

strieller in Manchester, der gemeinsam mit einem Partner in Marseille eine Scheinfirma gründete „und peu à peu“ über Monate sein Geld auf den Kontinent überweist. Zu 40 000 Pfund Geldstrafe wurde im Dezember ein Münzhändler in London verurteilt, der 2850 Krügerands ins Land zu schmuggeln versuchte.

Ein Finanzunternehmen an der Côte d'Azur wickelt für die Geld-Flüchtlinge von der Insel sämtliche Geschäfte in Pfundnoten ab. Britische Bankfilialen an der Frankreichküste vermitteln kapitalen Klienten Kredite über Korrespondenzbanken in der Schweiz.

Wohl registrieren beispielsweise Luxushotels wie das „Cap Estel“ in Eze (nahe Monte Carlo, Halbpension: 500 Franc täglich) erheblich weniger Gäste aus England als in den Vorjahren, doch sind sie im Sommer immer noch zu 35 Prozent von scheinbar darbedenden Briten belegt. Müßten diese Gäste allein mit der von der Regierung erlaubten Devisenmenge auskommen, könnten sie nicht einmal eine Woche Urlaub machen, kalkulierte ein Hotelier in Cap Ferrat. „Doch wir bestehen bei den uns bekannten Gästen nicht auf Barzahlung.“ Die Hoteliers warten statt dessen auf Überweisungen „aus dem Ausland“.

Bei einem Gläschen Wein, so wissen auch die Luxusauswanderer, kann man mit den Franzosen notfalls auch die Steuern aushandeln. Viele der Engländer registrieren ihre Unternehmen in Liechtenstein, kaufen Wohnungen in Monte Carlo (Preis für 1-Zimmer-Apartements: um 350 000 Franc) und leben von „private income“, etwa von Familienstiftungen auf den Kanalseln oder Aktiengewinnen in der Schweiz.

Die Franzosen kalkulieren das Vermögen dieser Briten an Hand des äußeren Werts, etwa des Mietwerts des Hauses. Wird die Miete auf 2000 Franc taxiert, rechnen die Steuerinspektoren das Fünffache pro Monat. Folglich wird das Jahreseinkommen auch für Multimillionäre auf 120 000 Franc festgesetzt und versteuert. Ein Grund mehr, verrät ein Einwanderer aus London in Saint-Paul-de-Vence, „warum die Häuser hier von außen häufig so schrecklich aussehen und die Autos so verbault sind“.

Wenn „es ums eigene Geld geht“, resümierte ein Citybankier, „sind den Phantasien keine Grenzen gesetzt. Die Geldflucht ist nicht zu stoppen“.

Neuester Geheimtip auf der Insel, der Schenkungssteuer zumindest teilweise zu entkommen, ist das Spielkasino: Vater und Sohn besuchen einen der zahlreichen Klubs. Der Vater löst Jetons im Wert von 30 000 Pfund ein, der Sohn wechselt wenige hundert. Nach mehreren Stunden geringer Spieleinsätze löst der Sohn alle Jetons ein — Kasinogewinne sind steuerfrei.

JAPAN

Vergebliche Mühe

Bürgerproteste und technische Schlamperei verhindern die Eröffnung des neuen Flughafens Tokio — der seit drei Jahren fertig ist.

Pausenlos durchzieht gedämpfte Musik die Empfangshalle des riesigen Flughafengebäudes. Doch Tag für Tag kommen nur schweigsame Putzkolonnen in den klassischen Hörgenuß.

