



Montedison-Chef Cefis
Jagd auf den 100-Millionen-Mann

14,8 Milliarden Mark, Beschäftigte: 170 000) beträchtliche Unruhe hervorrief, zumal bei den 200 000 Kleinaktionären. Im Auftrag von Ministerpräsident Aldo Moro sollen nun Haushaltsminister Giulio Andreotti, Schatzminister Emilio Colombo sowie Notenbankchef Guido Carli versuchen, den komplizierten Fall zu lösen.

Denn Montedison gilt als „società parapubblica“, als halb-öffentliches Unternehmen — ein typisches Beispiel für die italienische Liebe zur Konfusion. Die Eni besitzt 13 Prozent, zusammen mit zwei anderen Staatsholdings sogar rund 20 Prozent der Anteile an dem Mammutkonzern. Das sogenannte Kontroll-Syndikat, eine Montedison-Spezialität, ist sogar paritätisch mit Vertretern der wichtigsten Staats- und der Privataktionäre besetzt. Jeder Verkauf ansehnlicher Aktienpakete bedroht dieses prekäre Gleichgewicht.

Der Fall Montedison zeigt, daß Italiens Aktiengesellschaften undurchsichtigen Manövern, besonders über ausländische Briefkastenfirmen, schutzlos ausgeliefert sind. Zugleich aber erweist sich die strukturelle Schwäche von Industrie-Zwittern (halb privat — halb staatlich) wie Montedison. Linke Abgeordnete fordern bereits, Montedison zu verstaatlichen, „um endlich Klarheit zu schaffen“.

Indes, gerade Klarheit ist im Bereich der italienischen Staatsbeteiligungen kaum gefragt. Der Kompetenz-Wirrwarr nimmt zu. Topmanager der Eni, der Iri, aber auch Montedisons kungeln weiterhin mit Parteien und einzelnen Parteiflügeln.

Der Ex-Partisan Eugenio Cefis zum Beispiel, der seine Karriere kurz nach dem Krieg unter den Fittichen des legendären Industriekapitäns Enrico Mattei begonnen hatte, gilt als spen-

dabler Gönner der Democrazia Christiana (DC). Ein Cefis-Spitzname: „Der große Almosengeber“.

Viele Wirtschaftsexperten in Rom sind überzeugt, daß der Rücktritt des Montedison-Chefs ein abgekartetes Spiel sei. Eugenio Scalfari, Ko-Autor des Bestsellers „Razza Padrona“ (Herrnrasse), in dem Cefis als machthungrigster Vertreter der italienischen „Staatsbourgeoisie“ geschildert wird, spricht rundheraus von einer „Finte“, von einer „Farce“.

Denn mit der Demission will Cefis die Regierung drängen, den Fall Montedison ganz in seinem Sinne zu lösen. Seine Verbündeten sind dabei große Zeitungen, die er kontrolliert (so der römische „Messaggero“), vor allem aber der DC-Minister Andreotti.

Der Plan dieser Riege sieht vor: Sir-Boß Rovelli soll durch politischen Druck dazu gebracht werden, sein Montedison-Paket abzugeben. Cefis kehrt nicht nur auf den Chefessel zurück, sondern darf — paradox genug — auch das Kontroll-Syndikat leiten, obschon eigentlich er vom Syndikat kontrolliert werden müßte.

Der Vorstand des Konzerns hält den gewieften Taktiker ohnehin für unersetzlich. Vorletztes Wochenende bat er den zurückgetretenen Präsidenten, doch „bald wiederzukommen“.

GROSSPROJEKTE

Pompöse Pleiten

Angekündigte Prachtbauten in der westlichen Welt wurden wegen Wirtschafts- und Energiekrise wieder abgeblasen.

Aus vielen neuen Weltwundern wird vorerst nichts. Stolze Großprojekte gammeln in Archiven besseren Zeiten entgegen. Denn Kriege und Krisen haben den Finanzen nicht nur der direkt Beteiligten zugesetzt, und den Rest besorgten die Ölscheichs.

