nungen der Berufsspekulanten nicht. Dutzendbürger halten derzeit nach den Kursverlusten des vergangenen Jahres neben dem Kontensparen allenfalls noch Immobilienfonds und Eigentumswohnungen („Das Wertpapier von heute", Westboden-Chef Carl Schmitz-Morkramer) für wertsichernde Geldanlagen. Sie kaufen erst wieder Aktien, „wenn die Börse dreißig Prozent Gewinn hinter sich hat und die Hausse in der ‚Bild-Zeitung' Schlagzeilen macht", verriet ein Frankfurter Bankier in den „Börsen-Briefen".

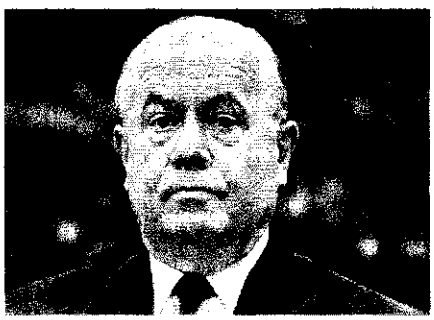
WERFTEN

Im Stahlnetz

Die Schiffbaufirmen Howaldtswerke-Deutsche Werft und Blohm + Voss sollen von ihren Großaktionären Salzgitter und Thyssen zum drittgrößten Werftkonzern der Welt vereint werden.

Um Westdeutschlands Schiffsbauer schließt sich das Stahlnetz.

Hans Birnbaum, Chef des niedersächsischen Stahlkonzerns Salzgitter, der neuerdings auffällig oft in der Hamburger Prominentenherberge „Vier Jahreszeiten" absteigt, handelt dieser



Sohl

Birnbaum

Fusionspartner
„Jetzt kommt die Küste dran"

Tage mit Hans-Günther Sohl, Boß des Düsseldorfer Stahlkonzerns Thyssen, die „große Lösung" für die deutsche Werftindustrie aus.

Der Salzgitter-Chef verfügt über die Hälfte der Anteile an dem größten deutschen Schiffbau-Unternehmen, der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW). Der Thyssen-Chef hat sich im vergangenen Jahr auf eine 65-Prozent-Mehrheit bei der Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss hochgekauft. Beide Unternehmen sollen von den Stahlbossen noch im September zur drittgrößten Seeschiffswerft der Welt verschmolzen werden.

Stahlmann Birnbaum, der 1968 auf den Chefsessel bei Salzgitter rückte, um das damals leckgeschlagene Staatsunternehmen durch Verkäufe und Fusionen von Tochtergesellschaften wieder abzudichten, steuert den Zusammenschluß der Hamburg-Kieler Werftindustrie seit mehr als einem Jahr an. Birnbaum schon 1969: „Wenn wir hier oben fertig sind, kommt die Küste dran."

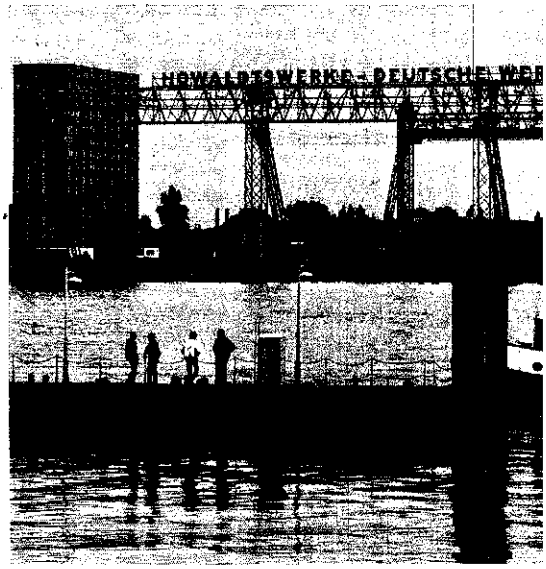
Um an der Küste zu reüssieren, verbündete sich der ehemalige Bonner Ministerialdirigent zunächst mit dem Ruhrmanager Dietrich Wilhelm von Menges, Chef des Maschinenbau-Konzerns Gutehoffnungshütte Aktienverein (GHH): Menges Gutehoffnungshütte ist mit 53,3 Prozent an der Deutschen Werft AG beteiligt, die nur noch als Besitzverwaltungsgesellschaft fungiert und über das zweite 50-Prozent-Paket HDW-Aktien verfügt. An dieser Holding besitzt außerdem der Elektrokonzern AEG 30 Prozent, die übrigen knapp 17 Prozent verteilen sich auf Kleinaktionäre.

