Mord auf Bestellung an dem lästigen Scott. Tatsächlich war Newton am Abend des 24. Oktober 1975 zusammen mit Scott im Auto auf die Heide bei Porlock in Somerset gefahren und hatte dort, bei einem kleinen Stopp, „Rinka", die Dogge seines Begleiters, mit der Pistole erschossen.

Doch dieser Hundemord hätte eigentlich ein Mord an Scott werden sollen. Newton habe es nur nicht übers Herz gebracht, ihn auszuführen.

Was wirklich in jener Oktobernacht passierte, ist nie ganz aufgeklärt worden. Scott selbst behauptet, Newton habe die Pistole auf ihn gerichtet, die Waffe sei jedoch wegen einer Ladehemmung nicht losgegangen. Freunde Newtons wiederum scheinen diese Version zu bestätigen. Sie erinnern sich daran, daß der Pilot noch in der Tatnacht mehrmals darüber klagte, seine Pistole habe versagt.



Thorpe-Beschuldiger Scott: Kopfprämie oder Schweigegeld?

Unterdessen erinnert sich auch der seit seinem Bankrott in den USA lebende Ex-Abgeordnete und frühere Thorpe-Freund Peter Bessell an einen Mordauftrag. Er selbst sei bei den entsprechenden Erörterungen mit „führenden Liberalen" zugegen gewesen. Damals sei erwogen worden, Scott entweder zu vergiften oder zu erschießen. Diese Darstellung Bessells ist allerdings nur eine von mehreren Bessell-Theorien über die Affäre.

Doch weitere Aussagen, so etwa die eines Gelegenheitsganoven, der Newton 1975 die spätere Tatwaffe verkauft hatte, bestätigen jedenfalls eines: Schon damals sprach der Bruchpilot von einem „Mordauftrag durch eine große politische Partei". Er hatte dem Waffenlieferanten gar 1000 Pfund für die Mithilfe am Mordkomplott versprochen.

Gründe genug für die Polizei, sich mit diesem Geflecht von Unterstellungen und Beschuldigungen genauer zu befassen. Doch als sie Anfang vergangener Woche den Kronzeugen Newton vernehmen wollte, war der untergetaucht — angeblich aus Angst vor einem Mordanschlag.

Doch die strafrechtliche Klärung des Falls ist nur die eine Seite der Geschichte — weitaus größere Konsequenzen können die politischen Implikationen der Affäre haben: Der Liberalen Partei, seit dem Frühjahr 1977 in einer unpopulären Allianz mit der Labour-Partei verbunden, bietet sich nur eine unattraktive Alternative.

Einerseits kann sie so tun, als habe sie uneingeschränktes Vertrauen zu ihrem Abgeordneten und Ex-Führer Jeremy Thorpe. Diese Haltung freilich könnte bei Parlamentswahlen von den Wählern als Stützung für einen vermeintlich Schuldigen interpretiert werden.

Andererseits würde ein auf den ersten Blick günstig erscheinender sofortiger Rücktritt Thorpes von seinem Unterhausmandat höchstwahrscheinlich bei der dann notwendig werdenden Nachwahl zur Einbuße des Parlamentssitzes führen: Das könnte trotz noch so starker Dementis als Eingeständnis von Schuld verstanden werden und müßte bei der gegenwärtigen Stimmung im Lande und der Unzufriedenheit vieler Liberaler gegenüber dem Pro-Labour-Kurs der Partei mit einem spektakulären Sieg der Konservativen enden — „eine vertrackte Klemme", wie der „Guardian" feststellte.

Und schließlich stellen sich viele Briten die Frage, warum die totgeglaubte Affäre gerade jetzt wieder an die Öffentlichkeit komme. Als Erklärung bietet sich vor allem die nie widerlegte, aber auch nie bewiesene Vermutung des damaligen Premierministers Harold Wilson an, der Anfang 1976 durchblicken ließ, daß die südafrikanische Regierung hinter der Schmutzkampagne gegen Jeremy Thorpe und die Liberale Partei stehe.

