



The Observer

## Londoner Kabinetts-Achter

### ENGLAND

#### Hundert Fehler

**Vier Wochen vor dem entscheidenden Referendum, ob England in der EG bleiben oder austreten soll, sind Regierungspartei und Regierung Harold Wilsons zerstrittener denn je.**

Es ist besser für Britannien, für das Commonwealth, für Europa, besser für die Welt, daß wir in der Gemeinschaft bleiben“, sprach Premier Wilson. Nur: Es ist offenbar wohl besser für Harold Wilson.

Der Labour-Führer sah sich am vorletzten Samstag dem feindlichsten Labour-Parteitag in seinen zwölf Jahren als Parteichef gegenüber: Die Partei-Delegierten lehnten die von Wilson empfohlene Europa-Politik mit 3,7 zu 2 Millionen Stimmen ab und forderten statt dessen, Britannien solle die Gemeinschaft verlassen.

Bei der „fraglos wichtigsten Entscheidung, die Britanniens Bürger jemals in ihrer langen Geschichte treffen mußten“ (so Industrieminister Tony Wedgwood Benn), rebellierten gleich 7 der 23 Minister gegen den Regierungschef, forderte die Mehrheit der 29 Mitglieder des Parteivorstandes den Austritt aus der EG, verlangen mehrere, die Propaganda-Kampagne gegen die EG-Mitgliedschaft solle aus Parteimiteln finanziert werden. Im Unterhaus kann Sozialisten-Führer Wilson derzeit allein mit Stimmen der Konservativen und Liberalen die für die EG-Mitgliedschaft notwendigen Gesetze durchbringen — die eigene Fraktion ist über Europa so uneins, daß die konservative Parteichefin Margaret Thatcher höhnte: „Sie haben mehr Leute auf unserer als auf Ihrer Seite.“

Während Wilson und Außenminister Callaghan auf Jamaika mit den Kollegen der Commonwealth-Nationen über

die Zukunft der Welt debattierten, sorgten sich daheim die Parlamentarier um die bis zum Zerreißen gestiegene Spannung in der Partei. Beinahe täglich geraten Sozialisten aneinander.

„Transport House“, das Parteihauptquartier, sowie die Wahlkreisorganisationen streiten gemeinsam mit den mächtigen Gewerkschaften gegen die EG-Empfehlung ihres Chefs, der bei einem — von den Meinungsforschern derzeit nicht erwarteten — Entscheid, die EG zu verlassen, vermutlich zurücktreten würde. Gegen den Widerstand des Außenministers setzten die Partei-Manager durch, daß auf dem Parteitag ein Anti-EG-Dokument verteilt werden durfte, in dem der Chef des Foreign Office mehr als 100 Fehler gezählt hatte.

Wohl entließ der Premier den Staatsminister im Industrie-Ministerium Eric Heffer, weil dieser sich der Wilson-Anordnung widersetzt hatte, nach der Minister bei der Referendums-Kampagne zwar gegen die Wilson-Politik argumentieren dürfen, nicht jedoch bei Debatten im Unterhaus.

Die Fraktionslinken, wie etwa Ian Mikardo, betrachten den eigenen Premier inzwischen nahezu als Verräter, denn er führe eine buntscheckige Armee in die Schlacht: Konservative und Liberale, den Industrie-Verband und die City, die konservativen Zeitungen und jene, „die bei ihm um Macht buhlen“. Auf der anderen Seite aber stehe der linke Stoßtrupp, „das solide Herz der Labour-Partei“.

Einem Herzschlag ist die Partei nicht allein wegen Europa nahe. Preiserhöhungen um 21,2 Prozent, Lohnforderungen der Gewerkschaften bis zu 60 Prozent, jedenfalls nicht unter 30 Prozent, haben Partei und Regierung ratlos gemacht.

Fordert etwa Erziehungsminister Reg Prentice, die Gewerkschaften sollten bei ihren Forderungen Mäßigung üben, qualifiziert ihn sein Kabinettskol-

lege Michael Foot sogleich als „wirtschaftlichen Analphabeten“ ab. Minister streiten gegen Minister, über Verstaatlichungs-Politik wie über Maßnahmen zur Inflationsbekämpfung — und über dieses Chaos regiert Harold Wilson, konfliktumtobt, doch unerschütterlich in seiner Behauptung, die Konfrontation in seiner Partei sei weitgehend von der konservativen Presse erfunden.

Wohl „gehören Auseinandersetzungen dazu“, wie die Abgeordnete Millie Miller meint, „und es wäre nicht die Labour-Partei, wenn man nicht ständig streiten würde“. Doch vier Wochen vor dem lebenswichtigen EG-Referendum schwankt Englands Regierungspartei, ob sie den Kanal von Dover nach Calais nun überschreiten soll oder nicht.

