



Athen-Botschafter Schlitter
Bereitschaft statt Bestialitäten

GRIECHENLAND

HANDELS-REPRESSALIEN

Rache für Rüge

Dieselloks, Güterwaggons und Schlafwagen im Wert von 40 Millionen Mark sollten die englischen Maschinenbaukonzerne Rolls-Royce und Metropolitan-Cammell an die griechische Staatsbahn liefern. Doch Premierminister Wilson verwarf ihnen das Geschäft.

In einer Unterhaus-Fragestunde wollte der Labour-Abgeordnete John Fraser Details über ein Treffen Wilsons mit dem griechischen Exil-Monarchen Konstantin erfahren. Wilson antwortete: „Der König von Griechenland hegt nicht den geringsten Zweifel an der Haltung der Regierung Ihrer Majestät gegenüber der Diktatur in Griechenland und den Bestialitäten, die dort verübt worden sind.“

Vier Tage nach diesem Bekenntnis des Briten-Premiers ließ Nikolaos Makarezos, Minister für wirtschaftliche Koordinierung im griechischen Obristenkabinett, Rolls-Royce und Metropolitan-Cammell ausrichten, die Verhandlungen seien als beendet anzusehen. Außerdem werde die griechische Regierung der britischen Wirtschaft alle Staatsaufträge entziehen, „wenn Premierminister Wilson sich nicht für seine beleidigenden Worte entschuldigt“.

Die Beziehungen Großbritanniens zu den Athener Usurpatoren sind schon seit dem letzten Labour-Parteitag im Oktober 1967 tiefgekühlt. Im Seebad Scarborough hatte die Wilson-Partei in einer Resolution verlangt, Griechenland müsse aus dem Europarat und der Nato verbannt werden.

Solche Kritik an ihrem Regime wollen die Athener Militär-Faschisten jetzt mit handelspolitischen Repressalien ersticken. Außenminister Panayotis Pipinelis zum SPIEGEL: „Wenn die Atmosphäre vergiftet wird, leidet darunter auch der Handel.“

Jetzt fürchten die englischen Industriellen den generellen Boykott und damit den Verlust zukünftiger Milliarden-geschäfte.

Denn seit einem Jahr verhandeln Englands Manager mit den Diktatoren über

- ▷ die Lieferung und Installation des ersten griechischen Kernkraftwerkes für 350 Millionen Mark;
- ▷ ein Projekt zur Entwicklung der Infrastruktur Nordgriechenlands für eine Milliarde Mark;
- ▷ den Ausbau der Athener Metro für 720 Millionen Mark;
- ▷ Kanalisationsanlagen in Athen für 400 Millionen Mark;
- ▷ die Erweiterung des Hafens Piräus für 700 Millionen Mark.

Nutzen aus dem griechisch-britischen Konflikt hofft jetzt die deutsche Industrie zu ziehen. Denn im Gegensatz zu den Regierungen von England, Holland und den skandinavischen Ländern hat das Kabinett Kiesinger das Athener Regime nicht öffentlich angegriffen. Und Bonns Griechenland-Botschafter Oskar Schlitter konnte Mitgliedern der Junta-Regierung versichern: „Die deutsche Industrie ist in der Lage und bereit, allen Wünschen Athens zu entsprechen.“

Die besten Aussichten, der britischen Konkurrenz einen Griechenland-Auftrag wegzuschnappen, haben die deutschen Elektro-Konzerne Siemens, AEG und Brown Boveri & Cie. (BBC). Gemeinsam veranstalteten sie Ende Juni in Athen ein „Symposium der deutschen Kernkrafttechnik“. Schon heute favorisiert das griechische Koordinierungsministerium das westdeutsche Konsortium, das mit den Engländern um den 350-Millionen-Bau eines Kernkraftwerkes wetteifert.