Diese verwegene Theorie des mittlerweile geadelten Sir Harold, dem damals auch die britischen Geheimdienste unterstanden, hat den Vorteil, wenigstens über ein schlüssiges Motiv zu verfügen. Die vehemente Anti-Apartheid-Position der Liberalen und die Tatsache, daß die Labour-Minderheitsregierung ohne liberale Unterstützung nicht mehr lebensfähig ist, könnte einen südafrikanischen Vorstoß erklären. Denn vorgezogene Neuwahlen würden derzeit die südafrikafreundlichere Konservative Partei gewinnen.

Zufall oder nicht: Am vergangenen Mittwoch tauchte plötzlich der seit zehn Tagen verschwundene Expilot Newton wieder auf. Er wurde im Londoner Flughafen Heathrow verhaftet — bei seiner Rückkehr aus Südafrika.

JAPAN

Wasser-Werk

Japans Werften, von der Tankerkrise gebeutelt, setzten auf ein ganz neues Geschäft. Nutznießer könnten dabei viele Entwicklungsländer werden.

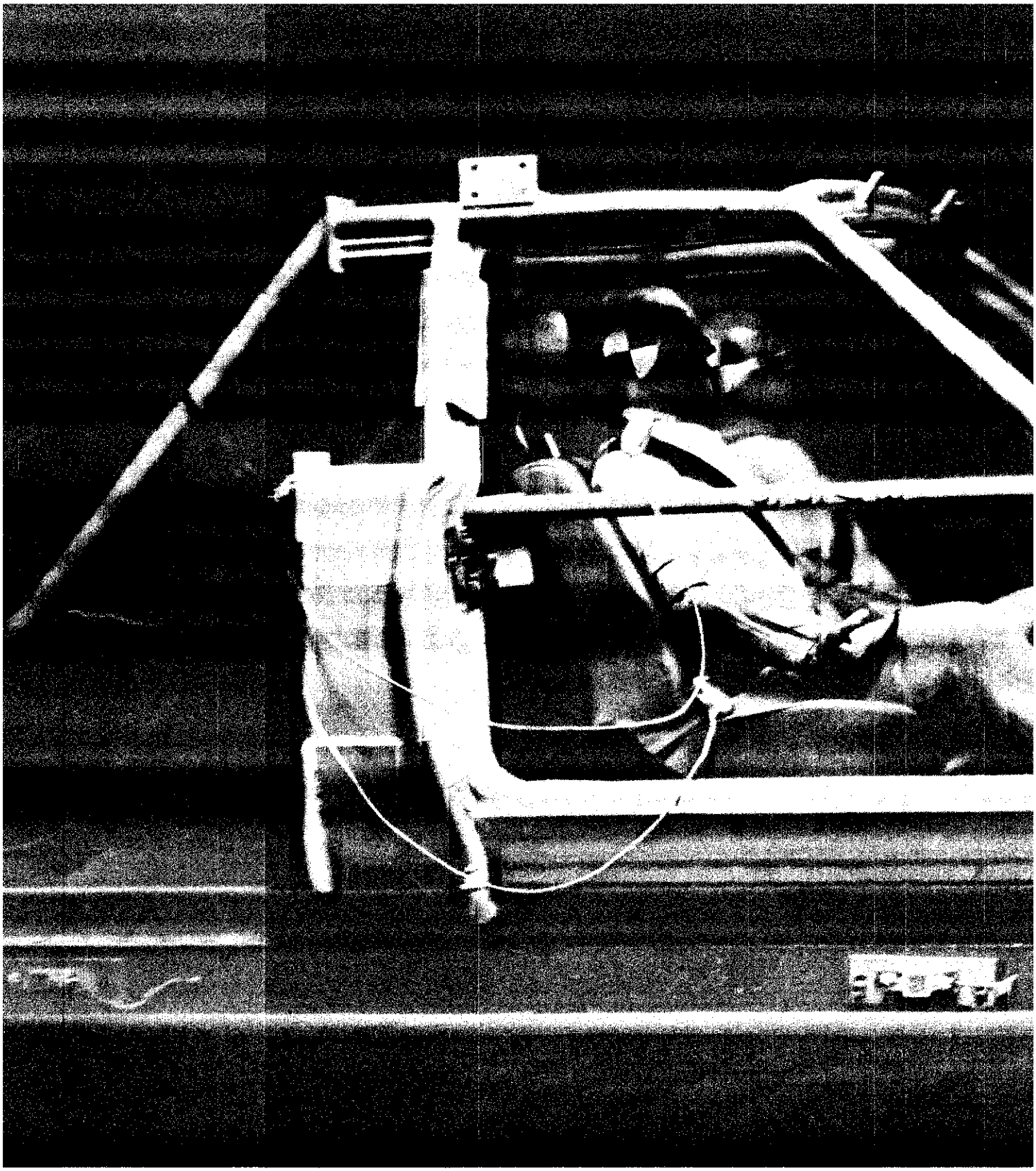
Vor elf Jahren lief auf einer Werft des japanischen Großkonzerns Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) der Welt erster 200 000-Tonnen-Tanker „Idemitsu Maru" vom Stapel.

