

Ihre Frau

macht mir Sorgen, sie arbeitet viel zuviel. Sie sollte viel mehr an ihre Gesundheit und Schönheit denken. Sie könnte so viel Zeit gewinnen, wenn SIE auf meinen Rat hören, und der heißt: Vertrauen Sie auf

tielsa

internationale küchentechnik

tielsa bietet Ihnen Anbauküchen in 17 verschiedenen Frontausführungen und mehreren Preisklassen.

Bitte schreiben Sie uns. Wir senden Ihnen kostenlos unsere Unterlagen.



tielsa

4902 Bad Salzflöhen 1
Postfach 3620 · Abt. Sp.

Ostnigerianer bekennen sich noch zu Biafra und dem gescheiterten Separatisten Ojukwu.

Ojukwu Biafra-Elite kehrt lieber an den Niger zurück, anstatt, wie Ojukwu forderte, „in anderen Ländern lebensfähige Biafra-Gemeinschaften zu gründen“.

Aus dem Exil zurück in die Heimat gingen unter anderen:

- ▷ Biafra-Ex-Kabinettschef Udo Akpan, einst Ojukwus Ehmke,
- ▷ Ojukwus Oberster Richter, Louis Mbanefo, der während des Bürgerkriegs aus Protest gegen das Nigeria-freundliche England seinen „Sir“-Titel niedergelegt hatte,
- ▷ Ojukwus Berater Dr. Francis Ibiom, als ehemaliger Präsident des Weltkirchenrats einer der erfolgreichsten Biafra-Werber,
- ▷ Biafras Vertreter in der Bundesrepublik, Dr. A. N. Obonna; Obonna vor der Abreise: „Alle sollten sich um das Staatsoberhaupt, General Gowon, zusammenschließen.“

Ojukwu über seine treulosen Mitkämpfer: „Einige dieser sogenannten Führer haben sich aus persönlichen Erwägungen abgesetzt. Einige sind natv genug, Nigerias Nachkriegs-Zusicherungen zu glauben. Andere meinen wohl auch, ihrem Volke zu Hause besser dienen zu können.“

Unklar ist, von wo aus Ojukwu („Solange ich lebe, lebt Biafra“) in Zukunft seinem Volke dienen wird. Elfenbeinküsten-Präsident Houphouët-Boigny forderte ihn auf, das Land „so bald wie möglich“ zu verlassen, angeblich, weil der Ex-Staatschef entgegen einem Verbot Houphouët's dem Londoner „Sunday Telegraph“ und dem britischen Fernsehen Interviews gegeben hatte.

Gegenwärtig sucht Ojukwu einen Unterschlupf in Europa. Aber auch dort will ihn niemand. Kein Staat möchte sein Verhältnis zu den Siegern in Lagos belasten, die England, Irland, Frankreich und der Schweiz mitteilen, Asylgewährung für Ojukwu sei „unwillkommen“.

Im Schweizer Kanton Waadt wollte sich Ojukwu mit zwölf Personen niederlassen — mit sechs Familienmitgliedern und sechs Bediensteten, darunter einem Koch und zwei Leibwächtern. Der Berner Bundesrat jedoch verwarf das Asylgesuch. 450 in Nigeria ansässige Eidgenossen atmeten auf.

Die Schweizer, von deren Boden Ojukwus P.R.-Organisation „Markpress“ operiert hatte, fürchteten Gowons Rache. Nigerias Behörden hatten Schweizer Geschäftsleuten die Pässe abgenommen und mit Repressalien gedroht. Die „United Trading Company“, eine der größten Handelsfirmen am Niger, ist ein Schweizer Unternehmen.

Sollte auch Schweden sein Asylgesuch ablehnen, wird Ojukwu wahrscheinlich bei der letzten großen Kolonialmacht Zuflucht finden: in Portugal.

UNTERNEHMEN

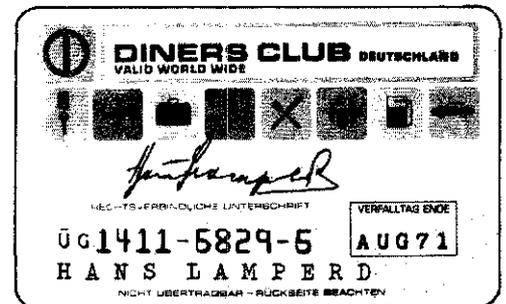
DINERS' CLUB

Immer Zank

Mit 8,5 mal 5,5 Zentimeter kleinen Plastikkärtchen machte Amerikas Diners' Club jahrelang Gewinne. Doch dann war das Geschäft mit der prestigefördernden Credit Card (2,7 Millionen Clubkarten-Inhaber in 142 Ländern, davon 40 000 in Westdeutschland, rund 700 Millionen Dollar Kreditvolumen) dem Diners'-Management nicht mehr gut genug. Nun floriert der Club — im Stammland eine AG, in der Bundesrepublik eine GmbH — nicht mehr.

