

TAGESPOLITIK - KOMMENTARE - AUSLANDSBERICHTE

P/XX/71

Bonn, den 13. April 1965

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite		Zeilen
-----		-----
1	<u>Merkwürdige Übereinstimmung</u> Das Nein aus Bonn und Pankow	32
2 - 3	<u>Kein Königsweg zu Ulbricht</u> DDR-Verkehrspolitik lächerlich, sagt Schweden Von Karl Kern	66
3	<u>Keine Ahnung ...</u> Herr Barzel und der Computer	26
4 - 5	<u>Breschnew berief sich auf "Erfordernisse des Lebens"</u> Begründung der neuen landwirtschaftlichen Maßnahmen in der Sowjetunion Von Rudolf Hornig	92

+ + +

Merkwürdige Übereinstimmung

Das Nein aus Bonn und Pankow.

sp - Nicht zum ersten Male ergeben sich zwischen der Bundesführung der Unionsparteien und dem Regime in Pankow in entscheidenden Fragen deutscher Politik merkwürdige Übereinstimmungen, natürlich aus völlig entgegengesetzten Motiven. Pankow sagte Nein zum Vorschlag des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Willy Brandt, durch die Bildung einer Zugangsbehörde im Berlinverkehr den freien Zugang von und nach Berlin stärker abzusichern und von künftigen Schikanen, wie sie vorige Woche erfolgten, frei zu halten.

Daß Ulbricht von diesem Vorschlag nicht begeistert sein kann, versteht sich gewissermaßen von selbst. Seine Verwirklichung würde ihn an die Kandare nehmen und die westliche Rechtsposition wesentlich verbessern. Auch die Sowjetunion, die Pankow zu seinen Störaktionen ermunterte, durch Abhaltung von Manövern und niedrig fliegenden Düsenjägern die Nerven der Bevölkerung strapazierte, müßte es sich dreimal überlegen, ein vertraglich abgesichertes, womöglich mit der Unterschrift neutraler Staaten versehenes internationales Kontrollsystem anzutasten.

Vernunft und Logik sprechen für den Vorschlag Willy Brandts. Aber was in aller Welt mag wohl die Herren Strauß und Barzel, immerhin mächtige Männer innerhalb der CDU/CSU, bewegt haben, sich durch ihr Nein auf die Seite Pankows zu stellen, obwohl die Bundesregierung selbst die Idee Brandts der Überprüfung würdig befand? Ist es deshalb, weil der Vorschlag vom Vorsitzenden der deutschen Sozialdemokratie stammt? Es wäre kleinlich und zeugte von parteiegotistischem Kurzsicht.

Die viel angekündigten Deutschlandinitiativen von Bundesregierung und Unionsparteien zeichneten sich in der Vergangenheit ohnehin nicht durch besondere Originalität und Einfallsreichtum aus; sie verliefen in Sande. Die Zuflucht zum sterilen Nein hängt einer wirklichen Initiative, die der Sicherung Berlins dienen soll, Bremsklötze an. Eine Wachablösung in Bonn ist nötig - aber anders, als sich dies der Geschäftsführende Vorsitzende der CDU, Herr Dufhues, vorstellt.

Kein Königsweg zu Ulbricht

DDR-Verkehrspolitik lächerlich, sagt Schweden

Von Karl Kern

Der Personenverkehr aus den nordischen Ländern nach dem Süden Europas wächst lawinenartig an. Immer schwieriger wird es, besonders in den Sommermonaten, auf den Fähren und Booten Plätze zu bekommen. Und allen Reisenden ist daran gelegen, die Reisezeit so kurz wie möglich zu halten. So bemühen sich denn die Eisenbahngesellschaften um den Ausbau der Verkehrswege. Die Eisenbahnwagen werden verbessert, die Geschwindigkeiten beschleunigt, die Fahrpläne werden den Verbindungen nach dem Ausland und vor allem den See-Verbindungen angepasst.

All dies gilt jedoch nicht für den geographisch kürzesten Weg aus Schweden-Norwegen-Finnland nach München, Wien, Belgrad, Triest - nämlich den Weg über die alte "Königslinie" Malmö-Sassnitz-Berlin mit den anschliessenden Verzweigungen nach dem Süden. Die Verkehrspolitik der sogenannten DDR ist derart, dass man in Schweden die Hoffnung auf eine Besserung aufzugeben beginnt und statt dessen den weiteren Ausbau der Verbindungen über die Bundesrepublik wünscht und anstrebt. Dies geht aus einer ungemein anschaulichen Darstellung hervor, die dieser Tage in der grössten Tageszeitung Südschwedens veröffentlicht worden ist, nämlich in Sydsvenska Dagbladet, Malmö.

