

Wie man schnell reich wird : das grosse Geschäft mit den Ferrari

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **84 (1990)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

(Zu) bescheidene Forderung?

An ihrer Delegiertenversammlung beschloss die Schweizerische Paraplegiker-Vereinigung (SPV) bei der PTT Generaldirektion in Bern ein Gesuch um eine Gebühren-Ermässigung für die Benützung des Autotelefon NATEL C einzureichen. Die Stellungnahme seitens der PTT steht noch aus. Interessant ist der Inhalt des Gesuches, unterzeichnet von Dr. med. Guido A. Zäch (Zentralpräsident SPV): «Das Auto trägt in entscheidendem Masse dazu bei, den schwerstbehinderten Querschnittgelähmten wieder ein Stück Selbständigkeit zurückzugeben. Heute verfügen nicht nur Para- sondern auch die allermeisten Tetraplegiker über ein eigenes Auto. Die auf den Rollstuhl angewiesenen Querschnittgelähmten sind nur selten in der Lage, vom Auto selbständig an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Probleme ergeben sich auch bei Pannen und in unwegsamen Geländen oder bei schlechten Witterungsbedingungen. Das Autotelefon ist das geeignetste Hilfsmittel, welches den behinderten Automobilisten befähigt, mit derartigen Schwierigkeiten fertig zu werden und Dritthilfe anzufordern. Die SPV strebt

an, jedem Querschnittgelähmten die Einrichtung eines Autotelefon möglichst zu machen. Doch die in der Regel in bescheidenen finanziellen Verhältnissen lebenden Querschnittgelähmten sind meist nicht in der Lage, die erhöhten Gebühren zu tragen.

Wir halten dafür, dass eine Herabsetzung der monatlichen Grundgebühr von 65 auf die ordentliche Gebühr von 30 Franken für alle querschnittgelähmten Automobilisten gerechtfertigt ist.» (Bescheidene Forderung im Vergleich zu uns Gehörlosen, die sicher in besseren finanziellen Verhältnissen leben und von der allgemeinen Telefongrundgebühr völlig befreit werden möchten, Red.) Weiter schreibt die SPV: «Da deutlich unter 1000 querschnittgelähmte Automobilisten in einem Gebiet wohnen, das durch das NATEL-C-System erschlossen ist, betrachten wir den finanziellen Ausfall für die PTT als verkraftbar, zumal keine Folgebegehren zu gewärtigen sind, weil es sich bei den querschnittgelähmten Automobilisten angesichts der Schwere der in Frage stehenden Behinderung um ausgesprochene Sonderfälle handelt.»

riert einen «Ferrari-348-Vertrag, Auslieferung 1993». Ein Preis wird nicht genannt, man verlässt sich auf die Kauflust des potenten Käufers. Ein anderer möchte einen Testarossa-Neuwagen, also Jahrgang 1989, für Fr. 305 000.– verkaufen; ein weiterer will für das gleiche Fahrzeug Fr. 360 000.– haben. Der Kaufpreis für einen Ferrari Testarossa 1989 beläuft sich auf Fr. 216 000.– wobei allerdings das Problem zu berücksichtigen ist, dass alle diese Wagen schon längst ausverkauft sind. Das Ferrari-Fieber breitet sich

offenbar wie eine Sucht aus. Und ein Ende ist nicht abzusehen, hat doch der verantwortliche Chef des Unternehmens deutlich erklärt, Ferrari werde jährlich nicht mehr als 4000 Wagen herstellen – und dies auf unabsehbare Zeit. Wer gern rasch reich werden möchte, kaufe sich heute also einen Ferrari. Oder er schliesse mindestens einen bindenden Kaufvertrag ab . . . Ein phänomenaler Gewinn ist ihm sicher – sicherer jedenfalls als in der Landeslotterie oder auf der Pferderennbahn!
(aus TCS 10/89)

Beratungsstelle für Gehörlose in Bern

Margrit Meier wird pensioniert

1972 hat Fräulein Margrit Meier die Tätigkeit als Sozialarbeiterin auf der Beratungsstelle für Gehörlose aufgenommen. Von 1972 bis 1988 hat sie die Stelle geleitet. Im September 1988 hat sie die Leitung an Max Haldimann übergeben und sich vor allem der Einzelhilfe zugewandt. Auf diese Weise konnte sie vielen Gehörlosen mit Rat und Tat zur Seite stehen.