Die Bemühungen der deutschen Industrie wurden von Bundesfinanzminister Franz-Josef Strauß wirkungsvoll unterstützt. Vor dem Finanzausschuß des Bundestages sagte er: „Die Drachme ist die stabilste Währung der Welt.“ Alle vom Zensor umsorgten Zeitungen Athens druckten das Strauß-Zitat. Mehrere Delegationen deutscher Parlamentarier vertieften in den letzten Monaten in Athen die deutsch-griechische Freundschaft.

Soviel Sympathie will Diktator Georgios Papadopoulos sich jetzt etwas kosten lassen. Seine Regierung verhandelt mit der „Dornier-System GmbH“ in Friedrichshafen, die einen wirtschaftlichen Aufbauplan für Griechenlands unterentwickelte Provinzen Ostmazedonien und Thrazien entwerfen soll. Kosten des Zehn-Jahres-Projekts: eine Milliarde Mark.

Griechische Reedereien erteilten einer deutschen Werften-Gruppe Aufträge über zunächst ein Dutzend Frachter des Typs „German Liberty Mark II“. Gesamtwert der Lieferungen: rund 150 Millionen Mark.

Während alle Verhandlungen mit britischen Firmen zur Zeit ruhen, erntet Westdeutschland die Früchte seines politischen Wohlverhaltens. So soll die Frankfurter Henninger-Bräu („Prost Henninger“) bei Heraklion auf Kreta inmitten minoischer Kultur-

reste für fünf Millionen Mark eine Brauerei errichten. Die Duisburger Demag erhielt vergangene Woche den Auftrag, eine Meerwasser-Entsalzungsanlage auf der Ägäis-Insel Syros zu bauen.

Aus Dankbarkeit will Papadopoulos sogar kaufmännische Prinzipien mißachten. Die Firmen Krupp und Weserhütte sollen den Auftrag erhalten, für 100 Millionen Mark Abbaumaschinen und Bandanlagen an das Braunkohlenbergwerk „Kardia“ in Mazedonien zu liefern, obwohl Angebote aus der DDR und England bis zu 20 Millionen Mark billiger waren. Der Londoner „Daily Telegraph“ klagte: „Wir zahlen jetzt die Zeche für törichte Worte.“

Handelsminister Anthony Crosland versuchte wenigstens einen Rest der Griechen-Aufträge zu retten. Wilson, so meinte er im Unterhaus, habe nicht „Bestialitäten“ sagen wollen, sondern nur gemeint, „die Methoden des Regimes seien barbarisch“.

INDIEN

LANDWIRTSCHAFT

Rekord für Ratten

Indien fuhr die größte Ernte aller Zeiten in die Scheuern — und hungert trotzdem weiter.

Die 350 Millionen Bauern des Subkontinents ernteten in diesem Jahr 95 Millionen Tonnen Getreide — nahezu sechs Millionen Tonnen mehr als im bisherigen Rekordjahr 1965. Der Getreide-Boom könnte das Halb-Milliarden-Volk vor dem Hunger retten, aber Hunderttausende von Getreidesäcken vergammeln, weil die Transportverwaltung die Futter-Flut nicht bewältigt.



Getreidelager in Indien
Hunger stoff Futter-Flut

Die Rekordernte war der erste große Erfolg einer neuen Landwirtschaftspolitik der indischen Regierung. Bis zur Mitte der sechziger Jahre hatten die Planer in Neu-Delhi in erster Linie die Industrialisierung forciert und die Landwirtschaft vernachlässigt.

Ergebnis: Indien konnte in den Jahren zwischen 1962 und 1966 zwar seine Industrieproduktion um jährlich sechs Prozent steigern, schlitterte aber in die größte Ernährungskrise der Nachkriegszeit.

