

Erst vor knapp anderthalb Jahren hatte Libyens Staatschef Gaddafi dem spanischen Ministerpräsidenten González bei einem – von Österreichs Ex-Bundeskanzler Kreisky vermittelten – Treffen auf Mallorca versichert, in Spanien keine umstürzlerischen Gruppen zu unterstützen.

Doch in Wirklichkeit hat der selbsternannte Revolutionär nicht nur die Sozialistische Partei Andalusiens und die anarchistische Landarbeitergewerkschaft SOC finanziert sowie Mitgliedern der Terroristenorganisation Eta die Ausbildung in Libyen ermöglicht, sondern sich in weit größerem Ausmaß mit rechtsradikalen Anhängern der Franco-Diktatur verschworen.

Vom spanischen Geheimdienst beschattet, traf sich der Gaddafi-Gesandte Saïd Mohammed mehrmals mit spanischen Ultras, bat sie um Hilfe bei der Observierung amerikanischer Bürger in Spanien und bot Hilfe für Terroranschläge an.

Bei der konspirativen Begegnung im Appartementhaus „El Jardin“ wurde gar die Gründung einer neuen rechtsradikalen, anti-europäischen und Anti-Nato-Partei beschlossen. Ziel des Geheimbundes: Sturz der Demokratie, Auflösung aller politischen Parteien, sofortiger Austritt Spaniens aus der Nato und der EG.

Gaddafi wollte das Unternehmen großzügig finanzieren. Dem Kopf des Geheimbundes, Oberst Carlos de Meer de Ribera, soll er bei dessen heimlichem Besuch Anfang des Jahres in Tripolis persönlich rund 300 Millionen Pesetas (etwa 4,7 Millionen Mark) versprochen haben.

Die hingebungsvolle Bewunderung der politischen Rechtsaußen Spaniens für Gaddafi reicht tief – nicht nur, weil Gaddafi ihnen vor Jahren zwei teure, aber wenig erfolgreiche Kampfblätter finanziert hat, oder weil er die rechtsradikale Schlägertruppe der Minigewerkschaft „Fuerza Nacional del Trabajo“ unterstützt.

Die spanischen Ultras sehen in Gaddafi vielmehr einen „Schimmer Hoffnung in der vom Kapitalismus und Marxismus gleichermaßen korrupten, degenerierten Welt“, so deren Ideologe und Arabienspezialist Antonio Medrana in seinem Buch „Islam und Europa“.

Im schönsten Gaddafi-Stil lobt der Autor den Islam und den Heiligen Krieg gegen „die verweltlichte, verweiblichte, gottlose und verbürgerlichte Zivilisation“.

Oberst Carlos de Meer, jetzt in Untersuchungshaft, ist der wohl herausragendste Vertreter jener kleinen, aber aktiven Gruppe falangistischer Nationalisten innerhalb der spanischen Armee, die in Spanien ein Militärregime ohne Bindung zu Europa und schon gar nicht zur Nato anstreben. Dies ist ganz im Sinn von Gaddafi, den Obrist de Meer als „einen



Gesprächspartner Gaddafi, González*
„Ich habe Beweise“

großen Verteidiger der Humanität“ preist.

Nur einen Tag nach den sensationellen Enthüllungen des Ministerpräsidenten, die in der spanischen Bevölkerung erneut die Angst vor einem Putsch rechtsradikaler Militärs weckten, wartete González mit einer weiteren Libyen-Connection auf:

Nicht nur Putschobrist Carlos de Meer, sondern auch ein internationales Terroristenkommando – drei Libanesen, ein Syrer, ein Jordanier, ein Portugiese und vier Spanier – war verhaftet worden.

Die zehnköpfige Truppe war die spanische Zweigstelle der 1978 gegründeten Organisation aus dem Libanon „Ruf Je-

su Christi“, die den gemeinsamen bewaffneten Kampf von Christen und Moslems gegen Israel propagiert. Die Polizei macht sie verantwortlich für Bombenanschläge in Paris und Lissabon.

