

24. MAI 1963

**TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE**

P/XVIII/98

Bonn, den 24. Mai 1963

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

<u>Seite:</u>		<u>Zeilen:</u>
1	<u>Im Bild der deutschen Geschichte eingepägt</u> Publizistik und SPD-Jubiläum	40
2	<u>Vorbild einer Generation</u> Zu Walter Hammers 75. Geburtstag	32
2	<u>Schlußpunkt unter Röhrenembargo</u> Peinlichkeiten, die vermieden hätten werden können	22
3	<u>Vertriebene verdienen weniger</u> Ältere Leute sind besonders benachteiligt	43
4	<u>Wehe, wenn sie losgelassen !</u> Zum Thema: Unfalltod auf den Straßen	40
5	<u>Unschöne Begleitumstände</u> Schattenseiten der Vogelfluglinie	51
6	<u>Belgrad und Bonn kommen sich näher</u> Zu den Vorverhandlungen über einen neuen Handelsvertrag Von unserem Korrespondenten in Jugoslawien, Dr. Harry Schleicher	46

Chefredakteur Günter Markscheffel

Im Bild der deutschen Geschichte eingeprägt

Publizistik und SPD-Jubiläum

G.M. - Zahlreiche deutsche Zeitungen und Zeitschriften haben in diesen Tagen des 100-jährigen Jubiläums der SPD gedacht. Von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, zeigen die dem historischen Ereignis gewidmeten Beiträge ein beachtliches Niveau und das Bemühen, der großen gesellschaftspolitischen Leistung der deutschen Sozialdemokratie im Leben unserer Nation gerecht zu werden.

Gewiss, es fehlt nicht an kritischen Bemerkungen über Irrtümer und Fehleinschätzungen; jedoch bleibt die Anerkennung für die Opferbereitschaft und die freiwillige Einordnung von Generationen Gleichgesinnter in eine große Idee nicht verborgen.

Die Ziele der SPD - Gleichberechtigung der arbeitenden Menschen, die Sicherung ihrer Würde sowie die Freiheit des Staatsbürgers und des Staates, die Gleichberechtigung der Völker und ihre Hinwendung zu internationaler Zusammenarbeit - das alles wird deutlich gemacht und auch dort in der Darstellung von Programmen und der die freie Arbeiterbewegung prägenden Persönlichkeiten gekennzeichnet, wo man vermuten könnte, daß ein politischer Gegner das Wesen und die Geschichte der Sozialdemokratie zu erfassen sucht.

Es wäre nur zu natürlich, wenn man anderes sagen müßte, denn die Demokratie und ihre Publizistik brauchen ja nicht nur das Miteinander, sondern auch das Gegeneinander unterschiedlicher politischer Gruppen als Elemente ihrer Existenz.

Wie ist das zu erklären und woher kommt es, daß selbst der SPD nicht gerade freundlich gesonnene Publikationsorgane das Werden dieser großen Volkspartei im allgemeinen richtig zu würdigen wissen?

Der entscheidendste Grund ist wohl die Tatsache, daß die deutsche Sozialdemokratie das Geschichtsbild der deutschen Nation in den vergangenen 100 Jahren im politischen Sinne mitgestaltet hat und daß niemand - auch nicht ihre Gegner - dies leugnen können.

Wenn überhaupt von deutscher Demokratie die Rede ist, prägt sich das Bild der deutschen Sozialdemokratie in das Bewußtsein auch der heutigen Generation ein, und viele jüngere Journalisten und Schriftsteller, die jetzt über das 100-jährige SPD-Jubiläum schreiben, beginnen zu begreifen, daß die Ziele der Sozialdemokratie zu allen Zeiten mit denen eines deutschen demokratischen Staates identisch waren und sind.

In diesem Sinne wächst das rein Parteihistorische, das in den zahlreichen Jubiläumsartikeln angesprochen wird, über den Begriff "Partei" hinaus und wird zu einem Politikum von allgemeiner Gültigkeit.

