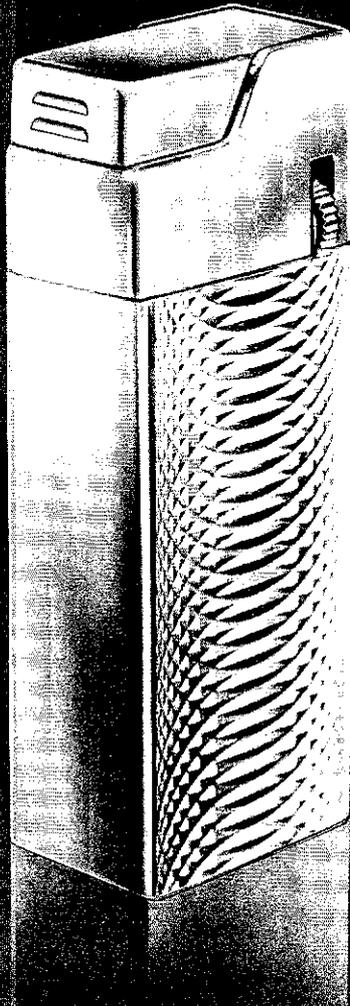


**Sieht aus wie 300,—
Kostet 31,—
Ein Geschenk der
Sonderklasse**



Exklusiv von CONSUL

CONSUL®

Taschengasfeuerzeug.
Diamant-Schliff.
Verchromte Mechanik.
Superfill-System.

Zündender Fortschritt in allen Details.

*Vati kann sich
kein echtes Consul leisten?
Denkste!!!*

Gebr. Köllisch AG, 85 Nürnberg, Kunigundenstr. 75

ISRAEL

GAZA-STREIFEN

Nirgendwo sicher

Jeden Morgen gegen fünf Uhr verläßt eine lange Kolonne grünge-
strichener Autobusse den „Palestine
Square“ im israelisch besetzten Gaza.
Die Fahrgäste sind Palästinenser, die
täglich nach Israel fahren, um in Fa-
briken oder auf Baustellen Geld zu
verdienen.

Sie haben einen gefährlichen Ar-
beitsweg: Häufig werden die Busse
aus dem Hinterhalt beschossen, deto-
nieren an den Haltestellen vor den
Flüchtlingslagern von Gaza Handgrana-
taten.

„Eine Saison der Handgranaten“
hatten die palästinensischen Guerillas
vor einem Jahr den Israelis in Gaza
versprochen. Sie hielten ihr Verspre-
chen. Opfer des Terrors sind jedoch
zumeist nicht israelische Soldaten,
sondern Palästinenser, die sich bei den
Israelis verdingen und in den Augen
der fanatischen Guerillas die arabische
Sache verraten.

In Jordanien erlitten die Fedajin
beim Kampf gegen Husseins Bedui-
nen-Truppen schwere Verluste, Israels
massive Grenzsicherungen am Jordan
können sie nur noch selten überwin-
den. Aber gegen ihre arbeitswilligen
Landsleute im überbevölkerten Gaza-
Streifen operieren sie erfolgreich.

Nur vier Israelis, aber 62 Araber
kamen in diesem Jahr bei Guerilla-
Anschlägen im Gaza-Streifen um. 478
Fedajin-Opfer wurden in das „Nas-
ser-Krankenhaus“ von Gaza eingelie-
fert — verstümmelt durch Handgrana-
taten-Explosionen auf Gazas Markt-
platz oder der Omar-el-Muchtar-
Straße. „In Gaza haben sich die Dinge
gut entwickelt!“, freute sich Georges
Habasch, Chef der „Volksfront zur
Befreiung Palästinas“, schon Anfang
des Jahres in einem Gespräch mit dem
SPIEGEL.

Keines der im Juni-Krieg von 1967
eroberten arabischen Gebiete bereitet
den israelischen Besatzern soviel Un-



Guerilla-Opfer in Gaza
„Wer schützt mich?“



Erbeutete Guerilla-Waffen in Gaza
„Saison der Handgranaten“

gemach wie der Gaza-Streifen, das wohl desolateste Elendsquartier der Welt.

