

nische Maschinenbau-Konzern Singer plant Gleiches mit 450 Karlsruhern, die bisher Nähmaschinen fertigten.

Die Betroffenen wehren sich mit Protestdemonstrationen, sie mobilisieren Politiker und die Gewerkschaften. Bei Enka in Kassel ging vorletzte Woche Betriebsratschef Helmut Haase in den Hungerstreik (siehe Seite 71).

Neuerdings schlagen sich auch schon mal Kirchenmänner auf die Seite der von Entlassung bedrohten Werk tätigen. So trat in Frankfurt, wo es um 2600 Jobs von Mitarbeitern der VW-Tochter Triumph—Adler ging, der Limburger Weihbischof Gerhard Pieschl „solidarisch“ vor demonstrierende Arbeiter und beschwor anklagend „die Not, die über sie kommt“.

Die Unterstützung bringt selten was, weder hungern noch beten retten die Unternehmen vor dem Konkurs. Mehr als 1000 Insolvenzen wurden allein im

Reiseveranstalter machten die Läden dicht: Terramar in Frankfurt, Klinger-Reisen in Würzburg und Plan-Orion-Urlaubsflug in Stuttgart.

Als Ursachen ihrer Insolvenzen nennen die Unternehmer gern die sinkende Nachfrage und den steigenden Aufwand, ihr Eigenkapital sei viel zu klein und die Zinslast derzeit viel zu groß.

Doch so schwer auch die Zeiten sein mögen — in der Regel liegt die tiefere Ursache für die Pleiten in „mangelnder Anpassung des Managements an Marktveränderungen“, in „fehlenden oder falschen Entscheidungen“, wie Hermann Danker, Vorstand bei der Hermes Kreditversicherung, berichtet. Typische Fälle: die Zusammenbrüche der Stuttgarter Metall- und Mopedfirma Kreidler und der Braunschweiger Photofirma Rollei.

Da auch die meisten Banken sich gegenwärtig mit dem Geldverdien

## FLUGHÄFEN

### Volkseigener Köder

**Mit Billig-Tarifen wirbt die DDR-Gesellschaft Interflug dem West-Berliner Flughafen Tegel immer mehr Passagiere ab.**

Die 160 Deutschland-Piloten der Amerikanischen Fluggesellschaft PanAm zögerten nicht lange. Nach kurzer Beratung boten sie ihren Vorgesetzten an, ohne Bezahlung PanAm-Jets von West-Berlin nach Griechenland zu fliegen.

Der Lohnverzicht sollte die PanAm in die Lage versetzen, vom West-Berliner Flughafen Tegel aus preiswerte Charterflüge in den Süden anzubieten.

Und billiger müssen die Amerikaner werden: Das Berliner Reiseunternehmen Flug-Union hatte angekündigt, daß es seine Pauschaltouristen nach Athen, Rhodos und Zypern in der Winter-Saison 81/82 nicht mehr mit West-Maschinen vom Flughafen Tegel aus verschickt, sondern mit Jets der DDR-Fluggesellschaft Interflug vom Ost-Berliner Flughafen Schönefeld aus starten läßt.

Bei Interflug „geht's billiger“, erklärte Flug-Union-Geschäftsführer Rolf Teichmann sein Ost-Geschäft. Er zahle pro Fluggast 150 Mark weniger als bei einer westlichen Gesellschaft, die in Tegel abfliegt.

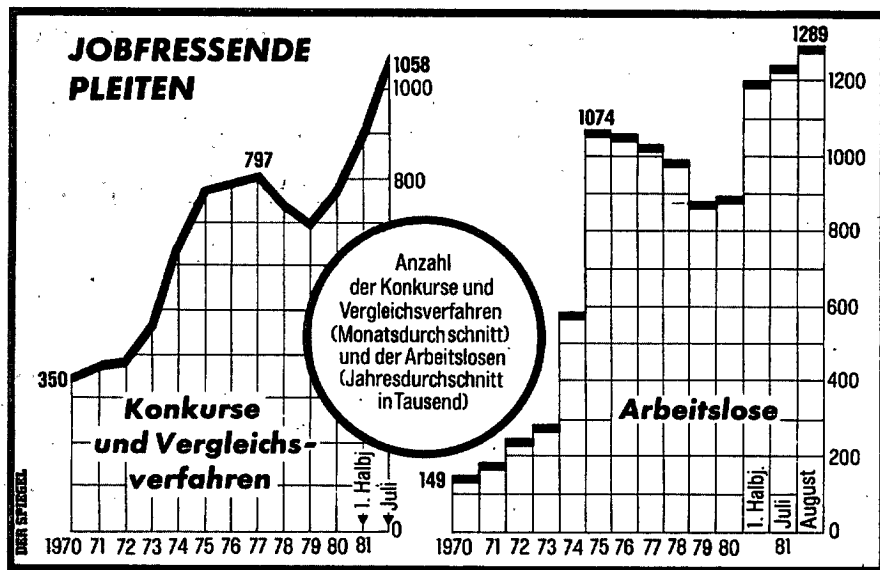
Teichmanns Ost-Kontrakt erregte in der geteilten Stadt erhebliches Aufsehen. Denn mit der Flug-Union ist es der DDR-Staatslinie zum ersten Mal gelungen, ein alteingesessenes West-Berliner Reisebüro als Vertragspartner zu gewinnen.