Sollten sich die Briten tatsächlich dazu entscheiden, Inselvolk zu bleiben, stehen ihnen vermutlich noch karge Tage bevor, wie Labour-Abgeordneter William Hamilton prophezeit: „Wenn wir rausgehen und die Araber als Konsequenz ihre Devisen von den Banken der Nation holen, könnten wir in 48 Stunden bankrott sein.“

### AUTOINDUSTRIE

#### Betäubt auf dem Tisch

**Mit der teuersten Rettungsaktion der Industrie-Geschichte will die Regierung Wilson den konkursreifen Autokonzern British Leyland sanieren.**

Die Kunde kam per Taxi. Mit eilig ausgesandtem Sonderkurier ließen die Verwaltungsrats-Mitglieder des Autokonzerns British Leyland Motor Corporation (BLMC) Dokumente aus dem Londoner Büro für Regierungs-Drucksachen herbeischaffen. Erst dann erfuhren Kontrolleure und Top-Manager des größten britischen Automobil-Produzenten vorletzte Woche im Detail, was eine Untersuchungs-Kommis-

# Zu hoher Blutdruck?

## Gewißheit durch RR-Test

Über 8 Millionen Bundesbürger haben zu hohen Blutdruck. Das ist jeder 4. über 30 Jahre. Die Ursachen sind häufig Übergewicht, Stress und das Rauchen. Die Folgen können sein: Herzinfarkt, Gefäßverkalkung, Herzschwäche, Nierenleiden – eine verkürzte Lebenserwartung.

Die Gefahren eines zu hohen Blutdrucks lassen sich nur durch rechtzeitiges Erkennen und ärztliche Behandlung verhindern. Warnsignale sind: Kopfschmerzen, Schwindel und Müdigkeit. Oft werden diese Anzeichen nicht ernst genommen – und deshalb wissen viele nichts von ihrer Erkrankung.

### Mehr Sicherheit mit RR-Test

Je früher mit RR-Test der Bluthochdruck erkannt wird, desto besser sind die Heilungschancen. Bei zu hohem Blutdruck dienen die mit RR-Test zu Hause selbst gemessenen Blutdruckwerte dem Arzt zur Beurteilung und noch genaueren Einstellung des Patienten auf Normalwerte. (Viele Ärzte verschreiben den RR-Test).

### Blutdruckkontrolle mit RR-Test

In allen Apotheken gibt es RR-Test, das Blutdruckmeßgerät, mit dem jeder zu Hause oder am Arbeitsplatz seinen Blutdruck täglich messen kann.

### RR-Test nur in Apotheken

RR-Test ist ein Präzisions-Blutdruckmeßgerät mit Eichgarantie. Einfach in der Handhabung.

**Achten Sie auf das „RR-Test-Zeichen.“**



**ROLAND**  
Arzneimittel GmbH  
ESSEN



**RR-Test**  
kontrolliert den Blutdruck

175

sion der Regierung in einem 200-Seiten-Report über die Qualitäten der Führungsspitze und die Chancen zur Sanierung des Unternehmens berichtet hatte.

Die British-Leyland-Dokumentation war für die Manager-Runde niederschmetternd und tröstlich zugleich. Nach dreimonatigen Recherchen hatten die fünf Kommissions-Mitglieder unter Vorsitz Don Ryders, des offiziellen Industrieberaters der Labour-Regierung, zwar festgestellt, daß der durch jahrelanges Mismanagement heruntergewirtschaftete Konzern (Umsatz: fast neun Milliarden Mark; Automarken: Austin, Morris, Jaguar, Rover, Triumph, MG), als Privatunternehmen nicht überleben könne. Zugleich aber hatte die Ryder-Crew Vorschläge ausgearbeitet, wie die Regierung ohne gesetzlichen Zwang die Kontrolle bei

mer noch besser als für die Nation“ („The Economist“) sein könnte.

Denn über die bis 1978 eingeschossenen Staatsgelder hinaus wird die Regierung dem ausgepowerten Unternehmen in den Jahren 1979 bis 1981 noch weitere 2,2 Milliarden bis 2,8 Milliarden Mark überweisen müssen. Die künftigen Inflationsraten eingerechnet, könnte das Flottmachen des müden Autoriesen die britischen Steuerzahler leicht zwölf Milliarden Mark kosten — die wohl teuerste Rettungsaktion für ein Privatunternehmen in der Industriegeschichte. Die Entwicklung des Überschall-Jets Concorde und noch dazu der Bau eines Kanaltunnels hätten sich mit diesem Batzen bequem finanzieren lassen.

Trotz dieser Milliardensummen blieb Premier Wilson kaum eine Wahl: Kein Kabinett könnte sich den Konkurs des



Autoproduktion bei Leyland: „Eine Schande für die britische Industrie“

British Leyland übernehmen und die wankende Firma durch eine gewaltige Finanz-Infusion vor dem Kollaps bewahren könne.

Nach den vom Kabinett Wilson akzeptierten Ryder-Plänen wird die Regierung bis 1978 etwa fünf Milliarden Mark in British Leylands leergefegte Firmenkasse pumpen — 1,1 Milliarden davon durch Ausgabe neuer Aktien, die der Staat übernehmen soll.