Die neuen Freunde Birnbaum und von Menges feuerten im Juli vergangenen Jahres zunächst den altgedienten Werftherrn Adolf Westphal und dessen Stellvertreter Paul Voltz. Auf dem HDW-Chefsessel nahm statt dessen Manfred Lennings Platz, ein Mann aus der Führerreserve des GHH-Chefs von Menges.

Eine Woche zuvor wurden wie durch Zufall bei der Nachbarwerft Blohm + Voss die Altvorstände Christian Freiherr von Werthern und Joseph Van Riet gekippt. Großaktionär Thyssen schickte seine Jungmänner Werner Bartels und Michael Budczics auf die verwaisten Chefsessel.

Die Jungmanager an der Küste bekamen von ihren binnenländischen Oberaufsehern Order, die Zusammenarbeit beider Werften vorzubereiten (SPIEGEL 30/1970). Aber während die Werft-Manager sich noch als Bahnbrecher einer großen Schiffsbau-Kooperation verstanden, brach einer der Großaktionäre aus der Einheitsfront wieder aus: GHH-Chef von Menges meldete plötzlich Desinteresse an dem Küsten-Engagement.

Der Mann von der Ruhr rückte gegenüber dem Salzgitter-Manager Hans Birnbaum mit einem wohlfeilen Angebot heraus: Der Gutehoffnungshütte-Konzern und die AEG, die zusammen über fast 85 Prozent an der Deutschen Werft AG, Salzgitters 50-Prozent-Partner bei HDW, verfügen, wollten die Deutsche Werft AG auflösen und die Kleinaktionäre abfinden. Alsdann, so



Fusionsobjekt HDW
„Die Karten werden noch gemischt"

die Manager von Rhein und Main, sollte ihnen der Salzgitter-Trust sämtliche HDW-Anteile abkaufen und damit Alleinherrscher über die Mammutwerft Howaldtswerke-Deutsche Werft AG werden.

Während Salzgitter-Boß Birnbaum offen über Geldmangel klagte, ließ er heimlich über Banken Deutsche-Werft-Aktien aufkaufen, um das Geschäft billiger hereinholen zu können. Denn mit dem Besitz dieser Papiere konnte der niedersächsische Stahl-Mann indirekt seinen HDW-Anteil auf über 50 Prozent erhöhen.

Als Thyssen-Chef Sohl von dem Aktienpoker erfuhr, wollte auch er an das Deutsche-Werft-Paket heran. Der Stahlmanager, versiert in Fusionsgeschäften, konnte sich ausrechnen, daß er mit 65 Prozent Blohm + Voss- und 50 Prozent HDW-Anteil auf einfache Weise der Stärkste in der künftigen Superwerft würde.

Doch Birnbaum kam dem Thyssen-Chef zuvor. Er schloß mit der Deutsche Werft AG, als deren Chef der einstige HDW-Vize Paul Voltz amtiert, einen Vertrag ab, der die Auflösung dieser Holding, die Abfindung der Kleinaktionäre, die Zahlung eines Bonus von rund 60 Mark je Aktie aus nicht verwendeten Rückstellungen und die Übernahme sämtlicher HDW-Anteile der Deutschen Werft durch Salzgitter vorsieht.

Dann vertagte Hans Birnbaum die in den ersten acht Monaten nach Schluß der Geschäftsjahres fällige Hauptversammlung der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG.