Selbst große Industrienationen unter den Projektmachern haben mangels Geld bekennen müssen, daß nichts Aufwendiges mehr geht; in kleineren Ländern, etwa Chile und Finnland, geht sogar Notwendiges nicht oder kaum mehr. Der U-Bahn-Ausbau in Santiago wurde eingefroren, der von Helsinki verlangsamt.

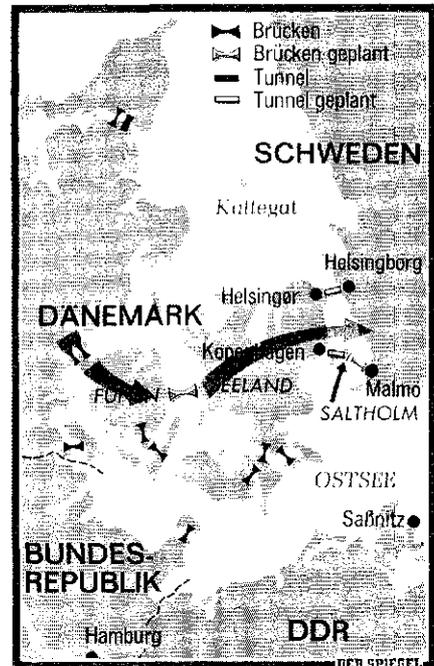
Auf volle Instandsetzung und Verbesserung des Alt-Wunders Suezkanal wird Ägypten die Welt wohl noch lange warten lassen. Israel hat die Errichtung von Schul- und Universitätsräumen, den Ausbau von Landstraßen und Häfen sowie die Erweiterung des Fernsprechnetzes vertagt, obgleich viele Israelis schon mehr als vier Jahre lang auf Anschlüsse warten.

In Griechenland sind die Elektrifizierung der Eisenbahn sowie der Bau

eines Atomkraftwerks und eines neuen Athener Flughafens verschoben worden: Folgen der Überschuldung aus den Zeiten der Militärdiktatur, aber Folgen auch der Zypernkrise und neuer Rüstungskosten.

Spannungspartner Türkei hat seine Eurasienbrücke über den Bosphorus noch friedlich einweihen können, benötigt aber ebenfalls mehr Geld für den Krieg als für den Fortschritt und kann deshalb den dringenden Ausbau seiner Elektrizitätsversorgung nicht zügig betreiben.

Doch auch von Frieden begünstigte Staaten haben aufstecken müssen: Finanzlücken lähmen das Brückenbauprogramm des Inselstaats Dänemark. Er wollte sich endlich einen festen Weg über den 18 bis 30 Kilometer breiten Großen Belt zulegen, der das Reich in zwei Hälften teilt und deren westliche — wie die Dänen glauben — dem landverkehrsgünstigen Sog Hamburgs preisgibt, mit angeblich bösen wirtschaftlichen und kulturellen Folgen. Mit schwedischer Beteiligung soll ferner das Verkehrs-Nadelöhr Helsingør-Helsingborg durch Untertunnelung



der knapp vier Kilometer breiten nördlichen Sund-Einfahrt behoben werden.

Schließlich möchten die Dänen den Kopenhagener Luftverkehrsknoten Kastrup aus Lärmschutz- und Vergrößerungsgründen auf das dänische Öresund-Eiland Saltholm verlegen. Dieser Großflughafen soll zugleich die Klammer sein — für eine Art Fusion des dänischen Kopenhagen mit dem schwedischen Malmö zu einer dänisch-schwedischen Wirtschaftsregion namens Örestad.

Schweden erbot sich, die Kosten einer Brücke Malmö—Saltholm und eines Tunnels Saltholm—Kopenhagen

allein zu tragen, dafür sollte sich Dänemark verpflichten, am Tunnel Helsingør—Helsingborg mitzuwirken und zugleich die Große-Belt-Brücke und den Flughafen Saltholm zu bauen.

Ein entsprechender Vertrag wurde von beiden Regierungen signiert und vom schwedischen Reichstag Ende 1973 ratifiziert, vom dänischen jedoch bis heute nicht: Die Finanzlage des von chronisch defizitären Zahlungsbilanzen und in die zehn Milliarden Mark gehenden Auslandsschulden geplagten Königreichs war nie so schlecht wie heute.

