

TAGESPOLITIK - KOMMENTARE - AUSLANDSBERICHTE

P/XXI/28

Bonn, den 9. Februar 1966

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

| <u>Seite</u> | | <u>Zeilen</u> |
|--------------|-----------------------------------|---------------|
| 1 | <u>Auf das Detail kommt es an</u> | 37 |

Nach den deutsch-französischen Gesprächen in Paris

| | | |
|-------|------------------------------|----|
| 1 - 2 | <u>Skepsis vorherrschend</u> | 32 |
|-------|------------------------------|----|

De Gaulle - Erhard in der öffentlichen Meinung Frankreichs

Von unserem Korrespondenten in Paris, Georg Scheuer

| | | |
|---|---------------------------------|----|
| 3 | <u>Von Flensburg bis Passau</u> | 41 |
|---|---------------------------------|----|

Drohende "Versteppung" des Zonenrandgebietes
Industrie- und Handelskammern warnen.

| | | |
|---|---|----|
| 4 | <u>Wie so etwas in Schweden gemacht wird...</u> | 52 |
|---|---|----|

STARFRICHTER - VIGGEN

Von unserem Korrespondenten in Skandinavien

+ + +

SELBSTBESTIMMUNG UND EINGLIEDERUNG bringt heute:

Krach im eigenen Haus

Ungewissheit über Prüfungsergebnis

Beschleunigung der 19. LAG-Novelle gefordert

Informationen am Zonenrand

Asylsuchende als Obdachlose behandelt

Pariser Buchpremiere

Max-Lippmann-Medaille gestiftet

Auf das Detail kommt es an

Nach den deutsch-französischen Gesprächen in Paris

sp - Es ist ein Glück für die Bundesrepublik Deutschland und für Frankreich, daß Erhard und de Gaulle bei ihren letzten Konsultationsgesprächen keine himmelhoch jauchzenden Töne anklingen ließen. Nach allem, was bisher bekannt wurde, übten sich die deutsch-französischen Gesprächspartner in der so oft kritisierten Kunst der "Politik der kleinen Schritte". Man hat sich gegenseitiges Wohlverhalten versprochen, will in Brüssel nach Möglichkeit wieder an einem Strang ziehen und darüber hinaus noch einiges tun, um das Klima bei der praktischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet bilateraler wissenschaftlicher und struktureller Gemeinschaftsaufgaben zu verbessern.

Natürlich kommt es jetzt auf das Detail an. Da gibt es zum Beispiel in den offiziellen Verlautbarungen einen etwas ominösen Satz über die "Regelung des Agrarmarktes" in Europa der Sechs. Wie diese Regelung erfolgen und wer sie bezahlen soll, wurde nicht bekanntgegeben.

Es ist erfreulich zu hören, daß Staatspräsident de Gaulle bei seinem Besuch in Moskau darlegen will, wie wenig die Bundesrepublik die Sicherheit der Sowjetunion gefährdet. Was aber die Bemerkung bedeuten soll, de Gaulle habe auch die Absicht, den "europäischen Standpunkt" zu erläutern, ist unklar geblieben. Bekanntlich gibt es mehrere "europäische Standpunkte". Wenn man darunter den des französischen Staatspräsidenten versteht, wird es wohl noch einer Reihe von Konsultationsgesprächen bedürfen, um abzuklären, daß in Moskau nicht etwas geschieht, was nachher wieder zurückgedreht werden müßte.

Aber unabhängig von all diesen Überlegungen dürfen wir wohl mit Freude registrieren, daß zumindest im Augenblick die Atmosphäre zwischen Paris und Bonn besser zu sein scheint, als man es noch vor einigen Wochen erwarten konnte. Man ist offenbar mit den Beinen auf der Erde geblieben, hat die sonst bei derartigen Zusammenkünften gewohnten hochtrabenden Worte lediglich in den obligatorischen Trinksprüchen angewandt und darf deshalb hoffen, daß nicht schon 48 Stunden nach dem letzten Händedruck beim Abschied wieder einmal unterschiedliche Interpretationen die Stimmung auf Null sinken lassen. Vieles wäre uns nach Abschluß des deutsch-französischen Freundschaftsvertrages erspart geblieben, hätte man schon etwas früher erkannt, daß kleine Schritte unter gewissen Umständen besser sind als vermeintlich große Schritte.

