

eintragen, um Devisen zu ernten. Dabei versprechen sich die Funktionäre den größten Erfolg vom kleinsten Hochgebirge der Welt.

Die Hohe Tatra in der Slowakei, deren nördlicher Teil in Polen liegt, umfaßt nur 260 Quadratkilometer, soviel wie die Stadt Köln. Aber sie hat 300 Gipfel, davon acht über 2600 Meter, und 130 Seen. Von Anfang Dezember bis Ende April ist sie schneesicher.

Das waldreiche Gebirge, in dem es gegenwärtig 25 Bären und acht Wölfe gibt, wurde erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts besiedelt. Vor rund 70 Jahren fanden zahlungskräftige Bürger der Donaumonarchie Gefallen an der Wildnis, und am Fuße der Lomnitzer Spitze (2632 Meter) entstanden die Kurorte Tatra Lomnitz (Tatranska Lomnica) und Altschmecks (Stary Smokovec).

Als die Tschechoslowakei rot wurde, zogen in die verstaubten Grandhotels erholungsbedürftige Werktätige ein. Aus dem Westen kamen nur gelegent-

am Tschirmersee (Strbske Pleso) verbaut, wo 1970 die Ski-Weitmeisterschaften der Nordischen Kombination stattfinden sollen.

Westdeutschen Tatra-Pionieren macht Neckermann die Reise leicht. Er fliegt sie, seit dem 18. Dezember, von Frankfurt mit einer geharterten „Fokker Friendship“ über Prag nach Kosice. Preis der 15-Tage-Exkursion: 399 bis 590 Mark. Wer auf eigene Faust kommt, kann mit der Lufthansa nach Prag gelangen und von dort mit tschechischer Maschine oder Eisenbahn nach Poprad am Fuße des Gebirges. Die Hotelpreise liegen 20 bis 30 Prozent unter vergleichbaren Offerten im Westen.

An den Hängen der Tatra herrscht vorerst noch kein Ski-Zirkus. Es gibt eine Schwebebahn zur Lomnitzer Spitze und fünf Lifts. Josef Lukac, Vorsitzender des Nationalkomitees der Hohen Tatra: „Bei uns findet der Ausländer noch Ruhe und Einsamkeit. Deshalb werden wir nicht zulassen, daß hier der Tourismus industrialisiert wird.“

Doch nachdem er sich persönlich vorgestellt hatte, erhielt der Bewerber eine Absage. Davis glaubte zu wissen, warum: „Ich bin Neger.“

GM-Konkurrent Chrysler stellte Davis trotz seiner Hautfarbe ein. Der Farbige konnte in einem Neger-Viertel von Detroit eine Vertretung der Chrysler-Firma Plymouth übernehmen. Unter 30 000 amerikanischen Ford-, Chrysler- und General-Motors-Händlern blieb er bis heute der einzige Neger.

Sein Erfolg „hat unsere Erwartungen weit übertroffen“, sagte ein Chrysler-Sprecher. Davis erzielt immer neue Umsatzrekorde (24 Millionen Mark im Jahr 1965) und verkauft monatlich 150 Automobile an seine Neger-Kundschaft.

Daraufhin schickten auch GM und Ford ihre Späher nach qualifizierten farbigen Autoverkäufern für farbige Autokäufer aus. „Der Blick Detroits“, so das US-Wirtschaftsblatt „Wall Street Journal“, „ist auf den steigenden Wohlstand der Neger gefallen.“

Amerikas farbige Bevölkerung lebt besser als je zuvor. Wohl waren Ende letzten Jahres noch doppelt soviel Neger (7,6 Prozent) arbeitslos wie Weiße (3,4 Prozent). Doch seit 1959 stieg das Gesamteinkommen der farbigen Bevölkerung — gefördert durch die negerfreundlichen Bürgerrechtsgesetze — um 57 Prozent.

Von der wachsenden Neger-Kaufkraft profitiert in erster Linie Amerikas Automobilindustrie. 1960 fuhren nur rund 2,9 Millionen US-Neger Auto; heute fahren nach Schätzungen der Automobilfirmen bereits über vier Millionen Farbige eigene Wagen — mehr als alle übrigen 250 Millionen Neger der Welt zusammen. Gegenwärtig erwerben Amerikas Schwarze prozentual mehr Autos als die Weißen.

