

mittlungsunternehmen eine scheinbar plausible Antwort parat: Das Geld stamme aus internationalen „Pools“, die durch Steuerflüchtlinge, Drogenhändler und andere lichtscheue Finanziere aufgefüllt würden. Den Darlehensgebern gehe es nicht um hohe Rendite. Sie seien nur daran interessiert, daß ihr Schwarzgeld unauffällig gewaschen werde.

Der Sportartikelhändler, der ursprünglich nur ein paar hunderttausend Mark hatte borgen wollen, ging auf die Millionenofferte ein. Er unterzeichnete einen Vertrag, in dem er Justform ein Honorar von 23 000 Mark für die „Betriebsmittelbeschaf-

fung“ zusicherte. Im Laufe der weiteren Kreditverhandlungen geriet Müller an eine Reihe anderer obskurer Finanzfirmen. An diese zahlte er schließlich insgesamt 37 340 Mark und 1882 Schweizer Franken – in bar selbstverständlich und vor Überweisung der Darlehenssumme.

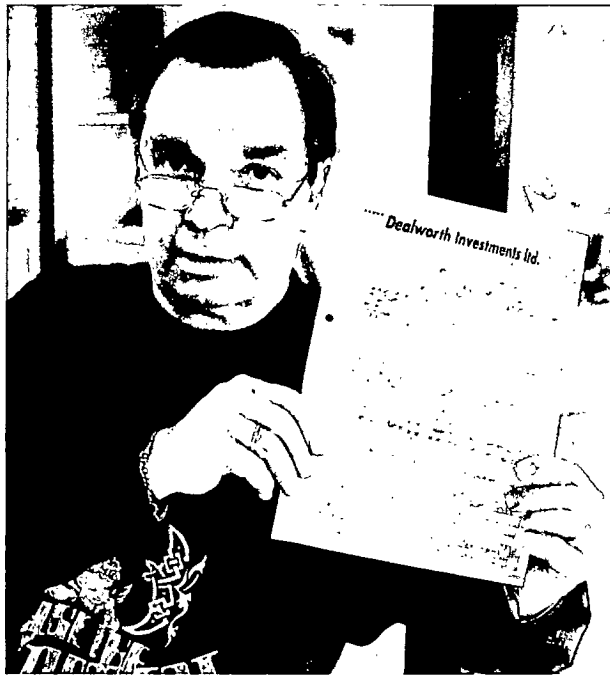
Der Kaufmann aus dem Badischen begriff zu spät, daß er internationalen Finanzbetrügern aufgesessen war. Von den zugesagten 1,2 Millionen wurde ihm nicht eine einzige Mark ausbezahlt.

So plump die Masche auch ist, auf die Müller hereingefallen war – sie ist erstaunlich wirksam. Mit dem gleichen primitiven Trick, mit dem der Sportartikelhändler um fast 40 000 Mark geprellt wurde, haben Finanzschwindler in den vergangenen Monaten Hunderte deutscher Geschäftsleute um viele Millionen Mark erleichtert.

Zu den Geschädigten zählt beispielsweise ein ehemaliger Polizeipräsident von Dresden. Die angeblichen Kreditvermittler luchsten dem Ex-Polizisten rund 250 000 Mark ab, als der ein 3,5-Millionen-Darlehen zur Gründung einer Firma aufnehmen wollte.

Selbst einen Finanzberater, also einen Branchenkundigen, legten die Kredithaie herein. Der Geldexperte aus dem Badischen zahlte ebenfalls etwa eine Viertelmillion Mark, um ein Billigdarlehen zu bekommen.

Noch erstaunlicher ist: Die Finanztrickser gehen immer noch ungestört auf Dummenfang, obgleich etliche Geschädigte schon vor Monaten Strafanzeige gegen sie und einige ihrer vielen Tarnfirmen erstatteten.



