



SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170
Fernsprecher 2 18 81-33
Fernschreiber 0 866 890

D/XVI/86 - 15. April 1961

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite:

Zeilen:

1 - 2a Straßennetz muß ausgebaut werden! 163

Dr. Paul Bleiß, MdB, auf dem "Deutschen Straßentag" in Bonn

2a Minister Strauß beißt nicht in Teppiche 19

Gegenteilige Behauptung - auch als Karikatur - ist beleidigend

3 - 4 Griechisch-amerikanisches Zwiegespräch 82

Hintergrund: Aktivierung westlicher Politik in Südost-Europa

Von Dr. Basil Mathiopoulos

Schlechte Witze aus Prag 76

Besitz eines Autos nicht erstrebenswert?

Prager Schriftstellerzeitschrift macht aus der Not eine Tugend

Von Rudolf Hornig

* * * * *
* * *

Strassennetz muss ausgebaut werden!

Dr. Paul Bleiss, MdB auf dem "Deutschen Strassentag" in Bonn

- * Der sozialdemokratische Bundestagsabgeordnete Dr. Paul *
- * B l e i s s entwickelte auf dem "Deutschen Strassentag" *
- * in Bonn an diesem Wochenende die Vorstellungen der *
- * Sozialdemokratischen Partei zu einer dynamischen Strassen- *
- * bau- und Verkehrspolitik. Da diese Ausführungen von *
- * Dr. Bleiss von allgemeinem Interesse sind, veröffent- *
- * lichen wir sie nachstehend in ihren wesentlichen Punkten. *

Die Redaktion

Der Strassenbau und die Verkehrssicherheit waren bereits die beherrschenden Themen des Verkehrskongresses der SPD in Stuttgart, der herausstellte, dass es zu den wichtigsten Aufgaben einer sozialdemokratischen Politik gehören würde, den Strassenbau unter Ausnutzung aller finanziellen Möglichkeiten, aller verkehrstechnischen Erfahrungen und der vorhandenen Strassenbaukapazitäten nachdrücklich zu fördern. Das ist ein allgemeiner Grundsatz; darin unterscheiden wir uns nicht allzu sehr von der CDU und auch nur in Nuancen von anderen Parteien. Keine politische Partei wird es sich leisten können, die Notwendigkeit des Strassenbaues zu verneinen. Selbst der Herr Bundesverkehrsminister hat seine -wenn ich recht unterrichtet bin- frühere These, dass die Motorisierung u.U. dem jeweiligen Strassenzustand anzupassen sei, inzwischen aufgegeben.

Allgemeiner Grundsatz der politischen Parteien scheint es auch zu sein, dass den Gemeinden, den Städten und Kreisen geholfen werden muss weil diese die ständig wachsende Baulast mit der herkömmlichen Mitteln nicht finanzieren können. Der Unterschied zwischen den Parteien liegt im Verfahren der Zielerreichung und in der unterschiedlichen Auffassung über die Grössenordnung der Mittel, die aufgewandt werden müssen, um ein der wachsenden Motorisierung gerecht werdendes Strassennetz zu schaffen.

Wir Sozialdemokraten bekennen uns zum Prinzip, alle spezifischen Verkehrsabgaben der Zweckbindung für den Strassenbau zu unterwerfen. Der Grundsatz ist nicht neu; wir haben ihn schon 1956 in Hamburg aufgestellt. Wir halten an ihm fest und werden uns jederzeit für die Realisierung dieser Forderung einsetzen. Wir verstehen unter spezifischer Verkehrsabgaben: die Mineralölsteuer, die Kfz-Steuer, mindestens 50 Prozent der Mineralölzölle. Diese spezifischen Verkehrsteuern sind der Beitrag des motorisierten Strassenbenutzers zu den Wegekosten. Wir bekennen uns also zu dem Wegekostenprinzip, dem Grundsatz, dass jeder Verkehrsträger und Verkehrsbenuer die Kosten für die Erhaltung und den Ausbau eines Weges mit zu tragen hat.

