



Arbeitslose Automobilarbeiter, ruhende Fließbänder in Detroit (u.): „Wer hier nicht gebraucht wird, wird nirgends gebraucht“

Wenn das Ende kommt – so muß es aussehen

Report über die amerikanische Automobilstadt Detroit in der Krise / Von Robert Sam Anson

Was einen überwältigt, ist diese Leere, das blanke Nichts. Da steht man nun mitten im Bauch des Ungeheuers, dieses Gargantua, in einem Raum, der größer ist als sechs aneinandergereihte Fußballplätze, und nichts darin bewegt sich.

Die rasselnden Laufketten, die auf Computer-Kommando in genauer Abfolge Kotflügel, Getriebe und Stoßstangen anliefern, stehen still. Ein paar hinterbliebene Teile, die der letzte Befehl des Computers unterwegs erwischt hat, hängen wie gefroren an riesigen Haken — Gliedmaßen gleich, die vom Körper getrennt worden sind.

An den Fließbändern, wo das Gezisch der Preßluft ehemals jeden Gedanken erstickt hat, ist kein Laut mehr zu hören — kein Wort, kein Schrei, kein Geflüster. Der ganze Raum schreit förmlich nach Bewegung, nach dem Lärm der Arbeit. Es ist, als habe eine unvorstellbare Seuche, eine unmenschliche Neutronenbombe jegliches Leben ausgelöscht, alles andere aber unversehrt, gespenstisch unberührt gelassen.

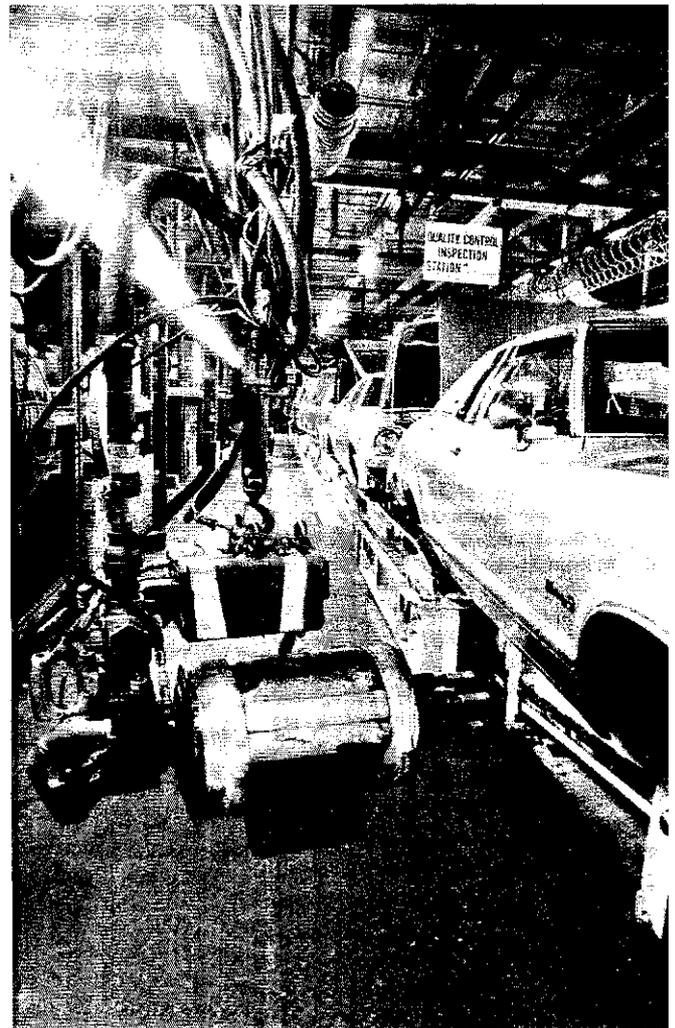
Die Vorstellung hat etwas Unwiderstehliches: Wenn einst das Ende kommt — so muß es aussehen.

In Detroit ist das Ende vielleicht schon nahe. Nicht in Gestalt einer Naturkatastrophe, auch nicht als Menschenwerk. Was Detroit umbringt, ist etwas noch nie Dagewesenes — schwer zu bekämpfen, unmöglich zu begreifen,

jedenfalls für die Mehrzahl der Detroiter. Und doch ist es nichts Komplizierteres als eine simple persönliche Entscheidung. In Detroit nennt man es „Mangel an Mut zum Konsum“. Will sagen: Die Amerikaner haben, warum auch immer, ausgerechnet dieses Jahr erwählt als das Jahr, in dem kein neues Auto gekauft wird.

Dafür immerhin wissen die Leute in Detroit eine ganze Menge Gründe anzuführen: die allgemeine Wirtschaftslage, die gestiegenen Autopreise, die Umweltschützer, sogar die Scheichs. Eins davon, oder auch alles zusammen, soll schuld daran sein, daß 20 Betriebe geschlossen haben, 280 000 Arbeiter entlassen worden sind und quer durchs Land fast 1,7 Millionen unverkaufte Autos auf Parkplätzen und in Schaufenstern herumstehen.

