

# "THE TEN HOUR RACE FOR BMW"

Today, as an automobile and motorcycle manufacturer with three brands – BMW, Mini, and Rolls-Royce – the BMW Group belongs to the world's most successful and innovative mobility companies. Fifty years ago, no-one would have dared to hope for that: at the end of the 1950s, BMW was facing an existence-threatening crisis. The dramatic Annual General Meeting on 9 December 1959 set the course which enabled BMW to continue its successful history as an independent company.

## Das Zehn-Stunden-Rennen um BMW

In einer stürmischen Generalversammlung wehren sich die Kleinaktionäre gegen eine Sanierung des Werkes auf ihre Kosten

Von unserem Redaktionsmitglied Wolfgang Willmann

(SZ) Über das künftige Schicksal der Bayerischen Motoren Werke AG in München ist am Mittwoch in der Generalversammlung noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Nach einer fast zehnstündigen, zum Teil stürmischen Debatte, erzwang eine Minderheit der Aktionäre eine Vertagung des Sanierungsprogrammes, dessen Annahme der Daimler-Benz AG, Stuttgart, einen beherrschenden Einfluß auf das große Münchner Automobilwerk sichern würde. Die Aktionäre kritisierten vor allem, daß sie von der künftigen Kapitalerhöhung ausgeschlossen werden sollen. Aufsichtsrat und Vorstand sahen sich wegen der Geschäftspolitik der vergangenen Jahre scharfen Angriffen ausgesetzt.

München, 10. Dezember

Er stand da in seinem braunen Anzug wie ein Feldherr, dem das Volk nach einem großen Sieg jubelt. Nach dem Sieg über einen Gegner, den



EINEN HARTEN STAND hatte der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Hans Feith (Frankfurt).

man für stark genug gehalten hatte, jeden Widerstand im Keim zu ersticken. Mit einer flüchtigen Handbewegung wies er die wilde Beifallsgeschrei einiger hundert Kleinaktionäre beiseite und blickte hinaus zur Galerie der Kongreßhalle im Münchner Ausstellungspark, wo in diesem Augenblick Reporter aus ganz Deutschland seinen Namen notierten: Dr. Friedrich Mather, Anwalt in Frankfurt.

Es war 20.25 Uhr, das Ende einer zehnstündigen turbulenten Hauptversammlung der Bayerischen Motoren Werke. Und der Mann im braunen Anzug hatte eben Vorstand und Aufsichtsrat mit einem kühnen Handstreich den Sanierungs-Schlachtplan verdorben, einen Plan, der noch heute den Mercedes-Stern über Bayerns traditioneller Automobilfabrik hätte aufgehen lassen sollen. Auf Kosten der Kleinaktionäre. Mit betretenen Gesichtern standen die im Verlauf heftiger Debatten bisweilen recht unsanft be-

ruhrten Präsidiumsbank auf der Bühne des überfüllten Saales. Nicht einmal ihre handfesten Hinweise auf eine angeblich unabwehrbare Pleite hatten die Kleinaktionäre daran gehindert, eine Vertagung des Beschlusses durchzusetzen, ob Daimler-Benz in Zukunft unumschränkter Hausherr in der weiß-blauen BMW-Fabrik mit ihren 8000 Arbeitern sein soll.

Die Lage ist bekannt: Stark verschuldet und unter dem Druck der Zahlungseinstellung hatte die Verwaltung der Bayerischen Motoren Werke AG ihren Aktionären mitgeteilt, daß man sich an einen starken Partner anlehnen müsse, um eine Katastrophe zu verhindern. Dieser Partner sei – so hieß es – in der Daimler-Benz AG gefunden. Von dort aus könnten Aufträge und vor allem Kapital kommen, um das asthmatische Automobilwerk vor Münchens Toren ein für allemal zu kurieren. Den Kleinaktionären jedoch will diese Kur auf ihre Rechnung nicht behagen. Sie sollen sich nämlich den Wert ihrer Aktien halbieren lassen, und sie sollen vom Kauf der neuen Aktien aus einer Kapitalaufstockung ausgeschlossen werden. Hier noch einmal der Sanierungsplan in Zahlen: Das Stammkapital der BMW wird von 39 auf 15 Millionen zusammengestrichen. Dann folgt eine Aufstockung um 70 Millionen Mark. Für diese Aktien hat nämlich Daimler-Benz ein Vorkaufrecht auf zwei Jahre. Damit würden die Aktionäre nicht nur die Hälfte ihrer Aktien verlieren, sondern auch den Einfluß auf ihre Gesellschaft. Und das paßt ihnen nicht.

