

widerfuhr, droht naturgemäß auch den Vätern der VW-Privatisierung. Auch sie bieten Aktien mit Sozialrabatt an, je nach Einkommen und Kinderzahl bis zu 25 Prozent unter dem Emissionskurs von 350; die Bezugsberechtigung ist ebenfalls, und zwar nach der Einkommenshöhe, beschränkt; schließlich steht, wie bislang bei Bayer, eine ansehnliche Kurssteigerung zu erwarten. Es blieb denn auch kein Geheimnis, daß sich zahlreiche nicht bezugsberechtigte Interessenten mittels Strohmännchen-Verträgen am günstigen Erst-Erwerb von VW-Aktien zu beteiligen gedachten.

Zwar gab es kaum Zweifel daran, daß auch diese Verträge vor Gericht nicht würden bestehen können. Denn mit Hilfe dieser Absprachen werden nicht nur — wie im Fall Bayer — private Maßnahmen, sondern sogar gesetzliche Vorschriften umgangen. Indes schien den Bonner Volksaktien-Planern, wie schon dem Generaldirektor Haberland, die rechtliche Nichtigkeit der Verträge allein nicht abschreckend genug.

Um den Bezugsberechtigten das Pakettieren mit den Nicht-Privilegierten noch nachhaltiger auszutreiben, lassen sie jeden VW-Interessenten aus den zum Kauf berechtigten Einkommensgruppen mittels Unterschrift bekräftigen, „daß ich den Kaufantrag für eigene Rechnung und nicht auf Grund einer Vereinbarung mit Dritten, die mich zur sofortigen oder späteren Veräußerung der Aktien verpflichtet, abgebe“. Mit-hin setzt sich der Käufer, wenn er entgegen dieser Erklärung doch als Strohmännchen fungiert, einer Strafverfolgung wegen Betrugs aus.

Allerdings können die Wächter über den Volkskapitalismus Bonner Prägung trotz solcher Vorkehrungen kaum hoffen, das Strohmännchen-Geschäft so erfolgreich zu unterbinden wie Bayers Haberland. Ihnen steht nicht wie Haberland eine treue Treuhandgesellschaft zur Verfügung, um den Aktionären auf die Finger zu sehen.

Sie können deshalb auch schwerlich Haberland's Cäsarenpose nachahmen, mit der er seine Leverkusener Arbeitnehmer wissen ließ: „Umgehungsversuche werden wir auch in Zukunft nicht dulden... Freundschaftlichst — Haberland.“

