



Vereidigung der neuen Polizeiführung*: Erstmals ohne Militärs

zeiführung und ersetzte sie – auch im Spanien der Nach-Franco-Ära bislang unvorstellbar – durch Zivilisten. Der Jurist José María Rodríguez Colorado wurde Chef der Polizei, der Ex-Kommunist José Luis Martín Palacín Unterstaatssekretär, der Informatiker Rafael Vera neuer Staatssekretär für Sicherheit.

Die spektakulärste Umbesetzung wagte Innenminister Barrionuevo vergangenen Freitag bei der paramilitärischen Guardia Civil: Erstmals seit ihrer Gründung vor 142 Jahren steht der Polizei-Spezialeinheit nicht mehr ein Heeresgeneral vor, sondern ein Zivilist, der Volkswirt Luis Roldán.

Militärisch gedrillt wie keine andere Polizeieinheit und ihrer Führung gehorsam ergeben, diente die Guardia Civil unter allen Regimes zur Einschüchterung und Unterdrückung der Bevölkerung. Geschaffen wurde die Guardia Civil 1844 als Landpolizei, um die Großgrundbesitzer vor Viehdieben zu schützen. „La Pareja“ (das Paar), so genannt, weil immer zwei Guardias gemeinsam Streife gehen, tauchte überall auf, wo der Staat Autorität zu demonstrieren wünschte: grünuniformiert, mit schwarzlackiertem Dreispitz und Gewehr ausgerüstet. Um direkten Kontakt mit der Bevölkerung zu unterbinden, leben die Zivilgardisten und ihre Familien bis heute in festungsähnlichen Kasernen.

Willenlose Befehlsempfänger „mit Schädeln aus Blei“, höhnte der im Bürgerkrieg ermordete Dichter Federico García Lorca. Unter Diktator Franco war die Guardia Civil besonders gefürchtet – nicht, weil sie sonntags die Dorfbewohner zum Kirchgang trieb und am

Strand Bikini-Touristinnen verfolgte, sondern wegen ihrer Jagd auf Regimegegner.

Nach Francos Tod war es diese Elitetruppe, die dem Diktator am längsten nachtrauerte: Zweimal versuchte der Guardia-Civil-Oberst Tejero Molina gegen die Demokratie zu putschen, zuletzt am 23. Februar 1981, als er mit 200 Guardias die Regierung und das gesamte Parlament als Geiseln nahm.

Die Sozialisten, damals noch in der Opposition, forderten die Umwandlung des widerspenstigen Corps. Aber nach ihrem Wahlsieg 20 Monate später wollten sie die Guardia Civil nicht missen. Durch „militärische Disziplin, absoluten Gehorsam, Unbestechlichkeit und Verschwiegenheit“ unterschieden sich die Guardias von den regulären Polizisten, so Innenminister Barrionuevo.

Heute ist die Guardia Civil die bestausgebildete, bestausrüstete Polizeieinheit, inzwischen auf 64 000 Mann angewachsen. Bedingungslos unterstützte die sozialistische Regierung bisher die Elitetruppe, obwohl immer wieder Fälle von Folter angezeigt wurden. Als Gegenleistung erwartete sie Erfolge im Kampf gegen die baskischen Terroristen. Die Truppe bezahlte dafür einen hohen Preis: 16 Gardisten kamen im letzten halben Jahr bei Bombenanschlägen der Eta um.

In den vergangenen Monaten drangen Vorwürfe aus den Reihen der Guardia Civil gegen ihre Militärführung an die Öffentlichkeit: Unter dem Diktat der Generäle sei sie „ein Nest von fortschrittsfeindlichen und korrupten Putschisten und Folterern“ geworden, so Mitglieder einer illegalen Gewerkschaftsbewegung in der Spezialeinheit.