Darum, sagen die Leute, lastet eine Arbeitslosenquote von 14 Prozent auf der Stadt, fast doppelt soviel wie der Durchschnitt im ganzen Land. Von den farbigen Einwohnern der Stadt sind sogar 30 Prozent arbeitslos, bald werden es 40 Prozent sein, volle 15 Prozent über jenem Punkt, an dem nach amtlicher Lesart eine Depression



© 1975 by New Times Communication Corp.

beginnt. Der mysteriöse Mangel an Mut zum Konsum, sagen die Leute, sei auch schuld daran, daß 105 000 Detroit'er jeden Abend hungrig ins Bett gehen.

Aber alle diese Erklärungen überzeugen nicht. Denn was die Detroit'er eigentlich zu definieren versuchen, ist der Umstand, daß ihre Stadt, die sie auch heute noch das „Arsenal der Demokratie“ nennen und die so viele Jahrzehnte der Nation ihren Stempel aufgedrückt hat, offenbar nicht mehr gebraucht wird. Leicht ist das nicht.

Autos sind Detroit, und Detroit ist Amerika — das war schon immer so. Und als Charlie Wilson, Dwight Eisenhowers Verteidigungsminister, vor dem Kongreß den Ausspruch tat: „Was gut

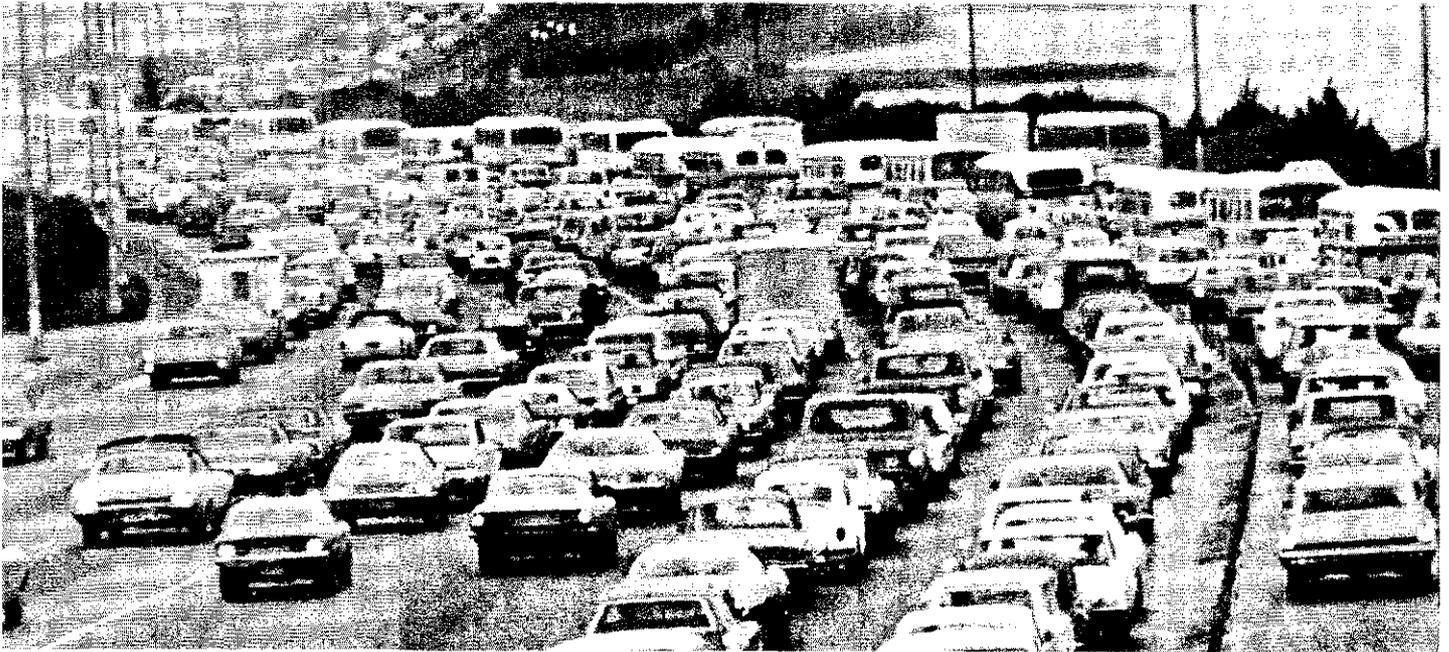
Wahlkampf traditionell am Labor Day auf dem Cadillac Square in Detroit begonnen — ein Tribut der Partei an dieses Kraftwerk, aus dem die Politiker ihren Energiebedarf decken. Dann aber, im Wahljahr 1972, ließ George McGovern die Labor-Day-Kundgebung aus. Aus irgendeinem Grund war Detroit auf einmal nicht mehr so unumgänglich. Und vielleicht war dies ein erstes Anzeichen dafür, daß sich etwas Fundamentales geändert hatte.