Zwei Dürrejahre — 1966 und 1967 — drückten die Getreide-Erträge auf 72 beziehungsweise 76 Millionen Tonnen. Die tägliche Getreide ration sank in einigen Regionen des Bundesstaats Bihar auf 100 Gramm pro Kopf, etwa

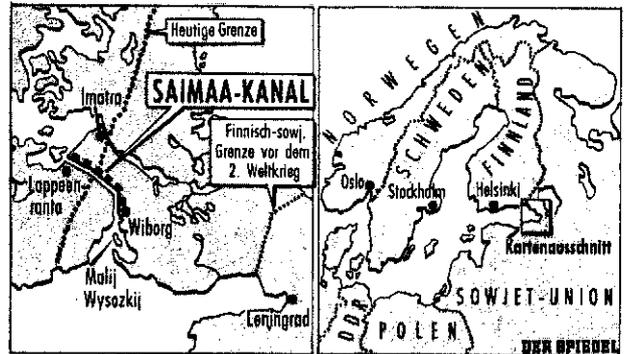
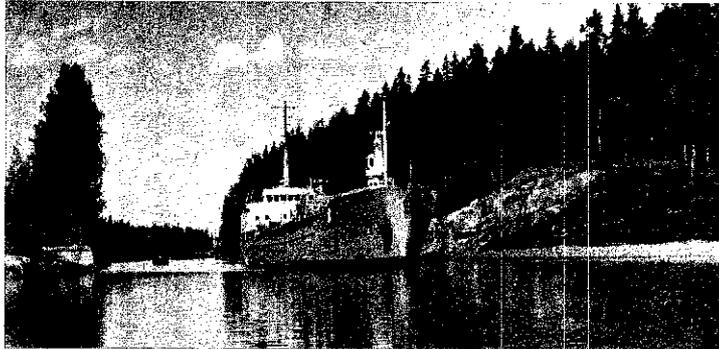
Folge: Im Punjab richtete die Regierung jetzt Schulen als Not-Silos ein, die Armee füllte ihre eigenen Vorratskammern auf, die Eisenbahnverwaltung setzte auch offene Güterwagen für den Abtransport ein. Trotzdem stapeln sich Getreidesäcke auf Marktplätzen — und der Monsun zerstört sie.

Das klassische Händlerland Indien bewältigt auch den Handel nicht. Privatkauflleute weigern sich, Getreide anzukaufen, weil sie den hohen Regierungspreis nicht zahlen wollen. Privaten Transportfirmen hatte die Regierung untersagt, Getreide von einem Bundesstaat in einen anderen zu bringen: Zu oft hatten gerissene Unternehmer Getreide nach der Ernte in Anbaugebieten zu niedrigen Preisen

Nach Kriegsende schnitt sich die Sowjet-Union die ganze Landenge und den halben Saimaa-Kanal vom Feindesland ab. Finnlands Waldwirtschaft mußte einen Holzweg finden, der teurer war, und sehnte sich nach dem alten.

Erst nach Abschluß des russisch-finnischen „Freundschafts- und Beistandspakts“ von 1948 trauten sich die Finnen, den neuen Freunden mit Kanalwünschen zu kommen. Die Sowjet-Union winkte ab. Aber 1958 erklärte sie sich bereit, ihn für 50 Jahre zu verpachten. 1962 kam es zum Vertrag.

Seitdem verwalten diesen schmalen Streifen alter Heimat die Finnen wieder. Er ist auf beiden Ufern im Schnitt 30 Meter breit und schließt die ehemals



Probe-Frachter „Bore IX“ im Saimaa-Kanal: Wasserweg statt Landstraße

40 Millionen Inder litten an chronischer Unterernährung.

Indiens Regierung gab daraufhin der Landwirtschaft höchste Priorität. Ziel: bis 1975 die Getreideernte auf 150 Millionen Tonnen zu steigern.

Zunächst suchte die Regierung, die Stellung des Bauernstandes aufzuwerten. Bislang galten die Bauern als verachtete Klasse. Die niedrigste Landarbeiterkaste der „Harjians“ ist durch — erzwungene — Inzucht zu reinen Arbeitssklaven degeneriert.

PR-Teams aus Delhi propagierten das Bild eines neuen Farmers; immer mehr Inder der höheren Kasten begannen zu ackern — mit neuen Methoden. Die Regierung lieferte Bewässerungsanlagen und Kunstdünger.

