

spektakel wie gerufen. Er wohnt in der nahegelegenen Gemeinde Sachrang und brachte zur CSU-Kundgebung seine Frau mit, eine Photographin, die für „BamS“ gleich die Bilder schoß.

Ins Lokalkolorit paßt auch, daß Rimsting und Umgebung eine Hochburg konservativer Honoratioren sind. Dort wohnt Springers früherer „Welt“-Kommentator Hans-Georg von Studnitz, dessen Ehefrau Vera als Vorsitzende der örtlichen Frauen-Union schon ZDF-Löwenthal, Kurt Biedenkopf und Franz Josef Strauß zu Vorträgen ins Dorf holte.

Tierarzt-Händler Holler, Besitzer einer Reithalle, kramte seine Erinnerungen gerade im rechten Augenblick hervor, und Graf Huyn will davon, wie er hinterher bekundete, nichts gewußt haben. Auch Oberbeil sei von ihm nicht verständigt worden. Huyn: „Das war eine normale Wahlkampfveranstaltung in meinem Wahlkreis.“

Der SPD-Vorsitzende Brandt mag an so viele Zufälle nicht glauben: „Ein CSU-Abgeordneter, der sich zum Instrument dieser schmutzigen Kampagne hat machen lassen, befördert sich selbst in den Zustand des politisch Ehrlosen.“

Auch die CSU ging auf Distanz: Hollers Vorwürfe seien, so CSU-Sprecher Godel Rosenberg, keine „geeigneten Wahlkampfmittel“. Graf Huyn spreche „für Graf Huyn und sonst für niemand“.

Das politische Kalkül, etwas werde an Vogel dennoch hängenbleiben, eine „unbestimmte Erinnerung“ an „irgendeine unmoralische Stelle“ in seinem Leben („Süddeutsche Zeitung“), hatte auch „BamS“-Chefredakteur Ewald Struwe angeblich nicht im Sinn. Er erklärte, er bedauere den „falschen Eindruck“; er habe Vogel nicht diffamieren wollen.

Die Anfrage des SPIEGEL wegen einer Stellungnahme ließ er letzte Woche vom Vorzimmer aus erledigen. „Wir wollen mit der Sache nichts mehr zu tun haben“, erklärte Sekretärin Erica Mallardo, „für uns ist der Fall erledigt.“

SCHIFFFAHRT

Maß genommen

Der Transport-Konzern Hapag-Lloyd bekommt eine Finanzspritze. Gerettet ist er damit nicht.

Friedrich Wilhelm Christians, Vorstandssprecher der Deutschen Bank, muß seine Aktionäre enttäuschen. Der fest eingeplante Bonus auf die Bank-Dividende 1982 wird nicht gezahlt. Christians: „Wir haben neue Erkenntnisse gewonnen.“

Born der Erkenntnis war Günter Vogelsang, Firmensanierer und neues Aufsichtsratsmitglied des von hohen Bilanzverlusten heimgesuchten Transport-

Es ist eine Frage
des Anspruchs.



WERTHER®



»Das integrierte Büro, Büro der Zukunft – für mich alles Schlagworte, Herr Kraft. Wir wollen doch im Grunde nur einen Arbeitsplatz, von dem aus wir alles abwickeln können: Telex, Text, Daten und so weiter.«



D DATAPOINT Alle Daten überall

Das lokale Netzwerk ARC (Attached Resource Computer) integriert Datenverarbeitung, Textverarbeitung, Nachrichtenübermittlung, Telexmanagement und die Übertragung von Daten, Sprache, Bild und Grafik in ein einziges System. Praxisbewährt in über 4.000 installierten Netzen weltweit.

Konzerns Hapag-Lloyd AG. An diesem Konzern ist Christians' Deutsche Bank neben der Dresdner Bank und der Allianz-Versicherung Hauptaktionär.

Nach kurzem Blick in die Bilanzen hatte Vogelsang am Mittwoch vergangener Woche vor den Anteilseignern verkündet, das Unternehmen sei reif für eine kräftige Finanzspritze der Aktionäre – so etwa 120 Millionen Mark. Davon entfallen 30 Millionen auf die Deutsche Bank, die überdies aber noch erhebliche Abschreibungen auf ihre an Hapag-Lloyd vergebenen Kredite bilanzieren muß.