Und im Dänenvolk, das derzeit mit 6,2 Prozent Arbeitslosigkeit, 13 Prozent Inflationsrate, mit Zwangssparen und dem Abbau sozialer Errungenschaften leben muß, wächst der Unmut über die geplanten Milliardenobjekte. Werden sie bis zum Sommer nicht ratifiziert, wird Schweden seine Brücken-Tunnel-Offerte unwiderruflich zurückziehen und statt dessen wahrscheinlich die Fährschiffverbindung nach Saßnitz in der DDR ausbauen.

Am anderen Ende Europas wurde bereits beschlossen, sich weiter mit Fähren zu behelfen: Die mit einer Spannweite von 3000 Metern „größte Hängebrücke der Welt“ über die Straße von Messina wird vorerst nicht gebaut. 1970 hatte Italien fünf Pläne (und ein Tunnelprojekt) prämiert. Der erwählte Entwurf sollte in sieben Jahren ausgeführt werden. Veranschlagte Kosten: damals 3,5 Milliarden, neuerdings mehr als 7 Milliarden Mark.

Noch im Herbst 1973 glaubten viele Italiener, vor allem Sizilianer, daß mit dem Bau bald begonnen werde. Inzwischen ließ Rom das Projekt aus Geldmangel fallen.

Während Italien mit verlorenen Planungskosten davonkam, hat Frankreich bewiesen, daß man viele Milliarden für technische Superlative opfern und sie auch realisieren kann, aber dennoch pompöse Pleiten erlebt.

De Gaulles „schönster Großschlachthof der Welt“ in La Villette bei Paris schloß 1974 seine Pforten, schon 13 Jahre nach Eröffnung, wegen permanenter Millionenverluste. Wo einst im Herzen der Hauptstadt Paris das Ex-Wunder der Großmarkthallen verrosteete, sollte ein protziges teils über-, teils unterirdisches Babel entstehen: Super-Hotel, Feudalwohnungen und Prestigebüros. Doch voriges Jahr stoppte Pompidou-Nachfolger Giscard d'Estaing den technischen Gaullismus und verordnete statt dessen Bäume und Gras.

Ebenso wurde der „schnellste Zug der Welt“ gebremst, der dem schwedischen Einschienenbahn-Modell „Al-

weg“ nachempfundene, jedoch auf Luftkissen gleitende, französische „Aérotrain“, der auf seiner Versuchsstrecke 425 Stundenkilometer lief, die wiederum Milliarden gekostet hatten. Der erste Luftkissen-Expresß sollte — auf Leitschiene fünf Meter über der Erde — Paris und dessen Vorort Cergy-Pontoise (23 Kilometer) verbinden.

Einem der aufwendigsten Großobjekte des Jahrhunderts hat allerdings nicht Frankreich, sondern Großbritannien ein Ende gesetzt. Das britische Unterhaus sperrte sich im Januar gegen den mit Frankreich vereinbarten gemeinsamen Bau des 52 Kilometer langen Tunnels unter dem Ärmelkanal, durch den 1980 bereits 15 Millionen Menschen reisen sollten.