VERKEHR

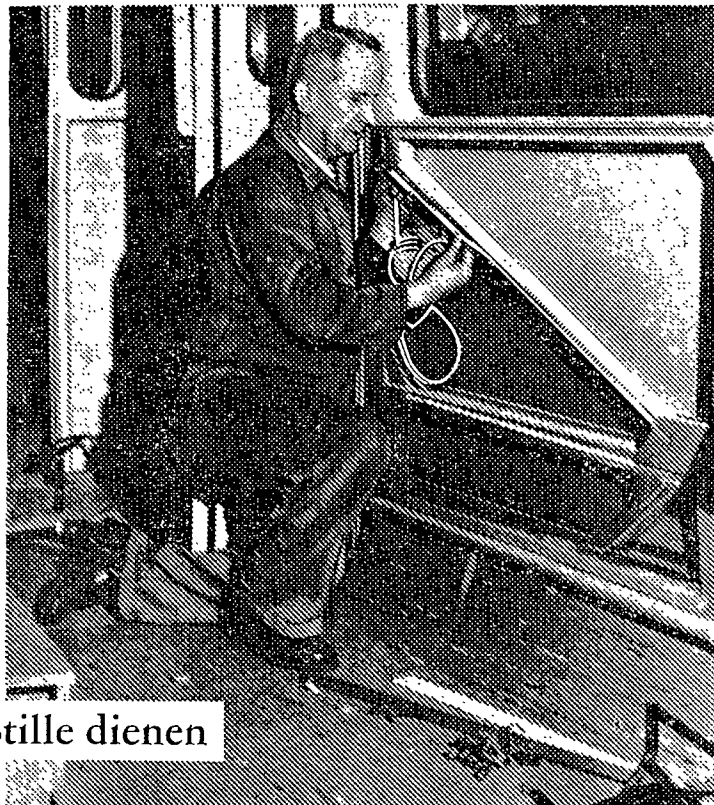
GESCHWINDIGKEIT

Mohrs Schuldigkeit

Der Erste Strafsenat des Bayrischen Obersten Landesgerichts hat mit einem kühnen Beschluß den Versuch unternommen, das bundesdeutsche Verkehrsrecht zu revolutionieren und endlich für Autobahnfahrten bei Nacht Grundsätze aufzustellen, die zwar nicht der bisherigen Rechtsprechung, dafür aber den Anforderungen des Verkehrs genügen.

Seit den Tagen des Leipziger Reichsgerichts halten die deutschen Richter in ständiger Rechtsprechung an der Fiktion fest, auch auf der Autobahn dürfe man nachts „eigentlich“ nur mit einer Geschwindigkeit bis zu 45 Stundenkilometer fahren.

So sehr dieses Tachometer-45-Gebot auch jeder Autobahnpraxis widerspricht — die bundesdeutschen Gerichte beharren bislang eisern auf dem Para-



In der Stille dienen

Tesafilm

Je unauffälliger sich ein uns erwiesener Dienst vollzieht, desto angenehmer empfinden wir ihn.

Tesamoll

Unsere Technisierung begann mit monströsen Gebilden. Damals wirkte das bloße Vorhandensein einer Maschine bereits so „wunderbar“, daß jeder zusätzliche Anspruch — an dieses „Wunderwerk“ gerichtet — geradezu vermessen erschienen wäre.

Tesafix

Indessen — wir gewöhnen uns schnell. Der Wunsch nach der nur funktionierenden Maschine wurde bald durch die Forderung nach Zuverlässigkeit, Dauerhaftigkeit und rationaler Arbeitsweise des neuen Sklaven abgelöst. Jahrzehnte vergingen, bis auch dieser weitere Wunsch erfüllt, bis die Technik perfektioniert war.

Tesaband

Heute ist die vollkommene Maschine zum integrierenden Bestandteil unseres Lebens geworden. Sie hat nicht nur selbstverständlich für uns zu arbeiten, sie hat uns ihre Leistung zugleich so zu liefern, daß wir lediglich ihre Wohltat erfahren — nichts mehr. Sie soll in der Stille dienen.

Tesaflex

Tesaprint

Tesadur

Tesakrepp

Tesatip

Daß ein Kühlschrank nicht dröhnen, eine Skala nicht klirren und ein Auto nicht klappern darf, sind insofern durchaus moderne Forderungen — so modern wie das Tesa-Fabrikat, das sie auf einfachste Weise erfüllt.

TESAMOLL — ein selbstklebender Schaumstoffstreifen, schnell, leicht und sauber zu verarbeiten — hilft überall dort, wo abgedichtet, weichgelagert oder gedämpft werden soll. So verhindert TESAMOLL im Karosseriebau — als Zwischenlage auf die Streben geklebt — das Klappern oder Quietschen der Chassis-Verkleidungen.

TESAMOLL heißt jedoch nur eine Gruppe der überraschend vielfältigen Tesa-Fabrikate. Sicher wird das eine oder andere Tesa-Industrieklebeband schon in Ihrem Betrieb verwendet — ebenso sicher aber gibt es dort noch viele weitere Aufgaben, die mit Tesa-Erzeugnissen rationaler, sauberer und sicherer gelöst werden könnten als bisher.