Auch die Bundesregierung hat sich wiederholt zum Wegekostenprinzip bekannt; aber wenn man dieses Wegekostenprinzip bejaht, muss man die Konsequenzen daraus ziehen, d.h. die von den Verkehrsnutzern geleisteten Beiträge dem Strassenbau auch uneingeschränkt zur Verfügung zu

stellen. Diese Konsequenz hat die Bundesregierung bisher nicht gezogen. Die SPD ist bereit, diese Konsequenz zu ziehen. Wir sind uns jedoch auch bewusst, dass die Strassen nicht nur für den motorisierten Verkehrsteilnehmer, sondern auch im sonstigen öffentlichen und Verkehrsinteresse gebaut werden. Daher müssen neben den spezifischen Verkehrsabgaben erhebliche Beträge aus den allgemeinen Haushaltsmitteln zur Verfügung gestellt werden.

Die Bundesregierung legt das Schwergewicht auf den Ausbau der Bundesfernstrassen - besonders der Bundesautobahnen.

Wir Sozialdemokraten sind der Meinung, das gesamte Strassennetz muss harmonisch gleichmässig ausgebaut werden. Wir haben für diesen Ausbau schon 1956 ein Prinzip entwickelt, von dem wir auch heute noch überzeugt sind, dass es richtig und vernünftig ist.

Wir haben vorgeschlagen, im Strassenbau einen Finanzverbund zwischen Bund, Ländern und Gemeinden herzustellen. In einem Strassenbaufonds sollten alle aufkommenden spezifischen Verkehrsabgaben gesammelt und in der Weise verteilt werden, dass unter Beibehaltung der im Grundgesetz verankerten Finanzhoheit

| | |
|-------------------|---------------------|
| auf den Bund | 1/3 des Aufkommens, |
| auf die Länder | 25 Prozent, und |
| auf die Gemeinden | 25 Prozent |

entfallen sollten. Aus dem verbleibenden Rest von 16 2/3 Prozent sollte eine Schwerpunktreserve geschaffen werden, um Mittel für grosse, zentrale Bauvorhaben zur Verfügung zu haben. Aus dieser Schwerpunktreserve hätte u.a. auch der "zweite Weg" finanziert werden können.

Wir haben auch für die Verteilung der Mittel an die Länder und Gemeinden einen Schlüssel vorgeschlagen. Er ist auf die Strassenlänge, die Anzahl der Kraftfahrzeuge, Einwohnerzahl und Fläche abgestellt. Wir waren und sind davon überzeugt, damit einen einigermaßen gerechten Maßstab gefunden zu haben. Der diesbezügliche, von der SPD eingebrachte Gesetzentwurf, würde jedoch nicht auf seinen verkehrspolitischen Inhalt und seine strassenbauliche Nutzenanwendung geprüft, sondern von der Mehrheitspartei aufgrund einer gutachterlichen Äusserung des Justizministeriums aus verfassungsrechtlichen Gründen abgelehnt.

Die Bundesregierung hat seither in ihrer Strassenbaupolitik die Gemeinden erheblich vernachlässigt. Erst das Strassenbaufinanzierungsgesetz aus dem Jahre 1960 sieht 400 Millionen für die Höherqualifizierung von Strassen vor. Von diesen 400 Millionen DM kommt aber nur ein bescheidener Bauanteil bei den Gemeinden an. Auch der "Gemeindepfennig" von jährlich 70 Millionen DM ist nur ein Tropfen auf den heissen Stein - 2 Prozent des jährlichen Bedarfs von 3,5 Milliarden DM. Auch dieser "Tropfen" verdunstet, weil der Bund sich die Prüfung der baureifen Projekte vorbehält und die Länder darin Eingriffe in ihre strassenbauliche Kompetenz erblicken. Der Erfolg ist, dass der "Gemeindepfennig" nicht ausbezahlt werden kann. Beim Strassenbau sind die verfassungsrechtlichen Bedenken theoretischer Natur; beim "Gemeindepfennig" werden sie

praktisch wirksam.

