mobilien und Passagen vor, unterzeichnet von CIP-Geschäftsführer Gerhard Wieland.

Nahezu nichts an dem Schreiben war echt, sagen die Staatsanwälte. Die Wieland-Unterschrift sei „gefälscht“, selbst die Zahlenangaben über Mietflächen und Mieteinnahmen sind offenbar der Schneiderschen Phantasie entsprungen.

Beim Kauf der Leipziger Mädlerpassage ging es genauso zu. Für den Ankauf von Geschäftsanteilen reichte die Baubodenbank in Frankfurt 1992 einen Kredit über 48 Millionen Mark aus. Doch Schneiders Garantien für das Leihgeld existierten nur auf dem Papier.

16 Millionen Mark wurden durch eine Verpfändung, die übrigen 32 Millionen durch eine Grundschuld auf Schneiders Haus an der Börse in Frankfurt abgesichert. Tatsächlich soll die Grundschuld schon damals wertlos gewesen sein, da das Haus bereits durch andere Kredite hoch belastet war.

Neu aufgerollt wird auch der Kauf des Grundstücks Tauentzienstraße 7 b/c in Berlin. Für das Objekt stellte Schneider 1992 einen Kreditantrag über 186 Millionen Mark bei der Nord/LB in Braunschweig.

Der Kaufpreis habe 151 Millionen Mark betragen, behauptete Schneider. Als Beleg fügte er zwei Kaufverträge über 83 und 68 Millionen Mark bei, von denen der zweite, so das Ergebnis der Ermittlungen, eine Fälschung war.

Spätestens Anfang 1994 war das Immobilien-Imperium des Frankfurter Kaufmanns heillos überschuldet. Die Verbindlichkeiten betrugen mehr als 5 Milliarden Mark, denen Vermögenswerte von nur 3,2 Milliarden gegenüberstanden. Die Schneiders wußten, so der dringende Tatverdacht, daß sie zahlungsunfähig waren.

„In Kenntnis dieser Situation“, so der Haftbefehl, habe Schneider begonnen, „sämtliche frei verfügbaren Vermögenswerte“ ins Ausland zu schaffen. 245 Millionen Mark flossen über London und Nassau/Bahamas auf Konten von Schneiders Treuhandgesellschaften in Genf.

Schneider handelte „gewinnsüchtig“, sagt die Staatsanwaltschaft. Ihm sei es darum gegangen, „ihm nicht zustehende erhebliche Vermögensvorteile zu erhalten“.

Die juristische Verteidigung der Eheleute ist noch immer nicht geregelt. Auch acht Tage nach seiner Inhaftierung hatte Schneider noch keinen sachkundigen amerikanischen Anwalt, der ihn während des ganzen Verfahrens vertritt.

Amerikanische Anwälte verlangen für ihre Bemühungen oft mehrere hundert Dollar pro Stunde. Schneider müsse erst prüfen, so sein vorläufiger Anwalt Roma Theus, „wie groß seine finanziellen Möglichkeiten sind“. ❑

Automobilindustrie

Flammen vorm Tor

SPIEGEL-Redakteur Jürgen Kremb über den wilden Streik beim koreanischen Autohersteller Hyundai

Etwas deplaziert stapft Kim Kwang Ji in seinem betont jugendlichen Outfit zwischen Studenten einher, die auf dem Dach der Universität der südkoreanischen Stadt Ulsan Politposter malen. „Schon zweimal durchkämmte die Polizei das Gelände“, sagt der Gewerkschafter des Autoherstellers Hyundai. „Aber so schnell finden die uns hier nicht.“

A. BRADSHAW / SABA

Polizeieinsatz im Hyundai-Werk
„Der soziale Friede ist noch nicht eingezogen“

Wenn er sich da mal nicht täuscht. Seit am vorletzten Freitag mehr als 7000 Polizisten einen wilden Streik beim koreanischen Autohersteller Nummer eins beendeten, sind Kim und vier weitere Mitstreiter die meistgesuchten Männer des Landes.

