

die Bürgschaftsgebühren auf 0,998 Prozent und stellte eine weitere Finanzhilfe in Aussicht. Siemens halbierte ohne Absicherung von Bonn die Hermes-Gebühren von 4,6 Prozent und wollte zusätzliche Absenkungen versprechen. Rexrodt lehnte ab.

Die ICE-Produzenten sind „felsenfest von den technologischen Vorzügen“ (Martinsen) ihrer Produkte überzeugt. Doch die Aussichten auf gute

lust, und der könnte dem Geschäft erheblich schaden.

Viele Nationen planen Hochgeschwindigkeitssysteme zwischen ihren industriellen und politischen Ballungszentren. Zwischen Berlin und Hannover, Peking und Schanghai, in Texas und Taiwan sollen Umsteiger von der Straße und aus dem Flugzeug auf die Schiene gelockt werden.

In dem zukunftssträchtigen Markt sind TGV und ICE die einzigen Anbieter, die bei den Ausschreibungen übrigbleiben. Das japanische Pendant Shinkansen von Mitsubishi kann technologisch nicht mehr mithalten.

Im Wettlauf der Zugsysteme liegt der ICE hinten, seit sich die koreanische Regierung vor fast zwei Wochen für den TGV entschied. Die blau-silbergrauen Triebzüge im Auftragswert von rund vier Milliarden Mark sollen bis 1999 zwischen der Hauptstadt Seoul und dem Industriezentrum Pusan verkehren.

Der zwölfjährige Einsatz des TGV und seine Wirtschaftlichkeit gaben offiziell den Ausschlag. Doch wie in anderen Ländern zahlte sich auch das clevere Marketing aus. Unverblümt vertrat die Politik die Interessen der Industrie.

Pierre Suard, Chef der GEC-Alsthom-Mutterfirma Alcatel Alsthom, und sein TGV-Manager Pierre Bilger haben direkten Zugang zu der Staatsspitze. Mehrmals telefonierte François Mitterrand auf Bitten der Manager mit dem neuen koreanischen Präsidenten Kim Young Sam und pries den TGV.

Wochen vor der Entscheidung über das Projekt lud sich Mitterrand selber für Mitte September zu der in Korea stattfindenden Weltausstellung ein. Der von den Koreanern geladene Bundeswirtschaftsminister Günter Rexrodt läßt sich von seinem parlamentarischen Staatssekretär Heinrich Kolb vertreten. Dem Kanzler sind persönliche Einsätze für die Produkte der Wirtschaft lästig.

Auf seiner Asienreise im März erwähnte er bei einem Bankett in Korea den ICE nur beiläufig.

Auch auf den unteren Ebenen operierten die Franzosen effizienter. Der Handelsattaché an der Botschaft in Seoul, ein Alsthom-Fachmann, beschäftigte sich ausschließlich als TGV-Lobbyist. Unter anderem spickte er die koreanischen Stellen mit Pannenberichten des deutschen ICE.

Großzügig hilft der französische Staat bei der Finanzierung von Prestige-Projekten. In einem letzten Angebot, zwei Tage vor der Entscheidung der Koreaner, senkte Paris

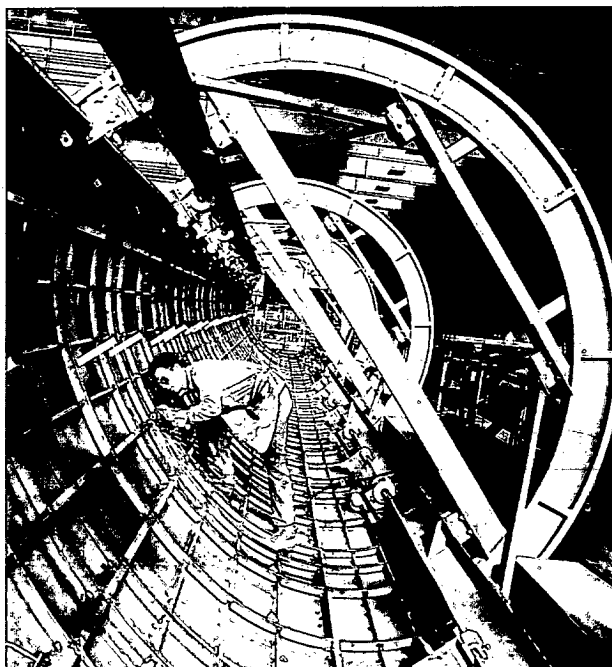
te Geschäfte in den USA sind mit der koreanischen Entscheidung rapide gesunken.

