

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

Z. Nr. 1583

TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE

NR. 163

Bonn, den 28. August 1963

zu veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite		Zeilen
2	Neue Wortmeldung Pankows Die Hintergründe einer "Luftverkehrsordnung"	83
4	Tor zur Welt Hamburg - die Stadt des 3. Deutschlandtreffens der SED	48
	Aus dem Zeitgeschehen:	
	Konsulardienst so und so ... Erfahrungen eines Auslandsreisenden	34
	Gelebtes Bekenntnis Zum Tode von Adolf Grimme	42
5	Ein Skandal Gefahren für die Sicherheit der Bundesrepublik	25
6	Die Ratschläge Weyers Die Autofahrer erwarten jedoch mehr	16

***** VORANKÜNDIGUNG *****
In unserer morgigen Ausgabe veröffentlichen wir
einen Artikel unseres Pariser Korrespondenten
Georg Scheuer über die Entwicklung in
Algerien.

Chefredakteur Günter Markscheffel

Neue Wortmeldung Parkows

Die Hintergründe einer "Luftverkehrsordnung"

E.2. - Wenn die Zonenregierung in ihrem letzten Gesetzblatt eine "Luftverkehrsordnung" in Kraft setzt, so hat diese Maßnahme in erster Linie die Aufgabe, sich selbst und der eigenen Bevölkerung die von so vielen Seiten angezweifelte "Souveränität" zu attestieren. Es handelt sich um die Fortsetzung jener Aktionen, die 1961 mit dem Erlaß einer "Flugfunkordnung" begannen und in diesem Jahr bereits zur Annahme eines "Gesetzes über die zivile Luftfahrt der DDR" durch die Volkskammer und zur Ermächtigung des Verteidigungsministers zur Errichtung von "Luftsperrzonen" führten.

All diese Aktionen verfolgten indirekt politisch das Ziel, den Luftverkehr zwischen Westdeutschland und Berlin, der durch interalliierte Abmachungen zwischen den Westmächten und der Sowjetunion seit 1945 und 1949 sanktioniert ist, infrage zu stellen, oder zumindest die Möglichkeit anzudeuten, er könnte von der "souveränen DDR" jederzeit eingeschränkt werden.

In der bisherigen Form respektiert

Wenn es bei der Verkündung des "Luftfahrtgesetzes" mit seinem Anspruch auf die absolute "Lufthoheit" absichtlich unklar blieb, ob Pankow gewillt war, damit auch in der Praxis das heilige Rissen des alliierten Rechts im Luftverkehr nach Berlin anzufassen, so hat die vor wenigen Tagen erlassene "Luftverkehrsordnung" deutlich gemacht, daß Pankow den Flugverkehr in den drei Korridoren in seiner bisherigen Form respektiert. Es wird nämlich von Flugzeugen anderer Staaten gesprochen, "die über dem Hoheitsgebiet der DDR ohne staatliche Genehmigung" fliegen.

Der Respektierung der grundsätzlichen Rechte der Westmächte im Luftverkehr nach Berlin steht allerdings ein neuer Versuch Pankows gegenüber, mit der neuen "Luftverkehrsordnung" die Lufthoheit wenigstens partiell auch gegenüber den Flugzeugen der Westmächte in Anspruch zu nehmen. Bei "Luftstraßenverletzungen", zu denen auch die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Luftstraßen und Flughöhen gezählt wird, gibt die "Luftverkehrsordnung" der Zonen-Luftwaffe das Recht, die Maschinen dann zur Landung zu zwingen, wenn den Anweisungen des sowjetzonalen Flugsicherungsdienstes nicht Folge geleistet wird.

So drohend dies auch klingen mag, auch in Ostberlin dürfte man sich im Klaren sein, daß die Westmächte, deren Maschinen im Flugverkehr nach Berlin bisher in keinem einzigen Falle absichtlich die Luftkorridore verlassen haben, jede Behinderung der Flü-

ge durch sowjetzonale Flugzeuge mit der gleichen Entschlossenheit zurückweisen werden, wie dies in der Vergangenheit bei entsprechenden Versuchen sowjetischer Flugzeuge geschehen ist. Die Regierung in Ostberlin kennt die Tragweite, die Komplikationen im Luftverkehr nach Berlin für die gesamtpolitische Situation zwischen West und Ost besitzen.