Heute hat die Veränderung mit aller Macht Platz gegriffen. Diese Stadt hat vom Auto gelebt, ist sein Symbol gewesen, sie ist überhaupt nur des Autos wegen entstanden — und nun ist es perfiderweise das Auto, das diese Stadt umbringt.

Tochter eines arbeitslosen Automobil-Arbeiters. „Daddy ist nicht mehr der alte“, so der Text. „Er lacht nicht mehr, er lächelt nicht mehr . . .“

Oder man schaltet den Fernseher ein und sieht sich einem Country-and-Western-Sänger konfrontiert, der eine Auswahl der „beliebtesten Kirchenlieder“ mit der Bemerkung anpreist: „Sie werden bestimmt sehr froh sein, wenn Sie sich diese Platte gekauft haben — bei den schweren Zeiten, die kommen.“

Oder man schaut mal in „Dirty Helen's“ Bar vorbei, dem beliebtesten Treffpunkt für unternehmungslustige Junggesellen, wo der Klavierspieler — „damit alle ein bißchen lustiger werden“ — eine schmissige Version des Schlagers „Es wird schon wieder besser



US-Wohlstandssymbol Auto: Ausdruck der Liebe für Unabhängigkeit, Reichtum und Macht

ist für General Motors, ist auch gut für Amerika“, da stellte er, wenn auch ein bißchen kraß, nur eine anerkannte Tatsache fest. Detroit hat Amerika seine Mobilität beschert — ein Vehikel, das der landesüblichen Liebe zu Unabhängigkeit, Reichtum und Macht vollkommen entspricht. Und wenn dieses Vehikel die Landschaft verschandelt, die Luft verpestet, die Welt ihrer Bodenschätze beraubt, so liegt auch darin noch etwas spezifisch Amerikanisches.

Das Auto hat neue Wertigkeiten, einen neuen Way of Life entstehen lassen. Heute widmet jeder sechste berufstätige Amerikaner seine Arbeitskraft in irgendeiner Weise der Herstellung dieser einzigartigen Maschine. Detroit hat Grund, stolz zu sein. Deutlicher noch als in Washington oder in New York schlägt hier das Herz Amerikas.

Die Präsidentschaftskandidaten der Demokratischen Partei haben ihren

Der Vorstandsvorsitzende von Chrysler, Lynn Townsend, erklärt die Ära der zehn Millionen Autos pro Jahr für beendet; das Jahr der sechs Millionen Autos sei angebrochen. Für Detroit kann dies nur eins bedeuten: „Wir müssen endlich aufhören, uns selber zu verscheißern“, so formuliert es Coleman Young, Detroit's schwarzer Bürgermeister. „Dies ist keine Rezession. Dies ist eine Depression.“ Und bei Ford, wo bereits 85 000 Arbeiter entlassen worden sind, fügt ein Manager hinzu: „In dieser Stadt heißt es immer, wenn Amerika niese, bekomme Detroit eine Lungenentzündung. Diesmal ist die Lungenentzündung ansteckend.“

Man braucht keine Statistiken zu lesen, um etwas von dieser Infektion zu verspüren. Man braucht nur das Autoradio einzuschalten. Der beliebteste Song in Detroit ist heute eine Ansammlung rührseliger Knüttelverse, hergesagt von Paula Webb, der zehnjährigen

werden“ präsentiert. Und wenn man geneigt sein sollte, das zu glauben, dann fährt man am besten über den Joseph Campau Boulevard zum „Club 777“ in Hamtramck, in diese scheußliche Polen-Siedlung, die um Chryslers Dodge-Hauptbetrieb herum erbaut worden ist, und vertreibt sich ein bißchen die Zeit mit den Männern in blauen Antons, die Kessler's Whiskey kippen; einen Doppelten nach dem andern, bis sie schließlich nicht mehr stehen können.

Oder man fährt an die Eastside von Detroit, in den Stadtteil der Farbigen, vorbei an Chryslers Jefferson-Werk, wo 4000 der 6000 Arbeiter entlassen worden sind, und weiter zum Arbeitsamt an der Connor Road. Aber man sollte früh fahren, denn heutzutage bilden sich die Schlangen vor dem Eingang schon um fünf Uhr, drei Stunden vor Beginn der Bürozeit, und das nur um des Privilegs willen, wenigstens an



Verbrechensbekämpfung in Detroit: Sogar die Morde ...

der Spitze einer der sieben Reihen von 40 und mehr Menschen zu stehen.

Das Ganze erscheint immer noch ein bißchen unwirklich. Auch vor den Toren der Cobo Hall, wo alljährlich die Detroit Autoausstellung stattfindet, haben die Leute vor ein paar Wochen Schlange gestanden und dann wie eh und je den Mannequins zugesehen, die in Abendkleidern jene 16 Farbkombinationen vorgeführt haben, in denen der Buick Skylark heuer erhältlich ist — ganz zu schweigen von den 25 Varianten der Innenausstattung und, Verbeugung vor den Scheichs, der „maximalen Treibstoff-Ausnutzung“.