So holte sich eine Gruppe von BMW-Aktionären aus Frankfurt einen Wirtschaftsprüfer, eben jenen Friedrich Mather in dem braunen Anzug, um Zeit zu gewinnen. Dieser Mann hatte sich vorzüglich auf die Schlacht vorbereitet: Als er am Mikrophon trat, hatte ein Kohlenhändler aus Darmstadt, der als „Berufshauptversammlungsredner“ wegen seiner Langatmigkeit gefürchtet ist, den Saal leeredet. Es stand schlecht um die Sache der Kleinaktionäre. Den Herren der Verwaltung verging das Lächeln schon bei den ersten Worten des Frankfurters.



ÜBER TAUSEND AKTIONÄRE nahmen an der Generalversammlung der Bayerischen Motoren Werke

Er zerpfückte zunächst die Ehrfurcht vor dem „rettenden Mercedes-Stern“.

„Das kommt mir so vor“, spottete der Opponent, „als ob man einen Weihnachtsbaum kurz vor dem Schlachten erzählt, daß sie in einer feinen Familie gegessen wird.“ Der Mann im braunen Anzug griff die Herren hinter der Präsidiumsbank nicht ein einziges Mal an. Gemütlich, wie bei einem Herrenabend, erzählt er von einem Wochenendausflug nach London. Dort habe er mit Lord Rootes gefrühstückt, dem Chef einer Automobilfabrik, die täglich 1000 Wagen produziert und die schon einmal Interesse an BMW geäußert habe. Der Lord – so war zu hören – habe leider bis heute nicht Gelegenheit gehabt, das Werk von Milbertshofen in Augenschein zu nehmen.

Der Anwalt sprach dann von dem Angebot der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, 30 Millionen Mark für die der BMW AG gehörenden GmbH-Anteile der mit Rüftungsaufträgen eingedeckten BMW Triebwerksbau-Gesellschaft zu zahlen – alles scheinbar nur so nebenbei. Die Aktionäre in den hinteren Stuhlreihen verschlangen jedes Wort. Die Verwal-

tung der Bayerischen Motoren Werke müße sich doch, meinte Friedrich Mather weiter, zu einem stillen Beratungsrundgang zurückziehen. Vielleicht wäre doch eine Vertagung der Generalversammlung ratsam? Falls nicht, kündigte der Redner lächelnd an, stünde einem kleinen Kreis der Aktionäre der Weg offen, eine Vertagung zu erzwingen.

Und nun holte der Anwalt aus Frankfurt wie ein Zauberkünstler zu einem großen Trick aus, indem er ein kleines Buch, nämlich das Aktienrechtsgesetz, aus der Tasche zog und dozierte: „Laut Paragraph 127 Absatz VII genügen die Stimmen von 10 Prozent des Kapitals zur Vertagung, wenn die Bilanz-Feststellung beanstandet wird.“ Den wunden Punkt in der Bilanz hatte der Mann im braunen Anzug parat. Er hatte nämlich herausgefunden, daß die Entwicklungskosten für den BMW 700er samt den Kosten für die Herstellung der Werkzeuge gegen alles Steuerrecht komplett abgeschrieben und somit als Verlust ausgewiesen worden waren, obwohl die Produktion des neuen Wagens kaum angefangen ist und Erträge sich erst ab dem nächsten Jahr

### „Zurücktreten“, tönt es au

Da wurde Dr. Hans Feith, Aufsichtsratsvorsitzender von BMW, zum erstenmal an diesem Tage blaß. Er war es ja gewesen, der das Kursgespenst für BMW vor einer Woche in einer Pressekonferenz an die Wand gemalt hatte, um eine Vertagung der Sanierung zu verhindern. Gelassen hatte er schwere Vorwürfe stundenlang über sich ergehen lassen, so die Unterstellung, daß er die Münchner Automobilfabrik dem Daimler-Benz-Hauptaktionär Flick billig zuschanden wolle, oder das wilde Rücktrittsgeschrei, als sich Feith weigerte, auf die Frage einzugehen, ob denn die Aktionäre nicht selbst die Sanierung ihres Betriebes in die Hand nehmen wollten.

