

Union habe ihn nicht in der Tasche. Weshalb mische sich überhaupt die UdSSR, ein Afrika fernliegendes Land, in afrikanische Probleme ein?

Erfahren im Hinauswurf von Indern und Israelis und im Beinahe-Hinauswurf der Briten, setzte Idi den Russen eine Entschuldigungsfrist von 48 Stunden und nannte Exzellenz Sacharow einen „Verbrecher“, der „vielleicht zu viel Wodka getrunken“ habe.

Um den Kniefall eines hohen Sowjetbeamten vor Idi zu vermeiden, stornierte Moskau kurz vor Ablauf des Ultimatums seine Beziehungen zu Uganda. Die Frage nach den Zielen Rußlands in Afrika aber müssen sich die außenpolitischen Planer in Moskau nun ernsthaft stellen — wieder einmal. Denn seit der Ermordung des kongolesischen Sowjetfreundes Lumumba hatte der Krenl in Afrika trotz Zurückhaltung viele Niederlagen eingesteckt.

Der ehemals Belgische Kongo (Zaire) hatte 1960 die Beziehungen zu Moskau abgebrochen, nach 77 Tagen Amtszeit mußte Sowjetbotschafter Jakowlew innerhalb von zwei Stunden das Land verlassen. Die 1961 wiederaufgenommenen Beziehungen wurden zwei Jahre später abermals gestrichen. 1961 mußte Jakowlews Kollege Solod aus Guinea weichen, weil er die Studenten gegen die Regierung aufgewiegelt hatte, Politbürokrat Mikojan eilte nach Conakry, um wiedergutzumachen.

Ohne politisch etwas zu ernten, half Moskau der nigerianischen Regierung 1968 im Bürgerkrieg gegen Biafra mit Waffen. Mit der Elfenbeinküste gingen im folgenden Jahr die diplomatischen Kontakte zu Bruch, aus dem Sudan floh 1971 nach dem Scheitern eines kommunistischen Putsches Botschafter Nikolajew. In Tansania und Sambia etablierte sich die Volksrepublik China.

In zwei Staaten nur konnten die Sowjets dauerhaft zu Stuhl kommen: Somalia und Uganda ließen sich in den letzten drei Jahren von Moskau Waffen und Berater schicken.

„Aus Schwarzafrika halten wir uns heraus“, versicherte vor kurzem noch ein Sowjetdiplomate dem SPIEGEL, „wir haben keinen Sinn für die Mentalität der Neger.“ Wie wahr. Dennoch gingen Ende Oktober Moskaus Diplomaten plötzlich wieder zur Offensive über — wohl um amerikanischer wie chinesischer Präsenz auf dem fernliegenden Kontinent entgegenzuwirken.

In Algier mischte sich der Sowjetbotschafter vorletzte Woche öffentlich in den Sahara-Konflikt zwischen Spanien und Marokko ein. In Kinshasa überreichte der sowjetische Geschäftsträger eine ähnliche Note wie Sacharow in Kampala. Ein dritter Abbruch der diplomatischen Beziehungen bahnte sich an: Die Zaire-Regierung wies die Demarche als „bewußte Provokation“ und „unerträgliche Drohung“, „einer Großmacht nicht würdig“, zurück.

Zaire-Präsident Mobutu: „Die Sowjet-Union unterstützt die MPLA, um sich selbst in Angola zu etablieren.“ Das sei eine „verhüllte Form des Rassismus der UdSSR“, und: „Heute überschwemmt die UdSSR ganz Afrika.“

In Kenia drohte Sowjet-Gast Dsozenidse, Vizepräsident des Obersten So-



Sowjetberater in Kampala: „Verhüllter Rassismus“

wjet, mit dem Abbruch einer Pressekonferenz, als er nach den Waffen für Angola und Somalia gefragt wurde: Durch Kenia rollten für Uganda Panzer, Raketen, Hubschrauber und MiG-21-Jagdbomber. Idi Amin jetzt: „Sie können Ihre MiGs einpacken und in die UdSSR zurückschaffen.“

MPLA-Führer Neto bedankte sich vorige Woche per Telegramm in Moskau für die Hilfe. Die Russen ließen verlauten, die künftige Sowjetbotschaft im Neto-Staat werde zur „größten der südlichen Hemisphäre“ ausgebaut.

Aus Uganda jedoch entfernte sich Botschafter Sacharow mit einer DC 9 der East African Airways, Flug EC 912. Für ein halbes tausend Sowjetberater gab Idi im Sowjet-Klubhaus am Victoria-See eine Abschiedsparty, spielte Akkordeon und riet den Russen, trotz allem ihre Waffen-Versprechen einzuhalten.