Korruptionsfälle wurden der Presse gesteckt, etwa daß Guardias an der Costa del Sol gemeinsame Sache mit Drogenhändlern gemacht hätten. Solche Anschuldigungen kamen der Regierung gerade recht, um die schwierige Umbesetzung an der Spitze der Polizeitruppe vorzunehmen.

Erleichtert registrierte Innenminister Barrionuevo vorige Woche, die Guardia Civil und die Generalität hätten auf die Ernennung des Zivilisten Roldán „fast normal“ reagiert.

MANAGER

Das Spiel des Professors

Italiens neuer Star-Manager heißt Romano Prodi. Der jüngste Coup, den der Chef der Staatsholding Iri landete, ist der Verkauf von Alfa Romeo.

Vor vier Jahren übernahm Romano Prodi, Professor der Volkswirtschaft, den schlimmsten Posten, der in Italiens Top-Management zu vergeben war: Er wurde Chef der Iri, jener heruntergewirtschafteten Staatsholding, die über tausend Unternehmen – von Alfa Romeo bis Alitalia – verwaltet.

Prodi brauchte nicht lange, um festzustellen, daß es „ohne drastische Maßnahmen“ bei der Iri „nicht weitergeht“. Und er sagte das sogar öffentlich.

Als Romano Prodi verkündete, was er bei der Iri vorhatte, wollten es seine Landsleute nicht fassen: Da wagte sich tatsächlich einer an jene hochexplosive Mischung von Wirtschaft und Politik



Iri-Chef Prodi
Clever gepokert

* José María Rodríguez Colorado (2. v. l.), José Luis Martín Palacín, Rafael Vera.

Stellenmarkt und Informationen für Ihre Karriereplanung. Exklusiv in Handelsblatt und Wirtschaftswoche.

Jeden Freitag
am Kiosk.

Markt für Führungskräfte
KARRIERE
Handelsblatt & Wirtschaftswoche

heran, die der Staatstrust über Jahrzehnte hinweg darstellte. Prodi: „Sie sahen mich an wie einen Verrückten.“

Heute wissen die Italiener, daß der Professore nicht verrückt ist. Was niemand glaubte, ist ihm gelungen: Das staatseigene Firmenimperium, das zuvor Milliarden-Verluste erwirtschaftete, wird in diesem Jahr erstmals eine ausgeglichene Bilanz vorweisen.

Am Freitag dieser Woche wird Prodi stolz verkünden, daß er einen weiteren Verlustbringer los ist: die Autofirma Alfa Romeo.

Gleich zwei Konzerne, Ford und Fiat, haben ihr Gebot für Alfa abgegeben, obwohl die Firma in diesem Jahr über 300 Millionen Mark Verluste einfahren wird. Die italienische Regierung kann sich aussuchen, wem sie den Zuschlag erteilt. Daß sie Fiat vorzieht, scheint fast sicher.

Für Freizeitradler Prodi ist das ein weiterer Etappensieg auf dem Weg zur Sanierung der Staatsholding. Vor einem Jahr noch war keiner der großen Autohersteller bereit, für Alfa auch nur eine Lira zu geben. Als Ford dann Interesse bekundete, begann das große Spiel des Professore Prodi.

Mit „totaler Offenheit“, so Prodi, bereitete er zunächst den Ford-Chef Donald Peterson auf das vor, was dem Kaufangebot zweifellos folgen würde: In Italien werde ein Geschäft dieser Größenordnung „in jedem Fall zu einer politischen Affäre“. Auf

Widersprüche der Craxi-Regierung, auf Störmanöver von Fiat-Chef Agnelli war Peterson dann auch schon gefaßt.

Nach jedem Treffen mit Peterson – ob es nun in London, Detroit oder Rom stattfand – veröffentlichte Prodi ein Kommuniqué, um die Verhandlungen „bewußt transparent zu halten“. So war öffentlich bekannt, was Ford zu bieten hat.

