

TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE

P/XVII/194

Bonn, den 24. September 1962

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

<u>Seite:</u>		<u>Zeilen:</u>
1	<u>Der Mehrheit entgegen</u> Zum Ergebnis der Landtagswahlen in Schleswig-Holstein	50
2	<u>Ein Alarmruf</u> Die Proteste der vertriebenen Bauern	40
3	<u>Berlins Luftadern schwellen an</u> 1962 Rekordjahr im Luftverkehr nach Westberlin Steigerung um 30 Prozent	32
4	<u>Autoradio</u> Ein alter Zopf der Postgesetze	34
5 - 6	<u>Hamburgs Deichbauer haben schnell gelernt</u> Süderelbe wurde Binnensee - Deich-Ring sichert Wilhelmsburg Von Rudolf Hornig	80

***** ZUR BEACHTUNG : *****

Frankreichs Sozialisten und de Gaulle

Interview mit dem Generalsekretär
der Sozialistischen Partei Frankreichs
und früherem Ministerpräsidenten

Guy Mollet

Der SPD-Pressedienst veröffentlicht in der Dienstag-Ausgabe vom 25. September 1962 ein Interview seines Chefredakteurs mit dem Generalsekretär der Sozialistischen Partei Frankreichs, Guy Mollet, über die Haltung der französischen Sozialisten zur Innen- und Außenpolitik des Staatspräsidenten de Gaulle.

Der Mehrheit entgegen

sp - Zum dritten Male innerhalb eines Jahres haben die rund 1,6 Millionen Wähler von Schleswig-Holstein ihr politisches Votum abgegeben. Zwar war die Wahlbeteiligung im Vergleich zu den Bundestagswahlen und zu den letzten Landtagswahlen etwas geringer, aber auch sie bestätigte die politische Kräfteverschiebung, die sich bei den Wählern abzeichnet, und die erstmals bei den Bundestagswahlen im vergangenen Jahr für alle sichtbar in Erscheinung trat. Die CDU hat ihre große Zeit hinter sich, die Sozialdemokratie, ihre starke Konkurrentin, ist auf dem besten Wege, die Mehrheitspartei von morgen zu werden. In den Stadtstaaten ist sie es schon, und in einigen Ländern steht sie knapp davor oder hat es sogar erreicht, wie das Beispiel Hessen zeigt. Die CDU befindet sich auf der Abstiegseite des Berges, die SPD strebt zum Gipfel.

In Schleswig-Holstein, dem nördlichsten Bundesland, gingen die Sozialdemokraten als eindeutige Sieger hervor. Sie erreichten fast die 40-Prozentgrenze und widerlegten damit wieder einmal das Märchen der angeblich unübersteigbaren Barriere der 33 Prozent. Die Sozialdemokratie hat ihre stärksten Erfolge gerade in den ländlichen Gebieten zu verzeichnen. Von den 29 Mandaten, die sie erreichte - drei mehr im Vergleich zu den letzten Landtagswahlen - sind 13 Direktmandate. Schwer angeschlagen sind die Freien Demokraten. Ihr Stimmenanteil wurde im Vergleich zur Bundestagswahl 1961 halbiert. Sie verloren fast 80 000 Stimmen. Und dies innerhalb eines Jahres. Das ist wohl die Quittung für ihr wankelmütiges Verhalten bei dem Hin und Her der Koalitionsbildung in Bonn. Zwar hat die FDP-Prominenz in der Endphase des Wahlkampfes versucht, wieder den starken Mann zu spielen und mit dem Kanzlersturz zu drohen, doch die Wirkung blieb aus. Genauso wie in Hamburg und in Nordrhein-Westfalen erhielt die FDP die wohlverdiente Niederlage. Ihr Erfolg vom September 1961 war ein Eintagsereignis, der sich wohl kaum wiederholen dürfte.