Aber wer es geschafft hatte, sich loszureißen von den Go-go-girls, die sich in Badeanzügen für Chevy in die Breische warfen — dem mochten doch ein paar Veränderungen gegenüber dem Vorjahr aufgefallen sein. Zum Beispiel beschränkte sich die Ausstellung dieses Jahr auf eine einzige Etage; letztes Jahr umfaßte sie noch deren zwei.

Auch waren die Wohnmobile verschwunden, weggefegt von den Benzinpreiserhöhungen. Und nachmittags war der Eintritt für Automobilarbeiter frei — für arbeitslose.

Diese Stadt glaubt an den Mythos, den sie dem Rest der Welt weismacht hat — daß nämlich Ford wirklich eine bessere Idee habe und daß Chevrolet wahrhaftig gut sei für Amerika. Noch im September vergangenen Jahres prophezeite Henry Ford II. voller Zuversicht, die Autoindustrie werde, gänzlich genesen von den Auswirkungen des arabischen Ölembargos, im Jahr 1975 wieder neue Rekorde aufstellen.

Und dann passierte etwas Merkwürdiges: Die Leute hörten auf zu kaufen.

Eine vorübergehende Phase der Anpassung, so dachte man in Detroit, eine unangenehme, aber bestimmt nicht dauerhafte Reaktion auf den abschreckenden Anblick eines Kleinwagens ohne Extras für ganze 3000 Dollar. Detroit war ja gewöhnt an Flauten. Sie

kamen und gingen mit den Jahreszeiten wie das Eis auf dem Lake St. Clair; und ihr Verschwinden war genauso vorhersehbar. Warum sollte diese Flaute anders sein? Selbst als im September die Entlassungen angingen, nahm das offizielle Detroit diese Erscheinungen zum großen Teil nicht ernst.

Und obendrein nahmen viele Automobilarbeiter, deren Arbeitslosenunterstützung infolge zusätzlicher Ausgleichszahlungen rund 95 Prozent ihres Grundlohns betrug (soweit die Ausgleichsfonds der Firmen reichten), die Entlassungen als willkommene Gelegenheit, Winterurlaub zu machen. Die Ski-Orte Michigans meldeten Rekordumsätze. Und „Disney World“ in Florida war so überschwemmt von Touristen, meist Automobilarbeitern, daß der Vergnügungspark zeitweilig seine Pforten schließen mußte. Offenbar unbesorgt flog Bürgermeister Young als Gast des Jamaica Tourist Board auf die Karibischen Inseln — sein dritter Urlaub in 18 Monaten.

Die Meinungen darüber gehen auseinander, wann Detroit schließlich begriff, daß in seinem gewohnten Geschäftsleben eine dramatische Änderung vorgegangen war. Vielleicht war es in jener schlimmen ersten Dezember-Woche, in der 60 000 Arbeiter auf einen Schlag entlassen wurden — nicht für zwei oder drei Wochen (zwecks Umstellung der Fertigungsanlagen), sondern „auf unbestimmte Zeit“, was hier inzwischen „endgültig“ bedeutet.

Gesunden mit arabischen Petro-Dollar?

Um die Weihnachtszeit war der Alptraum Wirklichkeit geworden. A. O. Hudson's, Detroit's großes Warenhaus, veranstaltete den Winterschlußverkauf noch vor Weihnachten. Pullover für 35 Dollar wurden auf 4,95 Dollar herabgesetzt. Und um den Ernst der Lage noch deutlicher zu machen, ließ eine örtliche Fernsehstation am Heiligen Abend einen als Weihnachtsmann kostümierten Schauspieler auftreten, der die Kinder am Bildschirm wissen ließ, er sei leider gezwungen gewesen, einige Elfen aus seiner Spielzeugfabrik zu entlassen und werde deshalb in diesem Jahr nicht alle beschenken können. Ein Beamter des Arbeitsamts, der die Sendung sah, brach in Tränen aus.

Dieser Beamte stammte allerdings aus New York. Die Detroider sind aus härterem Holz. Sie halten sich gern etwas zugute auf die Zähigkeit ihrer Stadt, „eine höllisch harte Stadt“ nennt sie ihr Bürgermeister, „nicht zu vergleichen mit solchen Scheißstädtchen wie Boston“; sie halten sich etwas zugute auf den weithin sichtbaren Wildwest-Charakter ihrer Stadt, bis hin zur Kri-



... haben ihren eigenen Stil: Armenfürsorge in Detroit*

* Kostenlose Lebensmittelabgabe.



Detroit Autokönig Henry Ford II.
„1975 wieder neue Rekorde“

minalstatistik (801 Morde 1974, die höchste Mordrate der Nation).

Das Auf und Ab der Wirtschaft ist bloß eine von den vielen Plagen, mit denen Detroit leben muß und die es, zumindest in der Vergangenheit, zu meistern gelernt hat. Damals, 1958, als die Rezession das letztemal zuschlug, wurden 120 000 Arbeiter ihre Jobs los, und Detroit hat auch das verkraftet, hat sich wieder hochgerappelt; andere Städte wären längst kaputtgegangen.