Zwar wurde nach dem neuen Entwicklungsplan nur etwa ein Zehntel der 136 Millionen Hektar besäeter Ackerfläche intensiv genutzt, aber die Hektarerträge (indischer Durchschnitt: 0,7 Doppelzentner gegenüber 32 in der Bundesrepublik) stiegen in diesem Jahr auf das Zehnfache; in einigen Musterfarmen sogar auf 70 bis 80 Doppelzentner.

Bei dem Tempo blieb jedoch Indiens Transport auf der Strecke. Es fehlen genügend geschlossene Eisenbahnwaggons und Lastwagen, um das Getreide in Hungergebiete zu transportieren, aber auch Lagerraum ist knapp.

Indiens Bauern karren die gesamte Ernte sofort zu den staatlichen Ankaufstellen, da in früheren guten Erntejahren der staatlich festgesetzte Ankaufspreis (derzeit 81 Rupien — 43 Mark — je Doppelzentner) regelmäßig herabgesetzt wurde.

aufgekauft und sie auf den Schwarzmärkten der Hungerprovinzen zu Höchstpreisen verschleudert.

So profitieren bisher hauptsächlich Indiens fünf Milliarden Ratten von der Rekordernte. Sie werden, so schätzen Experten, mehr als ein Viertel der Ernte vernichten.

FINNLAND

OST-WEST-KANAL

Rückkehr für Rubel

Gegen Barzahlung hat Moskau ein Stück Rußland verpachtet — erstmals in der Geschichte der Sowjet-Union. Seit Montag dieser Woche ist der Saimaa-Kanal, dessen südliche Hälfte die Sowjets 1944 von Finnland annektierten, offiziell wieder eine komplette finnische Wasserstraße.

Der 53 Kilometer lange Wasserweg zwischen den 25 000 Quadratkilometer weiten Binnengewässern um den Saimaasee und der um 75 Meter niedrigeren Ostsee, 1856 eröffnet, hatte dem seinerzeit zaristischen Großherzogtum Finnland 25 Jahre später bereits die Baukosten, drei Millionen Silberrubel, wieder eingebracht.

Alles Holz aus der Saimaasee-Region schwamm durch 28 Schleusen zu den Holzausfuhrhäfen am Finnischen Meerbusen. In den dreißiger Jahren trug der Kanal jährlich 800 000 Tonnen Güter, meist Holz, durch die Kareli-sche Landenge.

finnische Insel Malij Wysozkij in der Bucht von Wiborg (finnisch: Viipuri) als Lager- und Umschlagplatz ein. Im Pachtgebiet dürfen die Finnen Schulen, Wohnungen und Postdienste errichten, gelten Finnlands Recht, Währung und Pressefreiheit.

Aber beim Ausbau des Kanals durften nur finnische und russische Arbeitskräfte beschäftigt werden. Heute ist er tiefer und breiter als zuvor und hat nur acht — jetzt vollautomatische — Schleusen. Sie können Schiffe bis 78 Meter Länge und 1600 Tonnen Tragfähigkeit aufnehmen. Die Probefahrt des finnischen Frachters „Bore IX“ verlief glatt.

Außer rund 300 Millionen Mark Ausbaurkosten hat Finnland kürzlich schon die erste Leihgebühr an die Russen bezahlt: gut sechs Millionen Mark als einmalige Abfindung. Fortan kassieren die Sowjets je nach Kanalfrachtmenge Jahresbeträge in Rubel von 800 000 bis 1,1 Millionen Mark.

Ob der Kanal mit dem inzwischen großgewordenen Straßen-Lastzugverkehr konkurrieren kann, ist allerdings fraglich: Sattelschlepper und Traktoren rollen auch im Winter. Der Kanal aber ist vier Monate lang zugefroren.

Frachter aller Länder dürfen ihn benutzen, sofern sie nicht Kriegsmaterial tragen. Für Passagier- und Wassersport-Fahrzeuge aus Drittländern ist die rote Hälfte, mithin der ganze Kanal, gesperrt. Aber selbst finnische Wassersportler benötigen für jede Fahrt ein russisches Plazet.

Die Sowjet-Union übt im Pachtgebiet weiterhin die Paß-, aber nicht