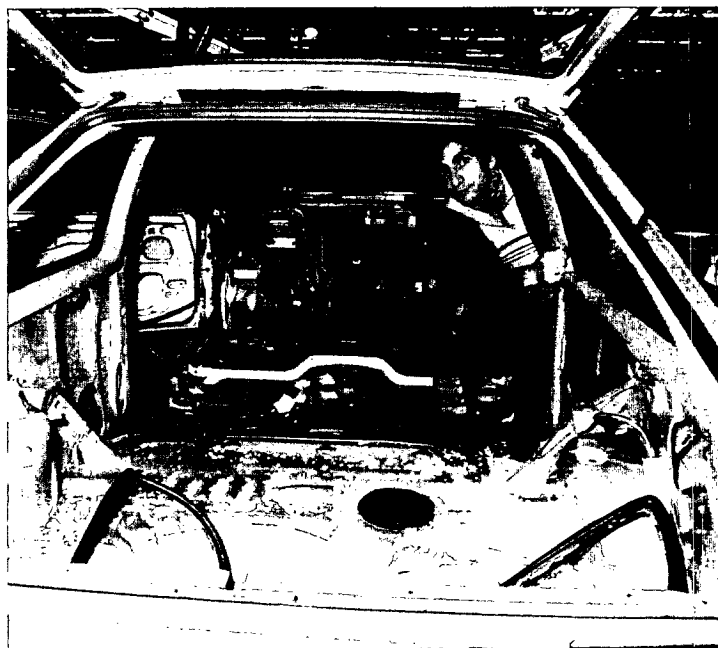
Der Professore verhinderte mit dieser Offenheit, daß Fiat, „dank der immer noch einmaligen Stellung der Agnelli in diesem Land“ (Prodi), Ford aus dem Rennen werfen konnte, ohne selbst mit einem konkreten Angebot einzusteigen.

Giovanni Agnelli will verständlicherweise verhindern, daß der amerikanische Konkurrent über den Kauf von Alfa zu einem ernsthaften Herausforderer in Italien wird. Dort sitzt Fiat bislang auf einem komfortablen Marktanteil von 56

Prozent. Um Ford abzublocken, mußte Agnelli zumindest mit dem Angebot von Ford gleichziehen.

Die Amerikaner wollen zunächst 19,5 Prozent der Aktien übernehmen, nach drei Jahren weitere 31,5 Prozent oder, wenn der staatliche Großaktionär es will, die gesamten verbliebenen Anteile. In den beiden Alfa-Werken, im norditalienischen Arese und in Pomigliano d'Arco bei Neapel, die bisher noch nicht mal zur Hälfte ausgelastet sind, sollen künftig 350 000 Alfas und 50 000 Ford-Wagen gebaut werden.

Ford-Chef Peterson will mit Alfa-Wagen in den USA ins lukrative Sportwagengeschäft starten. Konkurrent General Motors ist darin bereits über die britische Lotus-Gruppe vertreten. Chrysler über eine Beteiligung an Mase-



Alfa-Produktion in Pomigliano: Seit 13 Jahren Verluste

rati. Zudem könnte Ford mit dem Alfa-Kauf auf den südeuropäischen Märkten, wo die Amerikaner bislang nur schwach vertreten sind, besser Fuß fassen.

Fiats Gegenangebot bereitete Prodi durchaus Freude: Es war noch besser als das von Ford. Agnelli will sofort 51 Prozent, falls gewünscht aber auch alle Anteile von Alfa übernehmen. Der Fiat-Chef plant, Alfa Romeo dann in eine gemeinsame Gesellschaft mit der Fiat-Konzernmarke Lancia einzubringen und italienische Sportwagen aus diesem Haus weltweit zu vermarkten.

Romano Prodi ist es durch seine Verkaufspolitik gelungen, für ein Automobilunternehmen, das seit 13 Jahren nur rote Zahlen schreibt, zwei ordentliche Angebote einzuholen. Wenn Alfa Romeo verkauft ist, hat er für die Staatsholding Iri wieder ein Problem gelöst.