Die Zeitung weist darauf hin, dass die neugebauten Luxusfähren auf der Strecke Trelleborg-Sassnitz während eines grossen Teiles des Jahres für den Personenverkehr überhaupt nicht in Anspruch genommen werden. Die Räume für die Reisenden sind in diesen Monaten geschlossen, die Temperatur ist unwirtschaftlich, so dass man sich nur im Wintermantel bewegen kann. Die Strecke Malmö-Trelleborg-Berlin-München ist 120 km kürzer als jene von Malmö über Kopenhagen-Hamburg; auf dem Wege nach Wien kann man sogar 300 km einsparen, wenn man über Berlin reist. Aber die Reisezeiten über Berlin sind trotz der kürzeren Strecken weitaus länger. Von Malmö ist man in 18 Stunden in München, wenn man den längeren Weg über Hamburg nimmt; nimmt man den kürzeren über Berlin, dauert die Reise 25 Stunden. Die Ursache ist die unglaubliche Rückständigkeit des Verkehrswesens in der Sowjetzone; man verwendet dort ausgediente Dampflokomotiven, die zu einem Teil noch mit Holz geheizt werden. Die Verhältnisse sind weitaus schlechter als vor 1939, ja, man muss bis zur Jahrhundertwende zurückgehen, um eine Entsprechung zu den Zuständen im heutigen Eisenbahnverkehr in der DDR zu finden. Die Strecke Sassnitz-Berlin fährt man jetzt in 5 Stunden 47 Minuten; 1939 brauchte man dazu viereinhalb Stunden. Die mittlere Stundengeschwindigkeit des Sassnitz-Expresszuges ist 50 km; südlich Berlins wird es noch schlimmer. Für die 324 km von Berlin nach Ludwigstadt braucht dieser "Express-Zug" acht Stunden, was einer Stundengeschwindigkeit von 41 km entspricht. Man muss zum Fahrplan 1898/99 zurückgehen, um einen gleich "schnellen" Expresszug auf der Strecke Berlin-München zu finden. Wenn dieser "Schnellzug" nach München kommt, sind alle Anschlüsse nach dem Süden und Westen vorparat.

Sydsvenska Dagbladet weist darauf hin, dass Schnellzüge dieses Schlages absolut nicht mit den Verkehrsmitteln der Bundesrepublik kon-

kurrieren können. Und es ist nicht zu erwarten, dass Ulbricht auch nur das geringste tun wird oder kann, um die Verhältnisse zu bessern.

In der schwedischen Zeitung wird aus diesem Grunde der Ausbau der Verbindung über Trelleborg-Travemünde verlangt, nämlich die Einsetzung von Eisenbahnfähren mit festen Schlafwagen für die ganze Strecke Stockholm-Hamburg-München. Eine solche Verbindung würde so gut wie alle schwedischen, finnischen und norwegischen Reisenden an sich ziehen. Sie reisen jetzt schon lieber diesen Weg, obwohl diese Reisen mit dem beschwerlichen Umsteigen vom Zug auf das Boot in Trelleborg und vom Boot auf den Zug in Travemünde verbunden ist. Dies nicht zuletzt deshalb, als die Freude an Auslandsreisen mit dem eigenen Wagen im Abnehmen begriffen ist.

Sydsvenska Dagbladet fragt, was mit dem Sassnitz-Schnellzug geschehen soll und gibt selbst die ironische Antwort: "Aus Verkehrsgesichtspunkten ist er offenbar für uns vollkommen entbehrlich, aber er kann aus anderen Gesichtspunkten einen gewissen Wert haben. Denn die holgezeichneten Schnellzüge des Herrn Ulbricht und die Fahrpläne aus dem vorigen Jahrhundert geben doch der heutigen Jugend eine einzigartige Gelegenheit, zu erleben, wie man zu Grossvaters Zeiten reiste."

+ + +

Keine Ahnung ...