Die Beiersdorf-Werke in Hamburg unterhalten ein anwendungstechnisches Labor, eine Spezial-Elektroprüfstelle und mehrere Versuchswerkstätten. Die Mitarbeiter des Tesa-Beratungsdienstes sowie die durch ihn fachlich geschulten Kräfte des Handels beraten Sie gern bei Auswahl und Anwendung der selbstklebenden Tesa-Fabrikate — schriftlich oder mündlich — wie Sie es wünschen.

Tesa Industrie-Klebebänder

Unsere Verkaufsbüros mit Auslieferungslager:

Hamburg 20
Berlin-Charlottenburg 1
Hannover-N
Essen 1
Köln-Sülz
Frankfurt/M. NO 14
Stuttgart-Vaihingen
München 12

Unnastraße 48 0411/40 10 41
Keplerstraße 8-10 0311/34 87 76
Brinkerstraße 2 0511/66 80 53
Stoppenberger Straße 141/7 02141/3 76 36
Curtiusstraße 9a 0221/43 12 89
Borsigallee 11 0611/4 44 50
Industriestraße 45 0711/78 95 83
Westendstraße 181 0811/1 46 11



Meine Idee:
Ein gut rasierter
Mann ist ein
vergnügter Mann!

Blett® vor der Rasur

— viel länger gut rasiert!

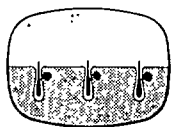
Schon vor der Rasur entscheidet sich's, wie gut Sie den ganzen Tag rasiert sind. Ihr Bart will einfach 'vorberichtet' sein für eine glatte, hautschonende Rasur. Und das macht Blett — ganz speziell!

Denn Blett richtet nicht nur das Barthaar auf: ... Blett „reckt“ es gleichzeitig für die Dauer der Rasur aus der Haut heraus.

Der Apparat schneidet also den Bart viel tiefer ab als sonst! Nach der Rasur sinkt das Barthaar weit unter die Haut zurück — und Sie sind tatsächlich viel länger gut rasiert!



vor der Rasur



nach der Einwirkung
von Blett



nach der Blett-Rasur



DM 3,90 DM 5,85 DM 9,60

Schon morgens den Bart von abends rasieren — mit Blett

OLIVIN  MODERNE KOSMETIK

graphen 9 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung. Nach dieser Bestimmung hat der Autofahrer seine Geschwindigkeit so einzurichten, „daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten, und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann“.

Mit anderen Worten: Auch der Autobahnbenutzer muß bei Nacht sein Tempo so bemessen, daß er „innerhalb der durch sein Abblendlicht ausgeleuchteten Strecke“ anhalten kann. Dieses sogenannte Fahren auf Sicht, also per Tempo 45, war für die Verkehrsrichter der Weisheit letzter Schluß. Jeder Autofahrer, der bei Dunkelheit in einen Unfall auf der Autobahn geriet, wurde von den Strafgerichten schuldig gesprochen und von den Zivilgerichten zum Schadensersatz verurteilt, sobald er nicht auf Sicht gefahren war (SPIEGEL 47/1959).

Dazu das Bayrische Oberste Landesgericht: „Das von der Rechtsprechung aufgestellte Erfordernis des Fahrens auf Sicht steht ... für den Bereich der Bundesautobahnen in Widerspruch zu der überwiegenden Auffassung der beteiligten Verkehrskreise. Auch seitens der Polizei geschieht nichts, um (diesem) Gebot Geltung zu verschaffen ... Auf das Gebot wird vielmehr nur zurückgegriffen, um nachträglich festzustellen, daß ein Kraftfahrer einen Unfall verschuldet beziehungsweise mitverschuldet habe.“

Und, mit jener vornehmen Zurückhaltung, wie sie einem renommierten Gericht zukommt: „Es ist zumindest bedenklich, einen Kraftfahrer lediglich deshalb zu bestrafen, weil er durch ein Verhalten, das als solches kaum mehr beanstandet wird, einen Unfall verursacht hat.“

Der Münchner Spruch, der einen Eckpfeiler fast einhelliger Rechtsprechung von Straf- und Ziviljustiz anbohrt, galt dem Berufsfahrer Herbert Mohr aus dem oberbayrischen Altdorf. Mohr war nachts mit seinem Lastzug auf der Autobahn zwischen Ulm und Augsburg unterwegs, als am Kilometerstein 98,8 ein Hindernis auftauchte: Auf der äußersten rechten Fahrbahnseite stand ein nur mit dem Fahrer besetzter Omnibus der amerikanischen Streitkräfte, dessen Motor — wegen Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr — ausgefallen war.