Birwellen ging es in der überheizten Kongreßhalle zu wie bei einer Vorstadt-Parteiversammlung. Von einer „Diktatur des Großkapitals“ war die Rede und von „Enteignung“, von bitterer „Rache“, die eines Tages aus der „Masse“ kommen werde. „Die Deutsche Bank sitzt im Aufsichtsrat“, sagte ein Student und Kleinaktionär. „Sie hat uns mit Hurra in die Pleite geritten und wir sollen das mit 50 Prozent unserer Aktien honorieren.“ Er spielte darauf an, daß Dr. Feith, der Aufsichtsratsvorsitzende von BMW, ein Vorstandsmitglied der Deutschen Bank ist, einem Institut, das wiederum rund 20 Prozent

des Daimler-

„Sie werden von den Aktionären an „Akademiker Freunden“, schützte ich mich verneigte er denn. „Da ist man“, erinnerte Autofabrik Und zu der rich Richtete

So war neralangriff kurzen Re Gefolgsleu Versammlu zu ihm. I schließlich vereinigt Vermittag Vertagung Himmel f letzte Re eine sein hatte de und fehl er hatte achselzu rich Mat um das

Zwei

Im F weißen mung, wie als satz für töten. Drauß letztes das Se in ein Abset eröffr sammlung vertagt wasser, aller Stimmen wäre dazu notwendig gewesen. Im Saal befand sich – von 1000 Männern und einer Handvoll Frauen vertreten – ein Aktienkapital von genau 20.744.400 Mark. Kaum 30 Prozent entschieden sich für eine Vertagung. Aber die Schlacht war noch nicht verloren. Jetzt war der Trick des Mannes im braunen Anzug an der Reihe und – er hatte Erfolg. 6,2 Millionen Mark Aktien stellten sich in einer zweiten Abstimmung hinter die Bilanzanfechtung des Frankfurter Anwalts. Damit behielt

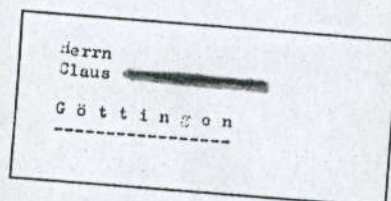


DER GROSSE GEGENSPIELER von Mather, Vorstand war Rechtsanwalt

BAYERISCHE MOTOREN  
AKTIENGESELLSCHAFT  
MÜNCHEN

EINTRITTSKARTE

zu der am Mittwoch, dem 9. Dezember  
in der Kleinen Kongreßhalle des Ausst.  
MÜNCHEN 12, Theresienstraße  
stattfindenden 39. ordentlichen Hauptv.



Diese Karte bitten wir als Eingang zum Versammlungsraum gegen Ausbittung  
Hannover, den 1. Dez. 1919  
DEUTSCHE BANK AG  
(Beispiel nach dem Muster)



← LEFT Newspaper article in the Süddeutsche Zeitung: "The Ten Hour Race for BMW", 10 December 1959.

↙ BELOW LEFT Ticket for BMW's Annual General Meeting on 9 December 1959.



↑ ABOVE BMW's Executive Board and Supervisory Board on the podium at the Annual General Meeting, 9 December 1959.



By Nicole Bergmann, Dr Florian Triebel Photos BMW AG



The crisis, which was approaching its peak at the end of the 1950s, had several causes. When BMW began manufacturing cars again after World War II, they had bet on the wrong horse. During the post-war reconstruction period, luxury cars such as the BMW 501 and the BMW 502 did not attract many buyers. The slump in motorcycle sales after 1954 aggravated BMW's situation. In 1957, things went further downhill when the U.S. Army stopped their lease payments for the Allach Plant, which they had used as a repair base until 1955. These payments had helped to compensate for some of the company's operating loss. BMW was able to improve its financial situation slightly with the production of the Isetta from 1955; however, this was not enough to resolve the crisis.