Um 700 Millionen Mark geht es bei dem Auftrag für die geplante Schnellbahn Boston-New York-Washington. Der ICE konkurriert hier gegen den X-2000 des ABB-Konzerns.

Das Gerangel wird auf deutschem Boden fortgeführt. Siemens und die verbündete AEG würden am liebsten ABB aus dem Übernahmekartell der DWA raushaben. Doch dann könnte ABB zu dem gefährlichsten Gegner des ICE-Klubs überlaufen.

Sie seien, sagt Deutschland-Statthalter Herbert Gienow, früher Chef der Klöckner-Werke, für alle Modelle offen, die GEC Alsthom dem Ziel näherbrächten.

Das Ziel: Der TGV soll auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-Hannover fahren. Der ICE wäre dann endgültig geschlagen. □



Waggonbau in Bautzen: Teile für den TGV?

Fluglinien

Oldenburger Dickschädel

Hamburg Airlines steht vor dem Aus. Der Eigentümer hatte vom Fluggeschäft wenig Ahnung.

Anfangs ging es recht gediegen zu in der „Hanseatic Class“ der Fluglinie Hamburg Airlines. Auf den innerdeutschen Strecken wurde jahrelang ein ordentliches Menü serviert, dann gab es nur noch frische Brötchen.

Im Sommer vergangenen Jahres schließlich reduzierte die Hamburg Airlines die Verpflegungskosten um fünf Mark pro Passagier. Seitdem erhalten die Gäste nur noch ein eingeschweißtes

pappiges Brötchen, auf der Strecke Hamburg-Berlin wurde selbst dies gestrichen.

Geholfen haben die Sparmaßnahmen nicht. Vergangene Woche meldete Hamburg Airlines Vergleich an. Die Pleite des Reiseveranstalters MP Travel habe die Fluggesellschaft in das Desaster gestürzt, verkündet Hamburg Airlines.

Der MP-Konkurs war freilich nur der Auslöser. Tatsächlich hat die Gesellschaft seit der Gründung im April 1988 nur Verluste eingeflogen. Im vergangenen Jahr war der Gründer und Inhaber der Fluglinie, Eugen Block, 52, so klamm, daß er sich nach einem kapitalkräftigen Partner umsah.

Daß die Firma ins Schleudern geriet, ist in erster Linie auf die Arbeit Blocks

ner Restaurantkette Block-House zum Leiter der Fluggesellschaft. In fünf Jahren sind bei Hamburg Airlines sechs Geschäftsführer ausgeschieden.

Auch unterhalb der Chefetage wurden munter Angestellte gefeuert, viele gingen freiwillig „Block“, so eine ehemalige Führungskraft, „hat nie begriffen, daß er mit einem Flugzeugtechniker nicht so umspringen kann wie mit einer seiner Aushilfskellnerinnen.“

Auf Gehaltsforderungen etwa reagierte der autoritäre Firmenpatriarch oft unwirsch. „Bei guten Leuten“, so einer seiner Sprüche, „braucht man nicht über Geld zu reden, die sind an der Arbeit interessiert. Die schlechten, die verlangen dauernd Geld.“

Von Anfang an glaubte der rastlose Dynamiker, nach eigener Aussage ein

„Oldenburger Dickschädel“, alles besser zu machen. Zu schnell eröffnete Block zu viele Strecken: Mit fünf eigenen und zwei geleasten Maschinen vom Typ Dash 8 flog er mal nach Rotterdam, mal nach Minsk.

Auch bei potentiell gewinnbringenden Verbindungen, so ein Insider, habe Block nicht die Geduld aufgebracht, den Flugplan so lange zu halten, bis er von den Geschäftsreisenden akzeptiert werde. Block krempelte jede Saison den Flugplan um, strich Flüge, machte neue Strecken auf.

Der Mann, der sich nichts sagen läßt, beging eine Reihe von Fehlern. Sein Einstieg ins Chartergeschäft – er wollte „Mallorca zum Vorort von Hamburg“ machen – wurde ein teurer Flop; viel zu spät führte er ein Rabattsystem ein.

Der ewigen Verluste überdrüssig, fand Block schließlich einen Partner, die Saarland Airlines. Anfang dieses Jahres ging die Hamburger Liniengesellschaft an die Saarbrücker Chartergesellschaft; im Gegenzug erhielt Block 20 Prozent an der Saarland Airlines.

