



SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170
Fernsprecher 2 1831 - 33
Fernschreiber 0836890

P/XV/238 - 17. Oktober 1960

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

<u>Seite:</u>		<u>Zeilen:</u>
1 - 2	<u>Unterentwickelte Verkehrspolitik</u> Rechte und Pflichten der Bundesbahn Von H.G. Ritzel, MdB	73
2a	<u>Erpressung</u> Was gilt eine sowjetrussische Unterschrift ?	38
	<u>Tagungsort Berlin</u> Zum Kongreß der IG Metall	49
4	<u>Auszeichnung der jungen Generation</u> Vier "zornige" junge Männer und ein Artikel von weltweiter Wirkung Von Bruno Kuster, Genf	48
5	<u>Snobismus</u> Alte Autos - Luxusware	33
6 - 7	<u>Die CDU macht es der CDU schwer</u> Peinliche Beweise einer "Vielseitigkeit"	54

* * * *
* * *

Unterentwickelte Verkehrspolitik

Von H.G. Ritzel, MdB

Im Zuge ihrer Rationalisierungsbestrebungen stellt die Deutsche Bundesbahn die Gestaltung der Fahrpläne der Bundesbahn besonders auf den zwar lebensnotwendigen, infolge der dünnen Besiedlung des betreffenden Gebiets aber nicht stark genug frequentierten Linien unter den Gesichtspunkt der Anpassung der Verkehrsbedingungen. Daraus folgt eine Änderung der Betriebsstruktur der Deutschen Bundesbahn auf Linien und Verbindungen, die für den betreffenden Bezirk unerträglich ist, die aber - wie die Tatsachen zeigen - rücksichtslos durchgeführt werden soll. Zugleich verlegt die Deutsche Bundesbahn in steigendem Maße, wo immer es geht, den Verkehr von der Schiene auf die Strasse. Sie folgt damit dem Beispiel der amerikanischen Verkehrsentwicklung, ohne jedoch darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Strassenverhältnisse in Nordamerika entscheidend anders und besser sind als die Strassenverhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Verlegung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse vollzieht sich nämlich durchaus nicht überwiegend durch eine Belastung der Bundesautobahnen, sondern entscheidend durch eine Belastung von Landstrassen I. und II. Ordnung, nicht selten also von Strassen, deren Breite einem Busverkehr gar nicht gewachsen ist. Die Sicherheit, die der Eisenbahnverkehr im Vergleich zum Kraftwagenverkehr bietet, wird damit zum Nachteil der Benutzer verlassen. Die geraden und damit billigen Strecken werden preisgegeben zugunsten einer Streckenführung, die den vielfach regional bedingten Windungen der Landstrasse entspricht und damit wird gleichzeitig eine nicht unerhebliche, vor allem den Arbeiterberufsverkehr betreffende Verteuerung des Tarifs bewirkt.

Das Brand-Gutachten, das einer mehr kaufmännischen Geschäftsführung der Bundesbahn das Wort redet, dient hierbei als Grundlage. Die Bundesbahn aber berücksichtigt nicht, dass sie als ein vom Staat konzessionierter Betrieb mit Monopolcharakter nicht verglichen werden kann mit einem rein privaten Geschäft und dass die Gewährung öffentlicher Mittel zum Ausgleich des Defizits der Bundesbahn sich nur solange rechtfertigt, als die Bundesbahn im Dienste der Volkswirtschaft die Leistungen vollzieht, die das ganze Volk von ihr erwarten darf. Die Bundesbahn leistet öffentlichen Diensten. Gesichtspunkte der Frequenz können bei Linienführungen in dünn besiedelten Gebieten ebenso wenig entscheidend sein, wie das Maß der Frequenz für die Bundesbahn in vielen Fällen der Führung kostspieliger moderner Linien im Fernverkehr entscheidend ist.