+ + +

Vorbild einer Generation

ler - Nichts im Leben ist Walter Hammer, dem nun 75jährigen, erspart geblieben. Er kommt aus der Jugendbewegung, von ihr erhielt er die entscheidenden Impulse für sein späteres so segensreiches, aber auch an Leid, Schmerz und Enttäuschung so reiches Leben. Seine Schöpfung, der Fackelreiter-Verlag in Berlin, erreichte in den zwanziger Jahren durch die von ihm herausgegebenen Bücher bald Berühmtheit. - Hervorragende Persönlichkeiten wie Ernst Johannsen, Kurt Lamprocht, Otto Lehmann-Russbült, Fritz von Unruh, Paul von Schönaich und viele andere Namen von guten Klang gehörten zu den ständigen Mitarbeitern, und sie vertraten in ihren Werken eine an Demokratie, Sauberkeit und Kriegsgegnerschaft sich orientierende Überzeugung. Sie war leider nicht stark und mächtig genug, den Strom des Verderbens aufzuhalten, der sich mit dem Sturz der Weimarer Republik über Deutschland und Europa ergoss. Walter Hammer mußte wie so viele andere fliehen. In Dänemark erreichte ihn die Gestapo; von 1940 bis zum Kriegsende saß er in Konzentrationslagern und Zuchthäusern des Dritten Reiches. - Das Andenken jener zu bewahren, die durch ihre Gesinnung, durch ihre Taten und durch ihren Opfergang das Vorhandensein eines anderen und besseren Deutschland dokumentierten, galt Walter Hammers weiteres Lebenswerk. Er schuf in Brandenburg eine Gedächtnisstätte für ermordete Deutsche und Ausländer. Ein großer Teil der Sammlung von Dokumenten über den deutschen Mittelstand ging verloren, als Hammer zum zweiten Mal in seinem Leben fliehen mußte, diesmal vor den Handlangern des Ulbrich-Staates, denen dieser Mann gar nicht paßte - eben wegen seiner aufrechten, sich immer bewährenden und treubleibenden Haltung. In dem Buch "Deutscher Reichstag in Henkers Hand" zeichnete Hammer mit viel Liebe und Einfühlungsvermögen Werdegang und Schicksal jener Volksvertreter nach, die das Dritte Reich ermorden und hinrichten ließ. Er hat ihnen ein unvergessliches Denkmal gesetzt, zugleich Mahnmal für die jetzigen und kommenden Generationen, eine Wiederkehr der Schrecken der Vergangenheit zu verhindern. Walter Hammer gab durch sein Leben und Wirken in dunkeln und hellen Zeiten ein leuchtendes Vorbild, dafür gebührt ihm unser aller Dank.

+ \* +

Schlußpunkt unter Röhrenembargo

sp - Nun hat es die deutsche Öffentlichkeit aus berufenem Munde erfahren: Das nicht gerade erhebende Kapitel Röhrenembargo ist endgültig abgeschlossen. Der Generalbevollmächtigte der Krupp-Werke, Beitz, kehrte von seiner geheimnisumwitterten Rußland-Reise mit der Versicherung Chruschtschows nach Hause, die Sowjetunion werde weder Stahlrohre aus der Bundesrepublik noch aus Schweden und Großbritannien beziehen, sie sei auf diese Lieferungen gar nicht angewiesen, da sie nun selbst über genügende Kapazitäten verfüge, Stahlrohre in genügenden Mengen und passendem Umfang herzustellen. Fast wäre es darüber zu einer Verstimmung zwischen Bonn und London gekommen, hatte doch Außenminister Schröder gedroht, diese Sache auf der Ottawa-Konferenz zur Sprache zu bringen. Für die Bundesregierung ist die Angelegenheit mehr als blamabel. Nicht nur handelte sie gegen den Grundsatz, eingegangene Verpflichtungen einzuhalten, ihr Hauptargument, deutsche Röhrenlieferungen würden die militärische Macht der Sowjetunion stärken und seien deshalb eine Bedrohung der Sicherheit der Bundesrepublik, ist hinfällig geworden. Für die Stärkung der eigenen militärischen Macht ist die Sowjetunion nicht auf die Bundesrepublik angewiesen. Schaden dabei genommen hat der deutsche Osthandel und die deutsche Röhrenproduktion. Die Bundesregierung wäre gut beraten, in künftigen Fällen Entscheidungen, wie sie sie im Röhrenstreik erzwang, nach allen Seiten hin reiflich zu überlegen, ehe sie sich selbst wieder eine Schlappe zufügt.

+ + +

## Vertriebene verdienen weniger

### Ältere Leute sind besonders benachteiligt

sp-Wie aus einer Erhebung des Statistischen Bundesamtes, die jetzt vom nordrhein-westfälischen Sozialministerium veröffentlicht wurde, hervorgeht, verfügen im Vergleich zu den Einheimischen die Haushalte der Vertriebenen über ein geringeres Einkommen. Bei dem Personalkreis, der weniger als 300 DM monatlich verdient, überwiegen die Vertriebenen. Andererseits ist der Prozentsatz der Vertriebenen, die mehr als 900 DM verdienen, geringer als bei den Nichtvertriebenen. Dagegen ist der Anteil der Vertriebenen, die Bezüge zwischen 700 und 900 DM erhalten, höher als bei den Einheimischen.