Bisher boten nur kleinere Reisebüros, etwa die Interflug-Agenten Marcks und Helios, Trips über den Ost-Berliner Flughafen Schönefeld an. Die großen Reisebüros der Frontstadt dagegen lehnten es bisher aus politischen Gründen ab, mit der roten Airline zusammenzuarbeiten.

Dennoch war Schönefeld schon seit geraumer Zeit ein unangenehmer Konkurrent für Tegel. So starteten in der ersten Hälfte dieses Jahres etwa 16 000 Charterpassagiere weniger von Tegel aus in den Urlaub als von Januar bis Juni letzten Jahres. Gleichzeitig reisten 91 000 Westler von Schönefeld aus ab.

Im Sommer verstärkte sich der Trend. Während im Mai der Charterverkehr in Tegel um 10,3 Prozent zurückerückging, wuchs die Zahl der Passagiere, die über Schönefeld reisten, um 26 Prozent. Im Juni konnten die Ost-Berliner sogar 42 Prozent mehr Westler in ihre Maschinen locken.

Der volkseigene Flugbetrieb ködert West-Berliner und auch Westdeutsche mit Preisen, die weit unter denen der kapitalistischen Konkurrenten liegen. So bietet das Reisebüro Helios Flüge



Juli gezählt — ein in der Bundesrepublik bisher unerreichter Rekord. Übers Jahr erwartet Hans Kurt Weckert, Geschäftsführer der Auskunftei Schimmelpfeng, insgesamt rund 11 500 Pleiten. Etwa 300 000 Werk tätige verlieren in diesem Jahr durch Pleiten ihren angestammten Arbeitsplatz.

Besonders trifft es die Baubranche, die wie kein anderer Wirtschaftszweig unter den Rekordzinsen zu leiden hat. In Düsseldorf brach die Baufirma Carl Brandt zusammen, in Berlin die Turbau und im saarländischen St. Ingbert die Firma Hellenthal. Massenentlassungen trafen weit über 1000 Bauarbeiter.

Ähnlich groß sind die Arbeitsplatzverluste im Textil- und Bekleidungs-gewerbe. Hohe Zinslasten und die Kauf-unlust der Konsumenten treiben Textil-firmen reihenweise in den Ruin. Die Kammgarnspinnerei Kaiserslautern machte jetzt Pleite, die Heppenheimer Hemdenfabrik Wesac, die Bochumer Kleiderfabrik Pongs & Zahn und das Memminger Konfektionswerk Löhle.

Selbst im Dienstleistungsbereich häufen sich die Konkurse. Allein drei

schwertun, ist die Bereitschaft der Bank-Manager, mit immer neuen Krediten die Unternehmen am Leben zu erhalten, nicht sonderlich groß. Der Nürnberger Konkursverwalter Horst Pittroff kennt sogar kerngesunde Betriebe, denen vorübergehende Engpässe den Garau machen. Pittroff: „Die Banken lassen gegenwärtig Firmen fallen wie heiße Kartoffeln.“

Mit Hilfe der Regierenden können die Betroffenen nur noch in seltenen Fällen rechnen. Oft genug haben in der Vergangenheit Landes- und Kommunalpolitiker mit Bürgschaften oder Krediten angeknackste Firmen vor dem Zusammenbruch bewahrt. Schließlich ging es darum, Arbeitsplätze zu retten.

Doch seit die öffentlichen Haushalte überschuldet sind, seit die Landesbanken in fast allen Bundesländern Mühe mit ihren Bilanzen haben — seither sind die Provinz-Politiker zögerlicher, die Folgen von Mißmanagement mit öffentlichen Mitteln auszubügeln.

Sie lassen lieber die Kollegen vom Bund zahlen — aus den Kassen der Nürnberger Bundesanstalt für Arbeit.



**Ost-Berliner Flughafen Schönefeld: DDR-Transit-Visum gleich an der Grenze**

von Ost-Berlin nach Athen für 258 Mark an. Eine einwöchige Reise nach Rhodos kostet inklusive Übernachtung 399 Mark. Die billigsten Charterflüge von der Bundesrepublik nach Athen kosten — von Düsseldorf aus — 536 Mark.

Nicht nur bei Charterflügen, auch im Liniendienst jagt Interflug den westlichen Gesellschaften Fluggäste ab. Während etwa ein Linienflug Tegel—Athen—Tegel über Frankfurt mindestens 1300 Mark kostet, bietet Interflug diesen Dienst schon für 628 West-Mark an. Wer innerhalb von vier Wochen zurückfliegt, zahlt nur 395 Mark.

