

genschaft, vermittelt in seiner Buch-Reportage Selbsterlebtes aus Dutzenden von Einsätzen in jener zugleich faßlichen wie tiefgründigen Art, die seine Fernsehberichte aus Afrika, Nahost und neuerdings Persien auszeichnet — in der journalistischen Welt, die „durch eine Vielzahl von Wichtigtuern, Halbgebildeten und Trunkenbolden gestraft ist“ (Scholl), fürwahr ein nicht eben gängiger Fall*.

In den Reisfeldern des Mekong-Deltas, den Dschungeln des annamitischen Hochlandes, bei den versprengten Kuomintang-Truppen an der laotisch-burmesischen Grenze oder auf der nun schon legendären Terrasse des Saigoner Hotels „Continental“, wo Veteranen, Geheimagenten und Prostituierte beiderlei Geschlechts spätkoloniale Atmosphäre vermittelten — immer hat der deutsche Beobachter seinen Graham Greene oder seinen Rilke oder doch

Umgebung, bei Nacht zumal, Angst bekamen und deshalb in ihren Bunkern eingeschlossen wurden, während die roten Vietminh, denen die französischen Fernost-Experten jede Fähigkeit zum Nachtkampf abgesprochen hatten, vorwiegend nachts aktiv wurden.

Schließlich holten die Franzosen auch noch algerische Einheiten nach Fernost, und diese Hiwis trugen dann prompt das Gedankengut der kommunistischen Befreiung heim in Frankreichs liebste Kolonie, Algerien: Kolonialismus als Selbstbestrafung.

Im benachbarten Kambodscha lief die Entwicklung umgekehrt, aber nicht weniger absurd: Der aufgeklärte, geschäftige Prinz Sihanouk hatte junge Intellektuelle zum Studium nach Paris geschickt. Im Quartier Latin wuchsen sie zu militanten Kadern der revolutionären Opposition heran — damit hatte „Monseigneur“ nicht gerechnet.

vom Untergang gezeichneten lebenslustigen Saigon kam, natürlich wieder auf der Terrasse des „Continental“, die Spannung zwischen den Vertretern beider Kolonialdoktrinen nochmals zum Ausbruch, jene „eifersüchtige Spannung zwischen dem alten, erfahrenen, abgehalfterten Liebhaber und dem reichen, gutgläubigen, brutalen, jugendlichen und doch schon impotenten Nebenbuhler aus der Neuen Welt“. So wie Frankreichs Armee an ihrem „mal jaune“, litt die amerikanische fortan an ihrem Vietnam-Trauma.

Scholl-Latour widmet dem untergehenden alten Saigon ein sentimentales „Indochina, mon amour“ und der von der angelsächsischen Presse viel geschmähten Saigoner ARVN (Army of the Republic of Vietnam) ein mitfühlendes Angedenken, jenen Soldaten, deren Ende von den USA eingeplant war, die aber noch kämpften, als sich in Saigon unter dem Schirm mächtiger US-Freunde ganze Bordellbesetzungen nach Bangkok und Manila, aber auch nach Florida und New Mexico absetzten.

Kein Zweifel: Der zweite, der amerikanische Indochina-Krieg, endete für die Mehrheit der betroffenen Südvietnamesen mit einer schweren Enttäuschung über den amerikanischen Partner, und dann hat Moskaus Zurückhaltung angesichts der chinesischen Grenzoffensive 1978 auch noch die Kommunisten in Hanoi tief getroffen.

Die Sowjets ihrerseits haben augenscheinlich noch nicht begriffen, daß der spätstalinistische Repressionsapparat, mit dem ihr Schützling Hanoi nicht nur Südvietnam, sondern auch Laos und Kambodscha zu beherrschen sucht, den Massen Asiens über kurz oder lang als neue neokolonialistische Herausforderung erscheinen muß.

Im dritten, dem chinesisch-vietnamesisch-kambodschanischen Krieg, ließ keine Seite den deutschen Reporter Scholl-Latour mehr an die Front, er mußte ihn vom Bangkokker „Oriental“-Hotel aus kommentieren, herausragendste Schwäche des sonst spannendsten und informativsten deutschen Indochina-Buches.



US-Soldaten, Barmädchen in Saigon 1971: Nach Florida geschafft

wenigstens ein kulturhistorisches Aperçu bereit.

An Absurditäten sind jene „Dreißig Jahre Krieg in Indochina“ gewiß nicht arm. Bei Scholl-Latour lebt jener Admiral d'Argenlieu wieder auf, der, ein Ex-Abt der Karmeliter und Gaullist der ersten Stunde, von de Gaulle 1945 als Hochkommissar beauftragt war, das von den Japanern geräumte Indochina wieder für Frankreich zu übernehmen. In Haiphong gingen seine Soldaten damals mit den kleinen Männern des Onkel Ho gemeinsam auf Patrouille.