Der Niedergang der Gesamtdeutschen Partei ist nicht mehr aufzuhalten. In Schleswig-Holstein hatte sie einst als politisches Neugebilde ihre größten Triumphe zu verzeichnen, nun scheiterte sie sogar an der Fünf-Prozentklausel, die sich für sie als ein unüberwindliches Hindernis erwies. Der Zug zu den großen Parteien bleibt das bestimmende Merkmal auch dieser Wahl. Für Splittergruppen besteht keine politische Wirkungsmöglichkeit mehr. Das mußte auch die DFU (die Deutschen Freunde Ulbrichts) erfahren. Sie verlor seit der Bundestagswahl über 4 000 Stimmen. Eine Politik, die zur Errichtung der Mauer führte, läßt sich eben im freien Teil Deutschlands nicht vertreten; sie widerspricht den Empfindungen der überwältigenden Mehrheit der Wähler.

Die CDU hatte geglaubt, durch Wiederaufwärmen alter Schauergeschichten und durch betonte Herausstellung ihrer Gegnerschaft zur Sozialdemokratie verlorenes Terrain wiedergewinnen zu können. Auch diese Spekulation ging daneben. Die Verkettung des parteipolitischen Gegners und die Verleugnung der Gemeinsamkeit in den großen Fragen der deutschen Politik findet in unserem Volke keinen Anklang. Das Erscheinungsbild der Sozialdemokratie als einer großen Partei, die auf dem Boden der Realitäten von heute steht, und die Aufgaben von morgen in den Mittelpunkt ihrer politischen Zielsetzung stellt, kann durch solche taktischen Kunstgriffe nicht mehr getrübt oder verfälscht werden.

Das Ergebnis dieser Landtagswahlen zeigt mit aller Eindeutigkeit: der Vormarsch der Sozialdemokratie zur Mehrheitspartei in unserem Volke ist nicht mehr zu hemmen. Das Gewicht und die Bedeutung dieser Partei nimmt von Wahl zu Wahl zu.

Ein Alarmruf

Zu den Protesten der vertriebenen Bauern

sp - Es werden wohl an die 13 bis 15 000 vertriebene Bauern aus Mittel- und Ostdeutschland gewesen sein, die am vergangenen Sonntag aus eigenem Antrieb zu einer Kundgebung nach Bad Godesberg gekommen waren. Am dort ihre Sorgen über ihre berufliche Eingliederung in der Bundesrepublik in aller Offenheit auszusprechen. Wem es jedoch gut geht und wer seinen Teil vom sogenannten Wirtschaftswunder schon abgekommen hat, der spricht und schreibt leicht von Radikalisierung, wenn auf einer solchen Kundgebung Zwischenrufe ertönen und Forderungen gestellt werden, die den Fordernden selbstverständlich erscheinen.

Was in Bad Godesberg zum Ausdruck kam, ist die tiefe Enttäuschung über den Mangel an Initiative behördlicher Stellen bei dem Versuch der Eingliederung vertriebener Bauern. Hierbei darf nicht vergessen werden, daß man den Opfern der Ulbricht-Diktatur bei ihrem Eintreffen in der Bundesrepublik handfeste Versprechungen gemacht hat, die bis heute zu einem grossen Teil nicht eingehalten wurden. Die aus Mittel- und Ostdeutschland vertriebenen Bauern sind weder gegen eine gerechte Wiedergutmachung für die Opfer des Nationalsozialismus noch gegen eine vernünftige Entwicklungshilfe. Sie meinen jedoch, daß ihre Anliegen in einer richtigen Relation zum Sozialprodukt in der Bundesrepublik behandelt werden können.

Zu diesen Anliegen gehören der Wunsch einer Altersversicherung, besonders für diejenigen vertriebenen Bauern, die nicht mehr in der Lage sind, als Hilfsarbeiter in der Industrie tätig zu sein.

- * Noch wichtiger erscheint den meisten vertriebenen
- * Bauern jedoch die Lösung des Problems ihrer Ein-
- * gliederung in landwirtschaftliche Siedlungsvor-
- * haben. Die vertriebenen Bauern können nicht ver-
- * stehen, daß die Bundesregierung kaum Anstrengun-
- * gen macht, um die landwirtschaftliche Bodenspekula-
- * tion und die Ausnutzung brachliegenden Geländes
- * für private Hortungsgewinne abzustoppen.

