

Schuß durchs Knie

In Londonderry haben IRA-Guerillas ein „Free Derry“ errichtet – einen Staat im Staat. Die Briten sind machtlos – was immer sie tun oder nicht tun, kann zum offenen Bürgerkrieg führen.

Große schwarze Buchstaben an einer Häuserwand verkünden: „You are now entering Free Derry.“ Mit anderen Worten: Hier endet Großbritannien, hier, mitten in einer britischen Stadt, endet die Macht der britischen Regierung.

In der Nähe dieses Hauses haben vor vier Monaten britische Soldaten 13 katholische Demonstranten erschossen, Unschuldige, wie eine – britische – Untersuchungskommission ermittelte.

Seit diesem Blut-Sonntag Ende Januar ist Londonderry oder Derry, wie die Katholiken Nordirlands zweitgrößte

Stadt nennen, eine „no go area“ geworden, ein Guerilla-Reservat der Irischen Republikanischen Armee, in das sich Polizisten und Soldaten nicht hineinwagen.

Die eigentliche Staatsgewalt ist beurlaubt. 300 Stadt-Guerillas der IRA, durchschnittlich 21 Jahre alt, fast alle unverheiratet und ungedient, vertreten hinter Betonbarrikaden und Autowracks das Gesetz.

30 000 Katholiken und einige hundert Protestanten leben in dem Terroristen-Territorium. Ein Fünftel aller Männer dort hat keine Arbeit. Britanniens Steuerzahler füttern sie. Im sogenannten „Freien Derry“, den Arbeitervierteln Bogside und Creggan, gibt es keine Kegelbahnen und Kinos, aber Kneipen und Kirchen. Das Fußballteam von Derry City muß selbst seine Heimspiele im 50 Kilometer entfernten Coleraine bestreiten, weil die Gastmannschaften fürchten, ihnen würden die Reisebusse angezündet.

Im „Freien Derry“ wohnt kein Arzt, steht kein Krankenhaus bereit. Die Briten unterhalten hier zwar hinter Stacheldraht einen Stützpunkt, aber sie können ihn nur in Panzerwagen erreichen.

„Natürlich“, so räumte Derrys IRA-Befehlshaber Martin McGuinness, 21, gegenüber SPIEGEL-Korrespondent Helmut Sorge ein, „wissen wir, daß die Briten unser Gebiet jederzeit besetzen können.“ Aber die Partisanen im Bankräuber-Look (Pudelmütze mit Sehschlitzen) wollen bis zum Letzten kämpfen. Ihr Waffenarsenal umfaßt wenig-

stens zwei amerikanische Browning-Maschinengewehre (Reichweite: 1200 Meter, Feuergeschwindigkeit: 600 Schuß pro Minute), japanische, britische und amerikanische Handfeuerwaffen, dazu Dynamit und Dutzende von Tretminen. Ungewiß ist, wie viele Gelegenheits-Guerillas bei einem ernstgemeinten Einmarsch der Briten die IRA unterstützen würden. „Sicher aber ist“, so McGuinness, „daß es sehr, sehr blutig werden würde.“

Gleichwohl fordern die Protestanten im 90 Autominuten entfernten Belfast nach dem jüngsten nordirischen Wochenende der Gewalt (neun Tote, 83 Verwundete), die Guerilla-Bastionen zu stürmen. Weigerten sich die Briten, würden sie ihrerseits „no go areas“ abgrenzen. Schon surrten, so an der Springfield Road, einigen Katholiken die Kugeln aus Protestanten-Flinten um die Ohren, kontrollierten die Protestanten in ihren Vierteln verdächtige Autos.