Auf dem nur 30 Kilometer langen und zehn Kilometer breiten Streifen, der zur Hälfte aus Dünen und Wüstensand besteht, drängen sich 400 000 Menschen; zwei Drittel von ihnen sind Palästina-Flüchtlinge, die in acht großen Lagern hausen. Damit gehört der Gaza-Streifen zu den am dichtest besiedelten Gebieten des Nahen Ostens — und zu den explosivsten.

Die meisten Gaza-Palästinenser leben seit ihrer Flucht im Jahr 1948 in den Lagern. Sie fristen ihr Dasein mit Lebensmittelrationen von täglich 1500 Kalorien pro Kopf, die von der Uno-Hilfsorganisation UNRWA verteilt werden. Ein Uno-Beamter: „Das ist zum Leben zuwenig und zum Sterben zuviel.“

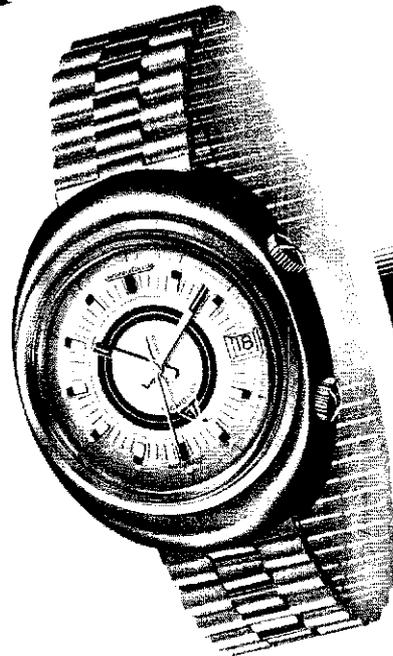
In Nassers Ägypten, dem der Gaza-Streifen nach dem Krieg von 1948 zugefallen war, wurden die Gaza-Palästinenser wie Staatsfeinde behandelt. Sie besaßen keine ägyptische Staatsbürgerschaft, ihr Wohngebiet durften sie nur mit Sondererlaubnis verlassen.

Und anders als in Westjordanien, wo viele Flüchtlinge allmählich in das Wirtschaftsleben integriert wurden, blieb in Gaza mindestens die Hälfte der geflüchteten Palästinenser arbeitslos: Industrie-Investitionen erschienen Ägyptens Wirtschaftsplanern in dem Küstenstreifen nicht rentabel, denn Gaza ist durch 200 Kilometer Sinai-Wüste vom ägyptischen Kernland getrennt.

Willig arbeiteten daher die verbitterten Lager-Bewohner nach dem Ende des Junikriegs mit den Guerillas zusammen, die ihnen ein Ende des Lagerlebens und Rückkehr nach Palästina versprochen. „Je schlechter die Lage in den Lagern ist“, meinte ein gefangener Guerilla, „desto größer sind unsere Erfolgsaussichten.“

So können die Guerillas fast risikoloses Hochspannungsleitungen in die

Diese Uhr läutet



MEMOVOX von Jaeger-LeCoultre Für Männer die Impulse geben

Abbildung: MEMOVOX GT — E 861
Wecker-Armbanduhr aus Mattstahl — automatischer Aufzug — Datum — wassergeschützt — 2 Sekundeneinteilungen: für die ganzen und die 1/5-Sekunden — Onyxziffern mit Leuchtpunkten und -zeigern garantieren beste Ablesbarkeit.
Empfohlener Preis: DM 565.— Armbandmodelle ab DM 420.—
Taschenmodelle ab DM 335.—



JAEGER-LECOULTRE
Genf

An die DEUTSCHE JAEGER-LECOULTRE GmbH, Karolingerstraße 40, 753 Pforzheim

Bitte senden Sie mir gratis und unverbindlich
Ihre farbige Memovox-Broschüre
mit der Liste der Jaeger-LeCoultre-Einzelhändler

Name (Großbuchstaben) _____
Adresse _____

Sp 6

INDUSTRIE

ROLLS-ROYCE

Hungrige Gesellschaft

Was die Regierung da gemacht hat“, resümierte Anthony Wedgwood Benn, Londons Ex-Minister für Technologie, „bedeutet, eins der großen, weltweiten Unternehmen als lahme Ente zu brandmarken.“

Die lahme Ente ist Rolls-Royce. Denn vorletzte Woche offenbarte Luftfahrtminister Frederick Corfield bestürzten Abgeordneten im britischen Unterhaus, daß Englands Prestige-Konzern (Flugzeugtriebwerke, Motoren, Automobile) nur noch mit einem Zuschuß von 526,8 Millionen Mark lebensfähig bleibt.

