



Ein  
**MOLL-Schwimmbad**  
ist  
die bessere Lösung

Mit Moll  
immer eine Wellenlänge voraus

Farbkatalog von

**MOLL + Co. KG,**  
5650 Solingen 19,  
Postfach 190406/9



## Englisch in England

### ANGLO-CONTINENTAL SCHOOL OF ENGLISH

(vom britischen Unterrichtsministerium  
anerkannt)

**INTENSIV-HAUPTKURSE**  
**CAMBRIDGE EXAMENKURSE**  
**SOMMERKURSE**

**SPEZIALKURSE** für: Reisen und Tourismus,  
Sekretärinnen, Management, Englischlehrer,  
Bankpersonal, Hotel- und Gastgewerbe

**INTENSIV-HAUPTKURSE**

London ab 2. Juli 1973 2-12 Wochen  
Oxford ab 16. Juli 1973 2-6 Wochen

### INTERLINK

School of English

INTENSIVKURSE • SOMMERKURSE

### ACSE International School

FERIENKURSE für Jugendliche  
zwischen 10 und 16 Jahren

Dokumentation über Schulen und Kurse in  
Bournemouth, London und Oxford  
unverbindlich durch

**INTERSCHOOL INFORMATION SERVICE,**  
Seefeldstr. 17, CH-8008 Zürich/Schweiz,  
Telefon (00411) 47 79 11, Telex 52 529

Herr \_\_\_\_\_  
Frau \_\_\_\_\_  
Fr. \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_ DD 50 A

Strasse \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_  
Wohnort \_\_\_\_\_

öffentlichen Bauinvestitionen), sorgt sich van Kann um das Wohl der Gesellschaft: Der Beschluß widerspreche „in eklatanter Weise der vielfach bekundeten Notwendigkeit eines verstärkten Ausbaus der Infrastruktur“.

Mangels ausreichender Aufträge hatten die Tiefbauunternehmen in den vergangenen drei Jahren allerdings über 60 000 Bauarbeiter entlassen müssen. Die Geschäftslage besserte sich auch 1972 kaum, der Preisindex blieb eher stabil: Im Straßenbau bewegte er sich 1972 nur um 1,5 Prozent.

## DDR-JAPAN

### Ziemlich verfrüht

**Ost-Berlin ist über das wachsende Defizit im Japan-Handel beunruhigt. Mit Hinweisen auf die unsichere kapitalistische Währungsfront buhlt die sozialistische Republik um bessere Absatzchancen in Fernost.**

Gerhard Beil, Staatssekretär im DDR-Ministerium für Außenwirtschaft, sah nach der Anerkennung Ost-Berlins durch Tokio die Attraktivität des ostdeutschen Marktes in neuem Lichte: „Nicht zuletzt auf Grund der Entwicklung im krisengeschüttelten kapitalistischen Währungssystem haben wir volles Verständnis für die Bemühungen weiter Wirtschaftskreise im kapitalistischen Westen, stabile Handelsbeziehungen mit der DDR auszubauen.“

Die verständnisvollen Worte richtete der Staatssekretär an japanische Geschäftsleute, die sich bis Mitte dieses Monats an Ort und Stelle davon überzeugen konnten, „auf welchen Gebieten besonders die Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik leistungsfähig ist“ (Siegfried Fischer, Leiter der inoffiziellen Handelsmission der DDR in Japan).

Auf der Zehnten Internationalen Handelsmesse in Tokio, die vorletzte Woche zu Ende ging, war die DDR erstmals mit einem Stand als souveräner Staat vertreten und nicht, wie noch beim letztenmal 1971, „mit nur ein paar Außenhandelsbetrieben, die ja bekanntlich selbständig sind“ (Fischer).

Dem neugewonnenen Prestige galt es gerecht zu werden. Die Leistungsschau aber fiel eine Nummer zu groß aus. In der Messehalle 2 beanspruchte Ost-Berlin für sich eine Ausstellungsfläche von gut 900 Quadratmetern. Kein anderes der 30 teilnehmenden Länder hatte auch nur ein annähernd so großes Areal zur Verfügung.

Ogleich DDR-Fischer abwiegelte („Auf der Tokio-Messe stehen Geschäftsabschlüsse völlig im Hintergrund“), scheint sich der Aufwand nicht recht gelohnt zu haben. Ein DDR-Funktionär: „Wenn wir unsere Druck- und Buchbindemaschinen, die sogar nur Prototypen sind, zu Hause gelassen hätten, wären wir mit einem erheblich kleineren Messestand ausgekommen. Für diese Maschinen hat sich hier noch kein Japaner interessiert.“

Das Ziel der ostdeutschen Messebeteiligung war: Neben Altvertrautem wie Werkzeugmaschinen, Zeiss-Kameras und Meißner Porzellan vor allem solche Waren auszustellen, „bei denen wir von der Konkurrenzfähigkeit her gute Absatzchancen sehen“ (Fischer).