Fortan waren die Japaner unschlagbar im internationalen Wettkampf um den Supertanker-Bau. Dann, mit Öl- und Tankerkrise, kamen die Schiffbauer in Fernost arg ins Schlingern.

Jetzt wollen Japans Werften mit neuen Produkten abermals am Weltmarkt Furore machen: mit schwimmenden Fabriken, Hotels, Flugplätzen.

Schiffbaugiganten wie Ishikawajima, Mitsubishi, Kawasaki, Sumitomo oder Hitachi setzen vor allem auf ganze Serien schwimmender, in den Trockendocks ihrer Werften gebauter Industrieanlagen.

Die Manager des Ishikawajima-Harima-Konzerns rühmen sich schon jetzt, die erste schwimmende Fabrik für Zelluloseherstellung zu fertigen. Besteller ist die brasilianische Jari Flo-



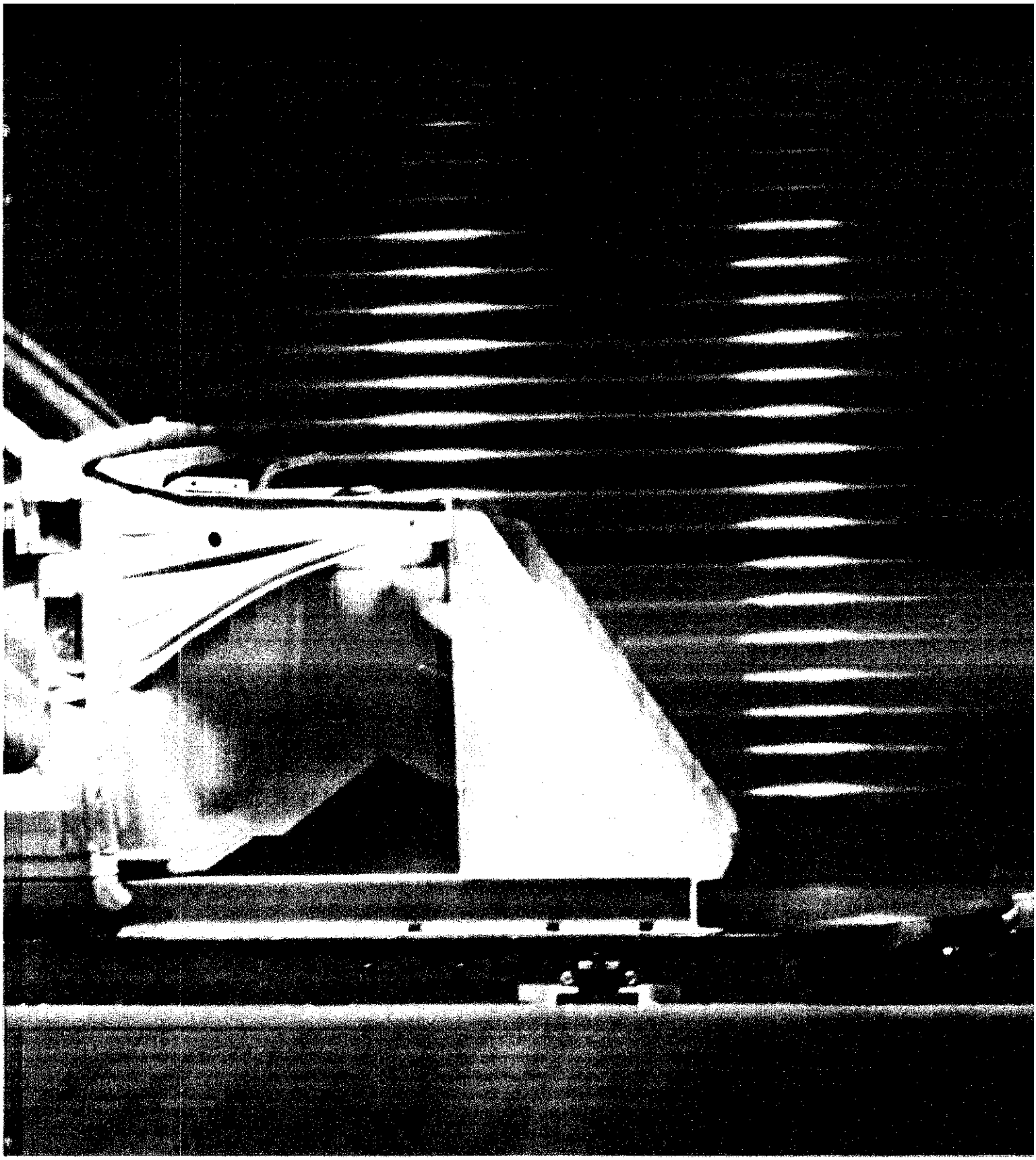
Zu Ihrer Sicherheit fahren wir

In Wolfsburg sitzen 49 Leute, die für alles den Kopf hinhalten müssen. Es sind die Versuchspuppen des Volkswagenwerkes.

Diese größte und teuerste Puppenfamilie Europas hat mit dazu beigetragen, daß die neue Volkswagen-Generation als vorbildlich sicher gilt. Bis es soweit war, mußten wir allerdings unzählige Male mit ihnen Schlitten fahren.