Zur Schaffung des zweiten Weges haben wir aufgrund exakter Zahlen einen Investitionsplan aufgestellt, der vor etwa Jahresfrist der Öffentlichkeit übergeben wurde. Dieser Plan -auf den neuesten Stand gebracht- mit einem Gesamtinvestitionswert von 4,5 Milliarden DM - ist Bestandteil des in Stuttgart verkündeten Verkehrsprogrammes der SPD. Unser Versuch, schon im letzten Jahr wenigstens einen Teilbetrag von 50 Millionen DM im Haushalt -unter Ausschaltung verfassungsrechtlicher Einwände- unterzubringen, hat keine Mehrheit gefunden.

Jetzt liegt dem Bundestag stattdessen ein Gesetzentwurf vor, in dem vorgeschlagen wird, eine Enquete zu veranstalten, die die Zusammenhänge des Strassenbaues in den Gemeinden gründlichst prüfen und u.a. die voraussichtliche Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 bis 20 Jahren unter dem Gesichtspunkt einer gesunden Raumordnung und eines neuzeitlichen Städtebaues analysieren soll. Die Ergebnisse dieser Enquete sollen dem vierten Deutschen Bundestag brauchbare Unterlagen für unausweichliche Entscheidungen liefern.

Niemand wird die "Nützlichkeit vernünftiger Enqueten bestreiten; besonders dann nicht, wenn man sich in ihrer Abgrenzung tunlichste Beschränkung auferlegt. Aber, wir haben 24 000 Gemeinden, 511 Landkreise in der Bundesrepublik, und wenn diese Baupläne unter Einbeziehung der Raumplanung in den nächsten 15 bis 20 Jahren aufeinander abgestimmt werden sollen, dann ist das eine Sisyphusarbeit, deren Ergebnisse dem vierten Bundestag bestimmt nicht mehr vorliegen werden. Auf keinen Fall kann der Strassenbau in den Städten und Gemeinden, wie auf den Landstrassen II. Ordnung solange warten, bis die Ergebnisse vorliegen.

Selbst wenn die Ergebnisse heute schon greifbar wären, dann würde sich nach dem Gesetz der grossen Zahl mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit ein Verteilerschlüssel ergeben, der ungefähr dem Schlüssel entspricht, den wir aus Strassenlänge, Pkw-Zahl, Einwohnerzahl- und Fläche errechnen wollten. Wir können jedoch auf die Ergebnisse einer Enquete nicht warten; wir müssen früher, so schnell wie möglich handeln. Das Grundgesetz regelt die Strassenkompetenz und die Finanzhoheit. Das wird von uns respektiert. Das GG hindert uns aber nicht daran, uns mit den Ländern an einen Tisch zu setzen, und über eine vernünftige Verteilung der spezifischen Verkehrsabgaben zu verhandeln und ich habe die Hoffnung, dass diese Verhandlungen zu einer vernünftigen Regelung führen.

Häufig wird den Städten und Gemeinden der Vorwurf gemacht, die Verkehrsplanungen seien ungenügend und es lägen keine reifen Pläne vor. Zu diesen speziellen Vorwürfen wird der Deutsche Städtetag oder werden die Städte selbst Stellung nehmen. Aber ich möchte der Meinung sein, diese ungenügende Planung ist darauf zurückzuführen, dass die Städte überhaupt nicht wussten, ob und mit welcher Hilfe sie rechnen konnten.

