

fiel zu Boden. In aller Ruhe transportierte der Fahrer den Arretierten — einen farbigen US-Soldaten — zur Militärpolizei.

Auch der Frankfurter Taxifahrer Heinz Schlund hielt die Trennwand für die beste Schutzvorrichtung, wie sein Sohn Gerald bestätigte: „Mein Vater schrie nicht bei jedem Taxifahrermord nach der Todesstrafe. Er wußte, daß nur Glastrennwände Schutz vor Überfällen bieten.“

Taxi-Fahrer Schlund war das zweite Todes-Opfer der diesjährigen Taxi-Mord-Serie. Sein Wagen hatte keine Trennwand.

UNTERNEHMEN

BORGWARD

Hüter des Hauses

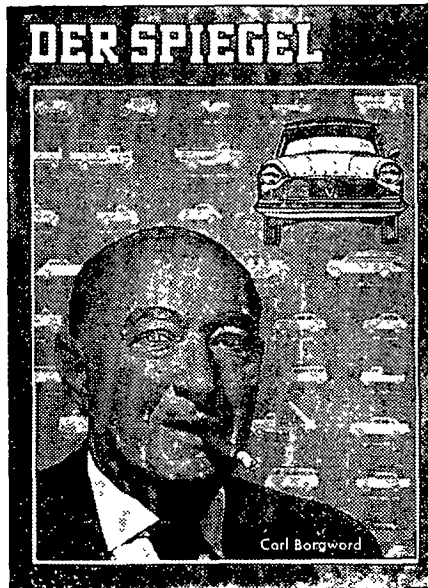
Fünf Jahre lang galt der Bremer Auto-Industrielle Carl F. W. Borgward als Bankrotteur. Jetzt wird der Tote — Borgward starb 1963 an Herzschwäche — rehabilitiert: Alle seine privaten Gläubiger bekommen ihr Geld voll zurück.

Als der Bremer Autokonzern 1961 zusammenbrach, tauchten die ersten Zweifel am deutschen Wirtschaftswunder auf. Heute zeigt sich, daß Borgward voreilig in den Konkurs getrieben wurde. Eine Quote von 100 Prozent hat es in der Geschichte der deutschen Wirtschaft noch nicht gegeben.

Die Karriere des gelernten Schlossers, dem die Londoner „Times“ einen „Anflug von Genie“ bescheinigte, hatte mit dem Gemüse-Dreirad Goliath begonnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg trug Borgward mit seinem „Leukoplastbomber“ Lloyd zur Vollmotorisierung in Deutschland bei, führte in Europa die Pontonform ein und begeisterte die Autofans mit der formvollendeten „Isabella“.

So tüchtig wie als Konstrukteur, so naiv war Borgward im Umgang mit Geld. Er lehnte Bankkredite ab und finanzierte sich über seine Lieferanten, deren Rechnungen er jeweils erst nach drei Monaten beglich.

Da er überdies ständig neue Typen entwickelte und keinen Widerspruch dul-



Autofabrikant Borgward*
Fünf Jahre nach dem Konkurs...

dete (Borgward zu seinem Finanzdirektor Carstens: „Sie sind ja doof, ich weiß schon, wo mein Geld bleibt“), waren seine Finanzen schließlich durcheinander geraten. Im Herbst 1960 schuldete das Unternehmen den Blech- und Reifenlieferanten mehr als 100 Millionen Mark.

Damals gewährte das Land Bremen 50 Millionen Mark Kredit. Borgward hoffte, damit wenigstens die am ärgsten zwickenden Lieferanten-Forderungen tilgen zu können. Als er jedoch schon im Januar 1961 um weitere zehn Millionen bat, lehnte der Senat ab, und die Fahrt in den Abgrund begann.

Die Senatoren drängten den Eigentümer aufs Altenteil, und in der nunmehr staatlichen Borgward-Gruppe übernahmen drei Betriebsfremde das Kommando. Indes hatten der aus München herbeigeholte Sanierer Dr. Johannes Semler und die beiden neuen Chefs Karl-Helmut Warns, ein mittlerer Ruhr-Manager, und Walther Fenske, ein Leitender Regierungsdirektor, keine Fortune.