Das Detroit von heute, halb weiß, halb schwarz, hat die meisten Angehörigen der schwarzen Mittelklasse in ganz Amerika und den höchsten Prozentsatz an Eigenheimen aufzuweisen (und, infolgedessen, den höchsten Prozentsatz an Hypotheken-Zwangsvollstreckungen). Bürgermeister Young ist untypisch allenfalls in dem Amt, das er bekleidet. Seine Lebensgeschichte — geboren in Alabama, Absolvent einer High School, lange Jahre in einer Ford-Fabrik (erst als Arbeiter, dann als Gewerkschafts-Funktionär), schließlich der große Sprung vorwärts in die Achtbarkeit, die Zugehörigkeit zum wahren Establishment — das gibt es hier in zahllosen Varianten. „Detroit“, sagt Young, „wimmelt von solchen Kerlen, wie ich einer bin.“

„Haben wir an den Amerikanischen Traum geglaubt?“ fragt Richard Simmons, Leiter eines Universitätsinstituts für Städteforschung, ein Schwarzer, ehemaliger Automobilarbeiter. „Und ob wir daran geglaubt haben — mit allem, was dazugehört!“

Die Kosten einer solchen Lebenshaltung waren erschreckend hoch. Detroit, ehemals eine stolze Stadt im Mittleren Westen, die sich in Blumenschrift auf dem Rasen vor dem Rathaus „eine Stadt, in der sich gemütlich leben läßt“ genannt hat, Detroit ist heute ein proto-

typisches Opfer des automobilen Selbstmords. Angelegt ist die Stadt passenderweise in Form eines Rades; nur die Nabe fehlt, in der die Speichen zusammenfinden — die großen Chrysler-, Ford-, Fisher-Freeways.

Downtown Detroit ist gespenstisch und leer, ein Los Angeles des Mittleren Westens, nur noch öder. Die Stadt ist geradezu gewollt trostlos, als hätten ihre Planer absichtsvoll auf allen Tand verzichtet, der ablenken könnte vom Lebenszweck Detroit's: der Arbeit — nicht irgendeiner Arbeit, sondern Arbeit in ihrer brutalsten und stumpfsinnigsten Form, die nicht Geschick erfordert, sondern Unterwerfung, Kapitulation vor der kostenbedingten Notwendigkeit, alle 40 Sekunden sechs Niete in einen Kotflügel zu rammen — und das 60 Minuten pro Stunde, 10 Stunden pro Tag, sechs Tage pro Woche.

Tradition wird verstanden als die Abfolge von Automodellen.

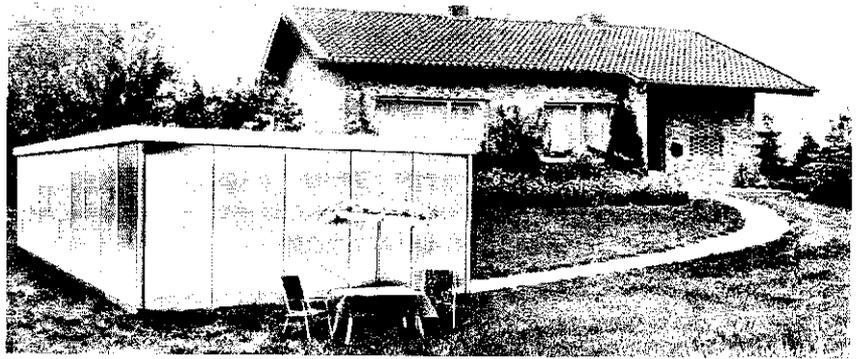
Detroit ist immer eine Stadt der Zugereisten und der Fremdlinge gewesen — jeder einzelne ein potentieller Konkurrent und also zu beargwöhnen. Selbst unter Managern verkehrten Ford-Leute vorzugsweise mit Ford-Leuten, General-Motors-Leute mit General-Motors-Leuten. Sie waren in der Tat zwei verschiedene Sorten Mensch. Der General-Motors-Typ war, wie sein Unternehmen, eher schwerfällig und brav, „nicht der Mann“, wie ein Detroit'er das ausdrückt, „der hinter seiner Sekretärin her ist“. Bei Ford, wo das Styling pfiffiger, die Atmosphäre gelockerter ist, tendierten die Manager, aufgeschlossen und zwanglos, zu Rollkragenpullovern und weißen Schuhen.

Sie alle wiederum verstanden unter Geselligkeit eine Ansammlung von sechs engen Freunden, unweigerlich



Detroit'er Bürgermeister Young
„Wir dürfen uns nicht verscheißern“

Ihr Schwimmbad ganzjährig geöffnet.



Terlinden Schwimmbadüberdachungen werden in Segment-Fertigteilen geliefert. Die Konstruktion ist aus feuerverzinktem Stahl, die Außenhaut aus Plexiglas-Stegdoppelplatten. Türen und Lüftungen sind variabel in jedes Element einzubauen. Auf Wunsch abgehängte Decke und Heizung oder Selbstmontage.