Den Städten und Gemeinden muss sofort geholfen werden. Wir können und dürfen die Ergebnisse einer Enquete nicht abwarten, sondern müssen

15. April 1961

uns nur um einen gerechten Verkehrsschlüssel verüben; unser Vorschlag: Unter Zugrundelegung von Fläche, Strassenlänge, Zahl der Personenkraftwagen und Bevölkerungszahl. Wir sind bereit, über Verbesserungsvorschläge zu verhandeln.

Wir Sozialdemokraten bekennen uns zur Zweckverbindung aller spezifischen Verkehrsabgaben. Wir werden dazu einen Antrag im Zusammenhang mit der Beratung des Bundesfernstrassengesetzes im Bundestag vorlegen. Diese Strassenbauarbeiten gehören in die höchste Dringlichkeitsstufe.

Wir erstreben den Finanzverbund im Strassenbau- auch Strassenbaufonds genannt-, weil wir der Meinung sind, dass die bisher mit dem Gemeindepfennig geübte Methode der unmittelbaren Prüfung und Finanzierung jedes einzelnen grösseren Projektes durch den Bund zu einer Aushöhlung der Strassenbaukompetenz der Länder und damit zu dauernder Kompetenzstreitigkeiten führt; das verzögert die Bauvorhaben. Deswegen sind wir für die geschlüsselte Verteilung von Bundesmitteln.

Wir Sozialdemokraten werden unsere ganze Kraft darauf verwenden, den Großstädten bei der Beseitigung der Verkehrsnot zu helfen und durch Verhandlungen mit den Ländern die Finanzierung des zweiten Weges sicherzustellen, um den Stadtkernverkehr zu entlasten, die Unfallgefahren zu vermindern.

Das sind drei vordringliche Programmpunkte, die mit erheblichen, finanziellen Aufwendungen verbunden sind. Wir sind bereit, die Konsequenzen auf uns zu nehmen. Wir wollen den seit einem Jahrzehnt angestauten Nachholbedarf abdecken, und mehr und bessere Strassen bauen im Interesse aller derer, die sie benutzen.

* * *

Minister Strauss beisst nicht in Teppiche

Gegenteilige Behauptung - auch als Karikatur - ist beleidigend

sp - Das Bonner Schöffengericht hat jetzt Herrn Bundesverteidigungsminister Dr. Franz Josef Strauss beschuldigt, dass er nicht nötig hat, sich als einen in Teppiche beisenden Mann darstellen zu lassen, wie es der Karikaturist Peter Leger getan hat. Herr Leger muss wegen Beleidigung 300 DM und der verantwortliche Redakteur der SPD-Zeitschrift "Arbeit und Freiheit", Willi Jesse, 200 DM büßen. Beide Herren haben Herrn Strauss also beleidigt. Das ist nunmehr aktenkundig und wer noch einmal den Herrn Verteidigungsminister karikierend als teppichbeissenden Bundesbürger darstellt, wird sicher noch mehr bezahlen müssen. Die Teppichfabrikanten in der Bundesrepublik sollen die Absicht haben, das Urteil des Bonner Schöffengerichts zu Reklamezwecken auszuwerten. Zur Zeit - so wird behauptet - prüft ein Rechtskundiger der Branche die Frage, ob zu diesem Zweck die Karikatur des Herrn Leger noch einmal verwandt werden kann. Wir sind der Meinung, dass dies nicht möglich ist, da ja bekanntlich auch bei Wiederholung eines bereits abgeurteilten Vorgehens strafrechtliche Verfolgung eingeleitet wird. Da das Bonner Schöffengericht die Beschlagnahme von 281 Exemplaren von "Arbeit und Freiheit" anordnete, dürfte die Karikatur Legers in Sammlerkreisen bald hohen Seltenheitswert haben.

* * *

Griechisch-amerikanisches Zweigespräch

Von Dr. Basil Mathiopoulos

In der Reihe der üblich gewordenen Antrittsbesuche der Regierungschefs befreundeter Länder bei dem neuen Herrn des Weissen Hauses kommt als zwölfter offizieller Gast - begleitet von seinem Aussenminister - der griechische Ministerpräsident zu einem dreitägigen Besuch nach Washington. Einige Tage vorher, vom 11. bis 16. April, haben Karamanlis und Averoff Zwischenstation bei der kanadischen Regierung in Ottawa gemacht.