Acht Wochen nach Übernahme der Macht steht Londons Stadthalter in Ul-

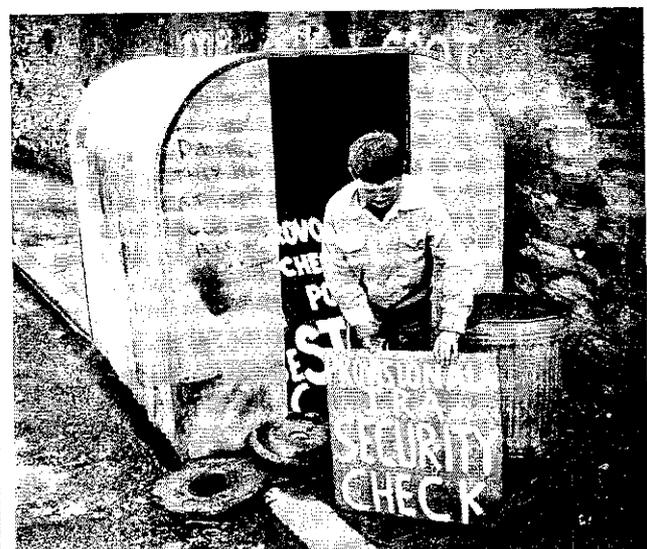
1
2
3
1
2
3
1
2
3



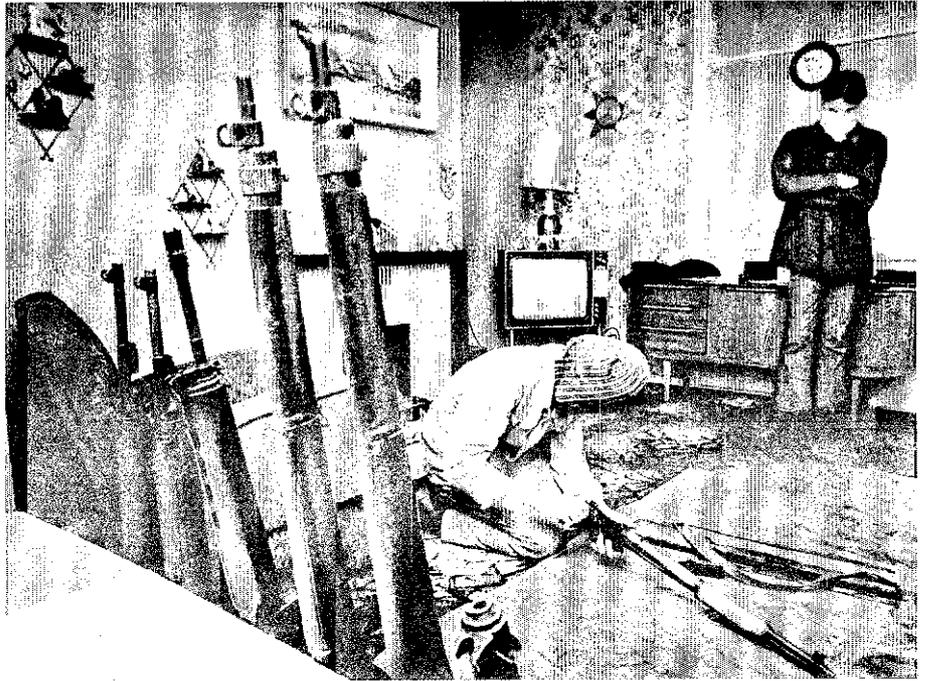
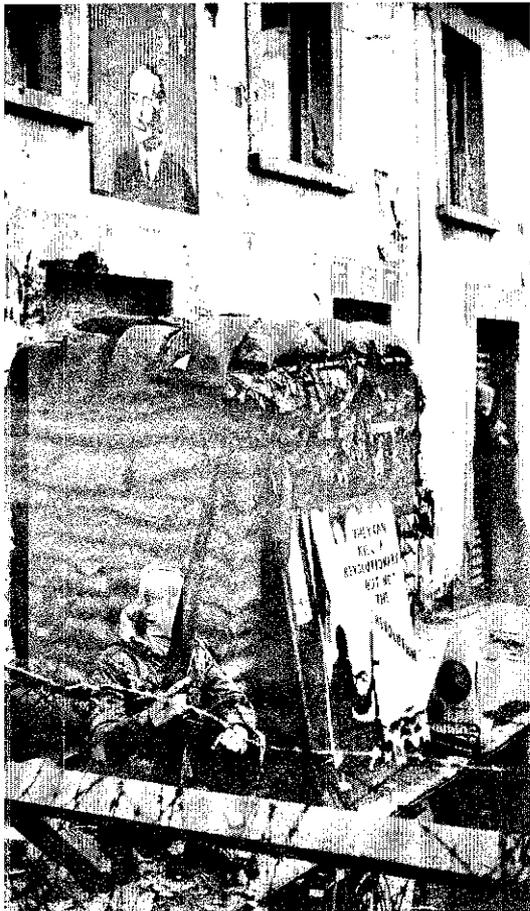
Anti-Briten-Parole



Grenzmarkierung



IRA-Wagenkontrolle, IRA-Kontrollpunkt „Free Derry“: Hier endet Großbritannien



IRA-Grenzposten, IRA-Waffenkammer: Funksprüche auf Kanal 3

ster, William Whitelaw, vor einer unlösbaren Aufgabe. Hält er die Truppen zurück, greifen die enttäuschten Protestanten womöglich zur Selbsthilfe — das bedeutete einen noch blutigeren Bürgerkrieg.

