

den Deponie-Verwaltern zur Verfügung gestellt wurden. Selber Bodenproben nehmen durften sie nicht — ein Prüfverfahren, das bei den zumeist privaten Lagern in der Bundesrepublik nicht erlaubt ist.

Skeptisch stimmt die schleswig-holsteinische Opposition auch, daß die DDR den Umweltschutz allgemein weit laxer handhabt als der Westen, zumal wenn sie die Folgen nicht ausbaden muß. So schütten die Kalibetriebe in Thüringen bis zu 40 000 Tonnen Salzlauge täglich in die Werra — ein deutsch-deutsches Problem, über das Bonn und Ost-Berlin schon seit geraumer Zeit verhandeln (SPIEGEL 6/1980).

Doch selbst wenn sich die CDU-Landesregierung noch anders besinnt, verhindern läßt sich die Lagerung von Giftmüll vor den Toren Lübecks nicht. Denn er würde ohnehin nach Schönberg gelangen — über den Ostseehafen Rostock.

UNTERNEHMER

Dunkler Drang

Der Chef der größten deutschen Privat-Spedition wollte gern Reeder werden. Die Kosten des mißglückten Unternehmens: rund 100 Millionen Mark.

Eigentlich hatte Klaus-Michael Kühne nahezu alles, was ein Hamburger Kaufmann verlangt: eine Villa an der Außenalster, ein Kontor an der Binnenalster und eine gutgehende Firma mit nötiger Tradition — die 1890 gegründete Spedition Kühne & Nagel, das größte private Transportunternehmen der Bundesrepublik.

Doch darüber hinaus hat der knapp 1,90 Meter lange Hamburger „jenen dunklen Drang“, so weiß ein Kühne-Vertrauter, „der alle reichen Hanseaten irgendwann überkommt“: So recht vollendet, heißt das, ist ein Kaufmannsleben an Norddeutschlands Küsten erst, wenn eine eigene Schiffsflotte über die Weltmeere fährt.

Dieser landsmannschaftlich geprägte Erwerbstrieb, der wohlhabende Bayern von einer Brauerei, reiche Ruhr-Industrielle von einem eigenen Stahlwerk träumen läßt, verhalf dem heute 43jährigen Kühne Anfang der siebziger Jahre zu einer eigenen Reederei. Und er kostete ihn runde 100 Millionen Mark, die nun durch einen Teilverkauf der Firma hereingeholt werden müssen.

Die Reeder-Karriere des umtriebigen Hamburgers („Man muß den Mut haben, früh irgendwo einzusteigen, auch wenn man den Trend noch nicht erkennt“) litt nämlich unter zwei entscheidenden Mängeln: Anfang und Ende lagen jeweils zur falschen Zeit.

Kurz nachdem Kühne im fernen, aber steuergünstigen Panama unter dem Namen Scalottas SA die Reederei gegründet hatte, brachen im Gefolge der ersten Ölkrise die Frachtpreise auf den Weltmeeren zusammen. Die Dampfer, die Kühne für sich und seine im schweizerischen Lenzerheide lebenden Eltern anschaffte, fuhren ständig Verlust ein.

Als Kühne 1978 mit dem Verkauf der Schiffe begann, um die Verluste zu stoppen, war der Zeitpunkt wiederum denkbar ungünstig gewählt: Der jahrelange Verfall der Frachtraten hatte die Schiffspreise drastisch gedrückt.

Die Scalottas-Dampfer — den Namen entlieh sich Kühne von einem nahe Lenzerheide gelegenen Berg, auf dem er gelegentlich Ski fährt — brachten nur noch Bruchteile der Kaufpreise.



Kühne, Firmen-Lkw in Toronto: Die Banken wollen Geld sehen

So zum Beispiel der Massengut-Ölfrachter „Mercedes“. Den hatte der unternehmungsfreudige Hanseat 1973, in seinen Reeder-Lehrjahren, gemeinsam mit dem Hamburger Reeder Friedrich-Adolph Detjen für 60 Millionen Mark erstanden. Der 248 Meter lange 42 000-Tonner, benannt nach Kühnes Mutter, dampfte fünf verlustreiche Jahre über die Weltmeere.

1978 verkaufte Kühne das kostspielige Gefährt an die Düsseldorfer Abschreibungsgesellschaft Divag, die der kürzlich verhaftete und vorige Woche gegen Kautionsfreigelassene Steuerakrobat Detlef Brümmer managte. Für Brümmer war es ein erstklassiges Geschäft: Der guterhaltene Dampfer kostete nur 30 Millionen Mark und fährt, inzwischen umgetauft auf „Saxonia“, für die Anleger der Abschreibungs-ferte Navi-Fonds Nr. 7 stattliche Gewinne herein. Seit 1978 nämlich zogen die Frachtraten kräftig an.