In der bislang größten Hilfsaktion für ein einzelnes Unternehmen müssen



Neuer Rolls-Royce-Chef Lord Cole
Über 520 Millionen für die lahme Ente

Britanniens Steuerzahler 368,8 Millionen Mark aufbringen. Privatbankiers der Londoner City legen noch einmal 158 Millionen Mark dazu.

Noch Ende Oktober hatten die RR-Manager in der City kursierende Gerüchte über eine schwere Finanz- und Liquiditätskrise mit der Beteuerung abzuwehren versucht: „Wir haben keinen unmittelbaren Geldmangel.“

Jetzt mußten sie eingestehen, daß der Motoren- und Triebwerksgigant (über 80 000 Beschäftigte, 2,6 Milliarden Mark Umsatz, 582 Millionen Mark Aktienkapital) tief in die roten Zahlen treibt: In einem Halbjahresbericht über die Finanzlage des Unternehmens verkündete Rolls-Royce einen Verlust von 422,3 Millionen Mark.

Davon schreiben die Rolls-Royce-Bosse allein 307,3 Millionen Mark ihrem bisher größten Turbinen-Projekt zu, dem Triebwerk RB.211, das die Motoren-Männer für den dreistrahligen Airbus „Tristar“ der amerikani-

schen Lockheed Aircraft Corporation entwickeln.

Die Kosten für diese Düse hatten die RR-Direktoren vor zwei Jahren noch auf 571 Millionen Mark geschätzt. Inzwischen aber stiegen sie auf fast 1,2 Milliarden Mark.

Da die Turbinenbauer den Lieferpreis des Triebwerks auf Grundlage der niedrigeren Schätzungen kalkuliert hatten, bleiben die höheren Kosten bei ihnen hängen. Sie verkaufen daher in den nächsten fünf Jahren 600 bestellte RB.211-Triebwerke mit Verlust.

Angesichts dieser trüben Aussichten knüpften Londons Regierung und Finanzmagnaten ihre gemeinsame Stützungsaktion für die angeschlagene „geldhungrige Gesellschaft“ („International Herald Tribune“) an harsche Bedingungen.

So mußte Rolls-Royce-Chef Sir Denning Pearson, 62, zurücktreten. Er soll den Konzern künftig nur noch beraten. Pearsons Job als Aufsichtsratsvorsitzender übernahm Lord Cole, 64, bis vor kurzem Unilever-Chef — „eine der größten Überraschungen der letzten Jahre“ — so die „Times“. Mit Denning Pearson nahm auch Sir David Huddie, 54, Chef der Flugmotoren-Abteilung, „aus Gesundheitsgründen“ den Hut. Künftig will Londons Regierung mindestens einen der Direktorensessel mit einem eigenen Mann besetzen. Außerdem schickt die Regierung Rechnungsprüfer in die Direktionsetagen von Rolls-Royce.

An die Spitze der Geschäftsleitung jedoch tritt ein Ausschuß von vier Geschäftsführern, unter ihnen ein Vertreter der Industrial Reorganization Corporation. Jene staatliche Finanzierungsgesellschaft, die Premier Edward Heath jetzt auflösen will, hatte bis zum Sommer dieses Jahres 412,7 Millionen Mark bei RR vorgeschossen.

Als Gegenleistung für die Regierungshilfe mußte sich Rolls-Royce nun verpflichten, „angemessene Abgaben“ (Luftfahrtminister Corfield) auf alle Triebwerkverkäufe an den Staat zu zahlen. Die Aktionäre schockte das RR-Management mit einer rigorosen Dividendenkürzung (Dividende im letzten Jahr: sechs Prozent). Der Kurs der Aktien sackte daraufhin auf einen neuen Tiefstand von 3,62 Mark. Der Marktwert des Konzerns fiel damit um 88 Millionen Mark.