Denn neue Absatzmärkte in Japan zu finden ist für die DDR notwendig, soll der so hoffnungsvoll begonnene bilaterale Handel nicht zum Problem werden. Hatten nämlich die ostdeutschen Händler 1970 noch für etwas über elf Milliarden Yen (115 Millionen Mark) Wa-

\* Japans Moskauer-Botschafter Kinya Niizeke (l.) und DDR-Botschafter Horst Bettner am vergangenen Dienstag in Moskau, wo das Abkommen über die Aufnahme diplomatischer Beziehungen unterzeichnet wurde.



Aufnahme diplomatischer Beziehungen DDR-Japan\*: Vormarsch in Fernost

# DER SKANDAL



Weil er dieses Foto veröffentlichte, mußte der Chefredakteur einer amerikanischen Zeitschrift für drei Jahre ins Gefängnis. Arthur Miller nannte dieses Urteil „lächerlich und absurd“.

## PHOTO

berichtete über diesen Skandal und veröffentlichte die Bilder, die 1972 zu diesem Prozeß führten.

## PHOTO

die größte europäische Zeitschrift für Fotografie und Film, bietet dem Profi, dem Foto- und Filmamateurling und dem Bildästheten die besten Fotos der besten Fotografen der Welt: David Hamilton, Thomas Höpker, Art Kane oder William Silano. Übersichtliche Produktvergleiche mit Preisangaben und Tests, in denen technische Mängel schonungslos aufgedeckt werden, Neuheiteninformationen und Servicethemen sind weitere Bestandteile von PHOTO.

Die Zeitschrift ist an ausgewählten Kiosken erhältlich, kostet 4 DM und erscheint monatlich. PHOTO macht allen Interessenten in dieser Woche ein Sonderangebot: 12 Ausgaben für 40 DM und Porto sowie als Prämie den Bildband „Venus International“

### Coupon

Hiermit bestelle ich PHOTO für die Dauer von zwölf Monaten zum Preis von 40 DM und Porto und erhalte zusätzlich den Bildband „Venus International“

Name

Ort

Straße/Nr.

Unterschrift

Bitte ausschneiden und im Umschlag an PC Moderner Verlag, Abtlg. S. 8 München 40, Herzogstraße 64 senden. Danke (S)

ren nach Nippon exportiert, im gleichen Zeitraum aber nur für 3,1 Milliarden Yen Güter bezogen, so schlug die Handelsbilanz in den folgenden Jahren jah um. Zwar verkündet Gerhard Beil stolz: „Wir haben in den vergangenen zwei Jahren unseren Außenhandel mit Japan verdreifachen können.“ Hauptnutznießer des wachsenden Geschäftsverkehrs aber waren und sind die Wirtschaftsbosse aus dem fernöstlichen Inselreich.

Im vergangenen Jahr schlugen Ost-Berlins Händler in Tokio nur noch Waren für 3,4 Milliarden Yen los. In der gleichen Zeit aber mußte die sozialistische Republik 19,2 Milliarden Yen für japanische Chemiefabriken, Schiffsausrüstungen und andere Anlagen zahlen.

Handelsmissions-Chef Fischer hat zwar eine plausible Erklärung für Nippons Bilanzüberschüsse parat: „1971 haben wir zwei große Ammoniakanlagen aus Japan gekauft, mit einem sehr beträchtlichen Wert, und die jährlichen Lieferungen dauern an.“ Aber die sinkenden Exportzahlen nach Japan machen auch ihn sprachlos. Überdies erklärt die Lieferung der Ammoniakwerke — das erste soll noch in diesem Jahr in Piesteritz in Betrieb genommen werden — nur einen Teil des Überschusses.

Langfristig erscheinen Nippons DDR-Exporte von Stahl und Stahlzeugnissen weitaus gewichtiger. Bereits im Oktober 1971 hatte die DDR einen Vertrag über den Bezug von japanischem Stahl im Wert von 60 Millionen US-Dollar unterzeichnet. Nach dem gleichen Papier aber sind ostdeutsche Maschinenexporte nach Japan nur in Höhe von 14,6 Millionen Dollar vorgesehen.

Freut sich noch heute Kichihei Hara, Präsident der japanischen Außenhandelsorganisation Jetro, über den Stahl-erfolg: „Solche Möglichkeiten gibt es noch auf vielen anderen Gebieten. Denn wir sind nicht nur darauf bedacht, den bilateralen Warenaustausch auszuweiten, sondern wir wünschen engere Kooperation zum beiderseitigen Vorteil.“ Um den Vorteil künftig vor Ort noch besser wahrnehmen zu können, will Jetro noch in diesem Herbst ein Handelsbüro in Ost-Berlin eröffnen.