„Wir werden wie einst in der Militärdiktatur im Untergrund leben“, meint Kims Begleiter Park Sang Chun, 30. Für seinen Anwalt Young In Sub ist das „ein Skandal“. Der Anwalt, ein früherer Hochschulaktivist, redet sich in Rage. „Richtig, Koreaner haben vor knapp drei Jahren in freien Wahlen ihren Präsidenten erstmals selbst bestimmt“, sagt Young In Sub in seinem winzigen Büro mit dem Charme einer Puppenstube. „Doch der soziale Friede ist hier noch lange nicht eingezogen.“

Der wird noch eine Weile auf sich warten lassen in dieser Industriemetropole, 280 Kilometer von Seoul entfernt. Die Stadt vereint alle Schattenseiten des Modells Korea in sich. Als sich hier vor gut 30 Jahren der einstige Militärherrscher General Park Chung Hee und Hyundai-Firmengründer Chung Ju Jung zusammentaten, um gemeinsam Ulsan zu entwickeln, zählte das idyllische Fischernest gerade 35 000 Einwohner. Heute bleibt den 800 000 Zugereisten besonders in den Sommermonaten fast die Luft zum Atmen weg.

Südkoreas führendes Zentrum der Schwerindustrie wirkt, als wäre hier der Versuch unternommen worden, eine koreanische Version des Science-fiction-Films „Robocop“ zu drehen. Vor dem Werkstor der Hyundai Motor Company parken gut 30 Polizeibusse der Marke Hyundai mit vergitterten Fenstern – vollgestopft mit jungen Polizisten der Abteilung Aufstandsbekämpfung.

Die Einsatzleitung sitzt in schwarzen Hyundai-Einsatzwagen, und die Arbeiter, gekleidet in ihre stahlblauen Hyundai-Uniformen, fahren in ihren Hyundai-Privatwagen an den Polizisten vorbei zum Arbeitsplatz.

Dicke gelbe Rauchschwaden hängen über Plattenbauten, die sich entlang von Hochstraßen so akkurat aufreihen, wie überdimensionierte Kaser-

nen. Darüber prangt der Firmenname Hyundai – zu deutsch „Gegenwart“.

Was der Stadt zu ihrem zweifelhaften Boom verhalf, war die fast schon manische Vision des patriarchischen Unternehmers Chung: Er wollte das Land zu einer bedeutenden Industriemacht ausbauen. An dem strategisch günstig gelegenen Hafen ließ er Südkoreas Werftindustrie und Petrochemie hochziehen. Seine Meßlatte war nicht das verschlossene Nordkorea, sondern das erfolgreiche Japan.

Schon Anfang der siebziger Jahre brachen Kinder in den Schulen mit Quecksilbervergiftungen nach dem Verzehr von verseuchtem Fisch zusammen. Den Unternehmer Chung störte das wenig, General Park ließ Proteste verbieten.

Nie werde er in seinen Betrieben eine Gewerkschaft zulassen, hielt der konservative Tycoon in seinen Memoiren fest. Und von diesem Geist ist bei Hyundai noch heute viel zu spüren.

Die Familie Chung kontrolliert 60 Prozent des nach Samsung zweitgrößten Mischkonzerns (Chaebol) des Landes. Die 170 000 Arbeiter und Angestellten erwirtschaften 20 Prozent der Exporterlöse Südkoreas.

Das Automobilunternehmen Hyundai Motor (Umsatz 1994: 17,1 Milliarden Mark) konnte seinen Gewinn im vergangenen Jahr um 136 Prozent steigern. In den Werkshallen des kapitalistischen Musterbetriebs prangen aufmunternde Losungen an den Wänden wie Polit-Ertüchtigungen im China Mao Tse-tungs. Heute noch Nummer 13 unter den Autoproduzenten weltweit, soll Hyundai schon in fünf Jahren zu den großen zehn gehören.

Unterstützt wird das ehrgeizige Programm mit Exporthilfen der Regierung des Präsidenten Kim Young Sam. Unter dem Schlagwort Globalisierung soll die gesamte südkoreanische Autoindustrie im Jahr 2000 Platz fünf in der Welt einnehmen – hinter Japan, den USA, Deutschland und Frankreich.

Die ersten Erfolge haben sich schon eingestellt. Im letzten Jahr steigerten die Autobauer aus dem „Lande der Morgenfrische“, so die direkte Übersetzung des Landesnamens, ihre Exporte um 15,6 Prozent.