Sicherlich hat man auch in Pankow nicht vergessen, daß im März dieses Jahres sowjetische Störversuche in den Luftkorridoren Moskau wollte Kontrollflüge amerikanischer Maschinen ohne Landung in Berlin nicht zulassen - eine eindeutige Antwort der US-Regierung fanden, so daß in diesem Fall schließlich die alliierten Rechte von sowjetischer Seite anerkannt werden mußten. Ähnlich ging der Zwischenfall aus, der wenig später durch die sowjetische Behinderung des Fluges einer britischen Privatmaschine im Luftkorridor nach Berlin verursacht worden war. Es ist noch nicht lange her, daß die Amerikaner in Westberlin von neuem einen Hubschrauber über Ostberlin kreisen ließen, obwohl früher von östlicher Seite mit dem Abschuß der Maschine gedroht worden war, eine Drohung, die völlig grundlos ist, da die Sowjets die 32 km-Zone rund um den Sitz der alliierten Luftsicherheitszentrale in Berlin anerkennen müssen.

Mißglücktes Erpressungsmanöver

Nicht ohne Interesse erscheint die Situation auf dem Sektor des Luftverkehrs zwischen Westdeutschland und Berlin im Hinblick auf die allgemeine politische Lage. Als Ende Juni Pankow seinen Verteidigungsminister zur "Festlegung von Luftsperrzonen" ermächtigte, konnte Pankow vielleicht noch damit rechnen, die Sowjets würden ihre Einwilligung dazu geben, Ostberlin als "Hauptstadt der DDR" zu einer solchen "Luftsperrzone" zu erklären, womit die 32 km-Zone über Gesamtberlin für die Flugzeuge der Westmächte gesperrt worden wäre.

Schließlich ist es auch nicht unbekannt geblieben, daß die SED-Regierung noch vor wenigen Monaten die Moskauer Regierung dahin zu beeinflussen versuchte, sie solle unter Hinweis darauf, daß die Westmächte sich nicht zur Anerkennung Westberlins als "drittes deutsches Stadt" bereit erklärten, die interalliierten Vereinbarungen über den Luftverkehr als nicht mehr existent betrachten. Pankow sah die Chance zu einem solchen Erpressungsmanöver dadurch gegeben, daß 1945 im Potsdamer Abkommen von einem "besonderen Gebiet Berlin" die Rede war, dessen Zugang zu Lande und in der Luft durch entsprechende Vereinbarungen gesichert wurde. Die damalige Anerkennung eines "besonderen Gebietes Berlin" wollte Pankow in ein "besonderes Gebiet Westberlin" umfälschen, um auf diese Weise mit seiner Plan zum Zug zu kommen, als Antwort auf die Ablehnung der "Freistaat-These Westberlin" durch die Westmächte die alten Abmachungen über den Luftverkehr nach Westberlin aufzukündigen.

Der zur Welt

Hamburg - die Stadt des 3. Deutschlandtreffens der SPD

Hamburgs Stimme in der Welt ist sein Hafen. Der Hauch von See- und Land, die Krise Salzwasser, der Geruch von Tang, Öl und Farbe, gemischt mit den exotischen Düften weltferner Produkte, verzaubert kontrastreich die große Komposition die hier tagaus, tagein gespielt wird. Die Grundtöne jedoch sind das dumpfe Dröhnen der Schiffssirenen, die säumenden Klänge der Werften, das Raseln der Kräne. Das ist der unerblickende Rhythmus des Hafens.

Hier liegt Hamburgs geballtes Wirtschaftszentrum von Handel und Industrie. In 60 Hafenbecken läuschen die Schiffe ihre Güter, Frachter kommen und gehen, und an den Kais ist Abschied und Ankunft wie auf den Bahnhöfen der Welt.

Schiffe aus Singapur, Schanghai, Hongkong und Aden oder den traumverlorenen Häfen der Karibischen See geben sich an der Elbe ein Stelldichein. Alle tauschen die Güter der Erde auf dem Wasserwege. Von Hamburg fahren die Schiffe in 100 Häfen der Kontinente, 20 000 Seeschiffe außer jährlich "Mutter Hammonia" an.