17. Oktober 1960

Der Gesetzgeber hat vor langer Zeit die Deutsche Reichsbahn mit Rechten ausgestattet, die zugleich eine Pflicht bedeuten, nämlich die Betreuung der Bevölkerung in verkehrspolitischer Beziehung. Diese Verpflichtung der Bundesbahn kann nicht einseitig ignoriert werden. Nicht selten sind die roten Zahlen der Bundesbahn nicht die Folge einer echten Strukturänderung des Gebiets, sondern die Konsequenzen einer nicht ausreichenden Verkehrsbedienug. Dieser Tatsache sieht die Bundesbahn nicht gern ins Gesicht. Sie hat es nachweisbar unterlassen, gerade diesen Linien jene Förderung angedeihen zu lassen, die für die Fortentwicklung der in Betracht kommenden Fahrplanstrecken von entscheidender Bedeutung hätten sein können. Stattdessen liess die Bundesbahn solche Strecken mehr und mehr veröden, degradiert sie zu Nebenbahnen, um schliesslich mit roten Defizitzahlen operierend entscheidende Einschränkungen oder völlige Stilllegungen anzubahnen. Dagegen muss mit aller Entschiedenheit Front gemacht werden. Gewiss wird sich in den vertretbaren Fällen niemand dagegen wehren, dass dort, wo die Voraussetzungen gegeben sind, ein Teil des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse verlegt wird, aber an diesen Voraussetzungen hapert es. Die Bundesbahn versucht mit burtaler Gewalt vollendete Tatsachen zu schaffen.

Damit werden verkehrspolitische Vernachlässigungen herbeigeführt, die zu verkehrspolitisch unterentwickelten Gebieten in der eigenen Heimat führen. Es ist erstaunlich, dass bis jetzt niemand der Bundesbahn ernsthaft entgegengetreten ist, um sie zu einer grundsätzlich anderen Haltung zu zwingen. Schliesslich gelten für die Beurteilung der Lage zwei Gesichtspunkte, die auch die Bundesbahn angesichts ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersehen sollte: Die Bundesbahn denkt nicht daran, wenn sie den Verkehr von der Schiene auf die Strasse verlegt, nun ihrerseits einen Beitrag zur entsprechenden Verbreiterung der Strassen zu leisten, damit die engen Landstrassen I. und II. Ordnung auch wirklich aufnahmefähig für einen solcherart gesteigerten Verkehr mit schweren Busfahrzeugen sind. Ebenso wenig scheint sich die Bundesbahn der Tatsache bewusst zu sein, dass sie vom deutschen Steuerzahler in den vergangenen Jahren und auch für die Zukunft sehr erhebliche Zuwendungen erwartet hat und erhält, um ihren defizitären Betrieb auszugleichen. Ein Unternehmen, das, aus volkswirtschaftlichen Gründen mit öffentlichen Mitteln unterstützt, monopolähnlichen Charakter trägt, ist nicht mit einem Privatbetrieb zu vergleichen, der sich allein nach den Gesichtspunkten der Rentabilität orientiert. Hier steht mehr auf dem Spiel.

Erpressung

sp - Walter Ulbricht, der Diktator der sowjetischen Besatzungszone, gefällt sich immer mehr in der Rolle eines schäbigen Erpressers. Seine jüngste Forderung, die Bundesregierung solle offiziell mit seiner Regierung über die Erneuerung des Interzonenabkommens verhandeln, und die damit verbundene Drohung, den Verkehr von und nach Berlin zu drosseln, sollte Bonn sein "Verhandlungsangebot" nicht akzeptieren, übertrifft alles, was bisher von dieser Seite zur Anreizung eines innerdeutschen Dechungskrieges gesagt worden ist.

Ulbricht hofft mit dieser Taktik die Anerkennung der sogenannten DDR durch Bonn erzwingen zu können, wobei er sich bewusst sogar über das zwischen Moskau und Ostberlin geschlossene Abkommen vom 20. September 1955 hinwegsetzt. In diesem Abkommen, das die Unterschrift Moskaus trägt, war ausdrücklich die Zuständigkeit der vier Siegermächte (Großbritannien, Frankreich, USA, Sowjetunion) für die Regelung des Verkehrs zwischen der Bundesrepublik und Berlin bestätigt worden. Nunmaßt sich Ulbricht an, selbst darüber befinden zu wollen, für welche Verhandlungskomplexe er oder die vier Mächte zuständig sind.

