



lassen“. So lange solle die alte Altersgrenze noch gelten.

Doch der Schulsenator hat nur scheinbar eingelenkt: Zuvor war dem gelernten Lehrer Löffler nämlich ein anderer Dreh eingefallen, um die meist kritisch eingestellten Lehrer-Aspiranten von der Begabtenprüfung und mithin später von seinen Schulen fernzuhalten.

Bereits Mitte Februar hatte Werner Stein, als Senator für Wissenschaft und Kunst auch für Hochschulen zuständig, auf Wunsch des Kollegen Löffler die Pädagogische Hochschule nachdrücklich ersucht, Bewerber mit Kleiner Matrikel für das kommende Sommersemester nicht mehr einzuschreiben.

UNTERNEHMEN

HUGO STINNES

An der Kette

Dies ist vom Stinnes-Konzern übriggeblieben: Ein Teil ist volkseigen, ein zweiter Teil werkelt als mittelständisches Unternehmen im Brennstoffhandel, und der Rest wurde nun von in- und ausländischen Gläubigern stillgelegt.

Der Name des ehemals gewaltigsten Industrie-Imperiums Deutschlands war in der letzten Woche Gegenstand von Seemannsflüchen, Gerichtsklagen und Zahlungsforderungen norddeutscher Banker. Hugo Stinnes, 73, Namens- und einst auch Direktionserbe des legendären Konzerngründers, war wieder einmal auf der Flucht vor seinen Schulden — möglicherweise zum letztenmal.

Auf der Reede vor der westafrikanischen Küste, im Hafen von Venedig und auf der Norderwerft in Hamburg lag die gesamte Flotte des greisen Industrie-Dynasten fest, vor Anker oder unter Sequester ob der Millionen-Forderungen der deutschen Sozialversicherung, französischer Proviant-Lieferanten, englischer Reparaturfirmen und sogar der eigenen Schiffsbesatzung. In Venedig konnte nur noch die Polizei einen Matrosen-Aufstand verhindern; in Dakar lauerte der Gerichtsvollzieher am Kai mit der Kette; in Bremen forderten die Banken den alten Herrn auf, Vergleichs- oder Konkursantrag zu stellen.

In der Bundesrepublik arbeiten über 100 Stinnes-Firmen, die meisten von ihnen gehören inzwischen der Veba, zwei sind im Eigentum der noch immer lebenden Witwe Cläre, 99, des Konzerngründers sowie des Sohnes Otto. Zwei weitere — zerstritten mit allem, was sonst noch unter gleichem Namen firmiert — gehören Hugo Stinnes junior persönlich.

Stinnes, nach eigener Bekundung „der“ Stinnes, hatte sich mit Mutter und Bruder Anfang der fünfziger Jahre überwunden. In Konkurrenz zu seiner Familie baute er seine eigenen Unternehmen auf. Bereits 1963 jedoch schien er wieder am Ende zu sein: Um Schulden im Gesamtwert von rund 100

Millionen Mark zu decken, mußte er fast alles verkaufen, was er an Firmen besaß. Der gleichzeitig aufkommende Verdacht, er habe Kohleunternehmen des Ruhrgebietes um 11,3 Millionen Mark verkürzt, deklassierte ihn in den Augen der Ruhr-Manager als den „kleinen Sohn eines großen Vaters“ (der damalige IG-Bergbau-Chef Heinrich Gutermuth).

Kurz darauf meldete auch Mutter Cläre Vergleich an; die Stinnes-Bank wurde liquidiert, ein Tankstellennetz wurde verkauft, der Stahlhandel wurde eingestellt. Hugo Stinnes vermochte sich einen sinistren Scherz nicht zu verkneifen: Seine „kürzlich sanierte Gruppe“, so verlaufbarte er damals, habe mit diesem Stinnes-Kreis „nichts zu tun“.