Greifen die Briten „no go areas“ der Katholiken an, kommt es zu Straßenkämpfen mit vielen Opfern. Die britische Politik — Konzessionen statt Kanonen, Geduld gegen Guerillas — wäre gescheitert. Sie kann ohnedies scheitern, denn noch sitzen 600 Katholiken hinter Stacheldraht. „Solange diese Ungerechtigkeit bestehen bleibt“, drohte Priester Edward Daly von der St.-Eugene-Kathedrale im „Freien Derry“, „kann die IRA auf die Unterstützung der Bevölkerung zählen.“

Explodieren aber weiterhin IRA-Bomben, wird London die Internierten nicht freilassen, wie es die Katholiken fordern. Die IRA wiederum will „die Waffen erst eingraben“ (So McGuinness), wenn alle Gefangenen frei und alle Gesuchten amnestiert sind, die Briten ihre Truppen in die Kasernen befehlen und die Wiedervereinigung der gesamten grünen Insel zusichern.

So lange werden „die Kontakte zwischen Volk und IRA bestehen“ (Fischgroßhändler Michael Canavan). Die Mutter des IRA-Chefs McGuinness etwa, weinte zwar „acht Monate lang“, nachdem sie von der IRA-Aktivität ihres Sohnes gehört hatte. Nunmehr aber

schneidet sie stolz die Photos ihres Sohnes aus den Zeitungen.

Die Mutter eines anderen IRA-Partisanen stopft ihrem Sohn vor dem Mordanschlag das Hemd in die Hose und sagt: „Sonst erkältest du dich.“ Ein Arbeiter ölt seinem Sohn das japanische Schnellfeuergewehr, ein Taxifahrer leiht seinen Wagen der IRA als Fluchtauto für Banküberfälle aus, ein Mädchen stellt haßerfüllt in einem Kaufhaus eine Handtasche mit fünf Kilo Dynamit ab.

„Viele dieser Leute sind davon überzeugt, daß sie ihr Land verteidigen“, sagt Priester Daly. Für diesen Geistlichen, der bei dem Massaker im Januar mithalf, Tote und Verwundete aus der Schußlinie zu tragen und auf dem SPIEGEL-Titel 7/1972 abgebildet war, sind die Widerständler „keine Gangster“, obgleich er ihren Gewaltmethoden nicht zustimmt „und deshalb nicht von allen geliebt“ wird.

Vor ihren Banküberfällen beten die Terroristen in seiner Kathedrale, nach Mordanschlägen gehen sie bei ihm zur Beichte. Das sei „ein Ausdruck für ihr Schuldbekenntnis“, meint Daly, „sonst würden sie nicht kommen“. Auch McGuinness, der IRA-Chef, sieht sich nicht als Killer, sondern als Christ: „Die Bibel predigt Gerechtigkeit, und dafür kämpfen wir.“

Die Folgen sind freilich verheerend: Mehr als achtzig Millionen Mark Schaden haben die IRA-Aktivisten seit Ausbruch der Unruhen in Derry verursacht. Von rund achtzig Geschäften in Derrys William Street, einst die wichtigste Einkaufsstraße der 56 000-Einwohner-Stadt, blieb nur ein Dutzend übrig.

Die IRA verschont dabei freilich ihr eigenes Herrschaftsgebiet in Derry. Post

wird ausgetragen, elektrischer Strom und Gas werden geliefert. Jüngst wurde das „kooperative Lebensmittelgeschäft“ der IRA eröffnet. Am 15. Juni will die IRA im „Freien Derry“ gar Kommunalwahlen abhalten.

Fast alle Bürger des „Freien Derry“ verweigern die Mietzahlungen für ihre Sozialwohnungen. Dennoch überweisen die Briten monatlich etwa 1,6 Millionen Mark Sozialfürsorgegelder für die von der IRA kontrollierten Gebiete.