Der Lastfahrer Mohr hatte wegen des Gegenverkehrs tausend Meter vor dem abgestellten Bus seine Scheinwerfer abblenden müssen (Reichweite des Abblendlichts: 25 Meter). Bei einem Tempo von 60 Stundenkilometern sah er den haltenden Omnibus „erst in den letzten Sekunden“. Mohr versuchte, nach links auszuweichen, streifte jedoch mit der rechten Vorderseite seines Lastzugs den Omnibus: Die beiden Fahrer wurden verletzt, die Fahrzeuge wurden erheblich ramponiert.

Obwohl die Gerichte zugunsten des aufgefahrenen Mohr unterstellten, daß die Schlußlichter des Omnibusses nicht gebrannt hatten, wurde Mohr in erster und zweiter Instanz verurteilt: Das Amtsgericht Günzburg erkannte wegen fahrlässiger Körperverletzung auf eine Geldstrafe von 100 Mark; das Landgericht Memmingen verwarf Mohrs Berufung.

Die beiden Instanzen hatten sich kritiklos an die bisherige Rechtsprechung angehängt und dem erfahrenen Lastwagenfahrer Herbert Mohr vorgeworfen, daß er nicht auf Sicht gefahren sei. Begründung: Sonst hätte er, als er den Omnibus im Scheinwerferkegel des Abblendlichts sah, noch anhalten und den Unfall abwenden können.

Im Unterschied zu den Vorinstanzen urteilte nun der Erste Strafsenat des Bayrischen Obersten Landesgerichts unter dem Vorsitz seines Präsidenten Dr. Hauenstein, Mohr habe durchaus seine Schuldigkeit getan, obwohl er das Tempo 45 erheblich überschritten hatte.

Als erste Diener der Gerechtigkeit hatten die Münchner Richter nämlich

Nach Ansicht der Münchner Richter gibt es keinen allgemeinen Rechtssatz, wonach „die Sicherheit den unbedingten Vorrang vor dem Interesse an der Flüssigkeit des Verkehrs“ habe. Nur im Rahmen des „Möglichen und Zumutbaren“ müsse das Interesse des Autofahrers an raschem Vorwärtskommen hinter den Erfordernissen der Verkehrssicherheit zurücktreten.

Dem auf den Paragraphen 9 der Straßenverkehrs-Ordnung getrimmten Schablonendenken der bisherigen Rechtsprechung („Fahren auf Sicht“) stellt der Münchner Strafsenat den sogenannten Vertrauensgrundsatz entgegen. Danach darf ein Verkehrsteilnehmer, der sich selbst vorschriftsmäßig

verhält, im allgemeinen auf verkehrsrichtiges Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer vertrauen.

So hat sich beispielsweise — obwohl Vorfahrt-Verletzungen häufig Unfälle verursachen — längst die Auffassung durchgesetzt, daß der Vorfahrtberechtigte beim Einfahren in eine Kreuzung in der Regel nicht verpflichtet ist, so langsam zu fahren, daß er beim Vorpreschen des Wartepflichtigen seinerseits den Zusammenstoß noch vermeiden kann.

Dieser Vertrauensgrundsatz verdrängt nach Meinung der Münchner Richter vor allem deshalb das Gebot, auf Sicht zu fahren, weil der Kraftfahrer auf der Autobahn damit rechnen darf, daß Verkehrswidrigkeiten nur selten auftreten. Er darf beispielsweise darauf vertrauen, daß — kraft gesetzlicher Vorschrift — Fußgänger und nichtmotorisierte Fahrzeuge, die gefährlichsten Hindernisse für den Autoverkehr, auf der Autobahn nicht auftauchen.