„Wenn sich Diners' auf das Kreditkarten-Geschäft beschränkt hätte“, lamentierte Aufsichtsratsvorsitzender J. Victor Herd, „dann gäbe es keinen Zweifel, daß das Unternehmen in den schwarzen Zahlen wäre.“

In die roten Zahlen (Verlust von April 1969 bis Ende Juni 1970: 31,7 Millionen Dollar) hatte noch Herds Vorgänger Alfred S. Bloomingdale den



Diners'-Kreditkarte

Über 30 Millionen Dollar Verlust

Club mit „vielen hochfliegenden Ideen“ („The New York Times“) geführt. Bloomingdale hatte 1950 zusammen mit dem New Yorker Anwalt Ralph E. Schneider und einem Anfangskapital von nur 18 000 Dollar den Diners' Club gegründet. Beide nutzten damit die immer gleiche Schwäche, die Millionen Konsumenten zeigen: Wer nicht bar bezahlt, kauft mehr.

Diners'-Vertragsfirmen (etwa 350 000, davon in der Bundesrepublik: 7400) wie Fluggesellschaften, Hotels, Fachgeschäfte, Restaurants und Bars sind davon so überzeugt, daß sie bis zu zehn Prozent der auf Kreditkarten ausgestellten Rechnungsbeträge Diners' als Provision überlassen. Die Karten-Inhaber selbst führen 60 Mark im Jahr als Club-Beitrag ab.

So solide das Kreditkarten-Geschäft war, so sehr drängte es Bloomingdale, ins Reise- und Hotelgewerbe einzusteigen.

Zwar konnte Bloomingdales kostenbewußter Partner Schneider den Club-Chef zunächst noch bremsen. Als Schneider jedoch 1964 starb, war Bloomingdale nicht mehr zu stoppen. „Zwischen den beiden hatte es immer Zankereien gegeben“, verriet ein Diners'-Direktor, „aber mit dem Tod von

Ralph wurde Als (Alfred Bloomingdales) Rückhandball immer länger.“

1967 erwarb Al Amerikas drittgrößte Reiseagentur, Fugazy Travel Bureau. Die Kombination schien verlockend: Hier Diners' mit seinen weltweiten Kreditverbindungen (die Plastikkarten werden sogar in der Sowjet-Union und der DDR honoriert), dort Fugazy mit über 120 Reisebüros.

Wenig später machte Bloomingdale seinen Club zum Hauptpächter und -verwalter des ausgedienten Luxusdampfers „Queen Mary“, den die kalifornische Stadt Long Beach für drei Millionen Dollar von Britanniens Cunard-Reederei gekauft hatte. Der Ozeanriese sollte zu einem Luxushotel mit über 400 Betten umgebaut, an Kaliforniens Küste vertäut und — so „Time“ — ein „royal killing“ werden — ein Bombengeschäft.

Doch die Bombe zündete nicht. Weder den Eröffnungstermin — Sommer 1970 — noch die ursprünglich eingeplanten Kosten — 13,5 Millionen Dollar — hielten die Hotelplaner ein. Lotse Diners' ging — mit 7,5 Millionen Dollar Verlust — von Bord.

Schiffbruch erlitten Bloomingdales Club-Kameraden auch mit einer Idee, die ihr Chef als „erregend neues Konzept von schwimmenden Hotels und Motels“ propagiert hatte. Unter dem Firmennamen „International Floatels Inc.“ sollte eine Diners'-Tochter mit einer Flotte schwimmender Herbergen in Florida, Kalifornien, auf den karibischen Inseln und Hawaii Touristen anlocken. In dieses Projekt investierte die Kreditkarten-Firma 277 000 Dollar — offenbar vergebens. Diners' verkaufte die Floatels-Flotte.

Branchenkennner schreiben es Bloomingdales Expansionsdrang zu, daß fast die Hälfte des gesamten Jahresverlusts der Firma auf Konto ihrer Reiseabteilung geht. Dem „immer mangelhafteren Management“ („The New York Times“) lasten sie an, daß allein Diners' automatisches Reservierungssystem für Hotels und Motels zuletzt mit einem monatlichen Defizit von 260 000 Dollar arbeitete und schließlich verkauft werden mußte. Verlust: 2,9 Millionen Dollar. Obendrein brach im vergangenen Jahr das Computer-Abrechnungssystem für die Kreditkarten wegen Überlastung zusammen.

Angesichts dieses Debakels räumte Bloomingdale, Sproß einer millionenschweren Kaufhausfamilie, seinen Chef-Posten — nicht ohne das stets optimistische Vokabularium der US-Manager zu strapazieren: „Ich scheide aus, weil ich von Natur aus ein Pionier bin und neue herausfordernde Aufgaben gefunden habe.“ Partner Fugazy stieg ebenfalls angeblich freiwillig aus.

In Wirklichkeit waren beide von den Direktoren der Continental Corporation hinauskomplimentiert worden. Diese Versicherungsholding, die sich 1966 mit 34 Prozent in den Club eingekauft hatte, erhöhte im April dieses Jahres ihre Beteiligung auf 88 Prozent.

Bloomingdales Job übernahm Continental-Chef J. Victor Herd.