+ + +

Skepsis vorherrschend

De Gaulle - Erhard in der öffentlichen Meinung Frankreichs

Von unserem Korrespondenten in Paris, Georg Scheuer

Skepsis beherrscht die französischen Reaktionen auf die letzten Gespräche zwischen Erhard und de Gaulle. Man freut sich selbstverständlich darüber, daß es diesmal zu keinem brutalen Schock kam und freundliches Mienenspiel vorherrschte. Zugleich konstatiert man aber

"Magere Bilanz" (so titelt der Leitartikel des FIGARO) und die Tatsache, daß die wichtigsten Fragen der internationalen Politik überhaupt ausgeklammert wurden: die Beziehungen zu den Vereinigten Staaten und der Sowjetunion, die NATO-Reform, atomare Mitbestimmung, politische Integration Europas usw. Nur auf diese Weise war es möglich, unangenehme Auseinandersetzungen zu vermeiden. Ist aber damit der gemeinsamen Sache wirklich gedient?

Die öffentliche Meinung Frankreichs gibt sich keinen Illusionen hin. So ironisiert das Regierungsblatt LA NATION schon vorige Stunden nach der Abreise Erhards über dessen Formel "Unabhängiges Europa": "Um welche Unabhängigkeit kann es sich handeln, wenn eine US-Firma in einer einzigen Nacht 7 000 deutsche Tankstellen kaufen kann...?" Frankreich und Deutschland hätten gewiß "gute Manieren" und könnten "auf der gleichen Etage wohnen, aber nicht in der gleichen Wohnung", schlussfolgert das gaullistische Zentralorgan.

Natürlich fehlt nicht der Balsam: De Gaulle wird sich im Juni für Deutschlands Wiedervereinigungswünsche einsetzen. Aber NATION tröstet sich zugleich damit, daß diese Wiedervereinigung "nicht brennend aktuell" sei.

Die EWG und die deutsch-französische Zusammenarbeit seien derzeit zum "Dahinvegetieren" verdammt. Diese Worte de Gaulles zitierte der regierungsnaher FIGARO. Das konservative Blatt warnt "vor übertriebener Optimismus". Die Meinungsverschiedenheiten seien "zu ernst" und man müsse befürchten, "daß der Dämon des Misstrauens und der Uneinigkeit, der diesmal schwieg, sich wieder zu rühren beginnt".

Interessanterweise sieht man in Paris zwischen dem deutsch-französischen Verhältnis und dem Vietnam-Krieg einen Zusammenhang. Der Vietnam-Krieg begünstige eine Annäherung zwischen Paris und Bonn; die USA richten ihre Blicke auf Asien und weniger auf Europa. Erhard sucht daher Annäherung an Frankreich, meint das neue gaullistische Morgenblatt 24-HEURES (24 Uhr). Auch COMBAT (liberal) behauptet, Bonn befürchte einen Abzug amerikanischer Truppen aus der Bundesrepublik und rücke daher näher an Frankreich. Entgegengesetzter Meinung ist NOUVELLES ALSACIENNES, Straßburg: Amerikanische Forderungen an europäische Länder um Unterstützung im Vietnam-Krieg könnten zu einer neuen Spannung zwischen Paris und Bonn führen. Die einflußreichen und großen französischen Provinzblätter äußern sich überhaupt schärfer zum deutschen Problem. So fordert DAUPHINE LIBRE (linksliberal) "Verzicht auf deutsche Grenzforderungen".

Das sind die ersten Reaktionen. Um die wirkliche Tragweite des letzten deutsch-französischen Gesprächs zu erkennen, wartet man jetzt in Paris auf die nächsten Erklärungen Erhards in Bonn, auf de Gaulles Pressekonferenz am 21. Februar und vor allem auf die Brüsseler Besprechungen, die theoretisch am 28. Februar stattfinden sollen, wenn bis dahin die Regierungskrisen in Rom und Brüssel gelöst sind. Die Finanzierung des europäischen Agrarmarktes ist Frankreichs wichtigstes Anliegen; es wird voraussichtlich, wie schon im Vorjahr, zum Test für das deutsch-französische Verhältnis werden.

Von Flensburg bis Passau

Drohende "Versteppung" des Zonenrandgebietes

Ki - Die Arbeitsgemeinschaft der dreizehn unmittelbar an der Demarkationslinie liegenden Industrie- und Handelskammern der Bundesrepublik haben am 8. Februar in Fulda unter ihrem Präsidenten, dem Präses der Kieler Kammer, Konsul Seidel, unüberhörbare Forderungen angemeldet, die eine weitere "Versteppung" des Zonenrandraumes abwenden sollen. Zugleich wurde der Arbeitsgemeinschaft ein Entwicklungsplan für den Straßenbau und den Ausbau der Bundesbahn am Zonenrand vorgelegt. Der Verkehrswegeplan wünscht Neu- und Ergänzungsbauten von Bundesautobahnen. Hier geht es im ganzen um zwölf Projekte von Flensburg bis Passau. Ferner wird der Neu- und Ausbau von Bundesstraßen gewünscht, damit Bevölkerung und Industrien an die Dynamik der großen Industriezentren des Bundesgebietes angeschlossen werden. Allein 34 Projekte stehen auf der Wunschliste der Zonenrandkammern. Schließlich geht es um die Elektrifizierung und den Ausbau bestimmter Bundesbahnstrecken; im ganzen vierzehn wichtige Projekte.