GRIECHENLAND

Neuer Augiasstall

Rund ein Drittel der in Griechenland zugelassenen Autos wurde eingeschmuggelt — die meisten aus der Bundesrepublik.

Der Athener Anwalt Nikolasos Galeadis, Besitzer eines Mercedes Benz 280 SE Automatic, Polizeinummer BA 6270, erworben aus zweiter Hand, durfte sein Auto nur zwei Jahre lang sein eigen nennen. Dann holte es die Polizei.

Der Anwalt erfuhr, daß der Wagen „ein Schmuggel- und Fälschungsgut“ sei. Nur auf Gerichtsbeschluß und gegen eine Kautions von 200 000 Drachmen (etwa 16 000 Mark) bekam er ihn vorerst wieder frei — die Kautions müßte er sich zurückprozessieren.

Galeadis hatte immerhin Glück. Hunderte anderer Griechen — Staatsbeamte, Offiziere, Ärzte und Polizisten — mußten unter dem Verdacht der Hehlerei ihre Wagen der Polizei übergeben und bekamen sie nie wieder zu sehen. Die Besitzer sind — meist ahnungslose — Opfer des „allergrößten Betrugs“ (die Illustrierte „Tachydromos“) oder „des größten Skandals seit der Zeit von König Otto, vergleichbar nur mit dem Augiasstall“ (Anwalt Galeadis).

Den zeitgenössischen Augiasstall haben deutsche Autodiebe und Hehler sowie ihre Partner in Hellas und Nahost eingerichtet. Allein in Griechenland sind wahrscheinlich 120 000 Personenwagen, fast ein Drittel des gesamten Pkw-Bestandes, illegal importiert und zugelassen worden. Der Computer des Athener Verkehrsministeriums ermittelte etwa 45 000 sogenannte Zwillingswagen — Autos, die zu zweit die gleiche Fahrgestellnummer haben. Die Zahlen deuten darauf hin, daß „Griechenland zum Asyl der Autodiebe von ganz Europa geworden ist“ (Galeadis).

Deutsche Touristen, griechische und türkische Gastarbeiter oder Kraftfahrer und persische Studenten haben die Wagen ins Käuferland gefahren. Dort vernichteten sie ihre Pässe, in denen die Wagen eingetragen waren, und erstatteten eine Verlust- oder Diebstahlmeldung. Aufgrund dieser Meldung stellten ihnen die Konsulate oder Heimatbehörden einen neuen Paß aus, mit dem sie das Aufnahmeland des Diebesgutes wieder verließen. Deutsche konnten es sich noch leichter machen: Sie reisten nach Griechenland mit Reisepaß ein, in den die Zollbehörden die Daten des Wagens eintrugen, und reisten auf Personalausweis wieder aus.

In Griechenland übernahmen pfiiffige Gebrauchtwagenhändler Verkauf und Zulassung. Sie suchten sich unter den schrottreifen Wagen der staatlichen Organisation „Odisy“, die den

Was arabische Importeure zu kaufen suchen

Das ist der Titel unserer monatlichen Listen mit Warenanfragen aus den arabischen Ländern.

Nur eine von vielen Leistungen, die wir export-interessierten Betrieben erbringen.

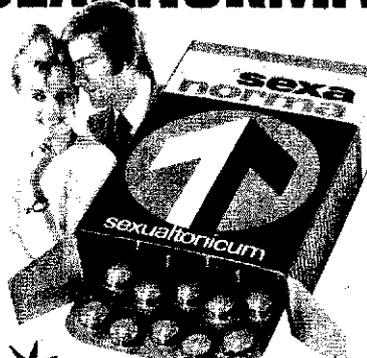
Seit vielen Jahrzehnten leisten wir praktische Arbeit beim

Aufbau von Exportverbindungen

Wenn Sie neue Auslandskunden suchen (oder Vertriebsfirmen), informieren Sie sich bitte unverbindlich über die Möglichkeiten, die Ihnen unsere Organisation bieten kann.