Und hier erhalten alle - ob Einheimische oder Fremde - enge Touching mit der Weltwirtschaft: Da legt ein Riesenfrachter vom Kai ab, um die Getreidebörse in Laufe der letzten 48 Stunden mit ihrer Tonne Linsen 14 000 t argentinisches Brotgetreide aus den Lukan schnüffelnd zu bringen eines der vielen schneeweißen Kühlschiffe mehr eben 12 000 Büschel Bananen mit je etwa 130 Früchten aus Afrika die im Fruchtschuppen abgesetzt werden. Da werden Superloks aus Kasach von einem der tausend fahrbaren Kräne wie mit zarter Hand auf das Deck eines Südamerikafrachters gesetzt.

Für alles ist genug Platz da in diesen Häfen, der 50mal so groß ist wie das Fürstentum Monaco, Schuppen und Speicher, woher man immer schaut. Aber auch Kühlhäuser. Eines von ihnen wurde für die Lagerung von 15 000 chinesischen Eiern gebaut. Zusammengenommen ist das so viel Lagerboden, daß man über die gesamte Fläche der Binnenalster 18,8 mal einen 6-stöckigen Speicher aufbauen könnte.

Gewissermaßen als Lieferanteneingänge zum Kontinent öffnen sich der Frachtern rund 320 Liegeplätze an Kais und Bückdämben. Was nicht sofort über die Bahn oder mit Lkw ins Binnenland rollt, schluckt die Speichersstadt. Sie ist die gewaltige Vorratskammer für den innereuropäischen Handel.

An Grasbrookhafen und Sandtorkai können beispielsweise 286 000 Tonn Kaffee gelagert werden, ein Bestand, aus dem die Bevölkerung der Bundesrepublik zwei Jahre lang versorgt werden könnte. Kommt aber der Winter und Weihnacht heran, geht das große Stoßgeschäft mit den Zitrusfrüchten los. Bis zu 12 Spezialkühlschiffe mit je 60 000 bis 90 000 Tonn Apfelsinen werden gleichzeitig gelächelt.

Verwirrend ist das Lexikon des Hafens. Seine Sprache kann wohl nur verstehen, wer als "Geborener" an der Küste aufwuchs. Den "Qüddjcs" oder "Bückbeerschweizer", wie die Hamburger die Auswärtigen nennen, wird unendlich vieles, was mit Schiffen zu tun hat, ein Buch mit sieben

Siegeln bleiben. Das fängt mit Backbord an, geht über die Flaggen-
sprache bis zu den Dampfervermessungen, Tonnenalat und Tauchtiefen.

Trotzdem spürt jeder den Hauch der Ferne. Haushoch ragen in die-
sem erregenden Getriebe des Welthafens die Schiffswände vor uns auf.
Bunte Schornsteine und Flaggen sind die Visitenkarten der Fremden Län-
der. Im großen Hauptback der Hansestadt steht verzeichnet, daß allein
in einem Monat annähernd zwei Millionen Tonnen Güter gelöscht wurden.
Ob es die Banane auf Ihrem Tisch ist, der Kaffee, den Sie morgens trin-
ken, oder das Benzin im Auto (das ein Riesentanker als Rohöl aus Ku-
wait brachte), unzählige Dinge unseres täglichen Lebens gehen über den
Hamburger Hafen, den man das Tor zur Welt nennt.

+ + +

Aus dem Zeitgeschehen:

Konsulardienst so und so ...

Erfrahrungen eines Auslandsreisenden

Uns wird geschrieben:

Motorisierte Jugoslawienfahrer, deren Vehikel in Villach, der
Endstation des Autoriseezuges, entladen oder auf Flachwegengarnituren
durch den Tauertunnel geschleust werden, können sich ihr Reisevisum
in der Kärntner Landeshauptstadt Klagenfurt besorgen. Das jugoslawi-
sche Konsulat befindet sich in einer neuerbauten Betonwürfelvilla mit
Flachdach. Hunderte deutscher Wagen parken dort allvermittglich in
der stillen Vorortstrasse, die Antragsteller füllen in dem geräumigen
Vestibül ihre Formulare aus, geben die Pässe an Schalter ab und erhal-
ten sie meist schon nach einer halben Stunde mit eingestempeltem Visum
ausgehändig. Der ungläubige Berichterstatter, der erst einen Früh-
schoppen einlegte, wurde darauf hingewiesen, daß sein Name schon drei-
mal aufgerufen wurde.

