-Enttäuschungen geben.

Die Geräteindustrie vermag nämlich nicht für alle alten Typen entstörten Ersatz zu schaffen, sondern bestenfalls für die letzten Serien. Die Eigentümer älterer Geräte sehen mithin vollends in die Röhre. Meint der zuständige Referent des Staatssekretärs Hertz, Ministerialrat Arens: „Dann haben sie eben Pech gehabt.“