Diese im großen und ganzen nicht unerfreulichen Ergebnisse lassen zunächst auf eine fast erreichte wirtschaftliche und soziale Eingliederung schließen. Vergleicht man aber die einzelnen Haushaltsgrößen untereinander, dann zeigen sich doch bemerkenswerte Unterschiede, insbesondere bei den Haushalten, die vorwiegend nur einen Verdienner aufweisen. Dazu gehören die Ein-Personenhaushalte, unter denen viele Renten- und Unterstützungsempfänger zu vermuten sind. So verdienen zum Beispiel von den Ein-Personenhaushalten Nichtvertriebene 2,2 Prozent mehr als 800 DM, die Vergleichszahl bei den Vertriebenen beträgt 1,5 Prozent. Bei den Zwei-Personenhaushalten ist die Differenz noch größer, die entsprechenden Zahlen lauten 11 und 8,9 Prozent. Von den Drei-Personenhaushalten der einheimischen Bevölkerung beziehen 25,5 Prozent mehr als 800 DM monatlich, bei den Vertriebenen sind es nur 20,2 Prozent.

Geht man von den kleinen Einkommen aus, dann ergeben sich folgende Vergleichszahlen: Von den Ein-Personenhaushalten Vertriebenen beziehen 62,5 Prozent weniger als 300 DM monatlich, bei den Nichtvertriebenen sind es 55,8 Prozent.

Mit weniger als 400 DM monatlich müssen 40,2 Prozent aller vertriebenen Zwei-Personenhaushalte auskommen, gegenüber 32,4 Prozent bei den Nichtvertriebenen. Noch größer ist der Unterschied bei den älteren Ehepaaren - das sind diejenigen, bei denen die Ehefrau vor 1944 geboren ist. Sofern sie zu den Vertriebenen zählen, erhalten sie zu 53,3 Prozent Einkünfte unter 400 DM, bei den Nichtvertriebenen sind es nur 39,3 Prozent.

Die Gründe für die schlechtere Stellung der Vertriebenen sind verschieden, sie haben aber eine gemeinsame Ursache: die Vertreibung aus der Heimat. Für die älteren Leute bedeutete dies den Verlust der Vermögen und der Ersparnisse, die in den meisten Fällen als Altersvorsorge zurückgelegt waren. Infolgedessen sind die Vertriebenen, die nicht mehr im Erwerbsleben stehen, lediglich auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. Einzu kommt, daß die Vertriebenen über Einkünfte aus Vermögen nicht verfügen, denn bei ihnen ist die Vermögensbildung erschwert und verzögert worden. Sie mußten ihr Einkommen zunächst zur Wiederbeschaffung der notwendigen Lebensbedarfsartikel verwenden, was bei den meisten Nichtvertriebenen in diesem Umfang nicht der Fall war.

Wehe, wenn sie losgelassen !

Zum Thema: Unfalltod auf den Straßen

H.M. - Der Bundesverkehrsminister hat unlängst in Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage die Auffassung vertreten, daß es weder vorgesehen, noch nötig sei, die Anwärter auf einen Führerschein einem besonderen Eignungstest zu unterziehen. Nach Ansicht Dr. Seehoims lassen sowohl die amtliche Unfallstatistik als auch sonst bekanntgewordene Ergebnisse der Unfallursachenerforschung nicht erkennen, daß körperliche Mängel in beachtlichem Ausmaß das Unfallgeschehen auf den bundesdeutschen Straßen beeinflussen. Es könne vielmehr davon ausgegangen werden, daß eine hinreichende Anpassung der individuellen Fahrleistung an eine etwa verminderte körperliche Leistungsfähigkeit stattfindet, weshalb generelle staatliche Maßnahmen vorerst entbehrlich seien.

Dr. Seehoim mag sich diese Überlegungen zurechtgebastelt haben. Die Mehrzahl aller Kraftfahrer, die im täglichen Straßenverkehr im wahrsten Sinne des Wortes "ihre Haut zu Märkte trägt", ist anderer Ansicht. 14.000 Verkehrstote im Jahr sind Anlaß genug, sich nicht nur rein theoretisch, sondern auch praktisch mit den unfallträchtigen Ausfallerscheinungen der Straßenbenutzung zu befassen. Und ein elementarer Grundsatz: wer körperlich und geistig den Anforderungen des motorisierten Schnellverkehrs nicht gewachsen ist, muß daran gehindert werden, sich in jedweder Form an ihm zu beteiligen. Darauf, daß in entsprechenden Fälle die persönliche Selbstkontrolle vor unbewussten Überschätzungen der eigenen Leistungsfähigkeit bewahrt, kann und darf sich niemand verlassen.