Dem Vorstands-Sprecher von Hapag-Lloyd, Hans Jakob Kruse, und den alt-eingewachsenen Herren des Aufsichtsrats kreierte Vogelsang Managementfehler und unterlassene Risiko-Vorsorge an. Die laufenden Verluste des Transport-Konzerns, so Vogelsang, hätten inzwischen mehr als die Hälfte des 180-Millionen-Kapitals aufgezehrt. Die mit 245 Millionen Mark zu Buche stehenden Beteiligungen an anderen Firmen seien um fast die Hälfte überbewertet.

Das im November vergangenen Jahres entworfene Sanierungs-Konzept – Verkauf von Schiffen, Flugzeugen, Beteiligungen und Grundbesitz – habe nicht gegriffen. Gerade das herrschaftliche Verwaltungsgebäude an Hamburgs Ballindamm hatten die Hapag-Manager für 103 Millionen Mark losschlagen können. Dieser Betrag aber ist längst verbraucht.

Denn mehr als 150 Millionen Mark Verlust hat Hapag-Lloyd-Chef Kruse dem Aufsichtsrat schon für das Jahr 1982 melden müssen. Auf etwa 200 Millionen Mark wird der Verlust für 1983 veranschlagt, und selbst für 1984 sehen Kenner des Konzerns noch keine Gewinnzahlen.

Zwar hat Hapag-Lloyd-Aufsichtsratsvorsitzender Andreas Kleffel (Deutsche Bank) mit Bernd Wrede einen Controller in den Vorstand geschickt, der die Hauptverlustquellen stopfen soll. Aber dabei hat Wrede, ohne Reedereierfahrung, es schwer.

Kaum eine Reederei fährt gegenwärtig noch mit vollgepackten Schiffen, die wenigsten haben noch alle Frachter in Fahrt. Andererseits werden vor allem in Asien, wo die Löhne niedrig sind, unverdrossen neue Frachtschiffe gebaut, die dann als zusätzliche Tonnage auf den sieben Meeren erscheinen. Auch Ostblock-Reedereien, die nicht betriebswirtschaftliche Gewinne, sondern einzig Devisen einfahren sollen, stören das Geschäft.

Gegenwärtig ist die Welthandelsflotte um etwa 30 Prozent zu groß. Schon bei einer Überkapazität von nur zehn Prozent, lautet eine Fahrensregel, tauchen die Frachtraten unter die Betriebskosten eines Schiffes. Die Verluste aus der Frachtschiffahrt, die 70 Prozent der Hapag-Lloyd-Geschäfte ausmachen, werden also vorerst bleiben.

Ein Teil der groben Verluste in dem angestammten Schiffahrtsgeschäft geht allerdings auch auf Fehler im Management und im Aufsichtsrat zurück.

Als 1980 die Bremer Reederei DDG „Hansa“, an der die Deutsche Bank ebenfalls maßgeblich beteiligt war, auf Grund ging, mußten Kruse und seine Mannen einen Teil der Hansa-Schiffe übernehmen, um die Kredite der Bank zu retten.

Unmittelbar vor der ersten Ölkrise 1973/74 bestellte Hapag-Lloyd zwei Supertanker, von denen einer dann nicht mehr abgenommen wurde. Der andere brachte nur Verluste und war bald nichts



Hapag-Lloyd-Tanker „Bonn“: „Eine halbe Milliarde Verluste“



Hapag-Lloyd-Vorstand Kruse
Nur Nebenbetriebe brachten Geld

mehr wert. Denn auf dem Öltransport-Markt sackten die Frachtraten ebenfalls. „Die Tanker-Arie“, bekennt ein Insider, „hat uns mehr als eine halbe Milliarde gekostet.“

Auch mit den von der Bremer Hapag-Lloyd-Tochter Kosmos betriebenen Massengutschiffen für die Kohle-, Erz- und Getreidefahrt steht es nicht zum besten. Die 400 Seeleute des Unternehmens haben die Kündigungsbriefe schon in der Tasche.

Ein weiteres Glanzstück des Managements war die auf Rat der Deutschen Bank betriebene Anschaffung der hessischen Speditionsfirma Pracht. Mitinhaber Hans Pracht, Schwiegersohn des gestürzten Versandhaus-Königs Josef Neckeremann, hatte nach der Pleite seines Schwiegervaters auch dessen umfangreiche Transportaufträge verloren und stand vor dem Ende. Bei Pracht investierte und verlor Hapag-Lloyd 70 Millionen Mark.