Abgesehen von den ausserpolitischen Hintergründen kommt der Reise des griechischen Ministerpräsidenten zweifellos eine gewichtige innenpolitische Bedeutung zu. Dabei geht es ihm offensichtlich nicht nur um einen persönlichen Prestigeerwerb. Gewollt oder ungewollt koppelt sich mit dem Amerikabesuch eine Verquickung innerpolitischer Fragen mit ausserpolitischen Akzenten. Erst nach seiner Rückkehr aus Amerika nämlich wird Karamanlis das neue Wahlgesetz vor dem Parlament zur Abstimmung bringen. 1961 ist für Griechenland ein Wahljahr. In Zusammenhang mit der Reise ist in der griechischen Öffentlichkeit der Eindruck entstanden, die bisherige Regierung suche für ihre kommenden Pläne und den Wahlkampf zumindest eine fiktive Rückenstärkung jenseits des grossen Wassers. In der Presse wurde bemängelt, dass auf diese Weise eine nationale Mission für eine rein innenpolitische Auseinandersetzung ausgewertet würde.

Nach allen Anzeichen werden sich die Besprechungen der griechischen Delegation mit der amerikanischen Regierung nicht auf rein nationale Probleme beschränken. Ohne Zweifel steht die Auswirkung der Assoziation Griechenlands an die EWG im Vordergrund. Soweit dies die amerikanisch-griechischen Beziehungen berührt, wird Karamanlis um eine Fortführung der bisherigen amerikanischen Wirtschaftshilfe in gleicher Umfang bitten, damit das geplante Industrialisierungsprogramm nicht in einer finanziellen Engpass gerät. Darüber hinaus geht noch eine Anregung der Athener Zeitung "Eleftheria", die in einem Leitartikel vom 11. April die Möglichkeit erörtert, dass der amerikanische Partner entsprechend der sozialen und wirtschaftlichen Notlage Griechenlands, in den nächsten fünf Jahren auch dessen Verteidigungshaushalt wesentlich entlasten könnte. Es wird darauf hingewiesen, dass nur eine genügende Zeitspanne und ausdauerfähige und erfolversprechende Kapital-

grundlage für Griechenland die einzige Gewähr böte, den allgemeinen Lebensstandard und die Wirtschaftskapazität anderen westlichen Ländern anzupassen, was als Voraussetzung für eine auf die Dauer konsolidierte Partnerschaft angesehen werden müsse.

Von gleicher Aktualität werden die Erörterungen der komplexen Fragen der Balkan-, Nahost- und Afrikapolitik unter dem Blickwinkel Athens sein.

1. Zu den Balkanfragen wird man in Washington mit Aufmerksamkeit die griechischen Ansichten verfolgen. Dies gilt sowohl für den Rollentausch zwischen Moskau und Peking in Tirana als auch für die Möglichkeiten der USA, verschiedene Ostblockstaaten ohne jede politische Bedingung durch Wirtschaftshilfe unter die Arme greifen zu können.

2. Die Tatsache, dass die Athener Gesprächspartner sich auf die Erfahrungen der vielen Auslandsgriechen, die seit Jahrhunderten führende Schlüsselpositionen in den Ländern des Nahen Ostens innehaben und in einem reibungslosen Zusammenleben innerhalb der arabischen Umwelt geradezu vorbildlich sind, stützen können, legt eine gewisse natürliche Vermittlerrolle und Beratung in Fragen der amerikanischen Wirtschaftshilfe in diesem Bereich nahe.