Für solche Fahrten kann unser Schlitten zur Aufprallsimulation in Sekundenbruchteilen aus dem Stand bis auf maximal 80 km/h beschleunigt werden. Die hierbei gemessenen Daten werden über 30 Kanäle auf Computer übertragen. Drei Hochgeschwindigkeitskameras mit 1000 Bildern pro Sekunde filmen dabei den Testverlauf.

Auf unserem Versuchsschlitten wurden zum



mit einigen Leuten Schlitten.

Beispiel unsere Automatic-Sicherheitsgurte entwickelt und verbessert bis ins kleinste Detail. Wir haben auf diesen Schlittenfahrten die optimale Verankerung unserer Sitze gefunden: Eine Dreipunktverankerung.

Und wir konnten Lenkrad, Armaturentafel und die Windschutzscheibe so gestalten, daß sich die Insassen nicht ernstlich daran stoßen, sofern sie richtig angeschnallt sind.

Unsere Methoden, die Volkswagen noch sicherer zu machen, sind sicher ungewöhnlich aufwendig und kostspielig. Trotzdem vergeht kaum ein Tag, an dem wir nicht mit unseren Leuten Schlitten fahren.

Sicherheitshalber.

Da weiß man, was man hat.

restal e Agropecuária Ltda., die zum Konzern des amerikanischen Großreeders Daniel K. Ludwig gehört.

Zwei riesige Pontons von der Größe eines 150 000-Tonnen-Schiffs tragen die Werksanlage: Auf einer 230 Meter langen, 45 Meter breiten und 14,5 Meter tiefen Plattform werden die Zellulose-Produktionseinrichtungen installiert, eine fast genauso große Plattform nimmt das Kraftwerk auf.