In der vergangenen Woche nun distanzieren sich Bruder Otto und Witwe Cläre von Hugo. In Venedig verweigerten Ölfirmen das Betanken eines Stinnes-Schiffes, das für Mutter und Sohn fährt, da die italienischen Lieferanten bei der Namens-Konfu-



Abgemusterte Stinnes-Matrosen
„Prozeß der Selbstreinigung“

sion nicht mehr durchzublicken vermochten, wer nun wiederum in Finanzschwierigkeiten sei.

Die Besatzung der „Julius Hugo Stinnes“, eines der vier Schiffe von Hugo persönlich — unter Arrest in Dakar — funkte einen Notruf an den SPIEGEL: „Erbitten Auskunft, ob Herr Hugo Stinnes sich abgesetzt hat, da von Reederei keinerlei Information.“ Dann formulierten sie eine Strafanzeige gegen ihren Arbeitgeber: Stinnes habe „es unterlassen, die Sozialabgaben an die Seerberufsgenossenschaft abzuführen, und zwar seit September 1970“. Kapitän und Besatzung sahen darin eine Gefährdung ihrer Rentenansprüche — „und Betrug, denn auf den Abrechnungen der Besatzungsmitglieder wurden die Sozialabgaben abgebucht“.

„Julius“-Kapitän Klaus Pitschmann hatte telegraphisch von seiner Frau erfahren, daß auch die Heuer für Februar nicht überwiesen worden war;

An alle Architekten und Bauherren

Eine neue Idee wird geboren: Die »bug« Qualitätskette.

Daß wir einer jener Hersteller sind, die ständig neue Ideen in die Tat umsetzen, hat sich inzwischen herumgesprochen. (Nicht umsonst kommen z. B. der revolutionäre Flachdachabschluß OV 35, die verblüffende Design-Tür und echte Problemlösungen zur Verbesserung der Fenster aus dem Hause „bug“.) Deshalb ist es vielleicht nicht ganz so überraschend, daß wir jetzt eine Idee verwirklichen, die alle bisherigen Taten wirkungsvoll ergänzt: die „bug“-Qualitätskette. Das ist neu. Im Rahmen einer lückenlosen Schulungs- und Qualitätskette wird sichergestellt, daß die hohe Qualität der „bug“-Produkte über alle Stufen hinaus bis zur endgültigen Montage aufrechterhalten bleibt. Hersteller, Fachhändler und Verarbeiter arbeiten Hand in Hand. Mit dem gleichen Wissen. Der gleichen Sorgfalt. Das heißt für Sie, daß Sie bei „bug“ das absolut sichere Gefühl haben können, richtig gewählt zu haben. Daß Sie wirklich das am Bau vorfinden, was Sie nach Zeichnung bestellt haben. Mehr können wir nicht tun. Achten Sie auf das Zeichen unserer Idee.

Gebr. Uhl KG „bug“-Bauelemente
7981 Vogt ü. Ravensburg Postfach 7
Tochtergesellschaften in Österreich,
Schweiz und Frankreich. Aus demselben Hause Alu-Holz-Fenster
System Aluvogt.

ALUVOGT



In eigener Sache:

We have a problem...

Unsere Dokumentation — als SPIEGEL-Archiv bekannt — ist eines der größten Pressearchive Europas. Zwölf Millionen Dokumente werden hier von 85 qualifizierten Fachkräften verwaltet. Täglich kommen 2.500 neue Dokumente hinzu, die ausgewertet und gespeichert werden müssen.

Diese ständig einströmenden Informationen können nur durch neuartige Dokumentations- und Archivierungsmethoden sinnentsprechend aufgefangen, verdichtet, ausgewertet und verwendet werden.

Für diese Aufgabe brauchen wir ein Organisationsteam (System Developer Team) von

Organisationsplanern Systemanalytikern Ökonometrikern Informatikern

Dieses Team soll eine Systemanalyse und Ist-Bestandsaufnahme durchführen. Dabei gewonnene Erkenntnisse und Erfahrungen werden das Team in den Stand setzen, eine organisatorische Umstrukturierung der Dokumentation und die Einführung neuer Techniken der Informationsverarbeitung (Einsatz von EDV, Mikrofilmen etc.) vorzuschlagen, vorzubereiten und durchzuführen.