Millionenverluste setzte es nach gutem Start auch bei der 1973 gegründeten Charterfluggesellschaft Hapag-Lloyd-Flug. Die am Anfang vorwiegend mit betagten Spritfressern ausgerüstete Luftflotte kam nach dem zweiten Ölpreisschub 1979/80 ins Trudeln: Die Treibstoffkosten stiegen steil an, die großen Reiseveranstalter aber drückten die Charterpreise, denn auch am Flugchartermarkt herrscht Überkapazität.

Nachdem auch die alte Hapag-Lloyd-Werft in Bremen 1981 in Verluste abglitt, kassiert Deutschlands größter privater Transport-Konzern nur noch in Nebengewerken: Einzig die Hafenschlagsbetriebe, der Musikkdampfer „Europa“ und die Reisebüroketten des Unternehmens sind gesund.

Zu lange, weiß nicht nur Vogelsang, haben die kapitalstarken Großaktionäre das Unternehmen wegsacken lassen und ihm überdies zusätzliche Lasten aufgenö-

tigt. Vergangenen November, als die Hälfte des Hapag-Lloyd-Eigenkapitals das erste Mal weg war, hatten sie sich durch Kleinschneiden des Unternehmens noch vor dem Kapitalnachschub drücken wollen.

Das Kleinschneiden mißlang. Überflüssige Schiffe ließen sich auf dem Weltmarkt nicht absetzen, selbst die Schrottpreise für Schiffe sind abschreckend niedrig. Überflüssige Jets lassen sich nicht einmal richtig verschenken, weil etwa 350 gebrauchte Düsenflugzeuge, darunter 150 Großraumjets, Käufer suchen. Der Verkauf des Speditionsunternehmens Pracht scheiterte an dessen innerer Auszehrung. Gute Pracht-Leute suchten sich neue Jobs und minderten damit den Firmenwert.

Personalauskehr aber gab es auch in der Zentrale am Ballindamm, wo die Suche nach Schuldigen ein beliebtes Gesellschaftsspiel wurde. Finanzchef Hans Jürgen Stöcker, Fracht-Chef Karl-Heinz Sager und Bremen-Statthalter Horst Willner musterten ab.

Kapitän Kruse, abstiegsgefährdet wie die anderen, geht nicht nach eigener Konzeption vor, sondern erfüllt die Wünsche von Bankier Kleffel und Controller Wrede. Bereichsleiter erfahren gelegentlich am Montagmorgen, daß der Stellvertreter nun ihren Stuhl drückt.

Mit Personalmätzchen aber wendet sich nichts. Nun sind die Aktionäre dran. Günter Vogelsang, so ein Teilnehmer des Mittwoch-Gesprächs, „hat Maß genommen“. Am nächsten Tag schon beschloß der Hapag-Lloyd-Aufsichtsrat im Bremer Park Hotel, was Vogelsang wollte: Das Hapag-Lloyd-Kapital wird von 180 auf 120 Millionen Mark herabgesetzt, die alten Anteile sind nur noch zwei Drittel wert.

Anschließend müssen die Aktionäre das Kapital wieder auf 180 Millionen Mark aufstocken – zum Kurs von 200. Das bringt 120 Millionen Mark. Für Controller Wrede allerdings war schon im Dezember 1982 klar: „Der Sanierungsbedarf liegt bei 300 Millionen.“

ATOM-MÜLL

Wi wulln nich

Mit seinen Standortvorschlägen für eine Wiederaufarbeitungsanlage hat der niedersächsische Regierungschef Albrecht Pech: Auch in Dragahn wird es nichts.

Mit Gorleben war es nichts. Das „nukleare Entsorgungszentrum“, das Niedersachsens Ministerpräsident Ernst Albrecht an der Elbgrenze im Landkreis Lüchow-Dannenberg bauen lassen wollte, scheiterte am Widerstand vor Ort.

„Die politischen Voraussetzungen“, bekannte Albrecht im Landtag, seien „nicht gegeben.“ In seinem CDU-Kabi-

»Richtig, Herr Spar. Oft sind das auch nur Schlagworte. Ich habe aber bereits derartige Praxislösungen gesehen. Warum reden Sie und ich nicht einfach mal mit den Leuten, die so etwas realisieren können?«



D DATAPOINT Alle Daten überall

Datapoint Deutschland GmbH
Rennbahnstr. 72-74, 6000 Frankfurt 71
Telefon (0611) 678 30

Name

Position

Firma

Straße/Postfach

PLZ/Ort SP/82/2