Wenn die Fabrikinsel im nächsten Januar fertig montiert ist, soll sie nach Brasilien bugsiert werden — quer durch den Indischen Ozean, rund um die Südspitze Afrikas, durch den Atlantik bis in den Jari, einen Nebenfluß des Amazonas, 400 Kilometer im Landesinnern. Dort wird sie mit Hilfe von Kanalschleusen auf hohen Pfeilern fest am Ufer verankert.

Mitten im Urwald sollen dann 130 brasilianische Arbeiter Bäume aus einem riesigen Forstgebiet des Ludwig-Imperiums zu täglich 750 Tonnen Papierbrei verarbeiten — mehr als in jedem anderen, von fremder Energiezufuhr unabhängigen Zellstoff-Produktionsbetrieb der Welt.

Die Japaner preisen an ihrem Konzept vor allem den Kostenvorteil. Das Projekt kostet nach Angaben der IHI-Manager 60 Milliarden Yen (540 Millionen Mark). Die gleiche Fabrik auf herkömmliche Weise in Brasilien hinzustellen wäre zwischen 10 und 20 Prozent teurer.

Einer der Gründe hierfür: Auf den Fabrikpontons haben die Ingenieure alles bequem zur Hand. Terminpläne lassen sich so genau einhalten.

Ganz anders dagegen in abgelegenen Gegenden wie dem Amazonas. Dort müssen sich Anlagenbauer mit schwer erträglichem Klima, ungelernten Arbeitskräften und Transportproblemen herumschlagen. Tagelange Arbeitsunterbrechungen, weil Maschinenteile irgendwo auf dem Weg hängenbleiben oder weil tropische Regenfälle niedergehen, sind die Regel.

Die Lieferzeit für die schwimmende Fabrik ist denn auch mindestens 18 Monate kürzer als für ein Werk in traditioneller Bauweise, behaupten die Ishikawajima-Harima-Manager. Und das trotz der langen Zeit von rund drei Monaten, die es dauert, bis die Fabrik-Pontons von Japan an den brasilianischen Standort geschleppt sind. „Statt uns über tropische Regenfälle zu ärgern", lobt ein IHI-Manager das neue Verfahren, „nutzen wir den dann hohen Wasserstand des Amazonas, um die Fabrik flußauf zu ziehen."

Die Konzernchefs streichen die Vorteile dieses neuartigen Anlagenexports vor allem für die Entwicklungsländer hervor. Die Pontonfabriken mit eigenen Kraftwerken sind unabhängig von einer schon zuvor entwickelten Infrastruktur an ihrem Standort. Sie bieten zudem Gewähr gegen Pfusch beim Bau durch unqualifizierte Arbeitskräfte.

Der IHI-Konzern entwickelt inzwischen 15 weitere schwimmende Industrieanlagen, darunter Stahlwerke, Zuckerraffinerien, Kraftwerke.

Auch andere im Schiffbau tätige Konzerne forcieren diesen Trend. Angesichts des Schwunds in den Auftragsbüchern für neue Tanker und Frachter — bei einer Produktionskapazität von jährlich 19 Millionen Bruttoregistertonnen wird nur mit Orders in Höhe von 6,5 Millionen Tonnen gerechnet — sehen sie auch kaum eine andere Wahl.

„Wir haben ein 620 Meter langes und 85 Meter breites Trockendock, und es wäre eine Schande, es leer liegenzulassen", bekennt Shigeru Matsuoka, Top-Manager der Hitachi-Konzernabteilung, die sich mit der Entwicklung schwimmender Anlagen befaßt.