Dann schafften die Franzosen ganze Bataillone ihrer Kolonialinfanterie, sogenannte „Senegalesen“, die in Wahrheit oft aus Obervolta stammten, nach Vietnam — nur bedingt taugliche Asienkämpfer, weil sie in der fremden

Und eine „unentschuld bare Fehleinschätzung“ war es laut Scholl-Latour, daß Nixon und Kissinger schließlich beschlossen, das neutralistische Regime Sihanouks aus den Angeln zu heben, zu einem Zeitpunkt zumal, da sich die USA schon aus ihrem Vietnam-Abenteuer absetzten.

US-Offiziere hatten dem deutschen Reporter gegenüber früh offenbart, wie sie ihre Anwesenheit in Vietnam begriffen: als Auftakt zur Generalabrechnung mit China, dem sie in Korea nicht hatten beikommen können. Die hochgestochenen Indochina-Analysen der McNamara, Rostow und Kissinger unterschieden sich von den viel hausbakeneren der französischen „Ecole d'Extreme Orient“ kaum, pseudowissenschaftlich waren beide.

Der im Zweifel frankophile Autor kann sich die Genugtuung über die schweren Fehler der Amerikaner kaum verbeißen. Im späten Glanz des schon

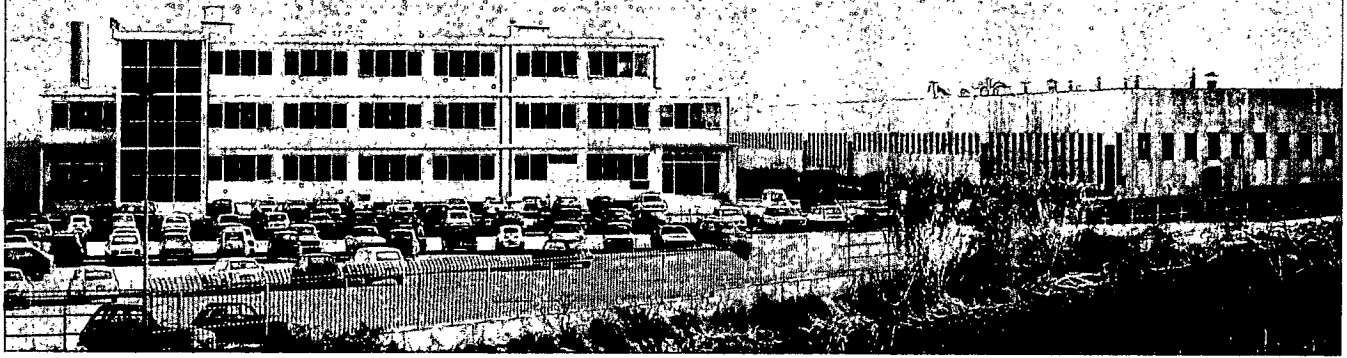
* „Der Tod im Reisfeld. Dreißig Jahre Krieg in Indochina.“ Von Peter Scholl-Latour; Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart; 384 Seiten; 32 Mark.

ITALIEN

Heiße Phase

Die italienischen Partner des japanischen Motorrad-Produzenten Honda beschafften sich mit faulen Tricks Millionen aus der Staatskasse.

Die Mitteilung am Schwarzen Brett der Firma klang mysteriös: „In jüngster Zeit“, so tat die Direktion des Honda-Zweigwerks im Abruzzo-Dorf Atessa kund, „sind traurige Ereignisse vorgefallen, die das Leben des Unternehmens berühren.“



Honda-Fabrik in Atessa: „Dort wird gar nichts produziert“

Das Management rechne fest damit, daß die Justizbehörden „den Fall bald aufklären“. Unterdes werde regulär weitergearbeitet.

Über die traurigen Ereignisse wußten die 250 Beschäftigten des Unternehmens mittlerweile schon Bescheid: Drei Spitzenmanager waren in Haft genommen, Firmenchef Livio Biagini hatte sich, um der Verhaftung zu entgehen, davongemacht.

Den Justizbehörden zufolge begingen die italienischen Honda-Bosse Betrug am laufenden Band. Sie hatten 1973/74 den staatlichen Finanzierungsinstituten Südkasse und Isveimer weismacht, daß sie in Atessa Honda-Motorräder vom Typ 125 selbst bauen wollten. So quetschten sie Zuschüsse von rund acht Millionen Mark für den Fabrikbau sowie für den Zulieferbetrieb „Karosseriewerk Mittelmeer“ aus den Staatskassen.

Doch statt die Teile für die 125er zu fertigen, importierte Biagini seit 1976 — vielfach offenbar illegal — die Motorradteile aus Japan. In Italien wurden die Zweiräder nur montiert.

Den Japanern ist die Affäre äußerst peinlich. Honda, größter Motorrad-Hersteller der Welt, ist zum ersten Mal in einen Skandal in Italien verwickelt — in dem einzigen europäischen Land, in dem ein eigenes japanisches Motorrad-Werk besteht.

Ein Sprecher des Unternehmens beiläufig mit der Versicherung, die Justiz-Mitteilungen richteten sich „nur gegen Italiener“. Die krummen Touren ihres Joint-Venture-Partners Biagini seien ihnen verborgen geblieben. Aber ins Zwielficht gerieten die Japaner allemal — zur Schadenfreude der Konkurrenz.