Es erhebt sich jetzt die Frage, welchen Wert eine Unterschrift Moskaus unter völkerrechtliche Vereinbarungen hat. Ulbrichts Vorstoß ist umso schwerwiegender, als Moskau bisher und entsprechend früheren Vereinbarungen mit den Westmächten (wozu auch das Malik-Jessup-Abkommen vom Mai 1949 gehört) die Verbindung zwischen dem Status Berlins und dem Interzonenhandel nicht hergestellt hatte. Jetzt will Ulbricht mit einem Federstrich das Abkommen zwischen den vier Siegermächten aus der Welt schaffen; er will diese vier Mächte aus ihrer gemeinsamen Verantwortung für Berlin und Deutschland hinausdrängen und ihren Platz als den für Bonn zuständigen Verhandlungspartner einnehmen.

Das ist eine neue Situation, die die Antwort Moskaus auf die Frage herausfordert, ob die Sowjetunion durch einseitige Aktionen Ulbrichts ihre Glaubwürdigkeit erschüttern läßt. Wenn Ulbrichts Erpressungsversuch mit der Zustimmung Moskaus erfolgt ist, dann kann Chruschtschow nicht jene Entspannung in der Weltpolitik erwarten, die zu erreichen auch er angeblich bemüht ist. Denn hier werden Gefahren und Stürme heraufbeschworen, die sich nach Lage der Dinge nicht allein auf Berlin begrenzen liessen.

Tagungsort Berlin ...

sp - Mit Bedacht haben die in der IG Metall organisierten fast zwei Millionen deutscher Metallarbeiter als Tagungsort für ihren 6. Ordentlichen Gewerkschaftskongress Berlin gewählt. Der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) und Mitglied der sozialdemokratischen Mannschaft für die bevorstehenden Bundestagswahlen, Willi Richter, hat dieser Tagung mit seinem einführnden Referat zugleich das Stichwort gegeben - es geht um die Bekundung der Solidarität zum schwer bedrängten Berlin und den arbeitenden Menschen Mitteldeutschlands, um die Abwehr aller Infiltrationsversuche der kommunistischen SED und um den weiteren Ausbau der Bundesrepublik zu einem sozialen Rechtsstaat. Die IG Metall kann für sich das Verdienst beanspruchen, ein Wellenbrecher für den sozialen Fortschritt zu sein. Das gilt nicht nur für die Verkürzung der Arbeitszeit, das gilt auch für die Forderung nach Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. Hier ist noch eine Lücke im Grundgesetz zu füllen. Die unterschiedliche Behandlung von Arbeitnehmern verträgt sich nicht mit dem Gleichheitsgrundsatz.

Die IG Metall unter der tatkräftigen Führung ihres Vorsitzenden Otto Brenner steht auf dem Boden des Grundgesetzes und des demokratischen Staates; gerade deshalb bekämpft sie totalitäre Tendenzen jeder Art, gerade deshalb lehnt sie jede Kontaktaufnahme mit den Scheingewerkschaften und dem zum staatlichen Exekutivorgan degradierten FDGB der Zone ab, ohne dabei den überragenden Gesichtspunkt der Wiederherstellung der deutschen Einheit aus dem Auge zu verlieren. Wenn die Machthaber der Zone auch die deutsche Einheit wollen, dann haben sie nach Willi Richter folgende Voraussetzungen zu schaffen:

1. die Aufhebung ihres Passgesetzes,
2. die Beseitigung des Todesstreifens und der Stacheldrahtzäune an der Zonengrenze,
3. die Beseitigung aller Zonengrenzkontrollstellen,
4. die Abschaffung aller Kontrollen und Aufenthaltsgenehmigungen in der Sowjetzone,
5. die Normalisierung des gesamten Verkehrs über die Zonengrenze hinaus,
6. die Aufhebung aller Beschränkungen im Postverkehr zwischen beiden Teilen unseres Vaterlandes.