Technische Daten:
Gesamthöhe: 2,85 m
Breite: 6,00 m
Länge: Rastermaß: 1,20 m
Außenhaut: Plexiglas-Stegdoppelplatten

Fordern Sie unseren ausführlichen Prospekt unter Nummer 52 an.

terlinden

Peter Terlinden Söhne GmbH & Co. KG 4232 Xanten 1 - Telefon 02802/2041 + 2042

Der schnellste Weg zum Norden, Osten, Süden und Westen Norwegens

...mit einem neuen, großen Schiff

- der MF „Borgen“. Prachtstück der berühmten Skagerak-Expressen. Wir fahren bis zu 6 x täglich von Hirtshals nach Kristiansand - in nur 4 Stunden!
Preise: Erwachsene DM 48,- (Hin- und Rückfahrt DM 82,-). Kinder von 4-15 J. 50 %, unter 4 J. frei. PKW ab DM 48,-. Buchungen über Ihr Reisebüro oder über unseren Generalagenten*.

Fred.Olsen Lines
SKAGERAK-EXPRESSEN



* An die Norwegische Schifffahrts-Agentur GmbH, S 3
2 Hamburg 11, Kl. Johannisstr. 10:
Erbitte kostenlos die Broschüre „Skagerak-Expressen 1975“

Name: _____
PLZ/Ort: _____
Straße: _____



Kollegen aus dem Büro, rund um den Barbecue-Grill. Man redete, worüber alle reden in Detroit: Autos; wie sie sich verkaufen, wie sie besser verkauft werden könnten und wie sich eine Umsatzsteigerung auf die diesjährige Tantieme auswirken könnte.

Wer in Detroit lebte, dessen Lebensinhalt war das Auto. Nicht, weil alle diese Menschen bloß beschränkte Interessen gehabt hätten; in einer Stadt, die Tradition als eine Abfolge von Automodellen versteht, gibt es einfach keine anderen Interessen.

Den Anfang vom Ende machte das Jahr 1967. Die Rassenunruhen dieses Jahres kosteten 43 Menschen das Leben; auch brachten sie Detroit um jegliche Chance der Gesundung.

Ab und zu freilich werden Anstrengungen unternommen, die Stadt wieder zum Leben zu erwecken — der jüngste Versuch ist ein Gebäude-Komplex für Büros und ein Hotel zum Baupreis von 750 Millionen Dollar, der auf den Namen „Renaissance Center“ getauft und dann unfertig stehengeblieben ist, während Henry Ford II. arabische Petro-Dollar aufzutreiben versucht, um das Projekt wieder flottzumachen.

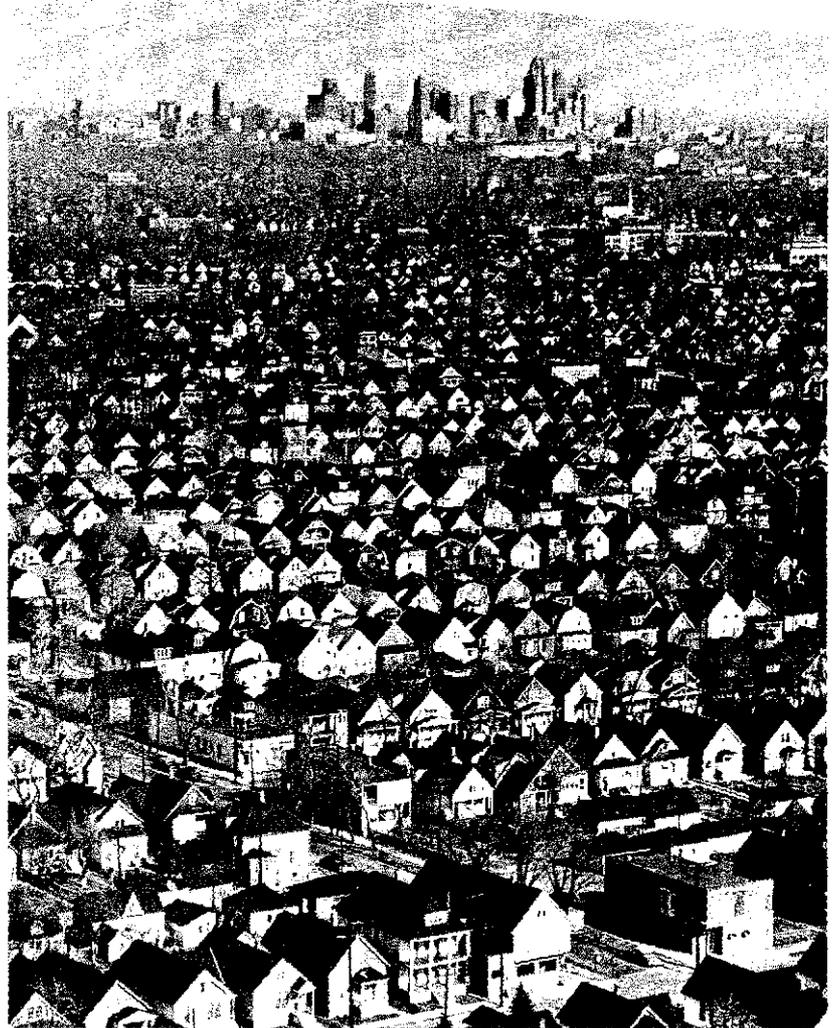
Oder es tauchten vor ein paar Jahren Stoßstangen-Aufkleber mit dem Slogan „Detroit: love it or leave it“ auf. Aber die Dinger wurden wieder aus dem Verkehr gezogen — als sich nämlich herausstellte, daß die Leute sich den Slogan zu Herzen nahmen und die Stadt scharenweise verließen.