Die europäischen Kunden halten sich allerdings noch zurück. Gerade um 1,3 Prozent erhöhten die Manager aus Ulsan 1994 ihre Exporte nach Europa. Doch Hyundais Konkurrent, der Autokonzern Daewoo aus Seoul, will allein in diesem Jahr in Deutschland 60 Millionen Mark für Werbung ausgeben. Hyundai wird demnächst nachziehen.

Der Patriarch wollte niemals eine Gewerkschaft zulassen

Vor allem der Preis soll die Käufer überzeugen. Kleinwagen mit Airbag, Servolenkung und Seitenaufprallschutz sind schon von 18 000 Mark an zu haben. Grund: Eine Lohnstunde in Korea kostet 10 bis 12 Mark, in Deutschland hingegen 55 Mark.

Nun droht der Exportoffensive Gefahr – nicht vom Käufer, sondern von der eigenen renitenten Belegschaft. Ulsan gilt als Kampfzentrum der koreanischen Arbeiterschaft. „Nirgendwo ist die Kluft zwischen Belegschaft und Management so tief“, sagt der Wirtschaftsredakteur der *Ulsaner Tageszeitung*. Noch immer haben viele Mitarbeiter nicht vergessen, daß ihnen ihre Bosse bis Anfang der neunziger Jahre sogar die Länge des Haarschnitts vorschrieben.

Im Januar flammten die alten Konflikte bei Hyundai Motor wieder auf. Yang Bong Soo, gewählter Vertreter der staatlich zugelassenen Betriebsgewerkschaft „Hyundai Motor Union“, schaltete das Band ab. Begründung: Die Werksleitung habe die Einführung der Modellreihe „Marcia“ nicht mit dem Betriebsrat abgesprochen. Das Management antwortete mit Kündigung.

Der Konflikt zeigt, wie verhärtet die Fronten in Koreas Betrieben noch sind. Am 11. Mai wurde Yang vom Werkschutz der Zugang zu einer Betriebsversammlung auf dem Werkgelände verwehrt. Mit der Drohung sich selbst zu verbrennen, überschüttete er sich mit Lösungsmittel. Bei einem anschließenden Handgemenge stand der Gewerkschafter plötzlich in Flammen.

Als ein Sprecher der Gewerkschaft Yang selbst die Schuld für den Zwischenfall gab, rief eine unabhängige Arbeitervertretung (Komitee Selbstverbrennung) zum wilden Streik auf. Zwei Drittel der insgesamt 36 000 Autowerker legten den Betrieb binnen Stunden lahm.

„Das war kein normaler Streik“, sagt der grauhaarige Firmensprecher Ma Tong Il, der gleichzeitig noch den Fußball-Klub des Konzerns leitet. „Es ging nicht mehr nur um Lohnerhöhungen, sondern um Politik.“

Recht hat er. Bei Hyundai Motor Company eskalierte der Unmut der Arbeiter über die Politik der Regierung Kim Young Sam. Der einstige Oppositionspolitiker hatte nach dem Ende der Militärherrschaft im Jahre 1993 mehr Freiheiten für die Arbeiter versprochen. Doch das unternehmerfreundliche Arbeitergesetz stellt außerbetriebliche Kooperation zwischen Arbeitnehmervertretern unter Strafe.

Unabhängige Gewerkschaftsaktivisten, die sich zwangsläufig strafbar machen, fordern jetzt einen landesweiten Gewerkschaftsbund nach deutschem Muster (siehe Interview Seite 109). Daß daraus auch eine Arbeiterpartei als politische Konkurrenz erwachsen kann, fürchtet der Präsident.

Vorletzten Freitag räumten Polizeieinheiten in Divisionsstärke das Firmengelände von Hyundai Motor und nahmen 280 Streikende in Haft. Bei einer angekündigten Arbeitsniederlegung der nationalen Telefongesellschaft Korea Telecom, kündete der Präsident an, werde er genauso handeln.

Bis Ende vergangener Woche zogen vor jeder Nachtschicht bei Hyundai Motor jeweils drei Dutzend Busse der Polizei auf. Die flüchtigen Gewerkschafter Kim und Park wollen bis auf weiteres vorsichtshalber jeden Abend ihren Unterschlupf wechseln.

N. NORDMANN

Automobilproduktion im Hyundai-Werk Ulsan: Nummer 13 weltweit