Wer hindert die Pankower daran, auf diese Forderungen, die dem natürlichen Wunsch nach Wahrung des inneren Zusammenhaltes unserer Nation entsprechen, einzugehen? Nichts anderes, als der ausdrückliche Wille, die Spaltung unseres Volkes als Dauerzustand aufrechtzuerhalten und ein Regime zu befestigen, das dem deutschen Volk fremd ist und immer fremd bleiben wird.

Eine ganze Woche lang wird Berlin im Zeichen der Metaller stehen, wird Pankow aber auch erfahren, wie hohl sein Anspruch ist, ein "Arbeiter- und Bauernstaat" zu sein und wie vergeblich sein Bemühen bleibt, die freien deutschen Arbeiter vor den Karren der SED zu spannen. Die deutschen Arbeitnehmer wissen, was Diktatur bedeutet, sie wissen aber auch, dass in diesem unserem Staat der Bundesrepublik noch viel in Richtung des fortgesetzten Ausbaus unserer Sozialgesetzgebung und der Verankerung des Arbeitnehmers als mitbestimmendem Bürger auch in der Wirtschaft geschehen muss.

Auszeichnung der jungen Generation

Von Bruno Kuster, Genf

Alljährlich verleiht ein vom UNO-Hochkommissar für die Flüchtlinge präsidiertes Komitee, dem als Vertreter der norwegischen Regierung Odd Nansen, der Sohn des grossen Polarforschers und Menschenfreundes Fridtjof Nansen, angehört, die Nansenmedaille für eine besondere Leistung im Dienste der Flüchtlinge. Viel in vergangenen Jahren die Wahl auf weltbekannte Persönlichkeiten wie Frau Roosevelt, Königin Juliana der Niederlande, den ehemaligen österreichischen Innenminister Oskar Kelner und andere, so wurde dieses Jahr die hohe Auszeichnung vier jungen Engländern zuerkannt, deren Namen zwar bisher kaum über die Grenzen ihrer Heimat hinaus bekannt geworden waren, die aber eine der erstaunlichsten und grössten Bewegungen unserer Zeit auslösten: das Weltflüchtlingsjahr, in dessen Verlaufe hunderttausende Menschen in 97 Ländern und Territorien ihre Mitverantwortung für das Schicksal der Flüchtlinge erkannten und einen Beitrag an die Linderung ihres Loses leisteten.

Die vier Engländer - Christopher Chataway, Colin Jones, Trevor Philpott und Timothy Haison - veröffentlichten im März 1958 in einer recht unbedeutenden Zeitschrift einen Artikel, in welchem sie sich mit jugendlichem Ungestüm über den Skandal empörten, dass fünfzehn Jahre nach Kriegsende in Europa immer noch Zehntausende in Lagern hausten und von der menschlichen Gesellschaft praktisch ausgeschlossen sind. Die Leidenschaft, mit der sie ihre Sache verfolgten - sie waren damals 27 bis 34 Jahre alt, - trug ihnen den Spitznamen der "vier zornigen jungen Männer" ein. Aber ihr Zorn zündete, und zwar zu ihrer eigenen grössten Überraschung. In wenigen Wochen wurde die Idee des Weltflüchtlingsjahres in England populär, und die Regierung brachte in der UNO-Generalversammlung einen entsprechenden Antrag ein, der noch im Dezember des gleichen Jahres angenommen wurde. Wahrhaftig ein Rekord!

Mit der diesjährigen Verleihung der Nansenmedaille an die vier jungen Männer wurde die Anerkennung für das fruchtbare Auftreten der jungen Generation, die erst sei wenigen Jahren - und oft sehr zögernd - ins öffentliche Leben eintritt, zum Ausdruck gebracht. Die Vier hatten sich nicht mehr länger damit begnügt, der hässlichen Welt mit ihren Fehlern und Mängeln zu grollen, sondern sie suchten und fanden einen Weg, um auf einem Teilgebiet wenigstens dem Verlangen nach mehr Menschlichkeit und mehr Gerechtigkeit greifbare Gestalt zu verleihen. Durch sie wurden alle jene gehört, die - vielleicht zum erstenmal in ihrem Leben - eine Verantwortung gegenüber dem Nächsten spürten.