Unter dem Holding-Dach der panamaischen Scalottas bereederte Kühne

auf dem Höhepunkt seiner Karriere insgesamt sechs Schiffe. Neben „Mercedes“ ließ er sich wohlklingende Namen einfallen: „Anauticum“, „Turicum“, „Mediolanum“, „Ivory Sun“. Alle Schiffe, bis auf die „Ivory Pellus“, hat er inzwischen wieder verkauft.

Unabhängig von den Panama-Geschäften beteiligte sich der Jung-Reeder noch an einem Schiff namens „Turmalin“. Auch das ging schief. Die „Turmalin“ hat „mich einiges Geld gekostet“, räumt er ein. Nicht nur ihn.

Auch die Howaldt-Werft in Hamburg hat keine guten Erinnerungen an das Abschreibungsschiff. Eine Reparaturrechnung der Werft ist bis heute unbezahlt, die „Turmalin“-Gesellschaft ging pleite.

Da haben es die direkten Gläubiger des erfolglosen Reeder-Novizen besser. Die rund 100 Millionen Mark Schul-

den, die sich Kühne seine See-Abenteuer kosten ließ, sind bestens gesichert. Die Speditionsfirma Kühne & Nagel, laut Vorstandssprecher Günther Arberg „eine Perle“, dient den Banken als Sicherheit.

So fiel es der Deutschen Genossenschafts-Bank (DG-Bank) nicht übermäßig schwer, Kühne mit über 40 Millionen Mark beizuspringen, um die Scalottas-Löcher zu dichten.

Als die Abwicklung der Schiffverkäufe allerdings neue Lücken offenbarte, ließen die Banker wissen, daß sie zur Sicherheit lieber Geld als die Firma hätten. Kühne mußte sich nach einem Käufer von Firmenanteilen umsehen.

Da bot sich zunächst ein alter Geschäftspartner an: die Lufthansa.

Für 70 Millionen Mark offerierte Kühne der Fluglinie zunächst 25,5 Prozent der florierenden Speditionsfirma. Als die Lufthansa-Manager nicht so recht wollten, bot er eine 10jährige Option auf weitere 24,5 Prozent. Schließlich diente er sogar die Mehrheit an;

Spiel unter der Sonne von Mallorca



8 Tage/ 7 Nächte DM 890

4 Tage/ 3 Nächte DM 467

Die genannten Preise können aufgrund von Devisenschwankungen variieren.

IM TOURPREIS INBEGRIFFEN

- ★ 4 und 5 Sterne Hotels. (Victoria Sol ***** , De Mar sol ***** und Palas Atenea Sol *****)
- ★ Halbpension à la carte, mit Frühstücksbuffet.
- ★ Mietwagen (ohne Chauffeur) gratis.
- ★ Täglich kostenloser Eintritt zu den Spiel-sälen des Casinos.
- ★ Ein Diner im Red & Black, dem Restau-rant des Casinos.
- ★ Täglicher Aperitif im Kasino.
- ★ Tägliches Abendessen im Restaurant des Spielsaals des Casinos.
- ★ Täglich eine Flasche Champagne im Zim-mer, Obst der Jahreszeit im Zimmer, und zwei typische Geschenke Mallorcas.
- ★ Gelegenheit, Tennis und Squash im Beach Club zu spielen, dessen zwei Swimming-pools Ihnen in der Sommersaison zur Ver-fügung stehen; und eine Golfanlage ist nur 2 Km. entfernt.

Wenn Sie Mallorca schon kennen, stellen Sie sich ein exklusives Hotel am Paseo Marítimo vor, mit Blick auf die überwältigende Bucht Palmas; ein Auto, bereit mit Ihnen die Insel zu erobern, Sie zu einsamen oder populären Stränden zu führen, verlorene Dörfer, bezaubernde Landschaften zu entdecken. Frühstücksbuffet mit auserlesenen Speisen, die verlockendsten Sportarten, klimatisierte Swimmingpools. Aperitif und Abendessen im eleganten Attraktionszentrum del Insel; dem Casino Sporting Club Mallorca, mit seinen Spielautomaten und Spieltischen für amerikani-sches und französisches Roulette, Black Jack und Würfelspiele. Nach vorheriger Absprache können Gewinne auch in Devi-sen ausgezahlt werden. Und wenn Sie Mal-lorca noch nicht kennen, mit CASINO HOLIDAYS lernen Sie es spielend kennen.

FRAGEN SIE IHR REISEBÜRO ODER SENDEN SIE DIESEN COUPON AN:

Bitte senden Sie mir Information über CASINOHOLIDAYS zu. Kostenlos und unverbindlich.

Casino Mallorca Galería Jaime III, 2, 6º, F. Palma de Mallorca. Baleares. Spanien.