Warum beispielsweise werden in anderen Verkehrsbereichen - wie etwa bei den Eisenbahnen, der Luft- und Schifffahrt - langjährige Ausbildungszeiten und überaus scharfe Prüfungen verlangt und durchgeführt, obwohl dort die Zahl der Unfälle und der Grad ihrer Auswirkungen weit hinter den Schadensziffern des Straßenverkehrs zurückstehen? Ein Kraftfahrzeug, in die Hand eines untauglichen Führerscheinbesitzers gegeben, kann nicht weniger Personen- und Sachverluste verursachen als ein falsch gesteuertes Segel- oder Motorflugzeug.

Jeder, der auf den Führerstand einer Kleinbahn-Lok oder in die Gondel eines Freicallons klettern will, muß sich zuvor auf Herz und Nieren prüfen lassen. Wer auf einem durchschnittlichen Gebrauchswagen bei einer Schönwetterfahrt um "vier Ecken" sich die amtliche Genehmigung zur "Führung eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor" erwarb, kann schon eine Stunde später am Steuer eines hochgetrimmten Sportwagens die zerstörende Gewalt eines Brisanzgeschosses entfalten. Er darf es aber schon mit seiner "Familienkutsche" unternehmen. Warum dies so ist, das mögen außer Dr. Seehoim nur die Götter wissen.

+ + +

## Unschöne Begleitumstände

### Schattenseiten der Vogelfluglinie

kr. - Die glanzvolle Premiere der kurzen Internationalen Vogelfluglinie zwischen Skandinavien und Mitteleuropa hat stattgefunden. Die Feierlichkeiten sind vorbei und die drei Eisenbahnfähren pendeln nun in dichter Folge über die kürzere Strecke zwischen Puttgarden und Rödbyhavn.

An der großartigen Leistung des gewaltigen Verkehrsprojektes soll nichts geschmälert werden, aber dennoch ist ein Hinweis auf einige ungeschöne Begleitumstände notwendig. Die Route über die Ostsee hat sich von 69 auf 19 Kilometer reduziert und die Fahrzeit von drei auf eine Stunde vermindert. Das bedeutet, daß man auf einer viel kürzeren Strecke Gast der Bundesbahn ist, die auf den Fähren die internationalen Expresszüge übersetzt oder die Automobile mitnimmt.

Sind aber nun den Reisenden auch die Fahrpreisermäßigungen, die eine kürzere Reiseroute sonst überall bedingen, in diesem Fall auch zugute gekommen? Davon kann nicht die Rede sein, wenn man hört, daß früher für die Strecke Hamburg/Kopenhagen zweiter Klasse 39,40 DM und jetzt immer noch 38,80 DM auf dem Hamburger Hauptbahnhof am Schalter zu zahlen sind.

Ähnlich ist die Lage bei den Kraftfahrzeug-Transporten. Für ein bis 4,25 Meter langes Auto, das früher drei Stunden lang für 19,50 DM über die Ostsee transportiert wurde, ist jetzt auf der nur noch einstündigen Fahrt immer noch 16,50 DM zu entrichten. Die kürzere Route ist dem Fahrgast wohl gemessen an der Fahrzeit aber nicht gemessen am Fahrpreis zugute gekommen.

Auch für die Bediensteten bei der Vogelfluglinie auf der deutschen Seite gibt es manche Verschlechterung. Nicht nur, daß man die Bauarbeiter bei der feierlichen Betriebsübergabe von den Festlichkeiten ausschloß - so etwas gibt es in Dänemark nicht -, man verbannte sie während des Staatsaktes noch hinter einer Planke und ließ dann nachts arbeiten.

Jene Bediensteten der Bundesbahn, des Zolls und der Grenzaufsicht, die zum neuen Fährhafen Puttgarden umgesiedelt wurden, kommen sich wie in die Wildnis verbannt vor. Die Milch muß nach einem drei Kilometer langen Fußweg eingekauft werden und Trinkwasser ist von einem Wasserwagen zu entnehmen, der wie es gerade paßt einmal herüber kommt. Die zweiklassige Volksschule ist nicht imstande, den Kindern jenen Unterricht zu geben, den sie auf dem Festland hatten. Jene Arbeiter aber, die in Puttgarden noch keine Wohnung bekommen haben, müssen täglich eine lange Busfahrt vom Festland herüber auf sich nehmen.