When the crisis reached its peak in 1959, it was clear that the company would not be able to recover from the unfortunate situation on its own. In 1958, the total turnover slumped to just DM 170

million, compared to the DM 195 Million they had achieved the previous year. During this period, two influential German industrialists, Dr Friedrich Flick and Dr Herbert Quandt, were discussing a take-over of Bayerische Motoren Werke AG by Daimler-Benz AG. Both were on the Supervisory Board of the Stuttgart-based competitor Daimler-Benz, and the Quandt Group had already started to invest in BMW in 1955. They decided to entrust the implementation of this plan to Deutsche Bank, which held shares in both companies.

By late autumn 1959, they had devised a plan for both the take-over and the reorganization of BMW, a plan they were going to present to the shareholders for approval at the Annual General Meeting called for 9 December 1959. The plan envisaged reducing BMW's share capital from DM 30 million to DM 15 million while issuing new shares worth DM 50 million. Daimler-Benz was to be the only one to subscribe for the new shares, which would make it a major BMW shareholder. This amounted to a "par-





# 1959 BMW Annual General Meeting

tial expropriation" for current shareholders. This was the primary reason why all protagonists involved, as well as the public, were expectantly and anxiously awaiting the event, which represented the prelude for the thrilling fight for the Bayerische Motoren Werke.

**O**n 9 December 1959, the small "Kongresshalle" (Congress Hall) on Munich's Theresienhöhe was packed. At the beginning of the event, BMW's Executive and Supervisory Boards were drumming up support for the "Daimler solution", promoting it as the only way to guarantee a secure future both for the company and its employees. To convince the shareholders, they used arguments such as "in the end, you will be the ones to benefit from the profit that will result from this economic co-operation with Daimler-Benz". The shareholders, however, were anything but convinced. They vented their displeasure at the Board with heckles like "You're not negotiating, you're selling us out. This is a farce", or "Now you're speaking in favour of Daimler-Benz – this is unheard-of".

**F**or more than an hour, Erich Nold, a spokesman for minor shareholders, read out letters

from his clients protesting against selling "their" company to Daimler-Benz. This gave Dr Friedrich Mathern, a representative of a group of BMW dealers, the necessary time to negotiate with potential investors during the meeting. When Mathern finally rose to speak, he was able to show the assembled shareholders that the Executive Board and the Administration – contrary to what they had stated in their reports – had never seriously considered alternative measures for the company's financial reorganization; instead they had prematurely committed themselves to the "Daimler plan" at the expense of current shareholders. Their calculation of the sales value had not taken into account BMW's highly qualified long-time workers or its excellent reputation, thus spurring much heckling from the crowd such as "How much are 5,500 skilled workers worth today?". Mathern also pointed out that the 30,000 orders already placed for the BMW 700, which had just gone into production, were a solid basis for new market success. Referring to this, he asked the BMW Management: "If these 30,000 units of the BMW 700 bring the company an additional turnover of 120 million, I wonder how it was possible not to have any op-

↑ ABOVE Friedrich Mathern, lawyer and representative of several BMW dealers, surrounded by participants, 9 December 1959.

## Der Opfeng

Für die Sonierkes sind sie

München, lauernte, klappte durch die halbgeöffneten Fenster mildes Sonnenlicht, als am 9. im Kongressaal des Deutschen Münchens die Aktionäre der Bayerischen Motoren-Werke zu ihrer 40. ordentlichen Versammlung zusammenkamen. Die leeren warfen einen matten Glanz auf das blaue Firmenschild, das in halber Höhe des Vorhangs angebracht war. Der Vorüber, begann Aufsichtsratspräsident Johannes Semler seinen Bericht für dieses Jahr einen erfreulich erfolgreichen vorweisen. Unser Kleinunternehmen hat uns bisher einen Gewinn von 10 Millionen Mark gebracht. Was nur der ermessenen, der die Liquidation des Unternehmens im vergangenen Jahr gelernt hat."

Daß das Vorjahrs-Gewinnsteilung ist, das bewies auch die gestrige Motorenleistung. Sie verlief fast so ruhig wie geteilt, daß die Aktionäre für Wortmeldungen anwesend sein sollte, und gab Anwesenden lassen. Art abgestimmt wurde. Obgleich der befristeten bis in die späten Nachmittagsstunden sein.