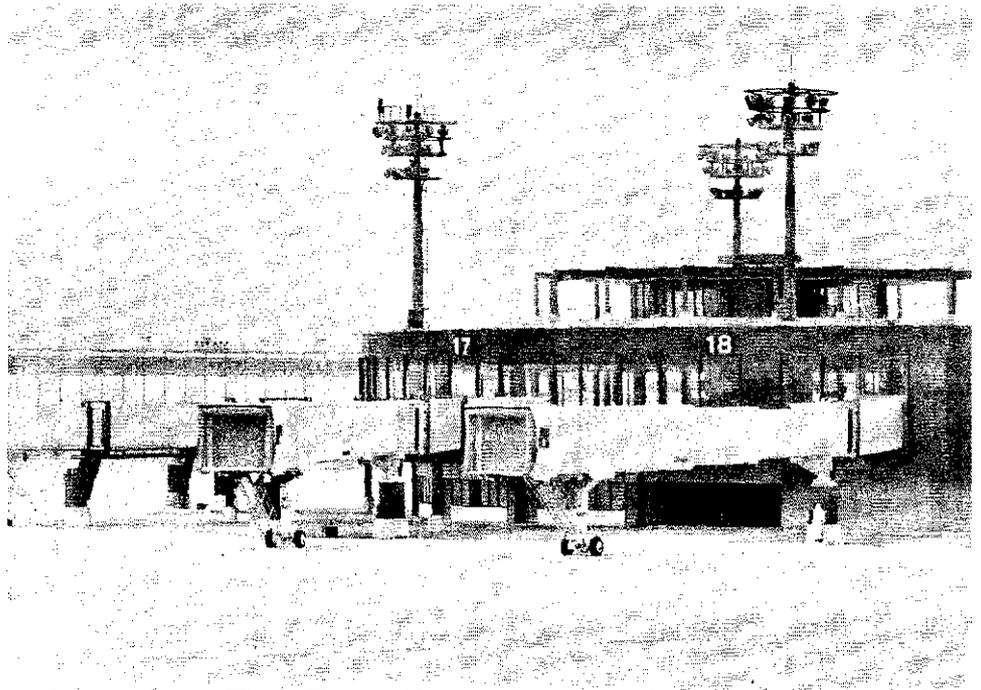
Im Kontrollturm bröckelt bereits der Putz von den Wänden. In der vier Kilometer langen Rollbahn klaffen die ersten Risse. Doch ein Flugzeug ist hier noch nie gelandet.

Fluglotsen geben ihre Anweisungen wie im Ernstfall. Doch statt vollbesetz-

Dabei sind noch etliche Hindernisse aus dem Weg zu räumen: Protestierende Bauern haben hinter der Rollbahn Stahltürme errichtet, für eine Schnellbahnstrecke nach Tokio sind noch nicht einmal die Planungsarbeiten abgeschlossen. Vor allem aber blieb bislang ungeklärt, wie denn die notwendige Tagesration von über 3000 Kiloliter Treibstoff zum Flughafen transportiert werden soll.

„Narita ist der erste Großflughafen, der von den Japanern ganz allein gebaut wird“, meint entschuldigend die „Mainichi Shimbun“. „Da sind gewisse Mängel und Fehler nicht zu vermeiden.“ Deutlicher noch rückt ein Luftbansa-Manager das Großprojekt in historische Dimensionen: „Hier hat sich Nippon sein Schilda errichtet.“

Als Mitte der sechziger Jahre deutlich geworden war, daß Tokios betagtes



Tokios neuer Flughafen: „Hier hat Nippon sein Schilda errichtet“

ter Düsenclipper kurvt nur ein Volkswagen über die Piste: Übungsalltag in der verschlafenen japanischen Kleinstadt Narita.

Für 220 Milliarden Yen (knapp zwei Milliarden Mark) haben japanische Techniker hier in dreijähriger Arbeit die — bislang — teuerste Geisterstadt der Welt aus dem Boden gestampft: den neuen Internationalen Flughafen Tokio, 65 Kilometer von der Hauptstadt entfernt, mitten zwischen Reisfeldern und morastigen Wiesen.

Zwar ist der Flughafen, „Japans vorranglichstes nationales Projekt“ (so der damalige Ministerpräsident Eisaku Sato), in seiner ersten Ausbaustufe seit nahezu drei Jahren fertig. Jeder Tag im Dornröschenschlaf Naritas kostet seither über 255 000 Mark. Anfang 1976 soll Narita nun ganz bestimmt offiziell eingeweiht werden.

Flugfeld Haneda künftigen Ansturm nicht mehr gewachsen sein würde, steuerte die Regierung sofort einen Neubau in der Nachbarpräfektur Tschiba an. Doch einige Reisbauern um Narita wollten sich nicht von ihren Feldern trennen. Im Sommer 1971, als ein Teil der Flughafenbauten bereits stand, schritt die Staatsmacht schließlich zur Zwangsentziehung. Die Bauern, unterstützt von radikalen Studentengruppen, verschanzten sich, lieferten — die TV-Nation sah es live und in Farbe — tagelang den anstürmenden Polizeitruppen blutige Kämpfe. Drei Ordnungshüter starben, von Bambusspiessen durchbohrt.