Als er anderntags in Zagreb, der Hauptstadt des jugoslawischen
Bundeslandes Kroatien, eine Geschäftsstrasse am weit des zentral ge-
legenen Platzes der Republik passierte, gewährte er längs einer Ge-
bäudefront eine eingepresste Schlange erschöpfter Wartender. Manche
waren - in August - in abgetragene Mäntel gehüllt. "Die wollen nach
Deutschland, arbeiten ... Sie müssen sich schon abends anstellen wenn
sie drankommen wollen". So die Auskunft eines Bekannten, der den deut-
schen Augenzeugen begleitete. Auf die Frage, ob die Zeitungen von die-
sem Ärgernis keine Bilder veröffentlicht hätten, hieß es: Das geht so
schon zwei, drei Jahre ...

Da sollte aber nicht so weiter gehen! Räume und Personal eines
deutschen Konsulates, in welchem Lande auch immer, sollten hinreichen-
der Umfang haben, um einer Daueraufgabe, wie sie hier vorliegt, in
humaner Form zu entsprechen. Die Tortur, die Arbeitssuchende hier durch-
stehen müssen, vermittelt ihnen haftere erste Eindrücke von Geist und
Praxis der Änter in der deutschen Bundesrepublik. Der Mißstand wird
sicher nicht auf Zagreb beschränkt sein. Es lohnt sich nachzufragen,
wo überall bei den deutschen Konsulatsdiensten in den Herkunftsländern
der 700.000 Fremdarbeiter ähnliche Zustände herrschen. Und vielleicht
läßt Herr Dr. Schroeder einmal nachforschen, in welchem der tausend
Zimmer seines Auswärtigen Amtes die Berichte hierüber stecken blieben.

+ + +

Gelebtes Bekenntnis

Zum Tode von Adolf Grimme

sp - Der Tod hat am Dienstag in Degerndorf am Inn dem 75-jährigen Adolf Grimme die Feder aus der Hand genommen, die der langjährige Generaldirektor des Nordwestdeutschen Rundfunkverbandes auch in Ruhestand mit der Sachkenntnis und Leidenschaft des erfahrenen Pädagogen und mit der Verantwortung des christlichen Sozialisten immer wieder ergriffen hat. Sein Wort, "als Sozialist kann ich ein Christ sein - aber als Christ muß ich Sozialist sein", ist das geliebte Bekenntnis des Menschenbildners und Politikers Adolf Grimme, mit dem eine der profiliertesten geistigen Persönlichkeiten Deutschlands von uns gegangen ist. Der am letzten Tag des Jahres 1889 in Goslar geborene Adolf Grimme gehörte seit 1918 der SPD an. Nach seinem philologischen Studium wirkte er von 1912 bis 1927 im preussischen Schuldienst. Am 30. Juni 1930 wurde er zum preussischen Kultusminister ernannt, von dem neu eingesetzten Reichskommissar von Papen jedoch schon 1932 aus diesem Amt vertrieben. Der weithin anerkannte Schularreformer wurde 1942 als Mitglied einer Widerstandsgruppe zu drei Jahren Zuchthaus verurteilt. Seine Freunde mußten damals ein Todesurteil befürchten.

Nach dem totalen Zusammenbruch und der Besetzung Deutschlands stellte Adolf Grimme sofort Wissen und Erfahrung in den Dienst des Wiederaufbaues unseres Erziehungswesens. Zunächst Regierungsdirektor in Hannover, wurde er 1946 zum Volksbildungsminister im ersten Kabinett des Landes Niedersachsen berufen und in diesem Land durch den ersten gewählten Landtag bestätigt. Als Hauptziel seines kulturpolitischen Wirkens nannte Grimme selbst die Schaffung gleicher Bildungsmöglichkeiten für alle jungen Menschen, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage ihrer Eltern. Grimme war ein ebenso nachdrücklicher Vertreter der Gemeinschaftsschule.