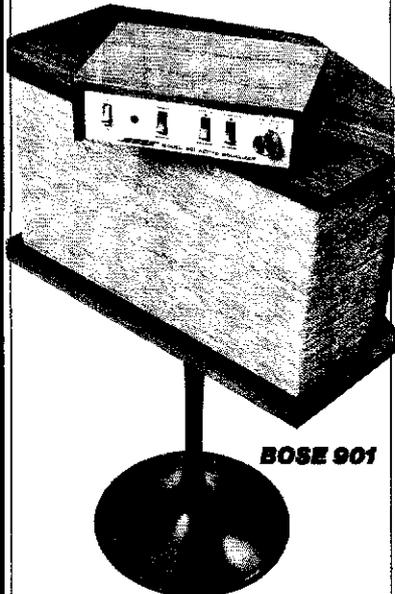
Auf Kanal eins und zwei sendet das britische Fernsehen, auf Kanal drei hören die Derry-Bürger die Funkgespräche der britischen Armee mit. Den Strom für ihren Sender „Free Derry“, der zur Zeit schweigt, aber mit verstärkter Sendeleistung wieder in Betrieb genommen werden soll, zapfen die Terroristen einfach irgendwo ab.

Law and Order hält die IRA auf ihre Weise aufrecht. In gestohlenen Autos spähen Partisanen-Polizisten nach verdächtigen Fremden und stoppen Unbekannte notfalls mit gezogenen Revolvern. Journalisten erhalten — nach Abgabe von zwei Paßfotos — die IRA-„Genehmigung zum Zutritt des Freien Derry“.

Diebe und Verräter landen vor dem IRA-Gericht. Niemand verteidigt sie, die IRA klagt an und urteilt. Wiederholungstätern droht Durchschuß der Knie-scheibe.

Zuweilen dürfen die mit einem Knie-Durchschuß Bestraften auf Milde hoffen. Um unnötig hohen Blutverlust zu vermeiden, melden die Rebellen-Richter dem städtischen Unfalldienst einen Verletzten bereits vor dem Strafvollzug — unmittelbar vor Eintreffen des Krankenwagens drücken sie ab. Auch

Die Lautsprecher bestimmen die Qualität jeder HiFi-Stereo-Anlage



Darum sollte die Wahl des Lautsprechers kritisch und vorurteilsfrei sein.

Vergleichen Sie das in 12-jähriger Hochschulforschung am M. I. T./USA entwickelte **BOSE 901 Direct/Reflecting HiFi-Lautsprechersystem** im direkten A-B Vergleich mit allen konventionellen Lautsprechern. Unabhängig von deren Größe und Preis.

BOSE 901

Direct/Reflecting Lautsprechersystem, der von der gesamten internationalen Musik- und Fachpresse beurteilte HiFi-Lautsprecher der Welt.

Den vollen Wortlaut aller Testberichte und die Unterlagen über die Hintergründe der 12-jährigen Hochschulforschung erhalten Sie beim autorisierten **BOSE-HiFi-Fachhändler**. Selbstverständlich senden auch wir Ihnen diese Unterlagen und das Verzeichnis der europäischen **BOSE-HiFi-Fachhändler** gerne zu.

BOSE
Europa GmbH

6 Frankfurt/M., Schumannstr. 34a
Telefon (0611) 749404

gegen das gefürchtete Teeren und Federn hat IRA-Chef und Richter McGuinness nichts einzuwenden: „Das ist immerhin besser als erschießen.“

Britisch sein heißt für sie böse sein. Im Hauptquartier der IRA am Stanley Walk bejubelten die Rebellen Deutschlands Fußballsiege gegen England.

Der älteste IRA-Streiter dort ist 73 Jahre alt. Er hat, wie die meisten, keine militärische Ausbildung. Die Verluste der Guerillas sind dennoch gering. Nur acht Derry-Kämpfer starben in den letzten drei Jahren an der unsichtbaren Front. Sie wurden meist oberhalb des Foyle-Flusses, auf dem Friedhof im „Freien Derry“ beerdigt. „In stolzer und liebender Erinnerung an Eamonn Lafferty“, heißt es dort auf einem Grabstein, „gefallen im Kampf am 18. August 1971, Alter 19 Jahre.“

IRA-Chef McGuinness, ein ehemaliger Schlachtergeselle, ist sicher, daß noch in diesem Jahr die Entscheidung fallen wird: „Die Toten sind nicht umsonst gefallen.“ Was danach kommen soll, weiß er nicht zu sagen: „Auf den Schlachthof will ich jedenfalls nicht zurück.“

AUTOMOBILE

Form aus dem Computer

Italiens Autokonzerne präsentierten kurz nacheinander zwei Mittelklasse-Modelle: Fiat 132 und Alfa Romeo Alfetta.