Auch mit der Bezahlung ist es nicht in Ordnung gegangen. Zwar hatte der Deutsche Gewerkschaftsbund für den internationalen Fährhafen Puttgarden rechtzeitig die höheren Ortsklassen beantragt, aber dieser Antrag ging im Kieler Finanzministerium nicht zur Weiterreichung nach Bonn durch. Das ganze wird offenbar noch eine parlamentarische Anfrage im Kieler Landtag zur Folge haben.

Die Verhältnisse im dänischen Rödbyhavn, wo ebenfalls ein neuer Fährhafen entstand, sind ganz anders. Dort wurde eine moderne und ausreichende Wohnsiedlung errichtet und bezogen, ehe die Vogelfluglinie überhaupt eingeweiht wurde. Großartige Geschäfte und eine moderne Schule gehören dazu. Das Prinzip der Dänen, zu jedem neuen Industriezentrum oder Verkehrsmittelpunkt eine in jeder Beziehung ausgewogene Ortschaft zu bauen, hat sich in Rödbyhavn aufs Neue bewährt.

### Belgrad und Bonn kommen sich näher

In den Vorverhandlungen über einen neuen Handelsvertrag  
Von unserem Korrespondenten in Jugoslawien, Dr. Harry Schleicher

Recht reibungslos sind in Wien die deutsch-jugoslawischen Vorverhandlungen über die Bühne gegangen, die den Weg zur Lösung einiger wirtschafts- und handelspolitischer Fragen zwischen den beiden Ländern ebnen sollten. Allein das bisher einzig konkret bekannte Ergebnis dieser Vorverhandlungen, die Vergebung der Hauptgespräche zwischen der deutsch-jugoslawischen gemischten Kommission für den 18. Juni nach Belgrad, verdient jedoch Beachtung. War doch gerade der Ort der Verhandlungen in den vorhergehenden Sondierungen umstritten und zu einem kleinen Politikum geworden. Ursprünglich wollte die deutsche Seite sowohl Bonn als auch Belgrad als Tagungsorte vermieden haben. Es liegt nicht fern, anzunehmen, daß die erstmals auf Jugoslawien angewandte Hallstein-Doktrin und die infolge dessen fehlenden diplomatischen Beziehungen die Bonner Überlegungen bestimmten, den bevorstehenden Wirtschaftsgesprächen nicht einen allzu sichtbaren politischen Anstrich zu geben. Aber ebenso war für die Jugoslawen der deutsche Gegenvorschlag München wegen der dort sehr starken Emigrantensorganisationen unannehmbar.

Wichtiger als der Beschluß, nun die gemischte deutsch-jugoslawische Kommission doch in Belgrad verhandeln zu lassen, werden jedoch die vorläufig kaum präzise voraussehbaren Ergebnisse sein. In Belgrad zeigt man sich über die Wiener Vorverhandlungen recht zufrieden und charakterisiert die dortige Atmosphäre als durchaus ermutigend. Die jugoslawischen Vorstellungen, bei der Bereinigung der deutsch-jugoslawischen Wirtschaftsprobleme nicht nur Fragen des Warenaustausches, sondern einen breiteren Bereich, wie Möglichkeiten neuer Warenkredite, die Erhöhung des Niveaus der regierungsgedeckten Hermes-Garantie für deutsche Exporte nach Jugoslawien, die Modifizierung der Rückzahlungsbedingungen für jugoslawische Verpflichtungen gegenüber Bonn, zur Sprache zu bringen, sind durch die Wiener Vorverhandlungen keineswegs enttäuscht worden.

Welche Bedeutung die jugoslawische Seite bereits den Wiener Vorverhandlungen beimäß, geht auch aus der Tatsache hervor, daß der Leiter der westeuropäischen Abteilung, Ljuba Drndić, die jugoslawische Delegation anführte. Weiterreichende Schlußfolgerungen, wie sie vereinzelt in der westlichen Öffentlichkeit aufgebaucht sind, man unterhalte sich in Wien auch über Möglichkeiten der Wiederherstellung diplomatischer Beziehungen, wirken dagegen außerordentlich unwahrscheinlich. Weniger als jemals zuvor dürfte die jugoslawische Seite im gegenwärtigen Zeitpunkt bereit sein, irgendeine sachliche oder auch nur formale Konzession zu Lasten Ost-Berlins zu machen.

Und eben dies hat Bonn in den wenigen Gesprächen, die in vergangenen Jahren zu diesem Thema stattgefunden haben, stets von Belgrad als Voraussetzung für die Wiederaufnahme normaler Beziehungen gefordert. Daß sich an dieser Haltung der Bundesregierung etwas wesentlich geändert haben sollte, glaubt man trotz andersgerichteter Wunschen auch in Belgrad vorläufig noch nicht.