Manche Experten zweifeln, ob sich Rolls-Royce allein überhaupt noch unter den großen Drei im Triebwerkbau — neben den Briten die US-Giganten Pratt & Whitney und General Electric — wird halten können. Sie rechnen für Rolls-Royce eine profitablere Zukunft nur in einem größeren europäischen Verbund aus, etwa mit Westdeutschlands Motoren- und Turbinen-Union und Frankreichs Snecma und Turbomeca.

Daß ihr Geldmangel womöglich auch mit der jüngsten Kreditspritze noch immer nicht gestillt ist, gaben die Rolls-Royce-Herren inzwischen schon zu erkennen. Für den Fall, daß Großbritannien an dem Airbus-Projekt BAC 3-11 (dem Rivalen des kontinentaleuropäischen Vorhabens A 300 B)

Luft jagen oder Autos beschießen — die Gefahr, gefaßt zu werden, ist minimal: Nach den Attentaten tauchen die Fedajin in den weitläufigen Lagern unter.

Selbst Araber, die den Terror verurteilen, würden nicht wagen, die Attentäter an die Israelis zu verraten — aus Angst vor Vergeltung. „Wer schützt mich vor der nächtlichen Rache?“ fragte ein Ladenbesitzer in Gaza.

Längst wagen sich kaum noch Israelis ohne Begleitschutz in den Gaza-Streifen: Ihre Personenwagen, an den orangefarbenen Nummernschildern leicht von den Autos der Araber zu unterscheiden, sind Zielscheiben der Guerilla-Heckenschützen.

Ausländern, die dennoch nach Gaza reisen, empfehlen arabische Freunde: „Nehmen Sie unbedingt an der Grenze ein arabisches Taxi, und steigen Sie auf keinen Fall aus! Man ist nirgendwo in Gaza sicher...“

Den meisten ist das Risiko zu groß. Im einzigen geöffneten Hotel von Gaza, dem „Marna House“, sind daher immer Zimmer frei. Nur einige Rotkreuz- und UNRWA-Funktionäre logieren in der Herberge mit der altenglischen Plüsch-Atmosphäre.

Wenn es Nacht wird in Gaza, wagen sich auch die Araber nicht mehr auf die Straßen. Nach Sonnenuntergang gleicht der einst geschäftige Umschlagplatz für Karawanen aus ganz Arabien einer Geisterstadt. „Gaza“, so bemerkt ein israelischer Offizier, „ist wie ein Dampfkochtopf.“

Um den Druck in dem Topf zu mindern, mühten sich die Israelis, den Flüchtlingen Arbeit zu beschaffen. Rund 10 000 Gaza-Bewohner pendeln heute jeden Tag zwischen ihrer Lager-Behausung und einer Arbeitsstätte in Israel — aus Angst vor Racheakten der Guerillas freilich oft zu Fuß und auf Schleichwegen.

Die Israelis mußten jedoch einsehen, daß sie mit Arbeitsbeschaffung allein den überfüllten Küstenstreifen nicht befrieden können. Nur eine Radikallösung, so fanden sie heraus, kann im Gaza-Streifen helfen: Auflösung der Flüchtlingslager und Umsiedlung der Palästinenser.

Als neue Heimat bietet sich vor allem das israelisch besetzte Westjordanien an. Viele der Flüchtlinge in Gaza haben Verwandte in Westjordanien. Landwirtschaft und Industrie lassen sich dort leichter ausbauen als im kargen Gaza. Verlockend sind auch die höheren Einkommen: In Westjordanien beträgt der jährliche Pro-Kopf-Verdienst rund 1700 Mark, in Gaza liegt er bei knapp 400 Mark.

Schon jetzt versuchen die Israelis, die bereits in Westjordanien beschäftigten Arbeiter aus Gaza mit ihren Familien sesshaft zu machen. Erster Erfolg: Nahe Jericho haben sich etwa 3000 neue arabische Siedler niedergelassen.