Das Firmenimperium, in dem Nudeln und Speiseeis, Flugzeuge, Schiffe und

Autos hergestellt werden, war 1933 von Mussolini als „vorübergehende Auffanggesellschaft für bankrotte Industriefirmen“ gegründet worden. Nach dem Krieg sollte die Iri zum „technologischen Wegbereiter“ für die italienische Industrie werden.

Doch in den sechziger und siebziger Jahren mußte die Holding immer wieder konkursreife Firmen übernehmen, um Pleiten und höhere Arbeitslosigkeit zu verhindern. Das ging an die Substanz. Allein in den letzten drei Jahren schaffte die Iri im industriellen Bereich Verluste von über 17 Milliarden Mark.

Prodi will so nicht weitermachen. „Die Zeit der Subventionen“, sagt der Professor, „ist vorbei.“ Seine Strategie: Prodi privatisiert einen Teil der Unternehmen und saniert mit dem so hereinkommenden Geld andere.

Das Börsenhoch ausnutzend, bot der Iri-Chef Anteile börsennotierter Banken und Firmen zum Verkauf an. Andere Unternehmen führte er an der Börse ein, so die Fluggesellschaft Alitalia oder den Flugzeugbauer Aeritalia. Die Iri kassierte mit solchen Teilverkäufen 6,6 Milliarden Mark, Geld, das für andere kranke Staatsfirmen eingesetzt wurde.

Alfa Romeo allerdings, davon ist Prodi überzeugt, konnte „bei uns allein nicht überleben“. Eine Anpassung des Personalstands an die schlechten Verkäufe hätten die Politiker dem Manager der Staatsfirma nie erlaubt.

Der Professor mußte deshalb einen Partner suchen, der die volle Kapazität der Alfa-Werke, 400 000 Autos im Jahr, nutzen kann. Nun hat er, dank seiner klugen Strategie, zwei Interessenten, die dazu in der Lage sind. Wen er selbst vorzieht, mag er nicht verraten. Das soll, sagt er, die Regierung entscheiden.

1967 hat Prodi bereits beschrieben, wie das Ergebnis wahrscheinlich aussehen wird. „Alle Alternativen“, meinte der vorausschauende Wirtschaftsprofessor vor knapp 20 Jahren, „laufen auf einen Nenner hinaus: Fiat muß sich für Alfa engagieren.“

SAUDI-ARABIEN

Wie ein Leibkoch

Ahmed Saki el-Jamani, der Öl-Mann der Saudi-Könige, mußte gehen. Er hatte nicht mehr genug Dollar angeschafft.

Das Ende der Karriere, die Ahmed Saki el-Jamani so steil nach oben getragen hatte, schien schon im März 1975 gekommen.

Da streckte ein Saudi-Prinz König Feisal mit drei Pistolenschüssen nieder. Der neue starke Mann, Kronprinz Fahd, werde, so nahmen Kenner des Hauses Saud an, den Feisal-Günstling Jamani schon bald entlassen.

Aber der Ölminister, damals bereits 13 Jahre im Amt, durfte weiterhin das wichtigste Ressort im größten Ölexport-Land der Erde führen. Gerüchte allerdings, die von Zwist zwischen dem Herrscherhaus und dem Minister kündeten, kehrten mit schöner Regelmäßigkeit wieder.

Am Mittwochabend vergangener Woche geschah dann doch noch, was eigentlich schon vor über elf Jahren erwartet worden war. Fahd, seit 1982 König in der absoluten Saudi-Monarchie, feuerte seinen erfahrensten Minister.

Es war ein Rausschmiß, wie er im Morgenland einem Leibkoch widerfährt, der den Hammelbraten überwürzt hat: Der weltweit geachtetste arabische Ölpolitiker mußte ohne Angabe von Gründen und ohne ein öffentliches Wort des



Entlassener Ölminister Jamani
Ohne ein Wort des Dankes

Dankes gehen. Nachfolger wurde ein früherer Stellvertreter, Planungsminister Hisham Nasir.