In der Tat: Die meisten Autobahnunfälle durch Auffahren ereignen sich — von den Gefahren des Nebels abgesehen — teils durch zu geringen Abstand vom vorausfahrenden Fahrzeug, teils, wie beim Auffahren auf ein ordnungsgemäß beleuchtetes Hindernis, durch mangelnde Aufmerksamkeit.

Dazu das Bayrische Oberste Landesgericht: „Um diese Unfälle zu vermeiden, ist es notwendig, auf Sicht zu fahren; vielmehr ist es hierfür erforderlich, nicht zu dicht auf einen Vordermann aufzuschließen und die Fahrbahn sorgfältig zu beobachten.“

Denn: „Das Verlangen, sich von vornherein auf die Möglichkeit einzustellen, vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis anhalten zu müssen, (führt) bei Nacht zu einer erheblichen Hemmung des Verkehrs, durch die die Bundesautobahnen weitgehend



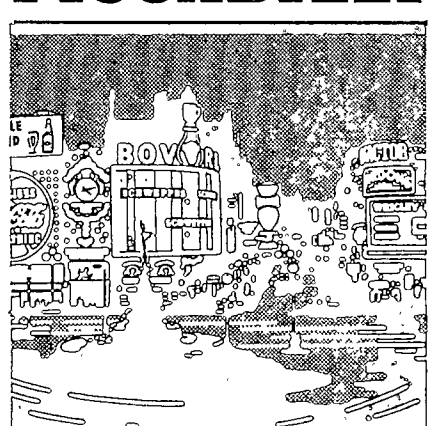
Autobahn-Fahrer Mohr: Auch nachts Vollgas

erkannt, daß Autobahnen im Unterschied zum übrigen Straßennetz dem Schnellverkehr dienen. Deshalb sei Mohr nächtens auf der Autobahn nicht grundsätzlich verpflichtet gewesen, so zu fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten konnte.

Die Pflicht, auch auf der Autobahn auf Sicht zu fahren, besteht nach Meinung der Münchner Oberrichter nur „bei Vorliegen besonderer Umstände“, nämlich

- ▷ bei Nebel, starkem Schneefall und ähnlichen Sichtbehinderungen;
- ▷ bei und nach starken Unwettern, weil durch die Naturgewalt Bäume oder Äste auf die Fahrbahn geraten können;
- ▷ bei Schneematsch oder ähnlich gefährlichen Fahrbahnverhältnissen und
- ▷ schlechthin bei „unklarer Verkehrslage“.

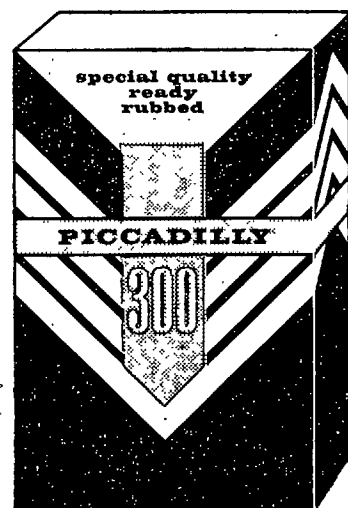
PICCADILLY



Ein Tabak von Weltklasse

Exklusiv und sympathisch, mit dem kultivierten Flair markanter Männlichkeit.

for the pipe only



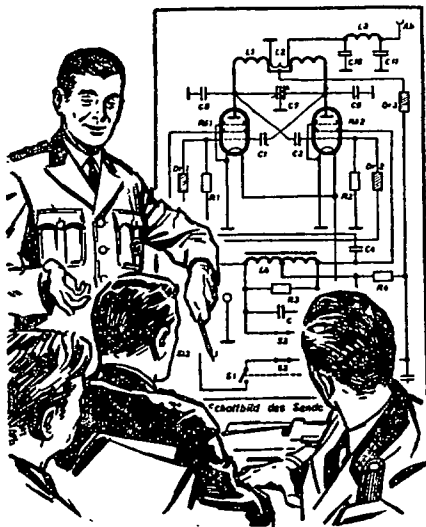
...mit einem Wort:
gentlemanlike

So praktisch verpackt:
Im stabilen Karton die vornehm-repräsentative

Pouchpackung,
der elegante Tabakbeutel des passionierten Pfeifensrauchers.