Das Weltflüchtlingsjahr ist zu Ende, aber grosse Aufgaben sind noch zu bewältigen. Vielleicht mit einem Ton der Resignation, aber auch im Vertrauen auf die junge Generation, sagte UNO-Hochkommissar Dr. A.R. Lindt: "Die Sorge, eine Lösung der Flüchtlingsprobleme zu finden, fällt deshalb in hohem Masse dieser jungen Generation zu. Ihr wird diese Aufgabe übertragen werden; sie muss diese Probleme lösen, welche die Älteren nicht zu lösen vermochten."

Wird die junge Generation diese Herausforderung - und sie betrifft nicht nur die Flüchtlinge - annehmen? Das Beispiel der vier ehemaligen zornigen jungen Engländer gibt der Hoffnung Nahrung.

+ . + +

Snobismus

G.P. - Der Lebensstil gewisser Zeitgenossen offenbart sich in ihren Stilmöbeln. Während die Millionenschar der Wohnungssuchenden oder der Ein- und Zweizimmerwohnungsinhaber sich den Kopf darüber zerbricht, wie sich auf engstem Raum das Notwendigste stellen läßt, schwelgen einige Leute in barocken Formen, gotischen Holzplastiken und antiken Leuchtern. Je "antiker", desto besser. Und vor allem: je "antiker", desto teurer.

Der Stilmöbelschreibisch mit Löwenkrallen, der Stilmöbelbücherschrank mit eingebauter Bar und gleichfalls eingebauter Goethe-Bibliothek, das Stilmöbelsofa mit klassischer Linie - das alles ist heute die Visitenkarte jener, die - in sogenannter "Düsseldorfer Wirtschaftswunderbarock" fast erstickend - immer neue Varianten ihres "angemessenen" Lebensstils ersinnen.

Alte Kupferstiche, teure Graphiken, kostbare Gobeline, wertvolle Steine, erlesenes Porzellan aus früheren Jahrhunderten - das alles ist zwar auch heute noch "dran", aber es ist nicht mehr neu. "Man" hat es bereits seit einigen Jährchen.

Neu hingegen ist die Masche mit den "antiken" Wagen. Einen Mercedes 300 kann sich schließlich "jeder" kaufen. Aber einen uralten, ausgehenden Autoveteranen, den leistet sich selbst heute noch nicht jeder. Sie sind nämlich rapide im Preis gestiegen und steigen zur Zeit noch immer. In der Zeitung der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft ist mitgeteilt worden, daß ein sieben-sitziger "Pierce-Arrow" aus dem Jahre 1920, der damals neu 7250 Dollar kostete, heute etwa 3000 Dollar kostet. Ein "Cadillac" aus dem Jahre 1904 kostet heute 7200 Dollar, während er damals für 900 Dollar verkauft wurde. In Deutschland ist die Entwicklung nicht viel anders. Der "Marktwert" pendelt sich nach der Formel ein: je älter die "Kiste", desto höher der Preis. In Übersee gibt es Industrien, die bereits originaltreue Ersatzteile für Autos aus der Zeit vor der Jahrhundertwende liefern. Eine New Yorker Reifenfirma verkauft jährlich tausende von "antiken" Autoreifen.

Auch hierzulande ist das Geschäft mit dem Snobismus ein großes Geschäft. Ist es auch nicht stilvoll, so ist es doch voller "Stil".