Mit dem frisch ausgefertigten Vertrag in der Tasche traf sich der Konzernherr aus dem Niedersächsischen vergangene Woche mit Abgesandten des Blohm + Voss-Großaktionärs Thyssen, um weiter an der „großen Lösung" zu feilen.

Den Stahlkochern vom Rhein wurden dabei von Birnbaum großzügig 50 Pro-

OTTO KÖHLER

Aus der Magengrube

Letzte Woche hieß es Abschied nehmen von einem Mann, der uns zehn Jahre lang als Fridericus Kempner des deutschen Journalismus erfreut hat. Am Mittwoch hing Peter Boenisch als unser „Star an der Strippe" und zeigte sich zum letztenmal der „Bild"-Gemeinde, die er – seine beste Tat – allein im letzten Jahr um eine halbe Million verkleinerte. Künftig soll der ehemalige „Jasmin"-Chef Günter Prinz versuchen, Peters strengen „Bild"-Geruch mit seinem Duft zu überstäuben. Boenisch, der mit dem Herrn („Gott hat mitgebohrt") und mit dem höchsten Herrn („Ist es mir wichtig, mit einem Genie zusammenzuarbeiten, und Springer ist als Verleger nach meiner Meinung genial") auf gutem Fuß steht, wurde als „Bild"-Chef abgelöst und in die Geschäftsleitung des Springer-Konzerns berufen. Für den SPIEGEL faßte der „Star an der Strippe" noch einmal seine schönsten Meinungen zusammen.

FRAGE: Mit welchem Körperteil machten Sie die „Bild-Zeitung"?

BOENISCH: Als Journalist muß man die geheimen Wünsche und Meinungen des Volkes ertasten, erfühlen, in der Magengrube spüren (23. 11. 70).

FRAGE: Welches Lied würden Sie singen, wenn Sie könnten, wie Sie wollten?

BOENISCH: Auch ich würde gerne Besseres vermelden, tralala,

Boenisch

und sogar Willy, Willy singen als Huldigungsständchen für den persönlich sympathischen Brandt. Aber die Verhältnisse sind eben nicht so (25. 4. 71).

FRAGE: Sie haben ein Reform-Programm für das deutsche Fernsehen ausgearbeitet, nachdem es auch über den Parteitag der KPdSU berichtet hatte. Wie sieht das aus?

BOENISCH: Der Köpcke muß auf Beschluß der roten Zellen die Tagesschau in russisch lesen. Der nette Köpcke kann nichts dafür, die Verhältnisse sind eben so. Lernt Russisch im deutschen Fernsehen. Und ich schenk dem Köpcke ein rotes Hemd (11. 4. 71).

FRAGE: Wie kann man den Lufthansa-Service verbessern?

BOENISCH: ... bilden die Passagiere zu ihrer revolutionären Befreiung den Passagier-Sowjet. Er beschließt, die Piloten als Knechte des Kapitalismus von Bord zu stoßen und die Stewardessen zu knebeln. Dafür darf auf allen Sitzen gehascht und nicht nur auf den Liegesitzen geliebt werden. Für Pornofilme während des Flugs ist gesorgt (21. 3. 71).

FRAGE: Wer bestimmt in unserem Land?

BOENISCH: Die eigentliche Kraft dieses Landes sind Bayer Leverkusen und Hoechst und Siemens und Mercedes und VW und Bosch (19. 4. 70).

FRAGE: Was hätte die SS tun müssen, damit sie Ihnen sympathisch erschienen wäre?

BOENISCH: Oh, wäre doch die SS bei den Methoden der Herren Strauß und Springer stehengeblieben — wieviel Leid wäre diesem Volk erspart geblieben ... (28.3.71).

FRAGE: Haben Sie Probleme mit Frauen?

BOENISCH: Jede Frau glaubt, Sie müßte scheußlich zu mir sein, weil bestimmt alle anderen nett zu mir sind. Der Erfolg: viel zu viele waren scheußlich. Mir wäre es lieber, wenn einmal eine richtig nett zu mir wäre (7. 7. 67).