Mit dem Sturz Jamanis ist über Nacht ein Mann aus der internationalen Ölszenerie verschwunden, der mehr als jeder andere Politiker die Geschicke des Ölkartells Opec, die Höhe der internationalen Ölpreise und damit die Lebensbedingungen von Milliarden Menschen mitbestimmt hat. „Er ist fraglos eine historische Figur“, meint der amerikanische Energie-Experte Daniel Yergin.

Jamani hatte nach dem Jura-Studium in Kairo, New York und Harvard 1956 in Dschidda eine der ersten saudischen Anwaltskanzleien eröffnet. Der damalige Kronprinz Feisal wurde auf den jungen Anwalt aufmerksam: Er machte ihn 1962 – zwei Jahre nach Gründung der Opec – zum Ölminister.

Weltweit bekannt wurde Jamani erst durch das Ölembargo von 1973/74, als

dessen wichtigster Architekt er galt. In den folgenden Jahren bremste Jamani jedoch radikale Opec-Partner, die den Ölpreis ständig höherschrauben wollten. Und als der Ölmarkt Anfang der achtziger Jahre kippte, verhinderte er durch Kürzungen der Saudi-Produktion einen raschen Preisverfall.

Erst im Herbst vergangenen Jahres, als die einst üppigen saudischen Öleinnahmen bedenklich stark geschrumpft waren, schaltete Jamani auf Druck des Königshauses um. Er ließ die Ölmärkte mit Saudi-Öl überschwemmen und leitete damit einen Preiskrieg ein, in dem die Preise von 30 zeitweise bis auf etwa 7 Dollar je Barrel stürzten.

Das war König Fahd allerdings auch nicht recht. Er forderte von Jamani, er solle für einen höheren Marktanteil Saudi-Arabiens und gleichzeitig für eine Anhebung des Preises von etwa 13 bis 14 Dollar auf 18 Dollar sorgen.

Doch das war eine Aufgabe, die auch den gewieften Opec-Unterhändler Jamani überforderte – Menge und Preis ließen sich nicht gleichzeitig anheben. König Fahd aber mochte nicht einsehen, daß sein Öl nicht mehr so begehrt ist wie in den goldenen Jahren des Kartells. „Wenn man Obst essen will, kann man zwischen einem Apfel oder einer Banane wählen“, meinte der Saudi-Herrscher einmal, „aber zu Öl, das sowohl billig als auch sicher ist, gibt es keine Alternative.“

RAUSCHGIFT

Gute Ernte

Mit drakonischer Härte versuchen die Länder Südostasiens, die Drogenschwemme zu bekämpfen.

Encik Latiff führte die zwei jungen Leute die Treppe zur Ladefläche seines Lastwagens hinauf. Er ließ erst den Jüngeren auf die Falltür treten, stülpte ihm eine Kapuze über den Kopf und legte ihm eine Schlinge um den Hals. Dann nahm Encik dem anderen Delinquenten, einem Gehbehinderten, die Krücken ab und machte ihn gleichfalls fertig zur Hinrichtung.

Der Henker trat einen Schritt zurück und gab seinem Assistenten das Zeichen zum Vollzug. Einige Sekunden später waren Kevin John Barlow aus Perth und Brian Geoffrey Chambers aus Sydney tot. Sie waren die Nummer 37 und die Nummer 38 auf der Liste der Gehenkten, die ersten zwei Weißen, die in Malaysia wegen Drogenschmuggels hingerichtet wurden.

Dabei wird es nicht bleiben. In den Zellen des Pudu-Gefängnisses in Kuala Lumpur warten fast 100 Häftlinge, die wegen Drogenschmuggels zum Tode verurteilt wurden, auf ihre Hinrichtung, darunter auch eine 69 Jahre alte Frau. Der angeklagte 23jährige Rudesheimer