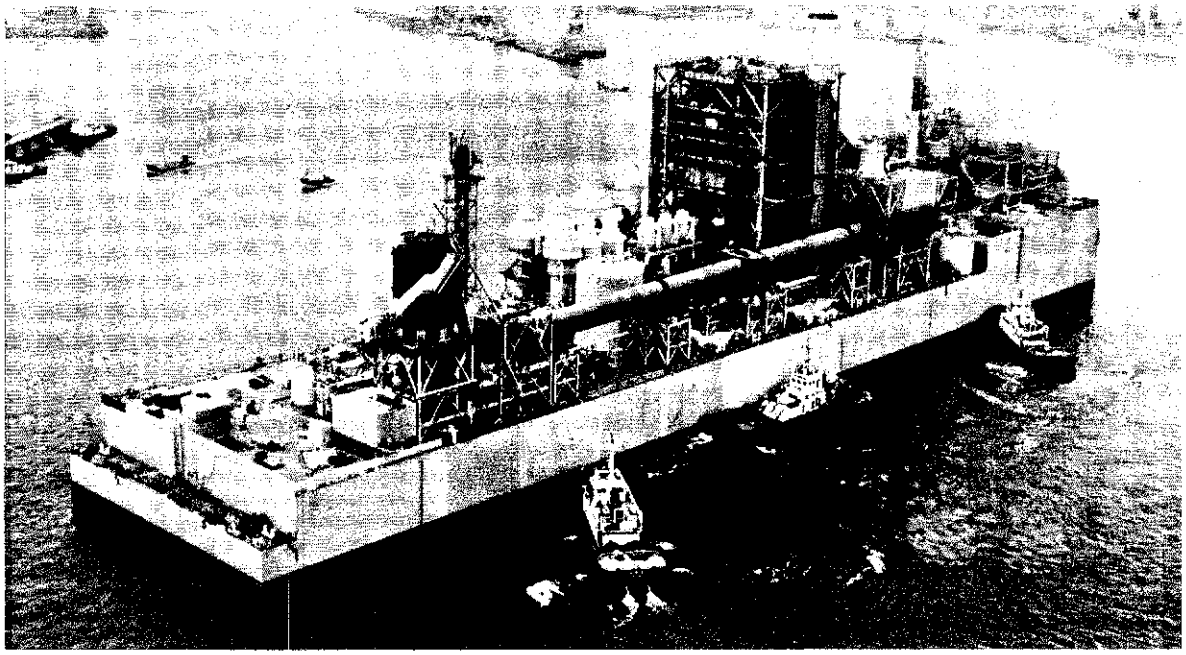
Matsuoka setzt darauf, daß in zehn Jahren bis zu 20 Prozent des Hitachi-Geschäfts auf schwimmende Industrieanlagen und ähnliche Einrichtungen entfallen. Derzeit müht sich Hitachi, die Scheichtümer am Persisch-Arabischen Golf für die Idee schwimmender Luxushotels zu erwärmen. Einen Pontonwohnblock für Ölarbeiter haben bereits die Tsuneishi Shiphards an Saudi-Arabien geliefert.

Hitachi-Konkurrent Mitsubishi versucht, Tokios Regierung dafür zu gewinnen, riesige schwimmende Öltanklager für Notzeiten einzurichten.

Der Verband der Schiffbau-Industrie propagiert einen schwimmenden Großflughafen für Osaka — ein Plan, der von einigen Regierungsbeamten schon gutgeheißen worden ist.

Denn freien Boden gibt es im bergigen Japan, dessen 113 Millionen Einwohner auf schmalen Küstenstreifen zusammengepfercht sind, ohnehin kaum noch. Im Durchschnitt gehen daher 80 Prozent der Aufwendungen für Investitionsprojekte für Grundstückskosten drauf. Auch die Möglichkeiten für Neulandgewinnung aus dem Meer stoßen auf Grenzen.

Ermuntert durch eine Regierungsstudie, rechnen sich Japans Werften daher schon ein anderes Riesengeschäft aus: Millionenstädte wie Tokio, Nagoya und Osaka sollen ihre wachsende Bevölkerung auf schwimmenden Satellitenstädten ansiedeln. ◆