FRAGE: Was erwarten Sie von der Frau, die Sie heiraten würden?

BOENISCH: Nach alter orientalischer Sitte soll sie sich um meine Gunst und Liebe bemühen (7. 7. 67).

FRAGE: Peter Boenisch, einmal ganz ehrlich, sind Sie Sodomit?

BOENISCH: Müssen denn die Hunde so zweckentfremdet auftreten? Auch wenn das mein höchst persönlicher reaktionärer Geschmack sein sollte: Mir sind sie lieber, wenn sie bellen (29. 11. 70).

FRAGE: Wie schätzen Sie die Arbeit der „Bild"-Redaktion ein?

BOENISCH: Scheißer sind wir alle, aber mit Latrinen-Vokabular und Dolchstoß-Legenden wird nicht ein einziges der immer dringlicher werdenden Probleme gelöst (18. 10. 70).

zent Anteil an dem neuen Werftenkombinat versprochen. Um die Parität zu erreichen, wollen Thyssen und Salzgitter einen Aktien-Ringtausch vornehmen, bei dem Thyssen, dessen Paket weniger wert ist als das Salzgitter-Paket, in bar draufzahlen muß.

Um aber möglichst billig davonzukommen, wollen die Düsseldorfer ihre Anteile an Blohm + Voss jetzt höher bewertet wissen, als es nach dem Wirtschaftsprüfer-Gutachten vertretbar ist. Birnbaum sibyllinisch: „Zur Diskussion stehen zahlreiche Formulare, die alle eine Fusion zum Ziel haben." Und: „Die Karten werden noch gemischt."

Mit dem Geschäft der neuen Küsten-Fans Birnbaum und Sohl ist die deutsche Werft-Industrie fest in die Hand der Stahlkocher geraten. Das zweitgrößte Schiffbau-Unternehmen, die Bremer AG „Weser", gehört mit ihrer Tochterfirma Seebeck zum Krupp-Konzern. Die Nordseewerke in Emden sind ein Ableger der Rheinstahl-Gruppe, die Werften Bremer Vulkan und Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft gehören zur Gruppe des bei Lugano residierenden Heinrich von Thyssen-Bornemisza. Nur die vergleichsweise kleinen Lübekker Flender-Werke hängen nicht am Stahlnetz: Sie gehören zu 69 Prozent der Commerzbank und zu 31 Prozent der Dresdner Bank.

Stahlbarone und Banker, die vor einem halben Jahr noch über die roten Zahlen der seit Jahren defizitären Schiffbauer-Branche stöhnten, betrachten die Werftindustrie neuerdings als Geheimtip für künftige Geschäfte. Die überdies in jedem Schiffbauland reichlich mit staatlichen Subventionen und Zinsbeihilfen angewärmte Werftbranche sieht in den siebziger Jahren einem fast ungebrochenen Schiffbau-Boom entgegen, weil sämtliche Flotten der Welt umgerüstet werden.

Im Stückgutverkehr müssen sich die Linien-Reeder vom konventionellen Frachtschiff auf das teure Containerschiff umstellen. Im Massengutverkehr wechseln Tramp- und Konzern-Reeder auf Superschiffe über. Erzfrachter werden in Zukunft unter 100 000 Tonnen Tragfähigkeit unrentabel sein. Und die Ölgesellschaften wissen spätestens seit der Schließung des Suez-Kanals, daß der 250 000-Tonnen-Tanker ihr Normalschiff wird: Um die wachsenden Ölmengen transportieren zu können, müssen sie jedes Jahr 90 neue Supertanker dieser Größe in Fahrt setzen.

Wie attraktiv das Schiffbau-Geschäft wieder geworden ist, zeigen zudem die neuen Verträge der Werften mit ihren Kunden. Während beispielsweise die Bremer AG „Weser" vor drei Jahren noch Aufträge über mehrere 255 000-Tonnen-Esso-Supertanker zum Verlustpreis von 70 Millionen Mark hereinnahm, kann sie heute vom gleichen Kunden für das gleiche Schiff 130 Millionen Mark verlangen.