Schließlich sind ja auch den vertriebenen Bauern die Zähler jener landwirtschaftlichen Betriebe bekannt, deren Besitzer in der vergangenen zehn Jahren aus irgendwelchen Gründen die Tätigkeit in der Landwirtschaft aufgaben, deren Betriebe aber heute zum Teil als Spekulationsobjekte der landwirtschaftlichen Bearbeitung durch arbeitswillige vertriebene Bauern entzogen werden.

Die Proteste in Bad Godesberg sind ein Alarmruf an die Adresse der Bundesregierung, die es bis in die jüngste Zeit an Versprechungen nicht fehlen ließ.

Berlins Luftadern schwollen an

H.G.S. - Die drei Luftverkehrsadern nach Westberlin sind angeschwollen. Die Hauptfluglinien in den Luftkorridoren nach Hamburg, Hannover, Frankfurt und München sind in den letzten Monaten in einer geradezu unwahrscheinlich starken Form frequentiert worden, obwohl das Ausfliegen von hunderten von Flüchtlingen nach dem 13. August 1961 - dem Tag der Mauer-Errichtung - entfallen ist. Die Belegungen stiegen vor allem, als der Senat für jeden Flug eine erhebliche Zuschußleistung übernahm, nachdem der Flugverkehr nach dem August 1961 zunächst bedrohlich zurückging. Für jeden Hin- und Rücktagesflug nach Hannover zahlt das Land Berlin DM 46.-- zu, nach Frankfurt zum Beispiel DM 45.--, nach Köln und Düsseldorf DM 33.--, nach Nürnberg DM 43.--, nach Hamburg DM 32.--, nach Bremen DM 38.--, Stuttgart und München sind dem Senat sogar je DM 53.-- Zuschuß wert.

Die Berliner fliegen nur noch, die Gäste Berlins fliegen vielfach, und in allen Maschinen sind sensationshungrige Ausländer, vor allem viele Amerikaner und Japaner, die Berlin besuchen. Der Ausländerbesuch steigt stark an, obwohl mitunter sowjetische Migs dicht an den Fenstern der Flugzeuge vorbeibrausen, und die Pankower fast täglich unflätige Beschimpfungen gegen die Luftkorridore und Drohungen über die "Luftkheit der DDR" vom Stapel lassen.

1962 wird ein Flugrekordjahr für die Flugplätze Tegel im Norden und Tempelhof im Süden. 1961 wurden 1,6 Millionen Gäste für Berlin gezählt. 1962 sind es jetzt schon 1,5 Millionen. Im August 1962 wurden 4378 Starts und Landungen in Berlin vermerkt. Die Passagierzahl stieg um 10,3 Prozent, die Zahl der Flüge um 5,1 Prozent. Die Gesamtsteigerung 1962 wird 30 Prozent betragen. Die Fluggesellschaften BEA, PAA und Air France richteten Zusatzflüge ein, die sie über den Sommer hinaus beibehielten. Der Flugplatz Tempelhof vergrößerte seine Riesenhalle. Den Gewinn haben die ausländischen Verkehrsgesellschaften, die in ihrer Dreizeit hier eine Pfründe und unabdingbare Konkurrenzlosigkeit, einmalig im modernen Luftverkehr, besitzen.

Autoradio

H.M. - Das Autoradio gehört heute fast ebenso zur "Normalausstattung" eines Kraftfahrzeuges wie Heizung, Lichtlupe oder Scheibenwascher. Große amerikanische Versicherungsgesellschaften wollen künftig ihren Kunden sogar einen Preisnachlass gewähren, wenn sie den Nachweis über Einbau und ständige Benutzung eines Autoradios erbringen können.

In der Bundesrepublik gibt es eine reichlich antiquierte Verordnung der Deutschen Bundespost, wonach für jede "Ton-Rundfunk-Empfangsanlage" eine Genehmigung erteilt werden muß. Eine Gebührenpflicht besteht aber seit geraumer Zeit nicht mehr, sofern das Autoradio - was der Regel entspricht - nur als Zweitgerät Verwendung findet.

