

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 Ozeanriesen 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 scheidet 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

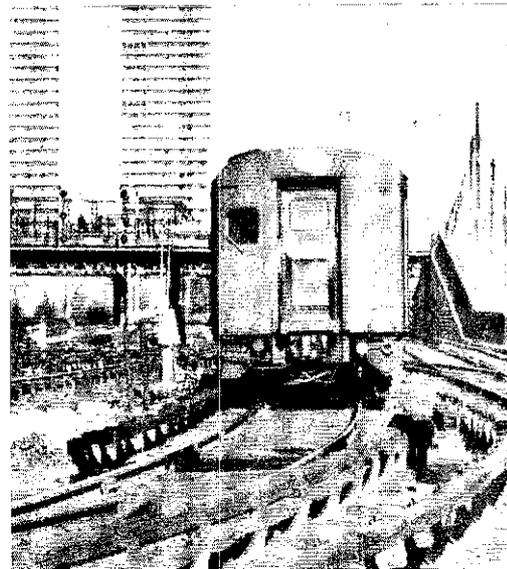


Penn-Central-Flug-Manager Lassiter\*  
Spesen für die Freundin

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 Bevan's 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 Vermittlungscourtagen 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

(Civil Aeronautics Board) Fluggesellschaften zu kontrollieren.

Die Beamten der Luftfahrtbehörde verwiesen die Bahner auch prompt wieder auf die Schienen. Inzwischen aber mochten die Eisenbahner-Bosse nicht mehr auf die Luftfahrt verzichten. Sie wollten sogar noch höher hinaus. So gewannen sie die Stahlfirmen US Steel Corporation und Burlington Industries als Partner und beschlossen, mit einer Flotte von Riesenflugzeugen eine große internationale Luftfahrt-Gesellschaft, die unter dem Kommando des Ex-Generals stehen sollte, zu gründen. Als Massentransporter sollte eine — bislang nur vage geplante — Zivilversion des als Militärflugzeug schon unwirtschaftlich operierenden Superjets vom Typ Lockheed C-5A angeschafft werden.

In der Zwischenzeit freilich hatte der ehemalige Flieger-Strategie die EJA an den Rand der Pleite geflogen. Als mißtrauische Eisenbahner im vergangenen Juli endlich die Bücher prüften, entdeckten sie überdies, daß der Ex-General rund 900 000 Dollar an Spesen für sich und seine vielen Freundinnen verbraucht hatte.

So verbrachte Lassiter zusammen mit der prallbusigen Blondine Linda Vaughn, die auf dem Eisenbahner-Schönheitswettbewerb den Titel „Miss Rangiermaschine“ gewonnen hatte, mehrere Wochen in Paris. Lassiter über seine blonde Lokomotive: „Ich wollte mit ihr in Frankreich für EJA werben.“ Die Bahn-Bosse entließen den General fristlos.

Als dann das Civil Aeronautics Board im letzten Jahr die Eisenbahner mit einem endgültigen Verbot ihrer Fluggesellschaft belegte, hatte Penn Central schon 21 Millionen Dollar an EJA verspekuliert.

Auch andere Diversifikationen brachten kein Geld in die Eisenbahner-Kassen. Rund 175 Millionen Dollar, davon 144 Millionen in bar, steckten die Manager unter anderem in den Erwerb der Ölfirma Buckeye Pipe Line Company, der Grundstücksunternehmen Arvida Corporation und Macco Corporation, ohne daß die Neuerwerbungen die erhofften Erträge eingebracht hätten. „Penn Central“, so konstatierten die amtlichen Gutachter, „hat auch künftig von den Tochtergesellschaften kein Geld zu erwarten.“

Die verspekulierten 175 Millionen Dollar fehlten Penn Central vor allem im Juni dieses Jahres, als es darum ging, kurzfristige Verbindlichkeiten abzudecken. Als auch noch der US-Kongreß eine Staatsbürgschaft in Höhe von 200 Millionen Dollar verweigerte, mußten die Eisenbahn-Manager Konkurs anmelden.

Grollte der texanische Kongreß-Mann Wright Patman, Vorsitzender des Banken- und Währungsausschusses: „Penn Central hätte besser daran getan, die 175 Millionen Dollar in den eigenen verschlammten Eisenbahnbetrieb zu stecken, der sie weiß Gott nötig gehabt hätte, anstatt sie für irgendwelche Abenteuer auszugeben.“



## Dem Kneissl-Erfolg auf der Spur?

Warum so?

Wir machen kein Geheimnis aus unserer Skikonstruktion. Die haben schon viele nachmachen wollen.

Aber es sind halt doch keine Kneissl daraus geworden.

Die erfolgreichsten Kunststoffski der Welt. Die machen nur wir.



**KNEISSL**  
-der Ski, den man leichter fährt