Billiger als westliche Fluggesellschaften fliegt Interflug auch nach Italien. Eine Reise nach Rom oder Mailand und zurück etwa ist bei der DDR-Gesellschaft für 368 Mark zu haben. Mit der Lufthansa kostet das billigste Mailand-Ticket 658 Mark.

Oft verkauft die Interflug ihre Flug-scheine weit unter dem offiziellen Preis. So ergaben Testkäufe, daß Interflug-Tickets in mehreren westlichen Metropolen etwa zur Hälfte des Preises losgeschlagen wurden, der in den Flug-scheinen ausgedruckt war. Die DDR wendet diesen Trick an, um mit den Behörden der angeflogenen West-Länder keinen Ärger zu bekommen; die Landerechte werden nämlich häufig mit der Auflage verbunden, daß die Ost-Gesellschaften keine Dumpingtari-fe machen.

Um die West-Passagiere nicht durch umständliche Grenzprozeduren abzuschrecken, erhalten Reisende aus West-Berlin ihr Transit-Visum am Grenz-übergang, ohne daß sie vorher einen schriftlichen Antrag stellen müssen. Alle 30 Minuten fährt ein Bus vom West-Berliner Busbahnhof direkt zum Flug-hafen Schönefeld.

Gegen die Ost-Berliner Konkurrenz kam selbst der britische Billigflieger Freddie Laker nicht an. Als Sir Freddie im Frühjahr dieses Jahres den Versuch unternahm, mit Niedrigtarifen die Ab-wanderung nach Ost-Berlin zu stoppen, scheiterte er schnell.

Unmittelbar nachdem Laker seine Billigtarife (Berlin — Athen und zu-rück 374 Mark) bekanntgegeben hatte, zogen die Ost-Berliner nach. Interflug senkte den bereits angekündigten Preis von 420 Mark für den Hin- und Rück-flug auf 289 Mark — einschließlich Gebühren für das Transit-Visum und die Busfahrt nach Schönefeld.

Mit solchen Dumpingpreisen kön-nen die Interflug-Manager nach An-sicht westlicher Luftfahrt-Experten nicht einmal die Treibstoff-Kosten decken. Doch was soll's: Woran es der DDR mangelt, das sind West-Devisen; der Sprit und die Jets werden in Rubel bezahlt.

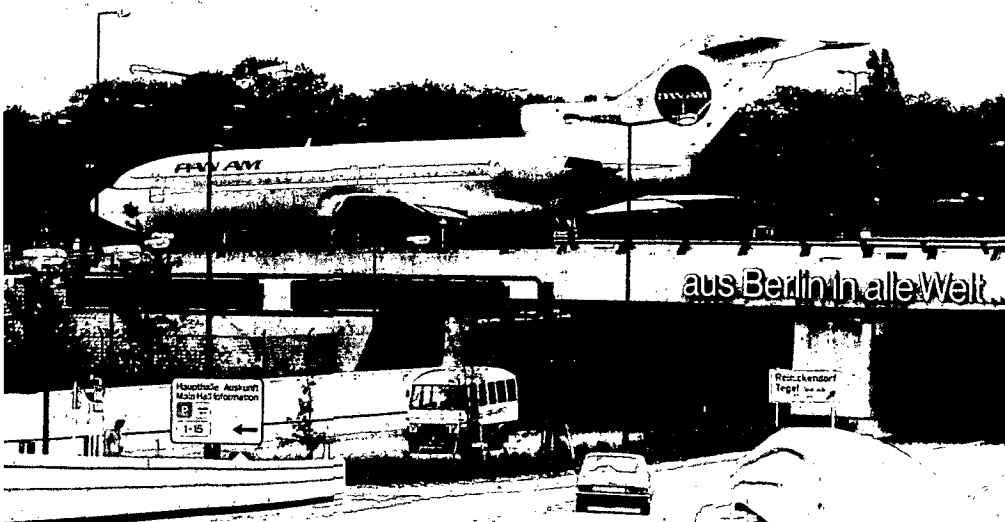
## GELDANLAGE

### Völlig leer

**Banken und Sparkassen schröpfen ihre Spargbuch-Kundschaft.**

Bundeskanzler Helmut Schmidt schimpft über die „exzessive Hoch-zinspolitik“, Frankreichs Präsident François Mitterrand läuft seit Wochen Sturm gegen die „Tyrannei der ameri-kanischen Wahnsinns-Zinsen“. Alle, Finanzminister und Firmenbosse, Bau-herren und Börsianer, stöhnen unter den höchsten Kreditzinsen der Nach-kriegszeit.

Doch, seltsam, jene, die den Banken und Sparkassen das meiste des so be-gehrten Leihgelds zur Verfügung stel-



**West-Berliner Flughafen Tegel: Tricks der roten Airline**