Name: _____

Strasse: _____

Wohnort: _____

De. S.

COUPON

doch Ende letzten Jahres lehnte die Lufthansa endgültig ab.

Zuvor hatte das Flug-Unternehmen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sorgfältig untersucht, ob ein Einkauf bei Kühne & Nagel lohne. Das Prüfungsergebnis: Die Firma ist gesund, rund 210 Millionen Mark wert — aber dennoch kein empfehlenswertes Objekt.

Die Kühne & Nagel-Gruppe, in der weltweit 8500 Beschäftigte im vergangen Jahr drei Milliarden Mark Umsatz heranschafften, ist derart kunstvoll über den Erdball verwoben, daß ein neuer Besitzer kaum durchblicken könnte. Das komplizierte Firmengeflecht, das Kühne Mitte der siebziger Jahre nach einer Steuerprüfung ersann, die elf Millionen Mark Nachzahlungen kostete, erschwert nun den Verkauf.

Übersichtlich ist eigentlich nur die aus Bremen und Hamburg gesteuerte Stammfirma, die sich den deutschen Geschäften widmet. Für Kanada, wo die Firma größter Spediteur des Landes ist, und für Amerika wird der Geschäftsgang von den British Virgin Islands dirigiert — einem steuerfreundlichen Eiland in der Karibik. Den Rest der Welt umorgt eine Holding aus dem schweizerischen Pfäffikon.

Unterhalb dieser drei Gesellschaften tummelt sich, für den Fremdling undurchschaubar, die Basis im KN-Reich. Die Lufthansa-Prüfer zählten rund 130 rechtlich selbständige Untergesellschaften in allen Winkeln der Erde.

Nach der Absage der Flug-Gesellschaft sucht Kühne nach weiteren Interessenten. Bei dem Hamburger Wirtschaftsprüfer Otto Gellert, der mit dem Handel beauftragt wurde, hat sich, so Kühne, schon jede Menge Interessenten gemeldet.

Das muß auch sein. Mit diskretem Druck ließen die Banken wissen, daß sie gern Geld sehen würden — bis Mitte des Jahres.

AFFÄREN

Jetzt hat's geschmeckelt

Die Geld-Geschichten um seine Parteifreunde Ertl, Karry und Gattermann haben den FDP-Vorsitzenden Genscher alarmiert. Der Chef-Liberale fürchtet um den Ruf der Freidemokraten als Saubermänner der Nation.

Hans-Dietrich Genscher, kein Freund lauter Worte, tat kund, welche Stimmgewalt dennoch in ihm steckt.

Was da los sei, er wolle endlich alles wissen, brach es aus dem FDP-Vorsitzenden hervor: „Auf was müssen wir uns noch gefaßt machen? Womit müssen wir jetzt noch rechnen?“ Ein Mitarbeiter war tief beeindruckt: „Der Chef ist sehr ungehalten, so habe ich ihn selten erlebt.“

Die Contenance verloren hatte der Chef-Liberale nach Lektüre des SPIEGEL-Artikels in der letzten Woche über die seltsamen Spendenpraktiken seiner Partei. Landwirtschaftsminister Josef Ertl, FDP-Schatzmeister Heinz Herbert Karry, Wirtschaftsminister in Wiesbaden, und der freidemokratische Bundestagsabgeordnete Hans Gattermann, Geldverwalter des nordrhein-westfälischen Landesverbandes, stehen immer stärker unter Verdacht, sie hätten bei Rüstungsgeschäften Kasse machen wollen.

Von Genscher zur Rede gestellt, beteuerte Karry wie stets seine Unschuld:



FDP-Abgeordneter Gattermann
„Ich bin nur ein Provinz-Notar“

An den Vorwürfen sei nichts dran. Klagen aber wolle er nicht, gegen den Bericht im SPIEGEL könne man nichts unternehmen.

Zu seiner Entlastung zeigt Karry in diesen Tagen ein Bündel Fernschreiben herum, in denen die Rüstungsfirma Rheinmetall bei Vertretern aller drei Bundestagsparteien und sogar beim Bundeskanzler um Hilfe bei der Export-Genehmigung für eine Maschinengewehr-Fabrik nach Saudi-Arabien gebeten hatte.

Doch die Persilscheine werden Karry wenig helfen. Schließlich war er es, der nach Angaben des Waffenhändlers Gerhard Mertins im Dezember 1976 mit einem Vertreter der Rüstungsexporteur verhandelte, „nach diesem Gespräch... wurde die Genehmigung erteilt“ (Mertins).

Ertl, der angeblich ebenfalls gegen Cash seine Beziehungen zugunsten der Rüstungsexporteur hatte spielen lassen, konnte seinem Parteivorsitzenden auch in der vergangenen Woche keine