3. Karamanlis hat ausserdem zu den verschiedenen Afrika-problemen einige konkrete Vorschläge in seinem Reisegepäck. In Athen vertritt man die Ansicht, dass angesichts der sowjetischen Bemühungen den jungen afrikanischen Staaten wirkungsvolle und weitsichtige wirtschaftliche und technische Hilfestellung gegeben werden müsse, allerdings ohne politischen Kaufpreis. Griechenland ist bereit, entsprechend seinen Möglichkeiten einen Beitrag zur Entwicklungshilfe auf erzieherischem, verwaltungstechnischen und hygienisch-medizinischem Gebiet zu leisten. Nach diesem Vorhaben könnten griechische Experten an besonderen Brennpunkten eingesetzt werden. Ausserdem würden die Regierung und zuständige Stellen nach dem Vorbild Israels, das 1000, und Jugoslawiens, das 700 afrikanische Stipendiaten aufgenommen hat, Stipendien zur Ausbildung an griechischen Instituten zur Verfügung stellen.

Ein wichtiger Punkt der Tagesordnung wird ferner - nach der vorausgegangenen Abstimmung der Ansichten über die Ziele und Aufgaben der EFTA zwischen dem deutschen Bundeskanzler und Präsident Kennedy - die Anwendung neuer Gesichtspunkte auf den griechischen Bereich sein.

Schlechte Witze aus Prag

Von Rudolf Hornig

In der Tschechoslowakei hat sich die Monatsschrift des Verbandes Tschechoslowakischer Schriftsteller "Plamen" (Die Flamme) in einem viel beachteten, aber auch viel belächelten Beitrag zu der Behauptung aufgeschwungen, dass viele Verbrauchsgüter nicht unbedingt auf einen hohen Lebensstandard schliessen liessen und dass die Frage, ob der Besitz eines Autos in jeder Familie das Ideal des Lebensstandards in der kommunistischen Gesellschaft darstelle, zu vernünftigen sei. Viele Verbrauchsgüter würden zu einem Hindernis im kulturellen Leben des einzelnen Menschen.

"Plamen" argumentiert auf etwas ungewöhnliche Weise: "Haben Sie ein Haus mit acht Zimmern, einen Wagen, eine Wasch- und eine Trockenmaschine? Wenn ja, dann geht es Ihnen wahrscheinlich schlechter als Ihrem Nachbarn, der diese Dinge nicht hat". Und: "Stellen wir uns einen Haushalt vor, in dem es heute eine Waschmaschine, einen Kühlschrank, einen Staubsauger, eine Nähmaschine, ein Fernsengerät, ein Radio, ein Tonbandgerät, eine Bohnermaschine, eine Hörschnecke, eine Trockenmaschine gibt; die richtige Anwendung all dieser Geräte würde diese Familie nicht nur innerhalb ihrer vier Wände einsperren und ihre Wohnung in eine Werkstatt verwandeln, sie würde gleichzeitig die gesamte Freizeit dieses mechanisierten Haushalts verschlingen".

Das stimmt, meinen dazu die Prager, soweit es sich um die Umwandlung der Wohnung in eine Werkstatt handelt. Denn Handwerker sind in Prag kaum aufzutreiben und der an ihrer Stelle eingerichtete "Dienst am Kunden" ist mit seinen Verpflichtungen oft monatelang im Rückstand. Selbst Wäschewaschen dauert bis zu 14 Tagen und drei Wochen und die wenigen Reparaturwerkstätten für Radio- und Fernsehapparate sind überlaufen. Wer ein modernes Haushaltsgerät schnell repariert haben will, besorgt es am besten selbst und nimmt sachverständige Freundeshilfe in Anspruch. Mit der Herstellung von Kühlschränken und Waschmaschinen, jetzt auch Radio- und Fernsehgeräten ist man zwar besser dran, aber die Preise sind noch immer sehr hoch und der Ankauf für viele nur auf "Stottern" möglich, das seit dem Vorjahr wieder zugelassen ist.