Herr Barzel und der Computer

* "Ich habe keine Angst vor dem Computer. Ich hätte gern einen in
* meinem Büro, der mir hülfe, alle Wenn und Aber politischer Entschei-
* dungen vorher korrekt auf den Tisch zu haben. Aber auch diesen
* Fortschritt sollten wir nur begreifen als die Chance zu mehr Kersch-
* lichkeit und Rücksicht. Und hierauf gibt der Sozialismus eine mager-
* re, eine angstvolle und eine undynamische Antwort ..." (Beifall)
(Barzel auf dem CDU-Parteitag in Düsseldorf 1965)

sp - Es ist wirklich zu empfehlen, daß sich Herr Barzel eine elektronische Rechenmaschine beschafft. Nicht zu dem gewünschten Zweck, denn wie jeder Oberschüler weiß, kann der Automat den Menschen keine Entscheidungen abnehmen, aber vielleicht programmiert Herr Barzel die Beratungen und Ergebnisse sozialdemokratischer Parteitage. Das enthebt ihn, wie Prof. Erhard, der lästigen Aufgabe, darüber nachzudenken, was bereits vorgearbeitet worden ist. Barzel verschwendet für dieses schwierige und umfassende Problem ganze vierzehneinhalb Zeilen Druckerschwärze und behauptet kühn, die SPD habe eine "angstvolle und undynamische Antwort" auf diese Fragen. Nun, das Protokoll des Münchener Parteitages von 1956 "verschwendet" immerhin 37 volle Druckseiten für die "angstvolle Antwort", wobei vermerkt werden muß, daß nicht unbedarfte Laien sich an dieser komplizierten Materie versucht haben, sondern ein namhafter Fachmann und ein Politiker von Rang, nämlich Prof. Leo Brandt und Prof. Carlo Schmid. Wenn die inhaltschweren Seiten des Protokolls das Prädikat "angstvoll und undynamisch" erhalten, wie müssen dann die vierzehneinhalb Zeilen Barzelscher Erkenntnisse bewertet werden? Das Prädikat kann in diesem Falle nur lauten: Keine Ahnung.

+ + +

Breschnew berief sich auf "Erfordernisse des Lebens"

Begründung der neuen landwirtschaftlichen Maßnahmen
in der Sowjetunion

Von Rudolf Hornig

In der letzten März-Nummer der Moskauer deutschen Wochenzeitung "Neues Leben" kann man die entscheidenden Stellen des Referats Breschnews auf dem Plenum des ZK der KPdSU wörtlich nachlesen, das sich mit der Weiterentwicklung der sowjetischen Landwirtschaft befaßte und eine Reihe von "dringenden Maßnahmen" beschloß. Dieses wörtliche Nachlesen lohnt sich. Zumal "Neues Leben" zu berichten weiß, daß die Beschlüsse des Plenums des ZK "im ganzen Land begeisterte Zustimmung" ausgelöst hätten. Das Entscheidende an diesen Beschlüssen ist, daß viel mehr Geld als bisher für die Landwirtschaft zur Verfügung gestellt wird, daß der Ankaufplan gleich für die Dauer von sechs Jahren herabgesetzt wird und unveränderlich bleibt und daß die bisherige Erhebung der Einkommenssteuer bei den Kolchosen als "nicht richtig" erkannt wurde.

"Das Leben macht es dringend erforderlich ..."

Für einen ersten Sekretär des ZK ganz ungewöhnlich berief sich Breschnew zu Beginn seines Referats auf die Erfordernisse des Lebens mit folgenden Worten: "Das Leben macht es dringend erforderlich, unser ganzes Beschaffungssystem zu verbessern, zu vervollkommen. Vor allem müssen wir zu festen Plänen der Beschaffung von Agrarprodukten für mehrere Jahre übergehen. In ihnen müssen sich die gesamtstaatlichen und innerwirtschaftlichen Interessen harmonisch verbinden." - Offenbar war dies bisher nicht der Fall und es müssen folgenschwere Pannen passiert sein, bevor man am wichtigsten Schalthebel der Sowjetunion, dem Zentralkomitee, bereit war, dem Leben und nicht der Parteidoktrin Recht zu geben.

Nach den Erfordernissen des (sowjetischen) Lebens wurde beschlossen, daß der für dieses Jahr bereits bestätigte Plan der Getreideankäufe von 4 Milliarden auf 3,4 Milliarden Pud herabgesetzt wird und daß dieser Plan unveränderlich für sechs Jahre, also bis zum Jahre 1970, zu gelten habe. Gleichzeitig wurden von der Ernte dieses Jahres an die Ankaufpreise für Weizen, Roggen und andere Getreidekulturen und überdies bei den Sowchosen für Sonnenblumenkerne erhöht.

Freie Ankäufe

Breschnew vertrat dazu die Ansicht des ZK, daß diese Ankäufe dem Bedarf "nicht voll entsprechen" werden. Der Staat will deshalb die freien Ankäufe von Agrarprodukten in der Weise "begünstigen", daß für Weizen und Roggen, der über den Plan hinaus angekauft werden kann, ein 50-prozentiger Zuschlag zum Ankaufspreis gezahlt wird. Stabile Preise und diese Zuschläge sollen als Anreiz gelten, damit Kolchosen und Sowchosen Überschüsse erzielen und diese dem Staat auch anbieten. Die notwendigen Mittel will man "durch eine Neuverteilung im Rahmen des Staatshaushaltes" freibekommen, ohne den Brotpreis zu erhöhen.