Sportartikelhändler Müller
Auf eine plumpe Masche hereingefallen

Die Abkassierer operieren vom Ausland aus, sie lassen sich durch die Ermittlungen deutscher Fahnder nicht irritieren. Sie wechseln nur immer wieder Firmennamen und -adressen, um Spuren zu verwischen.

Kreditbedürftige Unternehmer oder Freiberufler, die in den vergangenen Monaten auf Zeitungsannoncen Justforms oder anderer Schwindelfirmen reagiert hatten, bekamen es zunächst einmal mit Irène-Anne Césarec, 38, zu tun. Die Geschäftsfrau mit französischem Paß, die in Frankfurt den Kosmetiksalon „Madame“ betreibt, ist Deutschland-Statthalterin der angeblich in England beheimateten Justform.

Wenn die Interessenten auf die Mär von den Billigdarlehen aus milliarden-schweren internationalen Schwarzgeldtöpfen hereinfelen und einen „Beratervertrag“ unterschrieben, gab sich die Salondame erst einmal mit einer relativ bescheidenen Anzahlung zufrieden. Dann lockte sie ihre Kunden nach Holland.

In Landgraaf, an der niederländisch-deutschen Grenze, werde ihnen die Firma Dealworth Investments Ltd. weiterhelfen, versprach die Französin. Zugleich schärfte Irène-Anne Césarec den meist sehr finanzklammen Deutschen ein, daß sie genügend Bargeld mit nach Holland nehmen sollten.

Die beiden Dealworth-Geschäftsführer – der Holländer Jozef Catharina Gerardus Kisters, 43, und der in den Niederlanden lebende Deutsche Friedrich Wilhelm Schönmemann, 40 – hatten wie ihre Geschäftsfreundin Césarec eine ausgeprägte Abneigung gegen Schecks. Zur Finanzierung der angeblichen Geld-

beschaffungsaktivitäten von Dealworth mußten die Besucher aus Deutschland fünf- bis sechstellige Mark-Beträge in bar übergeben.

Die vertrauensseligen Kunden erfuhren dann, daß zur Unterzeichnung weiterer Verträge eine zweite Auslandsreise unerlässlich sei. Diese führte zumeist nach London, wo die Kreditbedürftigen erneut zur Kasse gebeten wurden.

Manchmal bestellten Justform-Repräsentantin Césarec und ihre Hintermänner die Opfer auch ins nahe Luxemburg. Im Auftrag von Dealworth nahm die Französin beispielsweise zusammen mit einem angeblich aus Hongkong angereisten Finanzier im Hotel Le Royal der luxemburgischen Hauptstadt an einem Vormittag von fünf Kunden insgesamt 150 060 Mark und 10 469 Schweizer Franken in bar entgegen.

Wenn geprellte Kunden schließlich ungeduldig wurden und den zugesicherten Kredit anmahnten, wurden sie zunächst mit plumpen Ausflüchten hingehalten. „Gemäß Telefonat wurde mitgeteilt“, beschiedenen die Holländer einen auf sein Darlehen wartenden Geschäftsmann aus Neufahrn bei München, „daß zeitweilig internationale Gelder (Ölgelder usw.) in England gesperrt wurden.“

Auf Dauer aber läßt sich auch der leichtgläubigste Kunde nicht vertrösten. Frau Césarec sowie die Herren Kisters und Schönmemann behaupteten schließlich, sie seien selbst von unseriösen Partnern betrogen worden.

Erboste Opfer, die dennoch nicht lockerließen, wurden fast unverhüllt bedroht. „Sollten Sie das Bedürfnis verspüren, den Niederlanden einen Besuch abzustatten“, heißt es in einem Telefax an eine geschädigte Münchner Firmeninhaberin, „empfehlen wir warme Kleidung. Hier herrscht zur Zeit ein rauhes Klima.“

Luffahrt

Küken nach Teheran

Ehemalige Interflug-Beschäftigte übernahmen einige der alten Maschinen, sie machen jetzt auf eigene Rechnung weiter.