+ + +

Die CDU macht es der CDU schwer

D.G. - Hannover

Es war just in den Tagen, als der "Alte" in Bonn dagegen wetterte, dass bestimmte Wirtschaftskreise von ihren Geldgeschenken an die Partei auch bestimmte politische Entscheidungen erwarteten, da kehrte eine exklusive Reisegesellschaft aus dem sonnigen Süden zurück, die Adenauers niedersächsischer CDU-Filialleiter, der Goslarer Zementhändler Otto Fricke zusammen mit einem weiteren CDU-Funktionär gen Italien gesandt hatte. Die zur Teilnahme auserwählten Journalisten mit ihren Frauen brauchten für die zweiwöchige Reise nur eine Anstandsgebühr von 70,- DM zu erlegen. Die Finanzierung aller übrigen Kosten dieser Fricke-Tour, die offiziell als "Informationsreise" bezeichnet worden war, war durch Spenden aus der Wirtschaft ermöglicht worden. Ob die exklusiven CDU-Informationsreisenden das Ferienbett Adenauers in Cadenebbia besichtigt haben, oder unterwegs für den Wahlkampf in Niedersachsen geschult worden sind, ist bisher ebenso unbekannt geblieben, wie die Reaktion des CDU-Vorsitzenden auf Frickes Umgang mit Journalisten.

Nicht genug damit, lieferte die Partei fest gleichzeitig einen weiteren peinlichen Beweis ihrer "Vielseitigkeit". Gerade war mit sichtlicher Erleichterung die Nachricht in die Öffentlichkeit gebracht worden, dass die CDU von den staatlichen Zuschüssen zur staatspolitischen Arbeit der niedersächsischen Landtagsparteien nichts halte und die auf sie entfallende Quote nicht eberufen habe, da kam wiederum eine kalte Dusche vom eigenwilligen Kanzler. Diesmal hatte er - ohne freilich an seine hilflos in der Opposition ringenden Mannen in Hannover zu denken in Bonn - verkündet, dass die Tätigkeit der politischen Parteien mit staatlichen Zuschüssen gefördert werden müsse, um die Partei nicht in den Sog jener Kräfte gelangen zu lassen, bei denen das Geld - siehe die Fricke-Tour! - locker sitzt. Dabei hatte die niedersächsische Koalitionsregierung (SPD, GE/BHE und FDP) seinerzeit nichts anderes getan, als das auf Bundesebene gegebene Beispiel

der Parteienförderung im bescheidenen Landesrahmen nachgeahmt.

Auch wenn es ihm gäbe, hätte es ein Partei-Koordinator der CDU-Politik so schwer, daß er das Amt bald an den Nagel hängen müsste. Oder wie sollte er zum Beispiel plausibel machen, daß die Mitglieder des schleswig-holsteinischen Kabinetts ihren Chef beauftragen, der Adenauerischen Regierung's-Fernsehgesellschaft beizutreten, während ein Mitglied eben dieses Kabinetts, der CDU-Innenminister Lanke, Vorsitzender des Rundfunkrates jenes NDR ist, der gegen die Bonner Gesellschaft den Klageweg beschritten hat? Wie könnte er wohl der Öffentlichkeit verständlich machen, dass der CDU-Ministerpräsident eines Landes die Einführung des neunten Schuljahres als die entscheidende Tat seiner Regierung preist, während die CDU in einem anderen Lande - wo sie auf die letzten Bänke der Opposition verbannt ist - das gleiche Vorhaben keineswegs fördert, um nicht zu sagen behindert?

Nachdem die kürzlich abgelaufene Haushaltsdebatte im niedersächsischen Landtag der CDU-Opposition wirklich keine Angriffsflächen bot, versuchte es ihr Sprecher mit "Bonner Monitor". Sie ging allerdings in den eigenen Reihen hoch. Der gute Mann wollte der Landesregierung vorrechnen, dass jährlich etwa 2,8 Milliarden DM "vom Bunde" nach Niedersachsen fließen und zwar für Kriegsoffer, Rentner, 131-er, Bundeswehr und andere Dinge. Das wusste jeder, denn Bundesaufgaben muss schließlich auch der Bund finanzieren. Gross war aber die Enttäuschung auf den Oppositionsbänken, als der Finanzminister diese Rechnung weiterführte und den hannoverschen Parteifreunden Eitzels vorrechnete, wieviel die niedersächsischen Steuerzahler insgesamt in den Bonner Säckel abliefern müssen und welchen Bruchteil sie davon zurückerhalten. Da kann man wirklich nur sagen: die CDU macht es der CDU schwer.

+ + +

Verantwortlich: Günter Markscheffel