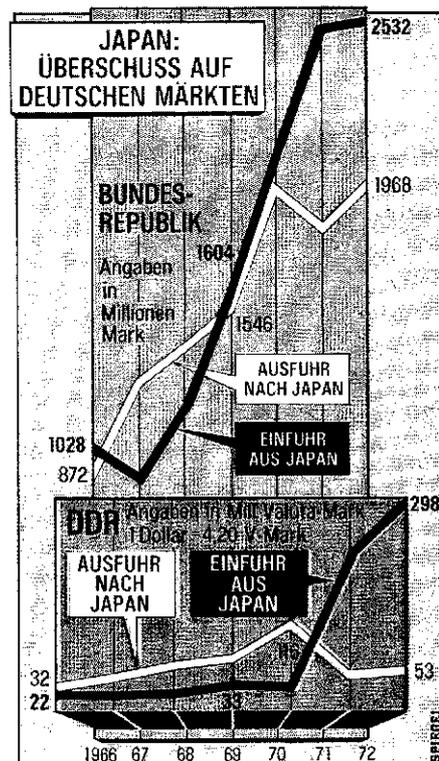
Die DDR setzt derzeit ihre Hoffnungen auf die Einsicht der Tokioter Regierung, daß die japanischen Importe allgemein erhöht werden müssen. Dabei wird auch wieder die unruhige kapitalistische Währungsfront beschworen: „Wie aus den Handelszahlen der letzten Jahre hervorgeht, kommt der Ausweitung der DDR-Exporte nach Japan höchste Priorität zu. Das ist auch in völligem Einklang mit der japanischen Regierungspolitik, bei der gegenwärtigen Währungslage die Importe zu fördern.“

Und Siegfried Fischer appelliert an die Gemeinsamkeit der technisch Entwickelten: „Durch den hohen Stand der

Entwicklung in beiden Ländern sind gute Voraussetzungen gegeben, das Handelsvolumen wesentlich zu erweitern.“ Vorläufiges Ziel der Ausweitung: bis 1975 ein bilaterales Handelsvolumen von etwa 200 Millionen Dollar zu erreichen, natürlich bei weitgehend ausgeglichener Zahlungsbilanz.

Dazu bedarf es, wie Staatssekretär Beil unermüdlich betont, vor allem eines langfristigen Handelsabkommens zwischen beiden Staaten. Mit einem solchen Pakt könnte Ost-Berlin seinen Japanhandel eher ausgleichen, etwa durch den erweiterten Verkauf von Lizenzen, der ebenfalls in dem Vertrag geregelt werden soll.

Freilich hat es Tokios Regierung nach der Aufnahme diplomatischer Be-



ziehungen zur DDR am vergangenen Dienstag mit dem Abschluß eines Handelsabkommens nicht eilig. Ost-Berlins Mann in Tokio, Siegfried Fischer, klagt: „Wir haben bereits Anfang 1972 einen Vorschlag zum Abschluß eines langfristigen Handelsabkommens unterbreitet. Dieser Vorschlag ist bis jetzt laufend wiederholt worden. Aber die Lage ist so, daß sich unsere Vorschläge nach wie vor nur im Stadium der Prüfung befinden.“

Die Prüfung wird wohl kaum vor Jahresende abgeschlossen sein. Auch der von Ost-Berlin vorgesehene Termin für eine Vertragsunterzeichnung, die Leipziger Herbstmesse, scheint einem hohen Regierungsbeamten in Tokio „ziemlich verfrüht“.

Ein Ost-Berliner Messevertreter: „Für die DDR zahlt sich das Warten

schließlich bestimmt aus.“ Tatsächlich ließ Tokios Regierung bereits durchblicken, daß sie der DDR den Status eines bevorzugten Handelspartners nach den Regeln der Meistbegünstigung einräumen wolle.

VW

## Noch einige Klimmzüge

**Rumänien will mit westlicher Hilfe und Kapitalbeteiligung ein neues Automobilwerk bauen. VW, Fiat und DAF bemühen sich derzeit in Bukarest um das Kooperationsprojekt.**

Als unlängst eine dreiköpfige Verhandlungsdelegation des Wolfsburger VW-Konzerns in Bukarest eintraf, wunderte sich Gheorghe Marcu, Abteilungschef des rumänischen Außenhandelsministeriums: „Ich dachte immer, VW habe daran kein Interesse.“

bilwerk, das einen bereits in Serie erprobten Wagen baut. Als Anreiz zur Kooperation bieten Rumäniens Auto-Planer ihren Verhandlungspartnern aus Wolfsburg, Turin und Eindhoven eine Beteiligung von 49 Prozent. Sie selbst beanspruchen eine Kapitalmehrheit von 51 Prozent.