Allein für die Aktion in Lissabon, wo sie vergangenen Monat das Büro der Air France schwer beschädigten, seien ihnen, so haben sie der spanischen Polizei gestanden, von Angehörigen der libyschen Botschaft in Madrid 70 000 US-Dollar versprochen worden.

Kassieren allerdings konnten die Terroristen nicht mehr: Anfang Mai wollten sie einen Anschlag auf das Madrider Büro des Banco de America mit fünf Kilo Plastiksprengstoff portugiesischer Herkunft verüben. Dabei wurden sie verhaftet.

AUTOINDUSTRIE

Ungleiche Partner

Nach einer langen Serie von Pannensuchen die Manager des italienischen Staatskonzerns Alfa Romeo jetzt Hilfe aus Amerika.

Henry Ford, so erinnern sich italienische Automobilbauer stolz, habe stets den Hut gezogen, wenn ein rassischer Alfa-Romeo-Sportwagen an ihm vorbeigefahren sei.

Donald Petersen, heutiger Ford-Chef, trägt selten Hut. Sein Wohlgefallen an der einstigen Edelmarke Alfa Romeo läßt er, ganz zeitgemäß, per Telex verkünden. In nüchternem Managervokabular, ohne jeden Überschwang, teilte Petersen vergangene Woche mit, Ford sei bereit, einen bedeutenden Anteil am Kapital von Alfa zu übernehmen.

Zurückhaltung ist angesagt. Mit vorzeitig und viel Begeisterung veröffentlichten Beteiligungsplänen hat Petersen so seine Erfahrungen. Die ganze Branche diskutierte über den Versuch, den zweitgrößten Autohersteller der Welt, Ford, mit dem größten italienischen Produzenten, Fiat, zusammenzubringen. Als das kläglich scheiterte, war die Schadenfreude bei den Konkurrenten groß.

Diesmal hält sich die Aufregung in Grenzen. Ein Daimler-Benz-Manager: „Nun gut, wenn Petersen Gefallen an Alfa gefunden hat, soll er sein Glück versuchen.“

Alfa ist nicht gerade das hübscheste Kind der Branche, um dessen Gunst alle anderen werben. In den beiden Werken in Arese (bei Mailand) und Pomigliano d'Arco (bei Neapel) könnten jedes Jahr mehr als 400 000 Wagen die Fertigungsstraßen verlassen. Doch über die Hälfte der Kapazität liegt brach. Der Staatskonzern fand im letzten Jahr gerade für 175 000 Karossen einen Käufer.

Die Produktion mußte für zwei Wochen eingestellt werden. Von den offi-

* Beim Treffen auf Mallorca 1984.

ziell gemeldeten 29 000 Alfa-Arbeitnehmern sind 6000 praktisch arbeitslos. Sie werden von der staatlichen Lohnausgleichskasse bezahlt. Und in der Bilanz für 1985 steht mal wieder, wie stets seit 1973, ein stattlicher Verlust, diesmal sind es etwa 345 Millionen Mark.

„Wären wir kein staatliches Unternehmen, gäbe es uns heute schon nicht mehr“, sagte Alfa-Präsident Ettore Massacesi 1984. Ausgerechnet bei einem solchen Unternehmen wollen die stets auf rasche Erfolge fixierten Amerikaner nun einsteigen. Donald Petersen wird seine Gründe haben. Öffentlich erläutern mag er sie, bevor nicht alles unterschrieben ist, nicht.



Tramontana



Petersen



Alfa-Werk Pomigliano

Alfa-Manager (o.), Ford-Manager, Alfa-Produktion: Anschluß beim Riesen

Einer seiner Pläne, die der Ford-Manager mit der italienischen Connection verwirklichen will, konnte aber nicht geheimgehalten werden: Petersen will das Image aus alten Alfa-Zeiten, als deren Rennwagen sich mit einem Weltmeistertitel schmückten, nutzen, um in den USA Sportwagen zu verkaufen. Ford selbst ist in diesem kleinen, aber recht profitablen Marktsegment bislang äußerst schwach vertreten. Alfa könnte einen Sportwagen für den US-Markt bauen, der dort über das Händlernetz der neuen Mutter verkauft wird.