Als dann MP Travel den Saarländern fünf Millionen Mark für gecharterte Maschinen schuldig blieb, mußte auch die Hamburger Tochter mithafteten. Bislang zeigten weder die Lufthansa noch andere Gesellschaften Interesse an der kleinen Hamburger Linie.

Ein Bankrott der Hamburg Airlines, so vermutet ein Block-Kenner, würde den Firmengründer hart treffen: „So etwas nagt schwer an seinem Ego.“ □



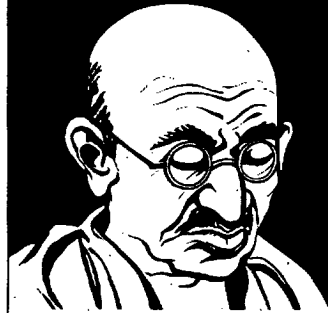
Hamburg-Airlines-Gründer Block
„Wir machen es so, wie ich das will“

zurückzuführen. Der Mittelständler ist kein Freund sanfter Umgangsformen und kein Anhänger der Teamarbeit. Mit seinem barschen „Wir machen es so, wie ich das will“, pflegte er Einwände abzubürsten. Block versteht mehr von der Gastronomie als vom Fluggeschäft.

Der erfolgreiche Unternehmer war mit einer Kette von Steakhäusern und dem Hamburger Luxushotel Elysee reich geworden, als er vor gut fünf Jahren die abgewirtschaftete Fluggesellschaft Holiday Express erwarb. Unter dem neuen Namen Hamburg Airlines und mit neuen Maschinen steuerte er bald einen strammen Expansionskurs. Einer wie Block duldet keinen Widerspruch, und so wechselte ständig das Personal.

Der erste Geschäftsführer flog nach neun Monaten raus, der zweite nach sechs. Nummer drei hielt sich elf Monate, da fand Block nicht so schnell Ersatz. In seiner Not machte er den Finanzchef sei-

Mit unsauberen Mitteln entsteht ein unsauberes Ergebnis.



Werbung mit Mahatma Gandhi, dem Asketen und Vorkämpfer des Konsumverzichtes?

Werbung für ein Produkt des Kolonialismus?

Dankbar und stolz bieten wir Ihnen

nur natur Darjeeling

feinsten Schwarztee aus ökologischem Anbau in kompromißloser Qualität

Er wird im nordindischen Himalaya konsequent ohne Verwendung von Pestiziden und synthetischen Düngemitteln erzeugt.

Viel traditionelle Handarbeit in steilen Teegärten ist nötig, um die außergewöhnliche Qualität dieses Tees zu erreichen. Gar nicht traditionell sind dagegen die faire Bezahlung und die sozialen Einrichtungen der Gärten.

Gerne hätten wir und unsere indischen Partner Mahatma Gandhi diesen Tee angeboten. Wir glauben, er hätte ihn mit Freude und Genuß getrunken.

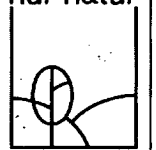
Treffen Sie Ihre persönliche Entscheidung:

Coupon

Fordern Sie **kostenlose Proben** an, fragen Sie Ihren **Naturkosthändler** oder schicken Sie uns den Coupon.

nur natur 82 549 Königsdorf
Tel. 08179 / 53 68 Wir bearbeiten Ihre Bestellung sofort.

nur natur®



Ja, den feinen **nur natur Darjeeling** möchte ich kennenlernen und bestelle:

- 250g Orange Pekoe.....DM 9,95
- 1000g Orange Pekoe.....DM 34,80
- 250g 1st flush FTGFOP.....DM 21,50
- 1000g 1st flush FTGFOP.....DM 69,80
- 250g 2nd flush FTGFOP.....DM 21,50
- 1000g 2nd flush FTGFOP.....DM 69,80

zzgl. DM 5,75 Porto und Versandkosten, ab DM 110,- versandkostenfrei. Ich bezahle den Betrag sofort nach Erhalt der Rechnung

Zufriedenheits-Garantie: Entspricht der nur natur Darjeeling-Tee nicht meinem Geschmack, kann ich die angebrochene Packung zurückschicken und brauche nichts zu bezahlen.

Ich möchte die **nur natur**-Produkte zuerst probieren. Bitte senden Sie mir eine **kostenlose Probepackung** sowie Informationen zu:

- nur natur Darjeeling-Tee
- nur natur Kräuter- und Früchtetee
- nur natur Gewürze

nur aus ökologischem Anbau.

Name:

Unterschrift:

Absende-Adresse bitte vollständig auf Postkarte eintragen. Danke!