PICCADILLY 200 DM 2.-
American Shag Mixture Fine Cut
PICCADILLY 250 DM 2.50
American Shag Mixture Medium Cut
PICCADILLY 300 DM 3.-
Special Quality Ready Rubbed

Der Bundesgrenzschutz sichert als Polizeitruppe das Bundesgebiet gegen verbotene Grenzübertreitte und schützt es gegen alle sonstigen, die Sicherheit der Grenzen gefährdenden Störungen der öffentlichen Ordnung.



**Wir stellen ein
OFFIZIERANWÄRTER
für den allgemeinen
Vollzugsdienst und
technisch interessierte
OFFIZIERANWÄRTER**

Als vollmotorisierte **POLIZEITRUPPE** verfügt der Bundesgrenzschutz über neuzeitliche Bewaffnung und umfangreiche technische Ausrüstung. Er bietet Offizieren der technischen Dienstzweige viele Möglichkeiten in seinem

**FERNMELDE-, KRAFTFAHR-, WAFFEN-
und PIONIERWESEN.**

Als Offizieranwärter werden eingestellt:

Abiturienten bis zu 25 Jahren

Absolventen einer HTL bis zu 28 Jahren;

letztere sollen einer der folgenden Fachrichtungen angehören: Fernmelde-, Hochfrequenz-, oder allgem. Elektrotechnik; Kraftfahrzeugbau; allgem. Maschinenbau und physikalisch-technische Fachrichtung; Hoch-, Tief-, Wasserbau und Installationstechnik. Die techn. interessierten Offizieranwärter erhalten neben der allgemeinen Offizierausbildung eine Sonderausbildung für den technischen Dienst an den techn. Grenzschutzschulen.

Unverbindliche Auskunft und Bewerbungsunterlagen erhalten Sie von den

Grenzschutzkommandos in

Hannover, Nordring 1

Lübeck, Walderseestraße 2



Bundesgrenzschutz

München 13, Winzerer Str. 52

Kassel, Graf-Bernadotte-Platz 3

ihren Charakter als Schnellverkehrsstraßen verlieren.“

Auch nach Auffassung der Münchner Richter darf der Autobahnbenutzer bei Dunkelheit und abgeblendetem Scheinwerfer natürlich nicht mit „unvernünftig“ hoher Geschwindigkeit fahren. Wo freilich die Grenze der zulässigen Geschwindigkeit „im einzelnen“ zu ziehen ist, ließen die Münchner Richter offen.

Auf jeden Fall aber ist nach ihrer Meinung dem aufgeprallten Lastfahrer Mohr kein Vorwurf daraus zu machen, daß er unter normalen Verhältnissen nicht das 45-Kilometer-Tempo „auf Sicht“ eingehalten hat, sondern wesentlich schneller fuhr.

Mit seiner Entscheidung, Autobahnbenutzer seien nicht allgemein verpflichtet, nachts auf Sicht zu fahren, wick das Bayrische Oberste Landesgericht so eklatant von der bisherigen Rechtsprechung ab, daß es die Sache Mohr dem Bundesgerichtshof zur Grundsatzentscheidung vorlegte.

Die Bundesrichter in Karlsruhe haben nun zwischen der überholten Auffassung der Rechtsprechung und der Ansicht des Ersten Strafsenats des bayrischen Obergerichts zu entscheiden.