... erhalten die Gläubiger ihr Geld zurück: In Mexiko gebautes Borgward-Auto

Am 28. Juli 1961, einem Freitag, mußten Warns und Fenske beim Bremer Amtsgericht den Vergleich beantragen**. Er kam nicht zustande, weil Bremens damaliger Finanzsenator Dr. Wilhelm Nolting-Hauff (FDP, heute im Management der Kaffeeirma Hag AG) sich weigerte, mit Steuergeldern für eine 35prozentige Vergleichsquote zu bürgen. Über die Borgward-Firmen Carl F. W. Borgward GmbH, Lloyd Motoren Werke GmbH und Goliath-Werke GmbH wurde der Anschlußkonkurs eröffnet.

Borgwards Kollege im Unglück, der 1962 gescheiterte Hamburger Werfther Willy H. Schlieker, glaubt, daß in Deutschland nicht nur zu schnell verhaftet, sondern auch zu schnell Konkurs beantragt wird. Das Übel stecke in der antiquierten Konkursordnung von 1877. Sie sei „zu sehr auf den betrügerischen Bankrott zugeschnitten“.

Die drei Konkursverwalter Dr. Louis Lange (für die Borgward GmbH), Wilhelm Reinstorf (für Lloyd) und H. R. Schulze (für Goliath) zeigten, daß Schliekers These zumindest auf die Bremer Pleite zutrifft. Sie schlugen den Borgward-Besitz zu guten Preisen los:

- ▷ das Werk Sebaldsbrück für 27,7 Millionen Mark an Rhestahl Hanomag;
- ▷ die Leichtmetallfabriken in Uphusen für sieben Millionen an die Alcan Aluminium-Werke in Nürnberg;
- ▷ das Lloyd-Werk für 30 Millionen an den Siemens-Konzern;
- ▷ das Goliath-Werk für eine noch nicht endgültig ausgehandelte Summe an die AEG;
- ▷ die Gesenkschmiede für 2,5 Millionen an die Aschaffener Achsenfabrik Sauer;
- ▷ die Kundendienst-Werkstatt für 1,75 Millionen an die Kasseler Henschel-Werke;
- ▷ die Atlas-Werke für 14 Millionen Mark an eine mexikanische Gruppe, die vom Sommer nächsten Jahres an den „großen Borgward“ P 100 in Mexiko neu auflegen wird.

Überdies gelang es den drei Hütern des Hauses Borgward, die Kosten des Verfahrens, die in der Regel einen großen Teil der Konkursmasse verschlingen, selbst zu verdienen. Sie ließen das Modell „Arabella“ in kleiner Serie weiterbauen und für alle Borgward-Typen Ersatzteile produzieren. Jahresumsatz: bis zu sieben Millionen Mark.

Die Arbeit der Borgward-Verweser machte sich bezahlt. Im Frühjahr 1966 schüttete als erstes das kleine Lloyd-Werk den Gläubigern eine Quote von hundert Prozent aus, danach sicherten die Goliath-Werke dasselbe zu.

Am Montag vergangener Woche teilte die Stammfirma Borgward GmbH, die bereits 71 Prozent ihrer Schulden bezahlt hat, dem Bremer Amtsgericht mit, sie könne im nächsten Frühjahr die restlichen 29 Prozent aufbringen.

Wenn von der Konkursmasse auch danach noch etwas übrig bleibt, bekommt sogar Bremen einen Teil jener insgesamt 65 Millionen Mark zurück, die der Senat bei Borgward zugesprochen hat.

* SPIEGEL-Titel 51/1960.

** Ein Vergleich ist möglich, wenn der Schuldner mindestens 35 Prozent der Forderungen begleichen kann und die Mehrheit der Gläubiger zustimmt. Bei geringerer Quote kommt es automatisch zum Anschlußkonkurs.