Kenntnisse und praktische Erfahrung in operations research, Betriebswirtschaft, Mathematik und Betriebspsychologie sind für die Lösung dieser Aufgabe unerlässlich.

...will you solve it?

Zuschriften an den SPIEGEL-Verlag
Personalverwaltung
2 Hamburg 11
Brandstwierte 19 / Ost-West-Straße

die „Shell“ hatte sich in Dakar geweigert, dem Schiff für die Weiterfahrt Brennstoff zu liefern. Französische Schiffsagenturen machten daraufhin unbezahlte Provisionsrechnungen geltend.

Gut 1300 Meilen südlich, im kongolesischen Hafen Pointe-Noire, lag der Hugo-Dampfer „Ellen“ fest. Rund 140 000 Mark nichtbezahlter Heuergelder und Sozialabgaben der Besatzung standen aus.

In Venedig erklärte der Kapitän der „Birte Hugo Stinnes“ den Notstand. Sein Schiff lag schon seit Wochen an der Kette, da ein französischer Schiffsausrüster auf Zahlung drängte. Stinnes schuldete der Besatzung fast 180 000 Mark. Die Matrosen — vornehmlich Afrikaner — begannen zu meutern.

In Hamburg war die „Annie Hugo Stinnes“ festgelegt worden, weil die „Schiffshypothekenbank zu Lübeck“ in Kiel — von den Vorfällen in Venedig beunruhigt — nun eine Hypothekenforderung von 170 000 Mark präsentierte. Stinnes überließ seine „Annie“ den Kieler Bankern zum Verkauf. Das Vorhaben aber scheiterte. „Die Hypothekenbelastungen des Schiffes“, so Paul Jung, Vorstandsmitglied des Kieler Bankhauses, „erwiesen sich als höher denn der Verkaufswert“; die nichtgedeckten Verbindlichkeiten jedoch hätten die Käufer übernehmen müssen.

Auch bei der „Annie“-Besatzung stand Stinnes mit rund 160 000 Mark in der Kreide. Am Donnerstag vergangener Woche endlich musterte die Mannschaft ab. Die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG) zahlte ihnen Überbrückungsgelder und übernahm die rechtliche Beratung.

Auf rund 15 Millionen Mark schätzen Insider des Küstengeschäfts die Gesamtforderungen aller in- und ausländischen Gläubiger an Hugo Stinnes; der Verkaufswert der Schiffe aber wird auf höchstens 13 Millionen Mark taxiert.

Der Essener Krupp-Konzern, mit etwa sechs bis sieben Millionen Mark Gläubiger bei Stinnes, verbürgte sich über seine Tochterfirma Atlas-Mak für 45 000 Mark, um die Rückreise der „Ellen“ aus dem Kongo zu ermöglichen. Die „Ellen“-Besatzung telegraphierte daraufhin an Alexander Münichshofer, Schiffssekretär der DAG, der sich für die in Not geratenen Stinnes-Seeleute eingesetzt hatte: „Haben die Arbeit nicht niedergelegt. Danken für die Geldüberweisungen an die Familien.“

Hugo Stinnes verweigerte bis Ende letzter Woche jede Erklärung. Nur Vertrauten deutete er einmal an, wo die Ursache seiner Finanzmisere liege: „Die Bank für Gemeinwirtschaft und die Investitions- und Handels-Bank setzen mir hart zu.“

Peter Stinnes — Sohn von Otto — zog in der letzten Woche aus der erneuten Finanzmisere seines Onkels den Schluß: „Wir haben über die vielen Stinnes-Namen schon oft nachgedacht. Vielleicht ergibt sich da jetzt ein Prozeß der Selbstbereinigung.“