Die Weihen sich v

Diese Kur behagte vor allem jenen, die Beziehungen nicht. Dr. Mathern sprach sich "ansehen" von einem Vorstandsmitglied. Er trat als Kämpfer für die Aktionäre auf, die sich in der Verwaltung der Deutschen Bank, verhandeln des BMW. Er warf der Verwaltung vor, die Aktionäre zu schaden. Er machte die Interessen der Aktionäre wie den Löhnen der Verdi. Rootes von einer Besichtigung in Mittelklassewagen, daß die...



erating loss this year without the BMW 700. How come there will be a loss next year, if the BMW 700 will bring an additional sales volume of 120 million, calculated normally?" These arguments, however, did not enable Mathern and Nold to convince the majority of the shareholders to vote for the postponement of the Annual General Meeting, especially as they were not really able to offer a reasonable alternative.

So the cunning lawyer Mathern took advantage of a regulation from the German Stock Corporation Act which stated that 10 per cent of shareholders present at an Annual General Meeting could demand that the annual accounts be reviewed. This enabled Mathern to prove that the present annual balance sheets for 1958 had in fact listed the development costs for the BMW 700 entirely for 1958, and therefore the figures were disadvantageous to the shareholders. In view of this, he pleaded for a postponement of the meeting so that new annual accounts could be prepared. With this trick

↓ BELOW Handwritten note for Erich Nold, the spokesman of the minor shareholders, 9 December 1959. "A large number of minor shareholders are leaving the room. It's looking increasingly likely that the opposition will be outnumbered if it comes to a vote."

EINE GROSSE ANZAHL DER  
KLEINAKTIONÄRE GEHT AUS DEM  
SAAL. IM FALLE EINER ABSTIMMUNG  
GERÄT DIE OPPOSITION IHR HEHR  
IN DIE MINERKEIT  
Mit Nold



ing

n, lawyer  
ive of sev-  
rs, sur-  
cipants,  
59.



## Opfergang der BMW-Aktionäre

Die Sanierung der BMW ist fast geschlossen zum finanziellen Aderlaß bereit

von Redaktionsmitglied Edmund Gruber

München, 30. November. Die BMW-Aktionäre haben am Mittwochabend in der Münchner Hofbrauerei ein Treffen abgehalten, bei dem sie sich über die Sanierung der BMW einigten. Die Aktionäre sind fast geschlossen zum finanziellen Aderlaß bereit. Die Sanierung der BMW ist fast geschlossen zum finanziellen Aderlaß bereit. Die Sanierung der BMW ist fast geschlossen zum finanziellen Aderlaß bereit.

BMW mehr getan als es seine Pflicht gewesen sei. Das Angebot des Konsortiums, übrigbleibende junge Aktien aufzunehmen, sei „denkbar günstig“. Ein Assessor sprach davon, daß der Heilungsprozeß der Firma solche Fortschritte gemacht habe, daß man keine Befürchtungen mehr haben brauche. Auch der Darmstädter Kohlenhändler Erich Nold, als „Berufs-Hauptversammlungsredner“ wegen seiner Langatmigkeit gefürchtet, lobte die Erfolge Semlers. In einem Wortwechsel geriet er mit ihm jedoch über die Höhe der Abfindung für die ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. „Die sage ich Ihnen nicht“, erklärte Semler. „Dann sagen Sie mir doch, warum Sie es mir nicht sagen“, wollte Nold wissen. Nach dem Gesetz sei er dazu nicht verpflichtet, und er wolle fair sein gegen die Ausgeschiedenen, entgegnete Dr. Semler.

Etwas ins Gedränge geriet der Aufsichtsratsvorsitzende, als ihm ein Aktionär namens Bovenstegen hartnäckig vorrechnete, man bringe das gleiche Neukapital für die Gesellschaft herein,



↑ ABOVE An outraged shareholder. Dr Heinrich Richter-Brohm, Chief Executive of the Board of Management of BMW AG at the speaker's desk. Erich Nold during his speech (all 9 December 1959).

← LEFT Newspaper article in the Süddeutsche Zeitung: "The Sacrifice of BMW's Shareholders", 12 December 1960.

Die Wetterwolken sich verzogen

vor allem den Kleinanlegern zur MAN als „ungemein nervenzerflickend“ empfunden wurde. Nachdem Vorstandsmitglied Mitglied der Hauptversammlung der BMW-Kleinwagen angegriffen worden, verteidigte er den versammelten Aktionären vor, daß sie ermahnt wurden, die versammelten Aktionären Londoner Aktionäre la. Verunsicherungen mit einem Mitteilung des Milieu- und Umweltwissenschaften. „Wir sind so



he wanted to gain more time to search for new investors.