Mit einem neuen Automobil will die Mailänder Nobelfirma Alfa Romeo einen alten Namen aus dem Rennsport aktivieren: Die Alfetta kommt wieder auf die Straße.

Noch 1951 hatte der Argentinier Juan Manuel Fangio mit einem Vorkriegs-Rennwagen gleichen Namens, dessen Flanke das traditionelle Kleeblatt schmückte, die Weltmeisterschaft für Formel-1-Rennwagen gewonnen. Neuer Träger dieses Namens wird nun das jüngste Mittelklassemodell der Mailänder — als Nachfolger des Alfa Romeo 1750 Berlina.

Der benachbarte piemontesische Superkonzern Fiat rollt gleich mit zwei neuen Modellen auf die automobilisierte Mittelklasse zu: Beinahe-Zwillinge, die unter der gemeinsamen Typennummer 132 auf den Turiner Reißbrettern heranreifen und vom Herbst an auch zwischen der Nordsee und den Alpen erhältlich sein sollen.

Die passende Marktnische für ihre jüngsten Sprosse schufen sich die Turiner Serienbauer dabei selbst. Als vor kurzem internationale Autotester die mit 1,6- und 1,8-Liter-Motoren bestückten Testwagen im Ligurischen Appenin erprobten, war über den Vorgänger der

neuen Fiat-Gattung bereits das letzte Wort gesprochen: Der seit 1967 in über 600 000 Exemplaren gefertigte, 90 PS starke Fiat 125, so verkündete in Turin freimütig Chefkonstrukteur Ettore Cordiano, ist bereits von den Fließbändern genommen worden.

Von ihm übernahmen die oberitalienischen Autobauer freilich nur den als besonders robust bekannten, mit zwei Nockenwellen versehenen Motor — wenn auch in zwei verfeinerten Versionen. So leistet das 1,6-Liter-Modell 98 PS, das 1,8-Liter-Modell gar 105 PS (voraussichtliche Preise: 9500 Mark für das 1,6 Liter-Modell und 11 500 Mark für den 1,8 Liter-Wagen).

Daß sich die Fiat-Konstrukteure trotz dieser beachtlichen PS-Zusammenballung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h (für die 1,8-Liter-Ausgabe) begnügten — Cordiano: „Mehr war leicht möglich“ —, entspricht der immer spürbarer werdenden Sicherheitsphilosophie im internationalen Automobilgeschäft. Die stärkeren Motoren bewegen mehr Sicherheit und erzeugen außerdem giftärmere Abgase als ihre Vorgänger.

Als „monolithischen Körper“ betrachtet denn auch Cordiano die Passagierzelle des „132“. Eine „seitliche Sicherheitsarmierung“ aus Stahlstützen soll die Insassen bei Unfällen zusätzlich abschirmen.

Den Designern ist zwar eine „klassische Silhouette“ (so Fiat) für die 132er eingefallen. Gleichwohl unterliefen ihnen einige Fehlleistungen, die sich als Mängel im Detail offenbarten. Neben nachgerade schwindstüchtig anmutenden

LASTENAUSGLEICH AUF RÄDERN Gewichtsverteilung bei Personenwagen

Motor und Getriebe vorn: Buglastig, großer Nutzraum



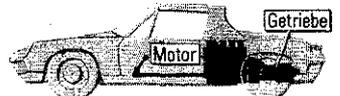
Beispiele: Opel, Ford, Mercedes-Benz, BMW, Fiat-Mittelklasse

Motor und Getriebe hinten: Hecklastig



Beispiele: VW-Käfer, Porsche, Simca 1000

Mittelmotor: Gleichmäßige Gewichtsverteilung, kleiner Nutzraum



Beispiele: VW-Porsche 914, Matra 530 LX

Motor vorn, Getriebe hinten: Gleichmäßige Gewichtsverteilung, großer Nutzraum



Neue Alfetta von Alfa Romeo

DER SPIEGEL