Denen, die dablieben, die zehn bis zwölf Stunden täglich schufteten, sechs Tage pro Woche, hat es an einer Menge Geld nie gefehlt. Mr. Townsend von Chrysler kassierte allein 1974 rund 171 560 Dollar an Tantiemen, obwohl er sein Unternehmen derweil in die roten Zahlen führte. Im Jahr davor waren es über 440 000 Dollar. In sehr viel bescheidenerem Umfang haben sich aber auch die Fabrikarbeiter bereichert. Doch stets hatte dieses Erwerbstreben etwas Manisches.

Mehr und länger arbeiten, größer und besser produzieren.

Als 1971 ein schwarzer Automobilarbeiter bei Chrysler der Ermordung seines Vorarbeiters angeklagt wurde, erklärte er sich für unschuldig, und zwar wegen geistiger Unzurechnungsfähigkeit. Die Fabrik, sagten seine Anwälte, habe den Mann verrückt gemacht. Das war eine Erklärung, die dem Geschworenengericht sofort einleuchtete. Der Arbeiter wurde freigesprochen.

Diese spezielle Detroit-Manie hat zugleich etwas typisch Amerikanisches: mehr und länger arbeiten, größer und besser produzieren. Das ist einer der Glaubenssätze, die Detroit der Nation vermacht hat.



US-Autometropole Detroit: „Eine höllisch harte Stadt“

Sogar die Morde haben hier einen eigenen, einen Detroit-Stil. Letztes Jahr waren „Mark-IV-Morde“ in Mode; das heißt, man hat ein gutes Dutzend der beiseite geschafften Leichen jeweils auf dem Flughafen gefunden, säuberlich verstaut im Kofferraum eines nagelneuen Lincoln Continental Mark IV — des Detroit-Statussymbols schlechthin.

„Red“, ein Detroit-Dealer, deutet das alles so: „Jeder kann's schaffen in dieser Stadt. Man schafft's, wenn man den Leuten gibt, was sie wollen. Man gibt ihnen Autos, und wenn die Autos sie meschugge machen, dann gibt man ihnen ‚Stoff‘, damit sie die Autos vergessen können. Das ist eben die freie Wirtschaft. Das ist die gute alte amerikanische Methode, oder?“

Was Detroit angeht, so war es die einzig mögliche Methode. Jeder hat davon profitiert, vom Generaldirektor bis zum Hausmeister, und also hat niemand ernstlich daran gezweifelt.

Als die Manager von General Motors nach Washington fuhren, um dort gegen die profitmindernden neuen Sicherheitsvorschriften und Abgaskontrollen zu protestieren, reisten die Funktionäre der Automobilarbeiter-Gewerkschaft gleich hinterher und be-

haupteten, die Forderungen des Gesetzgebers gefährdeten Arbeitsplätze.

Alle waren sie interessiert an der Profitmaximierung; denn höhere Gewinne der Unternehmen bedeuteten eine bessere Chance für die Gewerkschaft, höhere Löhne herauszuschinden. So einfach war das: Je teurer ein Auto, desto stattlicher die Gewinnspanne; und wenn ein Chevy Vega einen Gewinn von 125 Dollar einbrachte, ein Chevy Caprice hingegen das Doppelte, dann diktierte die Logik: Je mehr Caprices und je weniger Vegas, desto besser — vorausgesetzt natürlich, die Leute kauften.

Kein Mensch in Detroit weiß, was die Zukunft bringen wird, was man tun soll, sie zu meistern. Und genau das unterscheidet diese Rezession so grundlegend von allem, was Detroit je erlebt hat. „Wir werden überfahren von Entwicklungen, die wir nicht steuern können“, sagt ein Funktionär der Automobilarbeiter-Gewerkschaft. „Die Inflation, der Umweltschutz, das Ölembargo — wenn man das alles stoppen könnte, indem man ein Modell etwas verändert oder auch ein neues Auto baut, das könnten wir schaffen. Aber dieses hier kann man nicht in den Griff kriegen. Wie soll man dagegen ange-

des Jahres mann gehen.

Urlaub für Verliebte und solche,
die es werden wollen!