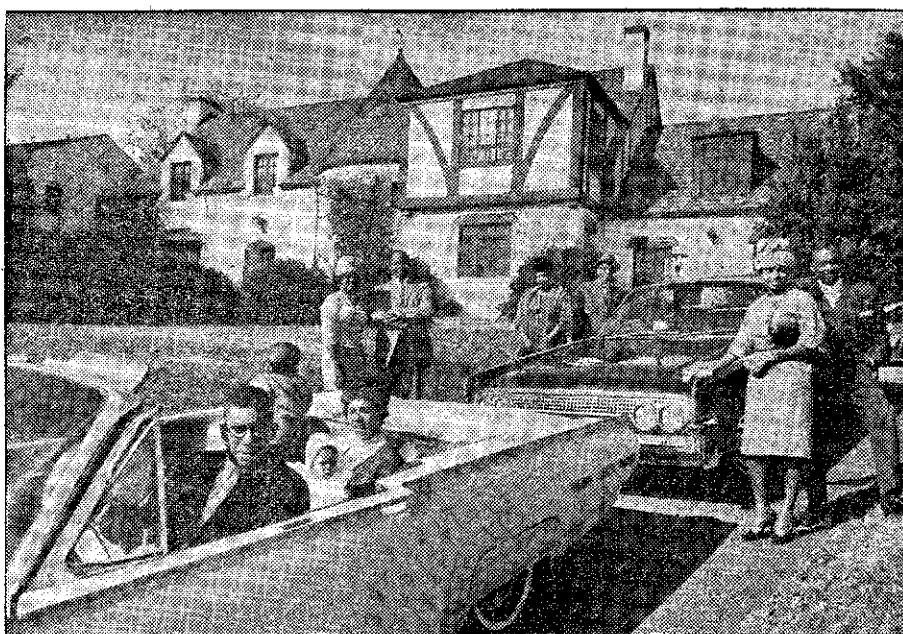
Mit gezielter Neger-Werbung versuchen die amerikanischen Automobilfirmen, die Kaufkraft der Schwarzen noch weiter anzustacheln. So folgte die American Motors Corporation dem Beispiel ihrer Konkurrenten Ford, GM und Chrysler und placierte im letzten Jahr erstmals ganzseitige Anzeigen in der Neger-Illustrierten „Ebony“.

31 Radiostationen, deren Sendungen zumeist Farbige lauschen, berieselten ihre Hörer mit mehr Autoreklame als je zuvor. Mehr Negerkünstler als irgendwann vorher treten in — von den Automobilfabriken finanzierten — TV-Unterhaltungssendungen auf.

Die Firmen werben für Wagen, die sich der Durchschnitts-Amerikaner kaum leisten kann. Grund: Amerikas Neger bevorzugen die großen Autos der Typen „Pontiac Bonneville“ (Preis: 30 000 Mark), „Buick Electra“ (32 600 Mark), „Chrysler Imperial“ (35 000 Mark) und „Cadillac“ (43 000 Mark).

Vor allem ein Cadillac (zumeist Siebenliter-Motor, sechs Meter lang) ist der Traum der meisten US-Farbigen. „In meiner Welt sind die kleinen Dinge wie ein Wagen wichtig. Nur mit ihm kann ich die Welt beeindruckend“, sagte der Detroitser Neger Cecil Rabbit, Besitzer eines „Buick LeSabre“.

Da für den Neger das Automobil noch immer ein Statussymbol bedeutet — für Amerikas Weiße ist es zur Selbstverständlichkeit geworden —, erscheint ihm ein gebrauchter Cadillac erstrebenswerter als ein neuer Chevrolet oder Plymouth der unteren Preisklasse: Drei Prozent aller farbigen Autobesitzer fahren Cadillac.



US-Farbige, Fahrzeuge: Drei von 100 Negern fahren Cadillac

lich Kapitalisten zur Jagd, die sich ihren kapitalen Karpäten-Hirsch 2000 bis 5000 Mark, einen Bären bis zu 10 000 Mark kosten ließen. Damit war das große Devisengeschäft auf die Dauer nicht zu machen.

Den Slowaken stach ins Auge, daß die Polen am Nordhang der Tatra im renommierten Skort Zakopane seit langem Touristen-Valuta scheffeln. Nach Zakopane kommen vor allem Franzosen und Amerikaner; aber in diesem Winter fliegt das West-Berliner Reisebüro Intratours — es gehört dem Sohn Hans Georg des Hamburger FDP-Vorsitzenden Willy Max Rademacher — erstmals auch westdeutsche Urlauber ein.

So quartierten die slowakischen Funktionäre aus einigen Tatra-Sanatorien Landsleute aus und möbelten die alten Luxusherbergen zu „Interhotels“ auf. Heute gibt es in den 49 Tatra-Dörfern bereits 4500 Betten für Ausländer. Bis 1970 wollen die roten Manager für 125 Millionen Mark neue Hotels bauen und die Bettenzahl auf 5800 erhöhen. Der größte Teil des Geldes wird

Auf Après-Ski-Freuden braucht dennoch kein Westler zu verzichten. Im Lomnitzer Grandhotel „Prah“ zum Beispiel spielt des Abends eine Jazz-Combo, und die Volkstouristen und Einheimischen kommen in Scharen zu Twist und Shake.

Einen Erholungsfaktor hat die Hohe Tatra allen westlichen Skigebieten voraus: Presse-Erzeugnisse aus dem kapitalistischen Westen sind dort verboten.

NEGER

AUTOMOBILE

Kleine Dinge

Der amerikanische Autohändler Edward Davis bewarb sich telephonisch bei dem amerikanischen Automobil-Giganten General Motors (GM) um den Posten eines Generalvertreters der GM-Marke „Pontiac“ in Detroit. Davis nach dem Telefonat: „Die waren ganz begeistert.“