VERBÄNDE

OSTKONTAKTE

Der trojanische Berg

Die Brandenburger Tor-Wächter konnten jüngst registrieren, daß ihre Parolen geeignet sind, selbst das kleinbürgerliche Vereinsleben mit politischem Zündstoff anzureichern: Der 1. Vorsitzende und Geschäftsführer des Landesbundes Hamburg der Kleingärtner, Bürgerschaftsabgeordneter Albert Berg, scheiterte an der Berlin-Frage.

Mit einer Mehrheit von nur drei Stimmen wurde das langjährige Oberhaupt von 100 000 hanseatischen Schrebergärtnern Anfang Februar auf einer Delegiertenversammlung abgewählt.

Um diese drei Stimmen hatten Bergs Gegner lange kämpfen müssen. Bei den störrischen Delegierten verfiel weder der Hinweis auf Bergs offenkundigen Linksdrill noch der Vorwurf, ihr Spitzenfunktionär habe sich selbständig sein Geschäftsführer-Gehalt auf rund 1500 Mark erhöht und Reisen in die Sowjetzone aus Kleingärtner-Geldern finanziert.

„Erst das „beherzte Eintreten“ („Die Welt“) des CDU-Bürgerschaftsabgeordneten Gerhard Orgaß erinnerte die Delegierten an ihre vaterländische Pflicht. Orgaß, Mitglied des Schrebergartenvereins „Fortschritt und Schönheit“, fand das rechte Wort: „Berg hat in der Zone einen Aufruf der ‚Nationalen Front‘ mitunterzeichnet, West-Berlin zu einer freien und entmilitarisierten Stadt zu erklären.“

Wieder einmal war der gelernte Schriftsetzer Albert Berg gestolpert, weil er seine Sympathien für die kommunistischen Machthaber der DDR nicht verbergen konnte und wollte.

Aufgefallen war Schrebergarten-Berg, der neben seinem Vorsitzposten noch das Amt des Schriftführers im hamburgischen Landesparlament — der Bürgerschaft — ausübte, zum erstenmal, als am 7. Oktober 1959 während der Zehnjahresfeiern der DDR in Ostber-

lin sein Kahlkopf auf der Ehrentribüne ausgemacht wurde.

Berg, harmlos: „Meine Teilnahme... ist aus Neugierde zustande gekommen.“

Der SPD-Bezirksvorstand Hamburg-Nordwest schloß den neugierigen Genossen am 13. November 1959 aus der Partei aus. Berg, noch immer mit Biedermannsmiene, protestierte und rief das Schiedsgericht an. Zugleich versprach er, sein Mandat als Bürgerschaftsabgeordneter niederzulegen, sofern der Bonner Parteivorstand seinen Ausschuß bestätigen sollte.

Allein, wenn die Hamburger Bürgerschaft glaubte, den SED-Kontaktmann Berg so billig loswerden zu können, so sah sie sich getäuscht. Zwar bestätigte Bonn den Beschluß der Hamburger Genossen — Berg aber wollte der Abgeordneten-Immunität nicht entraten.

Wohl legte er sein Schriftführeramt nieder, blieb aber als nunmehr Parteiloser Mitglied der Bürgerschaft, ohne freilich an den Sitzungen teilzunehmen. Was ihn nicht hinderte, weiterhin monatlich 250 Mark Aufwandsentschädigung zu kassieren.

Ohne sich nun noch einen Zwang anzutun, setzte er seine Ostreisen fort. So hatte er am 12. Juni 1960 einen Austritt vor dem DDR-Nationalrat in Ostberlin, der in der Zonenpresse breit ausgewalzt wurde.

Greinte daraufhin „Fortschritt und Schönheit“-Schreiber Orgaß in einem Leserbrief an die „Welt“: „Wie lange noch wollen wir es zulassen, daß ein solcher Mann bei uns die Macht in seinen Händen hält und für uns zum trojanischen Pferd wird?“

Allein, der Kleingärtner-Vorstand — an Bergs „Keine Atombomben auf Kleingärten“-Reden längst gewöhnt —



Linksradikaler Kleingärtner Berg
Über den Zaun geklettert