Anfang September 1948 wurde Adolf Grimme zum Generaldirektor des Nordwestdeutschen Rundfunkverbandes gewählt. Dieses hohe publizistische Amt übte er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1956 mit beispielhafter Verantwortlichkeit für Freiheit der Meinungsbildung und ihre Funktion in der Demokratie aus. Für seine Verdienste um den Wiederaufbau des Schulwesens und des Rundfunks verlieh ihm die Universität Göttingen die Würde eines philosophischen Ehrendoktors. Schon 1932 war ihm die Goethe-Medaille für Kunst und Wissenschaft überreicht worden. Die 1949 erfolgte weitere Auszeichnung mit der Goethe-Plakette der Stadt Frankfurt galt ebenso dem Schriftsteller und Menschenbildner. Der nun verstorbene "religiöse Sozialist" - wie ihn viele Biographen nennen - zählt zu den ältesten Mitgliedern der Deutschen Akademie für Sprache und Dichtung in Darmstadt. Sein Freund und Kollege in diesem Gremium, Dr. Rudolf Pechel, schrieb zu Grimmes 70. Geburtstag ein Grußwort, das dem Schriftsteller und Gelehrten, nicht zuletzt aber dem tapferen sozialistischen Kämpfer gegen das Unrecht gewidmet war. Darin würdigte Pechel das hohe Ethos und die nicht konfessionsgebundene Religiosität ebenso wie den geistigen Rang und die Humanitas des Verstorbenen und setzte ihm damit schon zu Lebzeiten ein Denkmal, das die vielen Zeugnisse seiner politischen Redlichkeit und menschlichen Lauterkeit gütig zusammenfaßt.

Ein Skandal

Gefahren für die Sicherheit der Bundesrepublik

sp - Es ist kaum zu fassen. Frühere Angehörige des Reichssicherheitshauptamtes, der Mörderzentrale des Dritten Reiches, und ehemalige führende Gestapoleute wachen mit über die Sicherheit der Bundesrepublik. Einige bekleideten den Rang eines SS-Hauptsturmführers. Es mag sein, daß sich diese Leute während ihrer Tätigkeit im tausendjährigen Reich persönlich nichts haben zuschulden kommen lassen, aber sie saßen immerhin in einer Befehlszentrale, von der aus die Maßnahmen zur Vernichtung von Hunderttausenden ausgingen.

Das Bundesinnenministerium, dem der Verfassungsschutz untersteht, ist der Öffentlichkeit eine Erklärung schuldig, weshalb es überhaupt zur Wiederverwendung der SS-Führer kommen konnte. Der Fall Folie hat gezeigt, welche großen Risiken darin liegen. Koch so gute Spezialkenntnisse - in welchem unheilvollen Bereich erworben - sind keine ausreichende Legitimation. Ein hoher Beamter des Bundesinnenministeriums ist freilich einer anderen Meinung. Über einen der SS-Führer war er voll des Lobes, er sei "ein Spezialist, ein Köhner, das beste Pferd im Stall". Das mag sein, aber dennoch sind solche Köhner ungeeignet, über unsere Sicherheit zu wachen. Sie schaden dem Ansehen der Bundesrepublik. Liefern der kommunistischen Propaganda ständig neue Munition und untergraben das Vertrauen zur neuen deutschen Demokratie. Hier hat es das Bundesinnenministerium an der nötigen Sorgfalt fehlen lassen, die Leichtfertigkeit, mit der man über die angreifbare Vergangenheit dieser "Verfassungsschützer" hinweg sah, grenzt schon an einen Skandal. Hier ist eine Generalbereinigung fällig, die nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden kann.

+ + +

Die Ratschläge Weyers

Die Autofahrer erwarten jedoch mehr

sp - Der stellvertretende Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Weyer, hatte einen netten Einfall. Er übermittelt auf Zetteln jedem Autofahrer, der über die Grenzen Nordrhein-Westfalens fährt, seinen persönlichen Gruß und verbindet ihn mit Ratschlägen, wie sich der Autofahrer verhalten soll, um den Gefahren der StraÙe wirksam zu begegnen. Gewiß, ließ sich Weyer bei der Formulierung dieser wohlge-meinten Ratschläge von Verkehrsexperten beraten. Jeder vernünftige Autofahrer kann und wird sie befolgen. Dreilich wäre ihm noch besser geholfen, würde Weyer - dessen Partei, die FDP, in der Regierung fünf Bundesminister stellt, dafür sorgen, daß seine Parteifreunde etwas mehr für die Bekämpfung der VerkehrsstöÙe tun. Der Bundesfinanzminister (FDP) Bahlgren läßt es zu, daß 55 Prozent des Erlöses aus der Mineralölsteuer zweckentfremdet werden, anstatt sie dem Straßenbau zugute kommen zu lassen. Hier seinen Einfluß auszuüben, wäre der Ratschlag, den der geplagte Autofahrer dem stellvertretenden Ministerpräsidenten zu geben hat. Aber da stößt er wohl auf taube Ohren...

+ + +