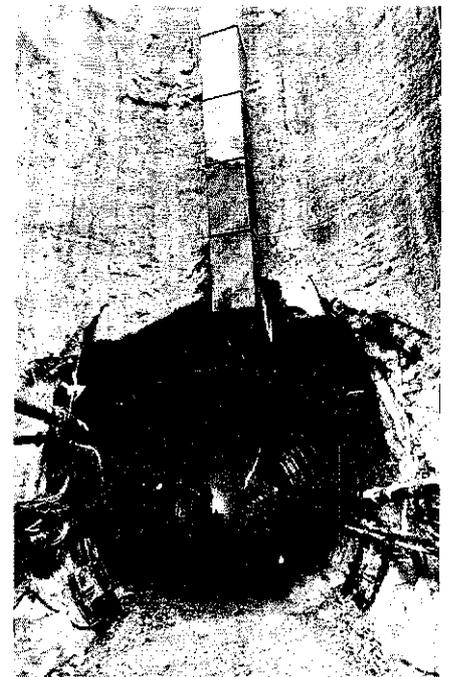
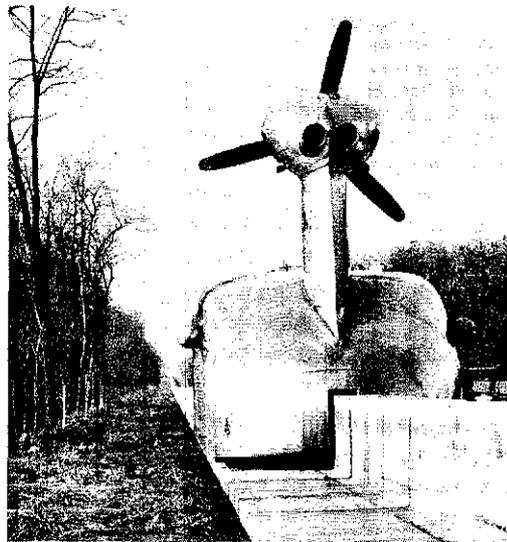
Englands Labour-Regierung begründete das Veto gegen den „Chunnel“ (Channel tunnel) mit den „derzeitigen wirtschaftlichen Umständen“. Voriges Jahr war bereits ein anderes Vier-Milliarden-Mark-Projekt storniert worden:

ein neuer Londoner Großflughafen bei Maplin an der britischen Südküste.

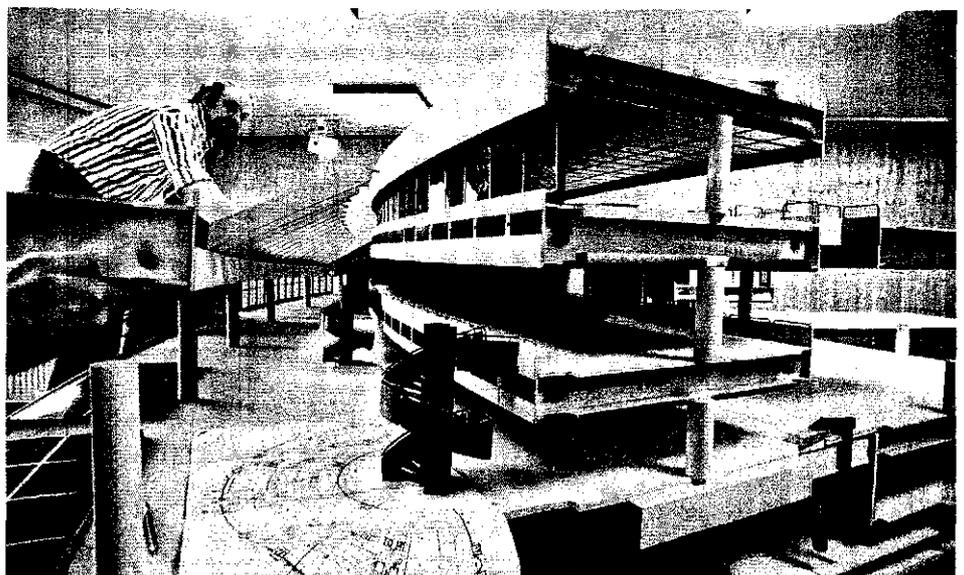
An der bundesdeutschen Nordwestküste schlug die Krise auch durch: Der Baubeginn für Hamburgs Luftgroßkreuz bei Kaltenkirchen (Schleswig-Holstein), das zuerst 1978, dann 1980 betriebsklar sein sollte, wurde „auf später“ verschoben.

Nur die Japaner blieben trotz schwerer Wirtschaftsmisere stur. Sie arbeiten weiter am Unterseeweg zwischen ihren Hauptinseln Honschu und Hokkaido. Ihr Tunnel soll zwei Kilometer länger sein als der abgeblasene „Chunnel“.

Die USA können sich aus anderem Grund glücklich preisen: Wo Großes nicht geplant war, braucht es nicht reumütig widerrufen zu werden. ◆



Gestoppte Vorhaben Aérotrain, Ärmelkanaltunnel: Nichts Aufwendiges ...



... geht mehr: Hamburgs Großflughafen Kaltenkirchen (Modell)