Die meisten Kraftfahrer verkümmern daher auch die Anmeldung ihres Geräts. Denn sie wissen um die Gebührenfreiheit des als Zweitgerät betriebenen Autoradios, und der Sinn einer besonderen Antragstellung ist nicht so ipso erkenntlich. Genauso genommen muß ein solcher Genehmigungsantrag jedoch schon vor dem Einbau eines Autoradios bei der Bundespost eingereicht werden. Dies ist auch dann Vorschrift, wenn die Post ohne weiteres die nachfolgende Gebührenfreiheit anerkennt.

Erscheint diese bürokratische Verfahrensweise schon einigermaßen unverständlich, so fehlt absolut die Einsicht, daß die hohen Strafen berechtigt sind, die über Kraftfahrer, falls sie nicht im Besitz der vorgeschriebenen Genehmigung sind, verhängt werden. Denn effektiv ist niemand geschädigt worden. Die Bundespost behauptet zwar, sie müsse die Anmeldepflicht aufrecht erhalten, um jene Besitzer von Autoradios zu erfassen, die nicht mit einem anderen Rundfunkgerät ausgestattet und somit bereits Gebührenzahler seien.

In der Praxis kommen derartige Fälle indessen kaum noch vor. Und die Frage erhebt sich, ob die Kosten dieses ganzen Aufwandes nicht erheblich höher sind als die Einnahmen, die sich aus einer solch umständlicher Überwachung ergeben können. Vielleicht wäre die Deutsche Bundespost gut beraten, wenn sie sich grundsätzlich zur Befreiung der Autoradios von der veralteten Genehmigungspflicht entschließen wollte. Denn aus einer gegenteiligen Einstellung zieht sie nicht den geringsten finanziellen Nutzen.

Hamburgs Deichbauer haben schnell gelernt

Von Rudolf Hornig

So schwer die Sturmflutkatastrophe vom 16./17. Februar 1962 die Hamburger Hafeninseln und das Gebiet an der Süderelbe auch geschlagen hat, so schnell und umsichtig hat die Freie und Hansestadt unter der Führung ihres Bürgermeisters Dr. Paul Nevermann die Folgen dieses Naturereignisses zu überwinden versucht und alle Massnahmen für eine zukünftige Sicherheit getroffen. Die Hamburger Deichbauer haben aus der Katastrophe und den Erfahrungen der Holländer (nach der Sturmflut von 1953) schnell gelernt und dieses neue Wissen in einer Reihe von grandiosen Vorhaben niedergelegt, die bereits in Angriff genommen wurden. Es handelt sich um die Umwandlung der alten Süderelbe in einen Binnensee, die Sicherung der Hafeninseln Finkenwerder und Altenwerder und den neuen Deichring um Wilhelmsburg mit Georgwerder, Kirchdorf und Moorwerder.

Neuer Binnensee

Wenn man heute im Süderelbegebiet am alten Deich entlangfährt, so verraten nur noch die hellen Sandflächen im Deichverlauf, große Torfbrocken auf Wiesen weit Landeinwärts und da und dort von der Sturmflut aufgerissene Wasserlöcher (an der Innerseite des Deichs), daß hier besonders zahlreiche Deichbrüche das Hinterland weit überschwemmt hatten. Die üppige Vegetation hat alles mit einem grünen Teppich bedeckt, die Obstbäume, die im Februar metertief im Wasser standen, haben neuer geblüht wie seit Jahren nicht mehr. Ein Blick über den Deich zeigt, daß es statt der alten Süderelbe - auf den Landkarten begrenzt sie das westliche Hamburger Hafengebiet im Süden - nur noch einen ruhig daliegenden Binnensee gibt. Sein Wasserstand wird mit 60 cm über NN konstant gehalten. Zwei Schöpfwerke, mit deren Bau im Herbst begonnen wird, werden das ehemalige Flutland am Nord- und Südufer des Sees entwässern.

Der See ist dadurch entstanden, daß man binnen sechs Wochen an der Einmündung der alten Süderelbe in die Norderelbe (gegenüber von Blankenese, wo der Elbestrom über 3 km breit ist) einen 700m langen Damm aufschüttete und auch den Zufluss zur alten Süderelbe abschnürte. Der im Werden begriffene neue Deich wird auf eine Höhe von 9m über NN gebracht, da er bei Nordwestwind den frontalen Anprall des Elbewassers standhalten ver muß.