Das neue Management will den Diners' Club wieder auf den gewinnbringenden Kreditkarten-Pfad zurückführen. Jules T. Asch, Vorstandsmitglied für Finanzen, verkündete: „Das Kreditkarten-Geschäft ist unsere Hauptbetätigung. Auf Experimente, die ins Blaue führen, werden wir uns nicht mehr einlassen.“ Herd freilich sinnierte: „Bestimmte Versicherungen könnten wir eigentlich auch mit der Hilfe des Diners' Club verkaufen.“

AFFÄREN

PENN-CENTRAL-KONKURS

Irgendwelche Abenteuer

Die Untersucher des Penn-Central-Konkurses“, so entsetzte sich das amerikanische Nachrichtenmagazin „Newsweek“, „haben jetzt die Büchse der Pandora geöffnet.“

Die amtlichen Spürer von vier Kommissionen deckten vorletzte Woche vor allem Fehlspekulationen und anrühige Geschäfte der Manager auf. Dadurch sei, so die Untersucher, die größte private Eisenbahn-Gesellschaft der Welt (94 000 Beschäftigte, acht Milliarden Mark Jahresumsatz) in den „größten Konkurs der amerikanischen Geschichte“ („International Herald Tribune“) gerollt.

Als die Manager des Eisenbahn-Giganten im Juli dieses Jahres den Weg zum Konkursrichter gehen mußten, waren die Schulden auf mehr als neun

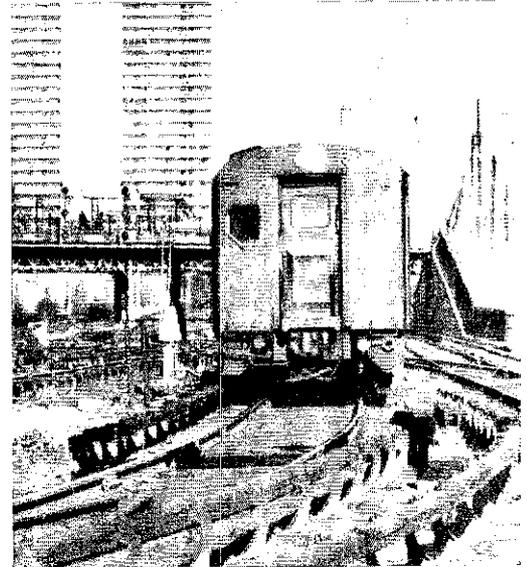


Penn-Central-Flug-Manager Lassiter*
Spesen für die Freundin

Milliarden Mark gewachsen (SPIEGEL 27/1970). Auch in den ersten neun Monaten dieses Jahres ratterte die Gesellschaft mit einem Verlust von über 233 Millionen Dollar in die roten Zahlen.

Laut Kommissionsbericht hatte die Misere schon 1962 begonnen, sechs Jahre bevor die Eisenbahn-Gesellschaften Pennsylvania Railroad Company und New York Central zur Penn Central Transportation Company fusionierten. Damals hatte David Bevan, Finanzchef der Pennsylvania Railroad

* Mit der zur „Miss Rangiermaschine“ gekürten Linda Vaughn.



Penn-Central-Zug
Werbung mit der blonden Lok

und später auch der Penn Central, zusammen mit anderen Managern und Geschäftsfreunden die Investitionsgesellschaft „Penphil“ gegründet.

In den folgenden Jahren investierten die Penn-Freunde hauptsächlich in Unternehmen, an denen auch die Eisenbahn-Gesellschaft interessiert war. Dabei stimmten sie ihr Vorgehen sorgfältig mit den Transaktionen der Pennsylvania Railroad ab. So kauften die Penphil-Leute am gleichen Tag, an dem die Eisenbahn-Gesellschaft Anteile an der Grundstücksfirma Great Southwest Corporation erwarb, zehntausend Aktien dieser Gesellschaft auf.

Als später die Pennsylvania Railroad auf Bevans Rat hin die Great Southwest hundertprozentig in den Konzern eingliedern wollten, veräußerten die Penphil-Leute ihre Anteile an die Eisenbahn-Gesellschaft und erzielten dabei einen Gewinn von 212 000 Dollar. Pennsylvania-Hausbankier und Penphil-Teilhaber Charles J. Hodge strich bei diesem Geschäft von beiden Seiten Vermittlungscourtage ein.

In einem anderen Fall sorgte Penphil-Initiator und Eisenbahn-Finanzchef Bevan dafür, daß die Pennsylvania Railroad sogar in die Luft ging: Er interessierte den Eisenbahner-Aufsichtsrat für das Lufttaxi-Projekt Executive Jet Aviation (EJA) des pensionierten Luftwaffen-Generals O. F. Lassiter. Der rüstige General wollte mit einer Flotte kleiner Düsenflugzeuge einen Luft-Zubringerdienst zu den großen Flughäfen aufziehen und suchte Geldgeber.

Die Eisenbahn-Manager ließen sich in der Tat von ihrem Kollegen Bevan zu einer ersten Investition von fünf Millionen Dollar überreden, obgleich sie damit einen Konflikt mit dem Gesetz riskierten. Denn nach amerikanischem Recht ist es Eisenbahn-Gesellschaften verboten, ohne Genehmigung durch die Zivile Luftfahrt-Behörde