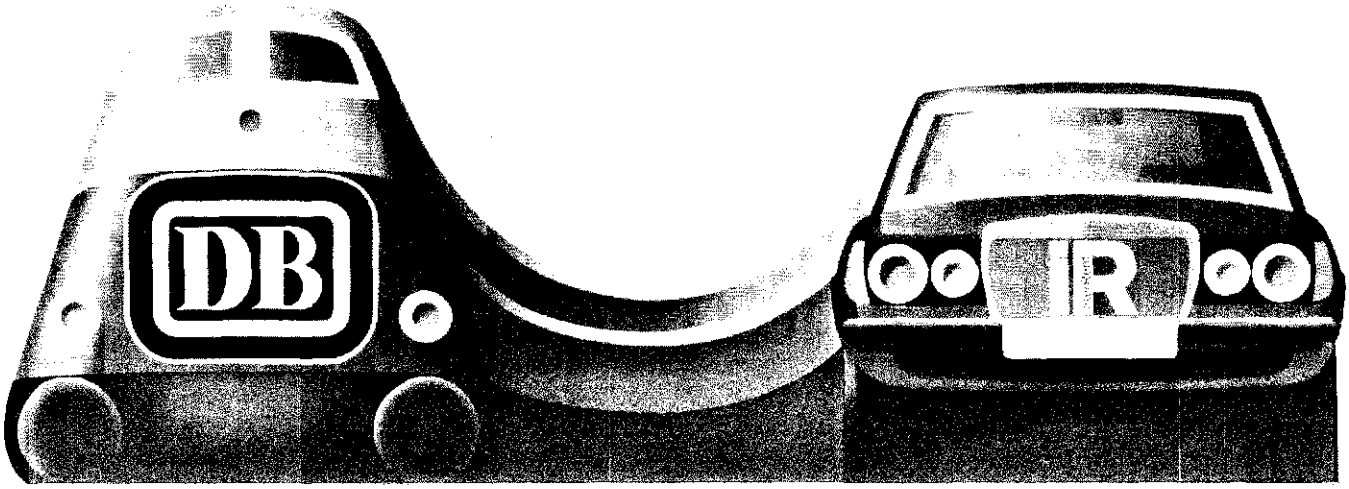


Schwimmende Zellulosefabrik in Japan: Die Konzernchefs preisen den Kostenvorteil


»Ich trinke Jägermeister, weil ich im Radio das Godesberger Programm gesucht habe.
DEUTSCHES ERZEUGNIS

Die Bahn bietet an:

Deutschlands neue Verbindung. Rail & Road



Die neue Art zu reisen. Lange Strecken bequem mit der Bahn. Lesen. Akten studieren. Und sich dann unabhängig machen. Mit einem Rail & Road-Wagen von interRent. Den mieten Sie von der Bahn, Ihrem Vertragspartner. Am besten gleich beim Kauf der Fahrkarte. Dann haben Sie größere Bewegungsfreiheit im Zielgebiet. Zum Beispiel: Sie fahren mit dem Intercity nach Frankfurt. Und mit einem Rail & Road-Wagen weiter nach Seeheim.

Wenn Sie in Frankfurt ankommen, ist Ihr Rail & Road-Wagen schon startklar. Direkt am Bahnhof. Sie sparen Zeit und Geld. Durch einen günstigen Pauschaltarif.

Beispiel: Ein VW Golf kostet für 24 Stunden nur 105,– DM. Einschließlich aller gefahrenen Kilometer und einem vollen Tank.

Buchung und Reservierung an allen Bahnhöfen und bei vielen großen Reisebüros.

An diesen Bahnhöfen können Sie umsteigen auf einen Rail & Road-Wagen:
Augsburg · Baden-Oos · Bielefeld · Bochum · Bonn · Braunschweig · Bremen · Dortmund · Düsseldorf · Duisburg · Essen · Frankfurt (Main) · Freiburg (Brsg) · Fulda · Göttingen · Hagen · Hamburg Dammtor · Hannover · Heidelberg · Karlsruhe · Kassel · Kiel · Koblenz · Köln · Lübeck · Mainz · Mannheim · München · Münster (Westf) · Nürnberg · Oberhausen · Offenburg · Osnabrück · Regensburg · Saarbrücken · Stuttgart · Ulm · Wiesbaden · Würzburg · Wuppertal-Elberfeld

DB iR interRent

Eine ideale Verbindung