After almost ten hours, 30 per cent of those present at the Annual General Meeting agreed to postpone it, thereby finally thwarting Daimler-Benz's reorganization offer, which expired on 9 December. "The Ten Hour Race for BMW", as the Süddeutsche Zeitung had called it, was over.

**T**he day after the meeting the state of affairs was clear: the take-over of the Bayerische Motoren Werke by Daimler-Benz had been prevented for the time being, but the urgently-needed solution for the struggling company had yet to be found. For a successful future, the Bayerische Motoren Werke needed both a sustainable reorganization concept and the necessary means to implement it. But the banks refused to grant new loans.

There was one person who recognized the opportunity arising from this disconcerting situation: Dr Herbert Quandt. Although he had originally been one of the fathers of the Daimler Plan, the arguments presented by its opponents had made him reconsider BMW's chances. His analyses, as well as many conversations he had about this issue, showed him that the Bayerische Motoren Werke really did have a healthy core. It was the young Chairman of BMW's works council, Kurt Golda, who was instrumental in convincing him that the company, its employees, and its planned products had a promising potential. Quandt, however, was not able to argue the banks into supporting a reorganization of BMW.

**F**inally, Quandt decided to take a step with far-reaching consequences: he him-

self took the entrepreneurial risk of reorganizing BMW as an independent company. The consortium, proceeding under his guidance, presented a reorganization plan that, unlike the Daimler one, gave the current shareholders the opportunity of a continuing role within BMW. To raise sufficient capital for the reorganization, they decided (as with the Daimler Plan), to first reduce capital and then increase it to DM 60 million. Unlike the Daimler Plan, however, Quandt's proposal took all interest groups of the company into consideration, thereby gaining shareholders' and dealers' confidence. His strategy paid off. The previous shareholders, including Quandt, subscribed for a total of 99.7 per cent of the new shares. Together with the memorable Annual General Meeting, this confirmed the unbroken confidence the shareholders still had in the company and the brand.

→ RIGHT Newspaper article in the Süddeutsche Zeitung: "BMW has gained momentum again" 30 November 1960.

↓ BELOW Back on the road to success: The design and the driving pleasure offered by the BMW 700 won the hearts of some 200,000 customers.



Seite 6

Süddeutsche Zeitung Nr. 1

## BMW ist wieder in Fahrt gekommen

Aber ein schwerer Weg steht noch bevor / Heute entscheiden die Aktionäre über das künftige Ge-

VON FRANZ THOMA

Der getrennte Zweig-Motor bereicherten 700-cm-Kleinwagen soll dieser das zweite Bein der BMW-Autoherstellung werden. Vorübergehend hat die Absicht bestanden, das weiterentwickelte 1,5-Liter-Wagen — der alle, die ihn sahen und die darin saßen, hell auf beugelte —, bis zur Autoausstellung 1961 wenigstens vorzustellen. Weshalb daraus nichts geworden ist? Der Wagen wäre, da aufwendig konstruiert, zu teuer gewesen, sagt man. Inzwischen wurden die Entwürfe überarbeitet und den jüngsten Erkenntnissen angepaßt. Dabei wird wohl ein schneller, rassistiger 1,3-Liter-Wagen mit einer um die 50 PS liegenden Motorleistung herauskommen, den man — dafür dürfte das neue technische Vorstandsmittglied Dipl.-Ing. Robert Pertuss die Gewähr bieten — hoffentlich vorher und nicht, wie bisher üblich, auf dem Weg der Konstruktivität erst dann kalkuliert, wenn er bereits fertig entwickelt ist. Das kommende Modell ist vom Entwurf her wandlungsfähig; es soll die Tradition wahren und es könnte möglicherweise später die kleinere Ausgabe eines größeren Zwillings von 1,8 Liter abgeben.