Es war schon dunkel, da machte sich auf dem Flughafen Göteborg ein Mann mit Klebefolie an der rotweißen Interflug-Maschine zu schaffen.

Als das Flugzeug morgens wieder zum Start rollte, waren die alten Embleme weg und neue Herren an Bord: „the Ber Line“ heißt das Unternehmen, das anstelle der abgewickelten al-

ten DDR-Staatslinie am 1. November das Kommando in der Iljuschin übernahm.

Zusammen mit ein paar westlichen Marketing-Experten haben sich rund 90 Interflug-Beschäftigte, Cockpit- und Wartungspersonal, billige Restbestände ihrer alten Firma gesichert. Fünf Turbo-props vom Typ Iljuschin 18, viermotorige Sowjetmaschinen aus den sechziger Jahren, sind der Grundstock fürs Charter- und Güterfluggeschäft.

250 000 Mark kostete ein Flugzeug einschließlich Umrüstung auf Weststandard. Die Maschinen sollen in Osteuropa, Nahost und Nordafrika Geld verdienen, wo „unsere Besatzungen über langjährige Erfahrungen“ („Ber Line“-Werbung) verfügen.

Zunächst jedoch sind die Jungunternehmer auf jeden Auftrag angewiesen. Sie fliegen Urlauber nach Griechenland und Küken nach Teheran. Fiepsende Flipper einer Delphin-Show transportieren sie ebenso wie Güter fürs ukrainische Kriwoi Rog oder für Volvo-Händler nach Schweden. Auch die Eishockey-Kämpen vom BSC Preußen reisten schon mit der „Ber Line“ zum Bundesliga-Auswärtsspiel.

Die Anfänge sind bescheiden, die Sowjetmaschinen veraltet. Doch an großen Plänen mangelt es nicht. Schnell soll, so kündigt Geschäftsführer Reinhard Knäblein an, der Flugzeugpark erneuert werden. Kapitalgeber stünden auch schon bereit.

Die Pläne sind neu. Am Anfang gab es keine ausgeklügelten Unternehmensstrategien – es war eine Firmengründung aus Trotz.

Von der Staatslinie Interflug ist nach dem Untergang der DDR wenig übriggeblieben. Die rot-weiß lackierten Jets wurden ins Ausland verkauft oder tragen jetzt Kennzeichen der Bundeswehr-Flugbereitschaft. Ehemalige Interflug-Iljuschins und Tupolews shuttle den Bundesbedienstete vom Rhein zum Alltagsjob ins ungeliebte Berlin.



„Ber Line“-Manager Knäblein
Firmengründung aus Trotz

„Das drückt einen schon erheblich“, sagt „Ber Line“-Chef Knäblein, 44. Er war zuletzt Pilot einer vierstrahligen Iljuschin 62. Jetzt steigt er wieder in die alte Turboprop, wenn der Dienstplan es verlangt.

Die Veteranen geben sich kämpferisch. Der alte Interflug-Vorstand versuchte vergebens, die Übergabe der Iljuschins zu verhindern. „Ossis gegen Ossis, es flogen die Fetzen“, erinnert sich Knäblein.

Der eigentliche Kampf aber steht ihnen noch bevor. Die Flieger müssen sich auf dem Markt und gegen starke Vorbehalte durchsetzen. Einige der neuen Herren von der „Ber Line“ gelten vielen als rote Socken.

Das alte System hatte die Interflug-Bediensteten stets privilegiert. Die SED-Mitgliedschaft war für Flugkapitäne obligatorisch. Das Regime kümmerte sich allerdings nicht nur um das Wohl der Pilo-

ten. Allein auf den Flughäfen Schönefeld betrieb die Stasi mit drei Dutzend Aufpassern ihre Art Flugsicherung.