Freimütig sprechen die Rumänen von ihren ehrgeizigen Export-Zielen: Schon jetzt erwägen die Bukarester Automobil-Funktionäre, mehr als drei Viertel der zunächst auf eine Kapazität von jährlich rund 60 000 Fahrzeugen ausgelegten Produktion in die übrigen Comecon-Länder und nach Asien und Afrika zu verkaufen.

Angesichts der Konkurrenz-Gebote von Fiat und DAF ließ sich der um Expansion bemühte VW-Vorstandsvorsitzende Rudolf Leiding von solchen rumänischen Weltmarkt-Plänen jedoch nicht schrecken. „Wir sind grundsätzlich bereit“, schrieb Leiding an den rumänischen Chef-Unterhändler Marcu,

Akzeptieren Rumäniens Auto-Planer das Wolfsburger Angebot, hätte VW die Chance, an Fiat verlorenes Terrain im Ostgeschäft gutzumachen. Denn dem italienischen Automobil-Konzern gelangen schon vor Jahren Großabschlüsse mit dem Osten: Sowohl im sowjetischen Togliattigrad als auch im polnischen Autowerk Zerau bei Warschau rollen seit 1970 in Lizenz hergestellte Fiats von den Fließbändern.

Auch das als lukrativ geltende rumänische Projekt schien noch unlängst ein Verhandlungsobjekt allein zwischen Bukarester Regierungsstellen und dem italienischen Auto-Riesen Fiat zu werden, denn nur wenige Automobil-Konzerne in Europa können eine solche Fabrik bauen.

Frankreichs Staatsfirma Renault fiel für den Aufbau des neuen Werkes vorab aus. Denn Renault, mit den rumänischen Industrie-Planern bereits seit Jahren im Vertrag über den Bau eines Automodells mit 1,3-Liter-Motor, er-



Rumänien-Konkurrenten NSU Prinz, VW 1600: „Fünf Minuten vor zwölf habe ich bei VW die Nachtglocke geläutet“

Noch 1971 hatten VW-Manager in Verhandlungen mit Rumäniens Industrieplanern lediglich Interesse am Export fertiger Fahrzeuge gezeigt. Nunmehr jedoch bewirbt sich das Volkswagenwerk neben seinem größten europäischen Konkurrenten Fiat und der holländischen Kleinwagen-Fabrik DAF in Rumänien um Beteiligung an einem Großprojekt: Die Rumänen wollen in west-östlicher Kooperation eine Autofabrik bauen, die in der Endausbauphase jährlich rund 250 000 Fahrzeuge ausstoßen soll — fast soviel Autos, wie 1972 bei der Ingolstädter VW-Tochter Audi NSU montiert wurden.

Im Gegensatz zu den sowjetischen und polnischen Industrie-Planern möchten die Auto-Technologen in Bukarest jedoch keine Lizenz-Fertigung und keine reine Montage-Fabrik errichten. Ihr Verhandlungsziel mit VW, Fiat oder DAF: Ein eigenständiges Automo-

„unser technisches Know-how und unser weltweites Vertriebsnetz zur Verfügung zu stellen, um dem Projekt den gewünschten Erfolg zu geben.“

VW-Chef Leiding offerierte Bukarest wahlweise die Produktion des nur noch für den Export gebauten und in Fachkreisen als robust geltenden NSU Prinz oder den Bau des VW 1600 in Pontonform, der im Sommer von den Wolfsburger Fließbändern verbannt werden soll.

Die Produktion eines dieser beiden Typen in Rumänien hätte für beide Seiten Vorteile: VW könnte den alten Maschinenpark weiterverwenden, während die Rumänen zusätzlichen Gewinn aus dem Ersatzteilgeschäft ziehen könnten. Denn als lukrative Dreingabe will VW den östlichen Industrie-Funktionären auch die Ersatzteileproduktion für alle derzeit in Deutschland und anderswo laufenden NSU Prinz und VW 1600 überlassen.

füllte bislang nicht die Soll-Produktionszahlen für die „Dacia“ und somit auch nicht die Erwartungen der Rumänen. DAF hingegen räumen Experten nur geringe Chancen im Wettbewerb mit den Großkonzernen ein.

In der Annahme, VW sei an dem Projekt nicht interessiert, hatte die angesehene Züricher Industrieberatungsfirma Financial and Industrial Services Corp. (Fidesco), von den Rumänen mit den Vorverhandlungen betraut, sich zunächst nur an die Turiner Manager gewandt.

„Als es bereits fünf Minuten vor zwölf war, habe ich bei VW die Nachtglocke geläutet“, lobt sich heute der Düsseldorfer Industrieberater Hans-Werner Jost dafür, das VW-Werk noch rechtzeitig ins Gespräch gebracht zu haben.

Vorerst setzt das VW-Management allerdings keine allzu großen Hoffnun-