Alessandro De Tomaso, Besitzer der italienischen Motorradwerke Guzzi und Benelli, preschte rasch vor: „Die Japaner handeln unkorrekt, man sollte sie von den europäischen Märkten verjagen.“

Der Guzzi-Boß war — aus verständlichen Gründen — von Anfang an gegen eine Honda-Fabrik in Italien. Doch Honda-Importeur Biagini ge-

wann die Gewerkschaften und einflußreiche Christdemokraten für seinen Plan, nachdem er rund 400 neue Arbeitsplätze versprochen hatte.

Mit Staatshilfe baute Biagini das Werk in Atessa, wo 1976 die ersten Hondas vom Band rollten. Für De Tomaso hatte sein Konkurrent hier ein „typisches Beispiel italienischer Schlitzohrigkeit“ geliefert.

Die 125er verkauften sich in Italien gut, 1979 wurden rund 3000 Stück abgesetzt. Das durchschnittliche Honda-Gefährt kostete rund 30 Prozent weniger als vergleichbare italienische Modelle.

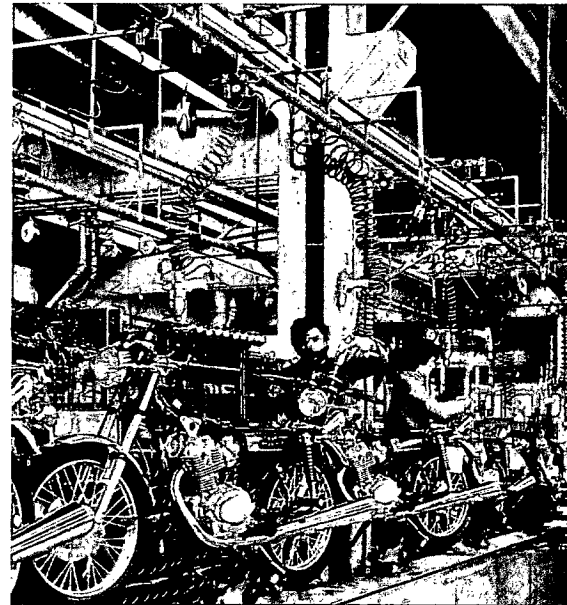
Das preisgünstige Angebot war indes nur möglich, weil Biagini die Einzelteile für die 125er relativ billig aus Japan besorgte. Die Teile, behauptet das Wirtschaftsmagazin „Il Mondo“, „kamen zunächst in die Schweiz und wurden dann über Frankreich nach Atessa geschmuggelt“. Dort hätten dann die Arbeiter den Vermerk „Made in Japan“ auf den Verpackungskisten überpinseln müssen.

Es war Biaginis Pech, daß ausge-rechnet sein eigener Bruder — nach einem Familienstreit — die Abruzzenfabrik anzeigte. Bruder Guido erklärte dem Staatsanwalt Tullio Moffa: „Dort wird gar nichts produziert. Da drunten ist was faul.“

Der Staatsanwalt nahm die Ermittlungen auf, Zoll- und Steuerfahnder filzten die Akten der Honda-IAP und des Karosseriewerks Mittelmeer. Sie wurden schnell fündig und entdeckten ständig neue Details des „Riesen-Schwindels“ („Corriere della Sera“).

So kam beispielsweise heraus, daß sich die Honda-Manager von 13 verschiedenen Firmen getürkte Rechnungen hatten ausstellen lassen, um für ihren Fabrikbau größere Staatszuschüsse abzuzapfen. Außerdem hatte Biagini den Kauf eines Rolls-Royce und seiner Hochsee-Yacht „Adventure II“ unter „Kosten für Werkseinrichtungen“ verbucht — auch dafür bekam er Geld aus öffentlichen Kassen.

In Atessa waren mehr Arbeiter eingestellt worden als für die Honda-Montage erforderlich. Aber um keinen



Motorrad-Montage in Atessa
„Da ist was faul“

Verdacht zu erwecken, konnte die Firma kein Personal entlassen. Angenehm für die Werkstätigen: Wer nichts zu tun hatte, spielte Fußball oder sonnte sich.

Die Gewerkschaften drückten, immer in Sorge um die Arbeitsplätze, im Zweifel beide Augen zu. Jetzt fehlen ihnen die Worte. „Kein Kommentar, der Fall ist noch in einer heißen Phase“, sagte ein Funktionär der Gewerkschaft CGIL zum Honda-Skandal.

Voraussichtlich im nächsten Frühjahr soll dem flüchtigen Biagini und anderen der Prozeß gemacht werden. Das Motorradwerk in Atessa jedoch ist außer Gefahr. Die japanische Mutterfirma übernahm kurz entschlossen die Aktienmehrheit in der Honda-IAP, ein Japaner zog in das verwaiste Chefzimmer ein.

Zwar ist der Abruzzens-Betrieb zur Eigenproduktion von Motorrädern immer noch nicht in der Lage — vorerst wird weiter nur montiert. Aber Entscheidendes ist bereits anders: Honda kauft die nötigen Teile jetzt zumeist bei italienischen Firmen — um dem Vorwurf illegaler Importe zu entgehen. ◆