Die jungen Papiere werden dem Staat zu einer Drei-Viertel-Mehrheit verhelfen. Die 200 000 privaten BLMC-Anteilseigner, denen ein solch erdrückender Partner nicht geheuer ist, können ihre Aktien für zehn Pence pro Stück an den Staat verkaufen — bei einem Kurs von 6,25 Pence vor Unterbrechung des Börsenhandels am vorletzten Mittwoch ein großzügiges Angebot, das für die in den letzten Jahren arg gebeutelten BLMC-Aktionäre „im-

einigen großen nationalen Automobilproduzenten leisten. „In dieser Entscheidung“, so Wilson, „stehen eine Million Arbeitsplätze auf dem Spiel.“

Der Automobil-Gigant selbst beschäftigt über 170 000 Arbeitskräfte. Rund 2000 Firmen mit mehreren 100 000 Beschäftigten hängen mehr oder weniger stark an BLMC. Jede achte britische Familie bezieht ihr Einkommen aus der Automobilindustrie. Darüber hinaus ist die Firma mit einer Ausfuhr von fast drei Milliarden Mark immer noch Großbritanniens wichtigster Exporteur.

Als „einen Wendepunkt in der Geschichte der britischen Kraftfahrzeug-Industrie und auch unserer industriellen Nachkriegs-Geschichte“ feierte denn auch Labours nationalisierungs-freudiger Industrieminister Tony Benn den Rettungsplan. Würde das konkurs-reife Unternehmen tatsächlich wieder

in Gang gebracht — der Plan hätte Superlative durchaus verdient.

Denn nach jahrelanger Mißwirtschaft ist die Struktur des bizarren Konzerns derart verkorkst, daß durch eine Geldspritze allein das Unternehmen nicht mehr wiederbelebt werden kann. Kürzeste Formel für British Leylands Dauerkrise: In zu vielen Betrieben werkeln zu viele Arbeiter mit zu alten Maschinen an zu vielen veralteten Modellen, die überdies weltweit in den Verdacht ungewöhnlicher Störanfälligkeit gerieten und immer schwerer verkäuflich wurden — falls sie überhaupt geliefert werden konnten.

Denn allzu oft legten wilde Streiks kleiner Gruppen ganze Werke für Wochen lahm. So hatte BLMC im März einen südkoreanischen Auftrag über 1,7 Millionen Mark verloren, weil durch einen Ausstand von 600 Werkzeugmachern der Liefertermin nicht eingehalten werden konnte.

Doch selbst ohne ständige Streikverluste hätte Leylands Produktivität nicht ausgereicht, um erfolgreich gegen die ausländische Industrie konkurrieren zu können: Dazu sind die BLMC-Anlagen viel zu alt. Ein großer Teil der Leyland-Ausrüstung stammt aus den späten fünfziger Jahren. In der Austin-Morris-Fabrik Cowley ist eine Lackiererei sogar 37 Jahre alt, und im MG-Zweigwerk wurde nicht einmal ein Fließband installiert. „Eine Schande für die britische Automobilindustrie“, schimpfte Gewerkschafter Harry Unwin über Leylands musealen Maschinenpark.

Der BLMC-Konzern hatte seit 1968 im Durchschnitt nur 200 Millionen Mark jährlich in neue Anlagen investiert. Die kleinere britische Ford-Gruppe dagegen legte fast das Doppelte an. Daimler-Benz klotzte in den vergangenen sechs Jahren gar mit jährlichen Investitionen von über 750 Millionen Mark.

Den Leyland-Managern hatten stets die Profite gefehlt, um solche Summen zu investieren, und so befand sich das Unternehmen in einem Teufelskreis: Wegen veralteter Anlagen erzielte BLMC nur eine Mini-Rendite (Reingewinn seit 1968 insgesamt 314,4 Millionen Mark), aus Mangel an Mitteln war keine Modernisierung möglich.

Wenn auch BLMC nun endlich neu ausgerüstet und umorganisiert werden kann, an die Beseitigung eines weiteren Firmen-Übels wagte sich Sir Don Ryder aus Angst vor Englands mächtigen Gewerkschaften nicht heran: den zu hohen Beschäftigungsstand (etwa 15 bis 25 Prozent Überkapazität) durch einen schmerzhaften Personalschnitt à la VW zu reduzieren.

„Als British Leyland betäubt auf dem Operationstisch lag“, kritisierte das Wochenblatt „The Observer“ die Personalpolitik des Regierungs-Beraters, „hat er sich für eine massive Blut-Transfusion entschieden, aber den Krebs nicht herausgeschnitten.“ ◆

## Kunst kommt von Können.



## Sie können uns\*

\*kaufen. — DEUTSCHES MAD, das verrückteste Magazin der Welt.  
Für DM 2,— bei Ihrem Zeitschriftenhändler