Am Ende der Rollbahn errichteten die Flughafengegner ein „Symbol unserer Einheit“ (Bauernführer Issaku Tomura): 62 Meter hoch ragt ein Stahlturm in die Flugschneise. „Das Ding

kriegen wir durch Gerichtsbeschuß schnell weg“, glaubte Shigeru Otsuka, Präsident der Flughafengesellschaft NTIAC. Doch Issaku Tomura ist sicher: „Wir setzen unseren Kampf fort, bis der Flughafen nicht mehr existiert.“

Ein Bauernkrieg ist dafür gar nicht mal nötig: Die Flughafengesellschaft hatte Tschiba an der Bucht von Tokio zum Treibstoffhafen erhoben und — auf dem Reißbrett — von hier eine 44 Kilometer lange Pipeline zum Airport verlegt. Doch Tschibas Bürger wollen für den hochexplosiven Kerosin-Strang kein Land hergeben.

Scheinbar rettende Alternative: Treibstoff vom Pazifikhafen Kaschima per Tankwagen nach Narita, von dort durch Rohre zum Flugplatz. Baubeginn der nur acht Kilometer langen unterirdischen Röhre: Oktober 1973. Doch nur knapp einen Monat später mußte Imai resignierend feststellen: „Wir hatten leider nicht vorher darauf geachtet, daß das Land für den Bau einer Pipeline ungeeignet, nämlich viel zu weich ist.“ Gegen chemische Hartmacher sprachen Tschibas Richter ein Machtwort: Sauberes Grundwasser sei wichtiger als Sprit für Jets.

Endlich, endlich wurde die Mini-Line auf neuer Trasse in diesem Sommer fertig — alle Mühe war trotzdem vergebens gewesen. Denn nun erst erkannten die Regierungsplaner, daß man den nötigen Treibstoff zwar im Hafen Kaschima anlanden, dort aber — wegen fehlender Tankkapazitäten — nicht lagern kann.

Auf dem schlafenden Flughafen wurde vor einiger Zeit die Geisterruhe gestört: Preßluftschlämme und Bulldozer rissen die neuen Straßen vor dem Terminal wieder auf. Denn direkt unter dem Empfangsgebäude wird jetzt ein Bahnhof gebaut. NTIAC-Boß Otsuka: „Die Staatsbahn hatte bislang versäumt, uns mitzuteilen, wo sie ihren Bahnhof hinhaben möchte. Also konnten wir ihn auch nicht früher bauen.“

Ob dieser Bahnhof allerdings jemals benutzt wird, ist unsicher. Denn noch weiß bei der Staatsbahn Japans niemand so recht, wo und ob die neue Flughafenlinie gelegt wird: Bislang konnte die Bahn erst 0,5 Prozent des Gleislandes zusammenkaufen.

Das Warten auf die ersten Jumbos dauert nicht nur den Fluggesellschaften zu lange, auch die ehemaligen Landbesitzer werden ungeduldig. Sie haben ihr ganzes Geld in Erwartung nie versiegender Passagieraufkommen in Souvenirläden und Flugplatz-Zulieferbetriebe angelegt. Jetzt stehen sie vor dem Ruin.

Für die nächsten Wochen planen die geprellten Ex-Bauern deshalb eine Wallfahrt zu Schreinen und Tempeln. Ihr Sprecher Yoshimasa Kase: „Wir müssen uns sowohl mit den buddhistischen wie mit den shintoistischen Gottheiten gut stellen. Wir wissen ja noch nicht, wer uns schneller hilft.“

RHODESIEN

In die Barbarei

„Wenn die schwarzen Guerillas zu Tausenden kommen sollten, werden wir sie zu Tausenden töten“, droht Premier Smith. Im Schatten Angolas verschärft sich die Rhodesien-Krise.

Im Morgengrauen pochte es hart an die Tür der strohgedeckten Hütte. Kraalobmann Jacob Gwemende öffnete schlaftrunken. Unbekannte packten ihn, schnitten ihm ein Ohr ab und töteten den „Verräter“. Dann rösteten sie sein Fleisch und zwangen die Hüttenbewohner, es zu verzehren.