Für die Italiener ist es auf jeden Fall eine lohnende Sache. Sie suchen seit längerem nach einem finanzstarken Partner, der sie aus der Pleitezone zieht. Bei über zwei Milliarden Mark Schulden sieht Romano Prodi, Chef der Staatsholding Iri, zu der Alfa gehört, keine andere

Lösung mehr. Die staatliche Industriepolitik hat Alfa in eine fast ausweglose Situation gesteuert.

Der Abstieg begann mit einer Entscheidung der Regierung in Rom. Ende der sechziger Jahre beschlossen die Politiker, daß das Staatsunternehmen neben seinem Hauptsitz in Arese noch ein Werk in der Nähe von Neapel errichten sollte. Diese Region wies die höchste Arbeitslosenquote Italiens auf, die Politiker wollten Abhilfe schaffen.

Im neuen Werk baute Alfa, bis dahin bekannt für seine flott gestylten Sportwagen, den Alfasud, ein Auto für den kleinen Mann. Doch dieser neue Alfa, als Volks-Alfa gedacht, fand nicht genü-

seppe Tramontana weiß: Die Italiener können ihren Arna vergessen.

Mit Ford, so hofft Tramontana, fahren sie besser. Deshalb kolportieren Alfa-Manager bereits, der Autoriese aus den Staaten werde sich an dem Staatsunternehmen zunächst mit 49 Prozent beteiligen und wolle sich eine Option für den späteren Erwerb der Mehrheit sichern.

Ford-Steuermann Petersen ist zurückhaltender. Es kann noch politische Widerstände gegen den Eigentümerwechsel geben. Viele Politiker wollen verhindern, daß ein neuer Alfa-Besitzer als erste Sanierungsmaßnahme das Werk bei Neapel dichtmacht.

Daß die Amerikaner sich mit einer Minderheitsbeteiligung zufriedengeben und Politikern Einflußmöglichkeiten lassen, schließt einer, der es wissen muß, mit Bestimmtheit aus: Giovanni Agnelli, der mächtige Fiat-Chef. Er weiß aus seinen eigenen Verhandlungen mit Ford: „Ford sagt, ich komme nach Italien, wenn ich kommandiere. Wenn er jetzt jemanden findet, der sich kommandieren läßt, tut er gut daran, zu kommen.“

Begeistert ist Agnelli über diese Aussicht nicht. Ford, in Italien bisher nur mit minimalem Marktanteil vertreten, kommt zusammen mit Alfa sofort auf rund zehn Prozent und wird Fiat auf seinem Heimatmarkt das Geschäft erschweren.

Der Fiat-Chef erwägt, so wird nun in Rom gestreut, lieber selbst Alfa zu übernehmen. Die Ford-Leute sollten lernen, daß in Italien immer noch Giovanni Agnelli das Sagen hat.

WALL STREET

Gleich in bar

Ein Insider-Skandal schreckt Amerikas Finanz-Zentrum.

Über den aufstrebenden Finanzmann Dennis B. Levine von der Wall-Street-Firma Drexel Burnham Lambert Inc. ist das Unheil in Gestalt von Gary Lynch gekommen.

Auf Betreiben von Lynch, Direktor der US-Börsenaufsicht SEC, wurde der 33jährige Investment-Banker am 12. Mai 1986 in das New Yorker Untersuchungsgefängnis eingeliefert. SEC-Mann Lynch wirft dem Drexel-Manager vor, sich durch Nutzung von Insider-Kenntnissen 12,6 Millionen Dollar an Kursgewinnen verschafft zu haben. Und das geht gegen die guten Sitten des Börsenbetriebs.

Als Insider-Kenntnisse gelten sämtliche Informationen, die Manager oder Banker durch internes Wissen über Entwicklungen in börsennotierten Unternehmen gewinnen. Wer solche Kenntnisse durch rechtzeitigen Erwerb oder Verkauf bestimmter Aktien in Geld umsetzt, ist in den USA (nicht in Deutschland) von hohen Geldstrafen und Gefängnis bis zu fünf Jahren bedroht.