### Es ist ganz anders gekommen

Tradition und Name — an BMW demonstriert sich klassisch, wieviel das wert sein kann. Der goodwill des kleinen weißblauen Firmenwappens war bisher nicht umzubringen — Freund und Feind. In der vergangenen Nacht zum 30. November haben die Aktionäre der BMW AG beschlossen, die bisherige Struktur der BMW AG zu ändern. Die BMW AG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die bisherige BMW AG als Tochtergesellschaft erhält. Die BMW AG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die bisherige BMW AG als Tochtergesellschaft erhält. Die BMW AG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die bisherige BMW AG als Tochtergesellschaft erhält.

früher je in der Bilanz Erträge ausgeben konnten, so nicht aus dem Unternehmen, sondern aus außerordentlichen wie dem Verkauf von West Allach. Und niemand war in dem von den beherrschten Aufsichtsrat, der die Wirtschaft mit harter Hand einlenkte. Ja, solange noch etwas da war in Milbertshofen auf dem hohen Berg der Industriellen Friedrich Flick auf der Hafl in Landsberg zurückgekehrt und der bayerischen Stantregierung interessierten suchten, da winkte die Firma ab — eine leidge Geschick Flick nachwirken dürfte.

### Ein Wettlauf mit der Zeit

Jedenfalls stellt sich heute die Frage, das ist das Risiko der jetzigen Lage, ob BMW nicht schon zuviel verpasst mit dem Kleinwagen allein der kleinen Mittelwagen zu sichern ist, der im Fall erst 1963, im günstigsten Fall 1962 vorgestellt werden kann. Die kommt, wenn er ganz fertig ist, und das ist die Meinung von Pertuss. Der 700er in Fahrwerk und Aufbau muss allerdings servieren für eine motorische Watzung. Indessen wohnt BMW zum Beispiel gut neue Perspektiven, wenn die Räder etwas größer werden kann der 700er und das neue Modell, das die BMW AG als Tochtergesellschaft erhält, die BMW AG als Tochtergesellschaft erhält. Die BMW AG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die bisherige BMW AG als Tochtergesellschaft erhält.

Immerhin: Spätere Nachbesserungen haben mit einer Zeit, die einen schmerzhaften Gang von 100 km/h bis zu 120 km/h, was aber ein wenig zu langsam ist, zu verzeichnen, werden sich die Eigentümer, die Aktionäre der BMW AG, am liebsten mittelmäßig eine Vorleistung nach jeder Entscheidung. Früher hat man das Kapital zufließen lassen, der Krise der Aktionäre geht von vielen Kleinanlegern bis zu Großbanken, die die BMW AG als Tochtergesellschaft erhält. Die BMW AG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die die bisherige BMW AG als Tochtergesellschaft erhält.

Es ist weit. Die Aktionäre der Bayerische Motoren Werke AG, die heute, haben heute über den neuen Vorstandsvorsitzenden abgestimmt, der einen, endlich nicht riskieren. Was in eine bessere Zukunft führt. Schon auf den ersten Blick ist ersichtlich, dass der jetzige Plan für die Aktionäre und für die weitere Entwicklung von BMW weniger günstiger ist als das im vorigen Dezember von der Deutschen Bank im Verein mit der Daimler-Benz AG unterbreitete, nach einer stürmischen Aktionärsversammlung verworfene Angebot. Die sachlichen Voraussetzungen

trotz der hohen Zinslasten fast sieben Millionen Mark ausmachen und bis Ende Oktober auf etwas über acht Millionen Mark gewachsen sind. Damit dürften heute für das ganze Jahr an die zehn Millionen Mark Reingewinn erwirtschaftet werden. Das ist ein sehr guter Gewinn für ein Fahrzeug, ein, allerdings auch zu Recht Markt bewahren; große Sprünge, angelehnt, nicht mehr zu machen. Trotz der gutman verringerten Absatzmöglichkeiten, die dokumentieren selbst bei den relativ hohen Preisen





↑ ABOVE LEFT With the launch of the "New Class", BMW presented a dynamic and modern mid-range car, which laid the foundations for the company's successful future as an automobile manufacturer.

↗ ABOVE RIGHT BMW major shareholder Herbert Quandt (on the right) talking to BMW's Chairman of BMW's works council, Kurt Golda, ca. 1975.

After playing an important role in the Annual General Meeting on 9 December 1959, the BMW 700 automobile also assumed a decisive function in the reorganization phase. This fast and agile small car won the hearts of many drivers and achieved success in sales as well as in motor sports. In 1960 it accounted for almost 60 per cent of the company's total turnover (DM 239.319 million). Consequently, until the launch of the "New Class" in 1962, the four little wheels of the BMW 700 bore the major burden of the reorganization.