MADE IN EUROPE GmbH + Co
6 Frankfurt/Main 17
Unterlindau 21-25
Telex: 414920 made f d

WICHTIGER HINWEIS
für Männer
SEXANORMA[®]



★ Moderne Männer wissen, daß Jugendfrische erhalten bleiben kann. Daß Kraftreserven aufgebaut werden können. Moderne Männer nehmen SEXANORMA. Hochaktive Wirkstoffe verbessern gezielt, intensiv und besonders schnell die Aktivität des Mannes. SEXANORMA enthält neben anderen wertvollen Substanzen die Wirkstoffe Extr. Yohimbehae und Muira Puama in hoher Konzentration, welche die sexuelle Bereitschaft des Mannes steigern und erhöhen. Außerdem noch den wichtigen Wirkstoff Extr. Testes, der für die Potenzsteigerung sehr wichtig ist. Versuchen Sie dieses wertvolle, besonders gut verträgliche Präparat! Verlangen Sie in der Apotheke aber ausdrücklich SEXANORMA!

REZEPTFREI IN ALLEN APOTHEKEN!
Anzeige ausschneiden und in der Apotheke vorlegen!

Fahrzeug- und Maschinenpark des Staates verwaltet, einen Wagen gleichen Fabrikats aus und erwarben den Altwagen auf öffentlicher Versteigerung für maximal 1000 Mark. Der Wagen wurde zerlegt oder verschrottet, sein Typenschild in den importierten Diebstahlswagen montiert. Da „Odyssey“-Wagen weder mit Zöllen noch mit anderen hohen Luxus-Abgaben belastet werden, gelang es auf diese Weise, bei einem Wagen der Luxusklasse bis zu 20 000 Mark einzusparen.

Deutsche Autodiebe brauchten das Diebesgut mitunter nicht komplett zu exportieren. Sie ließen die Wagen statt dessen in Teile zerlegen, die von griechischen Gebrauchtwagenhändlern in Deutschland eingekauft und in Griechenland wieder zusammengebaut wurden. Gebrauchtwagenhändler Dio-

einen Transithandel vor. Da Transitwagen nur stückzahlmäßig registriert werden, war es nicht schwer, diese im Zollager Piräus gegen andere schrottreife Wagen auszutauschen. Die Zöllner im Hafen von Piräus drückten ein Auge zu.

Als noch lukrativer erwies sich das illegale Geschäft für die Beamten der Zulassungsstelle Athen, die laut Anwalt Galeadis eine „Räuberhöhle“ ist. Für sie wäre es nicht schwer gewesen, die Praktiken der Autohändler zu entdecken, doch sie verzichteten auf nähere Nachprüfung der Wagendaten — gegen Bakschisch von 2000 bis 4000 Mark. Nur vier Beamte wurden bislang vom Dienst suspendiert. Mitwisser, die wahrscheinlich auf hohen Posten des Verkehrsministeriums sitzen, blieben unbehelligt.



Straßenverkehr in Athen: „Asyl der Autodiebe aus ganz Europa“

nysios Aravantinos, der eine mehrjährige Haftstrafe absitzt, führte vorzugsweise Aufbauten von Mercedes-Benz-Personenwagen als Gebrauchtwagenteile ein und montierte sie auf anderweitig importierte Fahrgestelle. Ein Kollege ließ in Deutschland die Autodächer abtrennen, führte den übrigen Wagen separat ein und schweißte die Teile in Athen wieder zusammen.

Griechische Gastarbeiter in der Bundesrepublik fertigten Listen von Gastarbeitern an, die gegen einige hundert Mark bereit waren, gestohlene Wagen als ihre eigenen auszuweisen und angeblichen Verwandten in Griechenland zu schenken. Griechische Konsulate in der Bundesrepublik beglaubigten die Schenkungsurkunden ohne weiteres.

Ein so umfangreicher Autoschmuggel konnte kaum ohne Mitwirkung griechischer Behörden florieren: Deutsche Schmuggler täuschten mitunter

Der Autoschmuggel nahm inzwischen solche Ausmaße an, daß die Einfuhr der Zulassungsstatistik widerspricht: In Griechenland, einem Land ohne eigene Autofertigung, wurden zum erstenmal mehr Autos zugelassen, als offiziell importiert wurden.

Seit vier Jahren ermittelt Gendarmereioffizier Nikitas Tzamouranis mit einem Stab von zehn Mann gegen die Autoschmuggler. Weniger als 300 Wagen konnten bisher festgestellt werden. Wenn man, wie die Behörden, von 40 000 verdächtigen Wagen ausgeht, würden die Fahnder an die 400 000 Arbeitstage brauchen, um ihre Ermittlungen abzuschließen — rund 1300 Jahre. Tzamouranis: „Wir stehen vor einem einmaligen Riesenskandal.“

Der Einnahmeausfall für den griechischen Staat überschreitet inzwischen eine Milliarde Mark, fast ein Zehntel des Budgets. ◆