Nun sehen sich die ungeliebten Flugunternehmer vom Luftfahrt-Bundesamt verfolgt. Die harten Sicherheitsauflagen erschienen ihnen als Schikane. „Die Sache sollte wohl tot sein, bevor sie anfing“, behauptet Knäblein.

Doch die geforderte Umrüstung der Maschinen wurde geschafft, der Not-Evakuierungstest unter Aufsicht von Westbeamten deutlich unter Zeitlimit bestanden. „Denen haben wir’s mal gezeigt“, freut sich der altgediente Interflug-Techniker Hubert Hoffer.

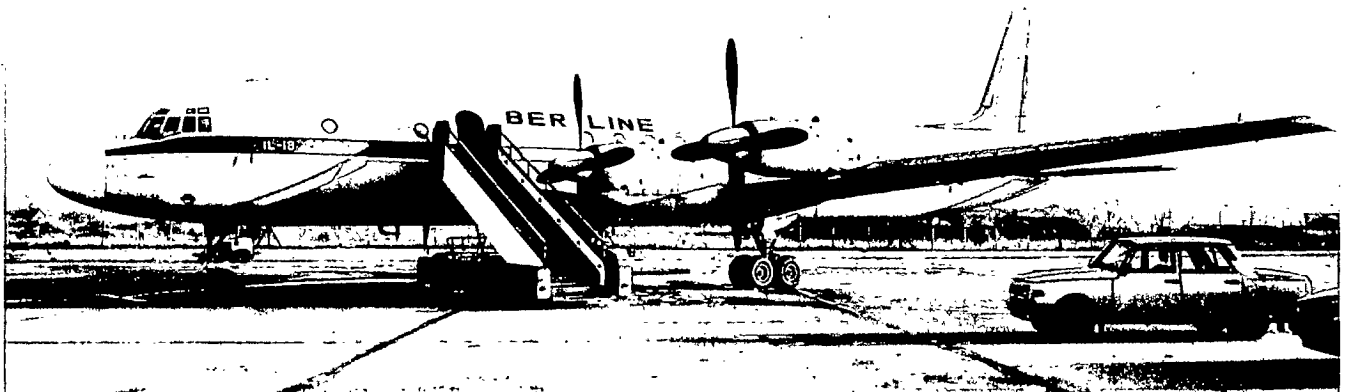
Auf ihr Arbeitsgerät, die IL-18, lassen die „Ber Liner“ nichts kommen. Es könne sich mit 3700 Kilometer Reichweite und 625 Stundenkilometer Reisetempo durchaus noch sehen lassen. Auch Luftfahrtveteranen wie der frühere Pan-Am-Chefpilot Jack O. Bennet, 77, loben den Oldie und würden „gern mal einsteigen“.

Zwei Millimeter Alu-Außenhaut und robustes Fahrwerk erlauben Landungen auf rauher Piste. Die Maschine hielt es auch aus, erzählen die Piloten, wenn mal Pilger unterwegs in der Kabine Mitgebrachtes auf dem Feuer garten.

Ehemalige DDR-Bürger fühlen sich in der IL-18 an unliebsame Zeiten erinnert. Westler aber, besonders die Jungen, seien „total happy“ in dem alten Gerät, behaupten die Neu-Unternehmer.

Das mag an dem urwüchsigen Flugerelebnis liegen und an ebensolchem Interieur. Statt enger Pantry gibt es noch eine richtige Küche und in den Sitzreihen reichlich Raum für Knie und Ellbogen, die Klos haben Duschbad-Format. Im russisch beschrifteten Cockpit arbeiten noch Ingenieur und Navigator den beiden Piloten zu, das abgegriffene Steuerhorn ist aus imitiertem Elfenbein.

Berlins Eishockey-Truppe war jedenfalls begeistert. Sie schlug vor, die Maschine auf den Namen „Preußen“ zu taufen.



„Ber Line“-Maschine: Eine richtige Küche und Klos im Duschbad-Format