Der Zwischenfall, der sich im Dezember im grenznahen Centenary-Bereich ereignete, charakterisiert für Rhodesiens regierende weiße Minderheit



Rhodesischer Nationalistenführer Nkomo
„Letzte weiße Weihnacht?“

den Kampf um die Macht im Lande: Die schwarzen Nationalisten sind Menschenfresser, die brave Häuptlinge Viehisch ermorden und das Land zurück in die Barbarei stürzen wollen.

Rhodesiens 22fache schwarze Übermacht sieht den Konflikt anders. In den letzten Monaten flohen Tausende Jugendliche — überwiegend Schüler und Studenten — nach Moçambique und Sambia, um sich beim exilierten Flügel des African National Congress (ANC) als Guerillas ausbilden zu lassen. Die Regierung verhängte deshalb Ausgangssperren in den Grenzonen und errichtete Wehrdörfer mit zwei Meter hohen Zäunen. ANC-Werbern droht die Todesstrafe.

Während die Welt auf den Bürgerkrieg in Portugals Ex-Kolonie Angola starrt, verschärft sich der Konflikt in der 1965 von England abgefallenen Kolonie Rhodesien — der neben Süd-

afrika letzten weißen Bastion im südlichen Afrika, in der 270 000 Weiße über 5,8 Millionen Schwarze herrschen.

„Mit Beginn der Regenzeit ist bei uns hier Hochbetrieb“, erzählt ein Militärarzt in Mount Darwin, unweit der Moçambique-Grenze. Rhodesiens wehrfähige Weiße werden neuerdings bis zu viermal im Jahr, auf jeden Fall aber drei Monate, zu den Waffen gerufen.

Während in den USA noch geschäftstüchtige Werber Söldner für Angola anheuern, kämpfen in Rhodesien bereits Yankee-Landsknechte, nach Schätzungen des „Christian Science Monitor“ zwischen 50 und 400. Ein Ex-Bundeswehrangehöriger aus Delmenhorst, der Salisbury schriftlich seine Dienste angeboten hatte, erhielt Besuch von einem in London residierenden rhodesischen Beauftragten. Der Rhodesier interviewte den deutschen Bewerber und hinterließ Fragebögen zur Aufnahme in die Armee.

Premier Smith, im Zweiten Weltkrieg Bomberpilot für England, vertraut seinen Streitkräften und droht: „Als die Guerillas in der Vergangenheit zu Hunderten nach Rhodesien strömten, haben wir sie zu Hunderten getötet. Wenn sie zu Tausenden kommen sollten, werden wir sie zu Tausenden töten.“

Unter dem Druck des Südafrika-Premiers Vorster, der einen Ausgleich mit den schwarzen Nachbarstaaten sucht, sieht sich Smith jedoch auch zu Verhandlungen über eine Neuverteilung der Regierungsgewalt genötigt. Sein Partner Joshua Nkomo ist Führer des gemäßigten ANC-Flügels und gilt bei der Mehrheit der Afrikaner als „Ausverkäufer“: In Wahrheit nämlich wollten die Weißen mit den Verhandlungen nur Zeit gewinnen und die Schwarzen spalten.

Tatsächlich erklären Smith-Gefolgsleute aus der Regierungspartei Rhodesian Front immer wieder, daß die Weißen die Macht nicht abgeben wollen. „Ich werde niemals einer Herrschaft der schwarzen Mehrheit zustimmen“, bekräftigte erst kürzlich Smiths Minister für Land und Bodenschätze, Mark Partridge, „ich glaube, alle Mitglieder der Rhodesian Front denken wie ich.“

Er hat sicher recht, und so bereiten sich Rhodesiens Weiße eher auf eine letzte Schlacht vor. Der Tabakfarmer Dick Faasen bewaffnete sich bis an die Zähne und rüstete sein 40 Kilometer von Mount Darwin gelegenes Anwesen mit Radiotelephon aus. Denn: „Unter schwarzer Herrschaft ist es vorbei mit uns.“

Typisch für die Weiß-Rhodesier ist Faasens weitere Entscheidung: „Vor-sichtshalber habe ich auch Kontakte mit Südafrika geknüpft.“ In Südafrika unkte zum Jahreswechsel Johannesburgs „Sunday Times“: „Rhodesiens letzte weiße Weihnacht?“ ◆