Encouraged by this result, BMW's employees worked tirelessly on the development of a mid-range car, which they presented at the IAA (International Motor Show – the world's largest Motor Show, held in Frankfurt) in 1961. There was nothing left to remind people of the times of the technically outdated luxury cars of the 1950s. With the launch of the "New Class", BMW overcame the final hurdle to becoming a successful and innovative automobile manufacturer.

In 1963 – only four years after the memorable Annual General Meeting – the high sales figures of the new BMW automobiles led to excellent business results. In the Annual General Meeting of 1964, the Board reported an increase in turnover by 47 per cent to DM 433.108 million. This prompted the Executive and Supervisory Boards to distribute dividends of 6 per cent to the shareholders for the first time since 1943.

Nr. 287

Mittwoch, 30. November 1960

men  
Geschick

angewiesen von  
In tausenden Ge-  
mächlichen Ein-  
werkselände  
n von den Be-  
der dieser Mi-  
Ende beruht  
a war, daß man  
n Reiß und d  
us der allüch-  
und ihn Kew  
g an BMW  
die Leitung  
chichte, die b

n Frage – un-  
Senierung –  
rsäumt hat  
er Anschluß  
der im Norma-  
le im Frühjah-  
Der Wagen  
nd nicht eher  
Nun besitzt  
genügend Re-  
terentwicklung  
beraten wie  
ürden. Verhän-

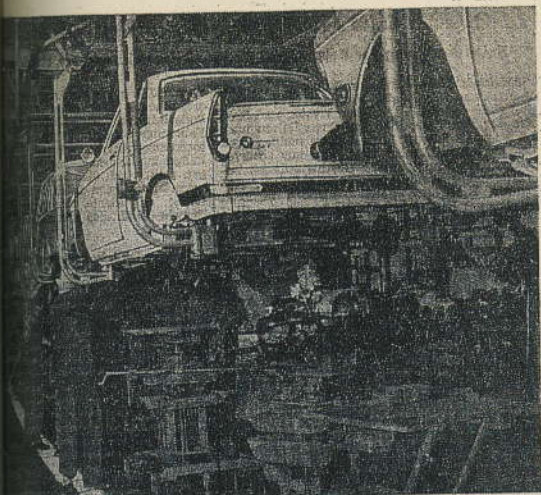
und zugleich  
hatte der dama-  
lgeigt hat, unter  
Wagnisse der  
vor der Entsch-

abnehmenden  
sicht oder zu Un-  
recht, sei dahin-  
gehenden Ver-  
säumnisse der  
Verfahren, son-  
dern auch zuge-  
ich dokumentie-  
en, daß die gr-  
ößte  
erlungen S

und zugleich  
hatte der dama-  
lgeigt hat, unter  
Wagnisse der  
vor der Entsch-

abnehmenden  
sicht oder zu Un-  
recht, sei dahin-  
gehenden Ver-  
säumnisse der  
Verfahren, son-  
dern auch zuge-  
ich dokumentie-  
en, daß die gr-  
ößte  
erlungen S

abnehmenden  
sicht oder zu Un-  
recht, sei dahin-  
gehenden Ver-  
säumnisse der  
Verfahren, son-  
dern auch zuge-  
ich dokumentie-  
en, daß die gr-  
ößte  
erlungen S



PERFEKTIONSVOLLE KLEINWAGEN aus Miltbertshofen hat sich als Verkaufsschlager erwiesen

ten, wie er übrigens nach wie vor versichert, nicht die Absicht zu haben, bei BMW einen majorisierenden Einfluß zu gewinnen.

Auf der Suche nach dem Partner

Der Erfolg des von ihm mit letzter Energie durchgezogenen Kleinwagens ist eine nachträgliche Teil-Rehabilitierung dieses schwierigen Mannes – verkannte ebenfalls die Notwendigkeit einer Ablehnung nicht. Vergeblich hat er sie mit Rhein Stahl-Hanomag angestrebt.

Service – ein entscheidender Faktor

BMW kann als mittlere Fabrik auf die Dauer

Service – ein entscheidender Faktor

Service – ein entscheidender Faktor



# 1959 BMW Annual General Meeting