Mit dem Bedarf an Autos kommt allerdings die einheimische Produktion nicht zurecht. Einerseits sind die jährlichen Produktionsziffern zu gering (erst in den nächsten Jahren sollen jährlich 50 000 PKWs bei einer Einwohnerzahl von 13 Millionen gebaut werden), andererseits wird ein grosser Teil der Autos ins Ausland geliefert, um Devisen für die benötigten Westeinfuhrer aufzubringen. Kommt es zu einem inländischen Lieferengpass, so wird gelegentlich die Einfuhr ausländischer Wagen bewilligt oder es werden Zuweisungen aus der Sowjetunion (als sowjetische Hilfe) in Anspruch genommen. Zur Drosselung des inländischen Bedarfs hat man angeordnet, dass der private Käufer nicht nur eine Empfehlung seines Betriebsrates oder

seiner Kolchose vorweisen, sondern auch die Kaufsumme vorher "gespart" haben muss. Diese Brenne hat nicht viel gefruchtet, denn die Zahl derjenigen, die derzeit ihren Wagen vorausgezahlt haben, wird auf 40 000 geschätzt. Soeben wurden neue Bestimmungen für den Verkauf von Altwagen erlassen, nachdem durch einige Prozesse herauskam, dass sich mit Gebrauchtwagen ein überaus lukrativer Schwarzmarkt entwickelt hatte.

Zur Erhärtung der Behauptung, dass der Besitz eines Autos "gewiss nicht" das Ideal des Lebensstandards sei, verweist "Plamen" auf das öffentliche Beförderungswesen. Man müsste es auf einen Stand bringen, der sicherzustellen hätte, dass er das Reisen im Auto "nicht mehr schneller und bequemer" erscheinen ließe. Wie dies zu erreichen wäre, verrät allerdings "Plamen" nicht, während in den Tageszeitungen immer wieder davon die Rede ist, der Fortschritt im öffentlichen Verkehrswesen sei eine Sache der nächsten oder aber einer späteren Zukunft. Man ist heute froh, dass im nächsten Jahr aus der Sowjetzone zweistöckige Waggonen geliefert werden, um so auf wichtigen Bahnstrecken die Überfüllung der Züge zu vermeiden. Etwas verklausuliert muss auch "Plamen" zugeben, dass seine Polemik gegen die modernen Verbrauchsgüter und gegen den Besitz eines Autos anders als moralische oder humane und um das Wohl der Familien besorgte Gründe hat. Die Bevölkerung will sich alle Verbrauchsgüter kaufen, die sie sich leisten kann - aber es bestehe eben eine Unzulänglichkeit der staatlichen und gemeinschaftlichen Dienste. Verständlich ausgedrückt heißt das nichts anderes, als dass "Plamen" aus der Not eine Tugend machen will.

+ + +

"Entscheidung"

Dank für unerwartete Werbung

sp - "Die Entscheidung, Stimme der jungen Generation", nennt sich die vom Bundessekretariat der Jungen Union Deutschlands herausgegebene Monatschrift. Ausgabe Nr. 3 vom Februar 1961 (gemeint ist März 1961) dieser "Entscheidung" widmet sich ganz besonders der SPD und ihrem Kanzlerkandidaten Willy Brandt. Von 29 Beiträgen beschäftigen sich 17 mit der SPD, und in 11 Artikeln ist Willy Brandt erwähnt. Ausserdem wurde ein Rundschreiben des SPD-Vorstandes an seine Wahlhelfer von Blatt der Jungen Union veröffentlicht. Darin wird eine Reihe von Werbematerial, wie Zeitungen, Zeitschriften, Broschüren, Schallplatten u.a. angeboten.

Dem Bundessekretariat der Jungen Union ist dafür zu danken, dass der Lesern der "Entscheidung" die Publikationen der Sozialdemokraten mit Bestellnummern und Preisen bekanntgegeben werden.

+ + +

Verantwortlich: Günter Markscheffel