Margrit Meier im Gespräch mit Gehörlosen.

In diesen Tagen nun hat Margrit Meier die letzten offiziellen Besprechungen abgeschlossen. Auf 31. Dezember 1989 ist sie in Pension gegangen.

In all den vielen Jahren haben zahlreiche Gehörlose die Einsatzbereitschaft von Margrit Meier kennen und schätzen gelernt. Viele hundert Besprechungen haben stattgefunden, in über 50 Ferienkursen hat Margrit Meier mitgearbeitet und dabei ein grosses Arbeitspensum geleistet.

Eine sehr engagierte Sozialarbeiterin tritt nun zurück. Zwar wird sich Margrit Meier wohl von der strengen Alltagsarbeit etwas zurückziehen. Aber zweifellos wird es einen aktiven Ruhestand geben. Mit einer wichtigen Frage wird sich Margrit Meier nämlich noch weiterhin befassen: Der Um- und Neubau des Wohn- und

Altersheimes für Gehörlose in Jegenstorf ist ihr ein grosses Anliegen. Als Mitglied der Planungskommission wird Margrit Meier ihre Erfahrungen und Kenntnisse weiterhin einbringen können. Die Verwirklichung dieses Bauwerkes liegt ihr sehr am Herzen.

Wir danken Margrit Meier herzlich für allen Einsatz und für das unermüdliche Schaffen. Eine jüngere Generation hat überall im Gehörlosenwesen Einzug gehalten. Wir wollen gerne von den Erfahrungen der älteren Kolleginnen profitieren und werden uns hie und da erlauben, bei ihnen einen Rat oder eine Auskunft einzuholen.

Wir wünschen Margrit Meier herzlich alles Gute im Ruhestand!

Max Haldimann, Leiter der Beratungsstelle Bern

Wie man schnell reich wird

Das grosse Geschäft mit den Ferrari

Es war vor vielen Jahren. Ein Fachmann der Autobranche riet mir, einen Ferrari zu kaufen. Erstens sei ein Ferrari das beste Auto der Welt, zweitens sei für mich damit auf jeden Fall kein Verlust verbunden, und drittens verdiene er auch noch ein bisschen. Der Ferrari werde, beteuerte er, im Preis nur steigen. Und wenn ich ihn nach zwei Jahren satt hätte, könnte ich ihn immer noch mit einem Gewinn von 50 000 Franken verkaufen. Aus verständlichen Gründen – wer kann so ohne weiteres 100 000 Franken auftreiben – habe ich den Ferrari nicht gekauft. Das war, wie ich heute einsehen muss, das schlechteste Geschäft meines Lebens. Jener Ferrari liesse sich heute mühelos für nahezu eine halbe Million absetzen.

So habe ich kürzlich die «Automobil-Revue» durchforstet. Nicht nur die hiebs- und stichfesten Fachartikel, sondern auch die Inseratseiten. Und da waren sie, unter F säuberlich aufgereiht: Drei Inserate suchten «alle Ferrari». Einer möchte den Ferrari

GTO von 1961 bis 1964 haben – das sind also vier Fahrzeuge. Er bietet dafür die stolze Summe von «zirka zehn Millionen US-Dollar», also vier Millionen Schweizerfranken pro Stück. Ein anderer möchte gern einen Ferrari 288 GTO 1985, 1986 oder 1987 kaufen. Und für einen Wagen offeriert er «maximal Fr. 1 000 000.–». Auf der Angebotsseite sah es verlockend aus – von der Zahl und nicht vom Preis her. In 89 Inseraten wurden Ferrari zum Kauf angeboten. Ausgesprochen günstig waren dabei ein Ferrari Mondial 1984 für Fr. 71 000.– und ein 308 GT4 1976 für Fr. 72 000.–, oder auch ein weiterer Mondial 1982 für Fr. 84 500.–, wohlverstanden ab MFK, aber mit 47 000 km auf dem Buckel. Der hat neu genau Fr. 77 600.– gekostet! Zu den teuren Angeboten gehörten ein 512, Jahrgang 1977, für satte Fr. 600 000.–, dann ein BB 512i aus dem Jahr 1981 für Fr. 540 000.–, ferner zwei Ferrari F 40 für schlichte zwei Millionen – ob als Paket oder am Stück, wurde nicht gesagt. Einer spekuliert auf die Zukunft. Er offe-