Es klingt wie eine Rückschau auf die Verhältnisse im alten Rußland (zur Zarenzeit), wenn Breschnew anschließend die lapidare Feststellung

machte: "Wir müssen unsere Einstellung zu den Graupenkulturen ändern." Diese spielten bei der damaligen Ernährung eine maßgebende Rolle. Zu den Graupenkulturen rechnet man in der Sowjetunion nicht nur bestimmte Getreiderorten, aus denen Graupen gewonnen werden, sondern auch den Anbau von Buchweizen und Hirse und in gewissem Umfang auch von Reis. Die Graupenkultur will man in Zukunft "durch alle möglichen Anreize" fördern und auch da wieder durch einen "guten Ankaufpreis". Chruschtschow wollte es mit den Hülsenfrüchten schaffen, seine Nachfolger greifen auf die "historischen" Graupenkulturen zurück. Für eine Tonne Buchweizen werden 300 statt bisher 200 Rubel gezahlt werden, für eine Tonne Hirse 110 statt 80 und für eine Tonne Reis 300 statt 220 Rubel.

Auch weniger Vieh und Geflügel

Die Ankaufplan-Herabsetzung für Vieh und Geflügel ist prozentuell nicht so hoch wie beim Getreide, aber statt 9 Millionen Tonnen Braucher gleichfalls bis 1970 nur noch 8,5 Millionen Tonnen jährlich aufgebracht zu werden. Auch bei den anderen viehwirtschaftlichen Erzeugnissen werden die Ankaufpläne herabgesetzt, die Quoten werden noch bekanntgegeben.

Hier will man gleich mit festen Zuschlägen neue Anreize schaffen, die sich nach den zonalen Gegebenheiten richten. Sie betragen (für Sowchosen und Kolchosen) bei den Rindern 20 bis 55 Prozent, bei den Schweinen 30 bis 70 Prozent und bei den Schafen 10 bis 70 Prozent, in den Gebirgsgegenden sogar 100 Prozent. Auf diese Weise soll in der Viehwirtschaft laut Breschnew in den kommenden zwei bis drei Jahren ein "radikaler Umschwung" erfolgen, denn jetzt hätten die Kolchosbauern, die Sowchosarbeiter und die Fachleute die Möglichkeit, "schöpferisch als Herren in ihrem Hause alle Fragen der Steigerung der Produktion viehwirtschaftlicher Erzeugnisse" zu lösen. Da kann man nur sagen: Man wird doch da sehen!

"Jähre Steigerung" bei der Maschinenproduktion

Das ZK und Breschnew waren sich darüber im klaren, daß man die materiell-technische Ausrüstung der Landwirtschaft "entschieden verstärken" müsse, und sprechen von einer "jähren Steigerung der Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen", von einer "Verbesserung ihrer Qualität und Zuverlässigkeit" sowie von einer "Erhöhung ihrer Lebensdauer". Wer die sowjetische Presse ständig liest, kann ein Lied davon singen, wie schlecht die Maschinen sind und wie schnell sie kaputt gehen. Das soll jetzt anders werden, denn der Staat will zur Steigerung der Produktion, für ihre Spezialisierung und insbesondere ihre Technisierung einen neuen Fünfjahresplan aufstellen mit der Maßgabe, daß in diesen fünf Jahren Staat und Kolchosen 7 Milliarden Rubel investieren. Der Staat nicht allein, die Kolchosen müssen da mitziehen. Das Staatliche Plankomitee wird 80 neue Werke und Werkhallen (für Traktoren, Kombinen, LKWs usw.) bauen und dafür 4 Milliarden Rubel aufwenden.

Weitere Anreize? Die Sowchosen dürfen sich auf "wirtschaftliche Rechnungsführung" umstellen, den Kolchosen werden die Schulden an den Staat erlassen und über die bisherige Einkommenssteuer der Kolchosen urteilte Breschnew: "Das darf man nicht als richtig ansehen." Nämlich, daß das steuerpflichtige Einkommen der Kolchosen auch einen Teil der Produktionskosten umfaßt, und zwar ausgerechnet die Ausgaben für die Vergütung der Arbeit der Kolchosbauern! Man hat die Einkommenssteuer bisher vom Bruttoeinkommen und nicht vom Nettoeinkommen berechnet. Sieh mal an, welch' ein "kapitalistisches Denken" den Kolchosen gegenüber! Kein Wunder, daß sie auf keinen grünen Zweig kommen können.