Costa Brava

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

208:-

Lustig, spritzig, ausgelassen, international. Und preiswert! Bei Neckermann: Von der Frühstückspension bis zum First-class-Hotel – für jeden das Richtige.

Costa de Almeria

2 Wochen
Übernachtung
schon ab

327:-

100 km Strand, eine moderne Urlaubssiedlung, moderne Hotels, romantischer kleiner Fischerhafen und ein Hinterland wie im Wilden Westen. Das neue Ziel in Spanien.

Menorca

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

246:-

Die außergewöhnliche Insel für Verliebte. Eine romantische Küstenlandschaft, traumhafte Buchten, hervorragende Hotels, guter Service, gepflegte Erholung.

Dalmatien/Montenegro

2 Wochen
Vollpension
schon ab

329:-

Hier gibt es Strände im Überfluß: von Kies bis zum feinsten Sand. Unsere Hotels bieten jungen Leuten so ziemlich alles, was zu einem richtigen Urlaub gehört.

Bulgarien

2 Wochen
Zimmer/
Frühstück
schon ab

293:-

Abends erwacht der Sonnenstrand für die Großen. Dann geht es hoch her in den Schlemmerlokalen, Bars und Tanzlokalen.

Rumänien/Mamaia

2 Wochen
Vollpension
schon ab

358:-

Dieser moderne Badeort hat nicht nur ein Herz für Familien mit Kindern, sondern auch für junge, unternehmungslustige Leute. Mamaia bei Neckermann: äußerst preiswert!

Prospekt-Coupon

Neckermann-Urlaubsmöglichkeiten –
so vielfältig wie die Menschen.

Ich interessiere mich für (Prospektwunsch bitte ankreuzen!)

- 1 Badeurlaub/
Flugreisen 2 Fernreisen/
Kreuzfahrten 3 Auto-/
Bahnreisen

Bitte schicken Sie mir Ihren neuen Reiseprospekt Sommer 1975.

Name _____
PLZ _____ Wohnort _____

Straße _____
Coupon ausschneiden und senden an:
Neckermann + Reisen, Abt. RP 45, 6 Frankfurt/Main 2, Postfach 119091



hen? Was können wir tun?“ Unsicherheit und Ohnmacht breiten sich aus.

„Für viele, die hierherkommen, Angestellte zum Beispiel, darunter solche, die 20 000 oder 25 000 Dollar im Jahr verdient haben, ist die Welt aus den Fugen“, sagt der Abteilungsleiter einer privaten Arbeitsvermittlung. „Wenn man ihnen klarmacht, daß es hier einfach nicht mehr genug Jobs gibt, die ihnen soviel Geld einbringen, wie sie bisher verdient haben, dann wissen sie schlicht nicht mehr, was sie machen sollen. Sie fragen immer wieder, was sie tun können. Und für einen Ingenieur, der sein Berufsleben beispielsweise damit verbracht hat, die Einhaltung von Abgasnormen zu kontrollieren, heißt die Antwort: Er kann gar nichts tun. Niemand interessiert sich für Abgasnormen außer Detroit. Und wenn er in Detroit nicht gebraucht wird, dann wird er nirgends gebraucht.“

Polizeischutz für die Arbeitsämter.

So mancher ist schon am Ende. Dr. Bruce Danto, der Chef des Detroit Institute für Selbstmord-Prophylaxe, weiß zu berichten, daß über den heißen Draht 1250 Selbstmord-Kandidaten im Monat anrufen, fast 50 Prozent mehr als im letzten Jahr. „Die Selbstmordzahlen, besonders bei jungen Farbigen, eskalieren. Die Leute laufen herum und fühlen sich ohnmächtig.“

Das Problem ist, was passiert, wenn die Ohnmacht in Wut umschlägt. Die Kriminalität in der Stadt nimmt schon zu, und es ist die verbreitete Meinung, daß diese Zunahme in direktem Zusammenhang mit der steigenden Arbeitslosigkeit steht. Der Richter einer Detroit Strafkammer hat es sich bereits zur Regel gemacht, die vor ihm erscheinenden Angeklagten zu fragen, ob sie arbeitslos seien. Über 60 Prozent bejahen diese Frage.

Und die Arbeitsämter haben, seit es dort zu Zwischenfällen gekommen ist, Polizeischutz angefordert.

Der Sommer ist für alle in Detroit so etwas wie eine symbolische Deadline geworden. Die meisten Manager der Autoindustrie sagen, im Sommer werde die Wirtschaft wieder auf den Beinen sein und die Leute würden, wie in jedem Sommer, die Ausstellungshallen verstopfen. Aber es gibt andere in Detroit, die glauben, daß die Leute diesen Sommer allenfalls die Straßen verstopfen werden.

„Es gibt hier durchaus ein Potential für Gewalttätigkeiten“, sagt Städteforscher Simmons. „Aber es wird nicht jene Gewalt sein, wie man sie bisher erlebt hat: Aufstände der Armen in den Slums. Diesmal sollte man auf die Mittelständler achtgeben. Das sind jetzt die armen Schweine.“