Verkürzte Deichführung

Mit dem Abdämmungsdeich der alten Süderelbe beginnt die Führung neuer Deiche auf der Insel Finkenwerder sowie auf Altenwerder, die dann über den östlichen Abschluss des neuen Sees den alten Deich bei Moorburg erreicht. Diese Deichführung hat eine Länge von 15 km, während die alten Deiche (auch an heißen Ufern der alten Süderelbe) zusammen 28 km lang waren. Im Ernstfall sind demnach in Zukunft in diesem Teil des Hamburger Hafengebietes nur halb so viel Deiche zu verteidigen wie im Februar. Die neuen Deichteile erhalten sofort eine Höhe von 6,70 m über NN und liegen damit um einen Meter über dem Wasserstand während der Sturmflutkatastrophe. Die alten Deichteile werden entsprechend erhöht. Man müßte annehmen, daß damit der westliche Teil des Hamburger Katastrophengebietes für alle Zukunft gesichert sein wird.

Ring-Deich um Wilhelmsburg

Der östliche, bedeutend grössere und volkreichere Teil dieses Katastrophengebiets umfasste den Inselbereich nach der Teilung der Elbe in Süder- und Norderelbe bis zum Freihafengebiet, also Wilhelmsburg (mit den Ortsteilen Georgswerder und Kirchdorf) und Moorwerder. Diese weite Industrie- und Marschlandschaft mit ihren über 50. 000 Einwohnern und der Bahnführung von Harburg nach Hamburg stand damals ganz unter Wasser. Sie war nach den Deichbrüchen in der Sturmflutnacht wie eine Riesenbadewanne vollgelaufen und verzeichnete die schwersten Verluste und Verwüstungen. Um diesen Stadtteil Wilhelmsburg zu sichern, wird bis 1965 ein 7,20 m hoher Deich-Ring in einer Länge von 23 km mit einem Aufwand von 175 Millionen DM gebaut. 75 Prozent dieser Summe entfallen auf den Bund, 25 Prozent zahlt Hamburg. Neben dem Ring-Deich müssen Sperrwerke an den Kanälen sowie Mauerwerke an den Hafenbecken zum Schutz gegen die Flut errichtet werden.

Neue Bauweise

Die Deichkrone des Ring-Deiches wird im Durchschnitt 1,5 m breit sein. Die Breite am Deichfuss wird 50 m betragen, weil eine Böschungsneigung auf der Binnenseite von 1:3 und auf der Aussenseite von 1:6 (Höhe:Breite) erzielt werden soll. Bisher betrug die Relation auf der Binnenseite 1:1,5, wodurch die Deiche von innen aufgerissen wurden, sobald die Sturmflutwellen über die Deichkrone stürzten. Der neue Neigungswinkel der Aussenseite soll die Wucht der anrollenden Wassermassen besser abfangen.

Während der Kern aller neuen Deiche aus Sand bestehen wird, werden sie oben eine Kleibodenabdeckung von 1,5 m Stärke erhalten. Deiche, die bei der Sturmflut eine zu dünne Abdeckung hatten, wurden rasch weggespült, sobald die Deichkrone von innen aufgerissen war. Als zusätzliche Befestigung sind Gras- und an bestimmten Stellen Asphalt-Abdeckungen vorgesehen.

Bei der Verwendung von Asphalt (wie in Holland nach 1953) wird auf der Aussenseite der Deiche durch Bespritzung mit einem heißen Splitt der triste Eindruck der schwarzen Farbe gemildert. Es werden auch Versuche unternommen, einen grünen Kunststoff auf die Asphalt-schicht aufzutragen, um den Leichen ein freundlicheres Aussehen zu geben. Da es mit dem Weiden von Schaffherden an Deichen mit Asphaltabdeckung vorbei ist, muss sich wohl der heutige Mensch eine (moderne) Farb-Romantik schaffen.