Die Konfassung des Verkehrswegeplanes für das Zonenrandgebiet soll nach den Worten von Seidel den Wirtschaftsraum entlang der Zonen-grenze an die großen Verkehrsverbindungen in der Bundesrepublik und an die EWG anschließen: "Dieser Raum darf nicht noch mehr in den Verkehrsschatten kommen". Präses Seidel betonte, die Vorschläge seien auf die dringendsten Maßnahmen beschränkt worden. Die Zonenrandkammern dürfen deshalb um so mehr erwarten, "daß ihre Anregungen von der Bundesregierung, den Länderregierungen, aber auch von der Bundesbahn berücksichtigt werden".

Bei der Tagung der Zonenrandkammern in Fulda ging es ferner um das regionale Förderungsprogramm. Die dreizehn Kammern erwarten, daß die Bereitstellung der vollen Haushaltsmittel für dieses Programm in Höhe von 139 Millionen DM auch 1966 gesichert wird und nicht der Kürzung durch die Bundesregierung unterliegt. In Fulda wurde mehrfach darauf hingewiesen, daß es hier nicht um Interessenpolitik geht, sondern um die Betonung der politischen Scherensituation der Zonengrenzregionen.

Anschließend wurde in Fulda an die im letzten Jahr in Kiel vorgelegte Denkschrift "Förderung des Zonenrandgebiets - eine politische Aufgabe" erinnert. Es wird auch für 1966 gewünscht, daß der Bund die erhöhten Mittel für den Facharbeiterwohnungsbau bereitstellt, wie das 1965 der Fall war. Man ist daran interessiert, ein Sonderwohnungsprogramm des Bundes für das Zonenrandgebiet zu schaffen, damit die Facharbeiter der marktfernen Industrien an der Zonen-grenze in jeder Beziehung menschenwürdig untergebracht werden können.

+ + +

Wie so etwas in Schweden gemacht wird...

FB - Stockholm

Im Zusammenhang mit der Starfighter-Affäre - die rund 800 Kampf-
flugzeuge haben über fünf Milliarden DM gekostet! - ist bemerkenswert,
wie die schwedische Luftwaffe jetzt begonnen hat, sich von den Typen
LANSEN und BRAKEN auf den Typ VIGGEN (Donnerkeil) umzustellen. Die Re-
gierung Erländer hat im April 1965 bei den SAAB-Werken 800 Maschinen
von Typ VIGGEN für knapp eine Milliarde bestellt. Hierbei handelt es
sich um das größte Industrieprojekt, das je in Skandinavien durchge-
führt worden ist. Nach den Lieferverträgen, die zwischen der schwedi-
schen Regierung und den SAAB-Werken in Linköping abgeschlossen worden
sind, behält die schwedische Regierung die detaillierte Kostenaufsicht
um etwaige Rüstungsspekulationen von vorne herein auszuschalten.

Die Auslieferung der VIGGEN soll 1970 in vollem Gange sein. Der
Flugzeugtyp ist von Fachleuten in aller Welt als sensationelle Entwick-
lung bezeichnet worden, der zumindest ebenbürtig neben dem Starfighter
und dessen verbesserte Varianten stehen kann. Die VIGGEN ist für das
harte Klima Skandinaviens entwickelt worden. Sie kann bei extremen Tief-
Temperaturen und dicht verhangenem Nebel dank ihrer neuartigen Radar-
elektronik geflogen werden.

Die Forderung der schwedischen Regierung, die Maschine im Ernst-
fall "Flugplatzunabhängig" einsetzen zu können, wurden erfüllt. Die
Start- und Landebahn kann in schlechten Landstraßenabschnitten beste-
hen. Das wurde durch eine besondere Kombination von Delta-Flügel und
Vordertragflächen ermöglicht. Bei der Landung richtet die Vordertrag-
flächen den Yet-Strahl nach vorn, so daß auch bei sehr hoher Geschwin-
digkeit auf knapp 500 Metern gelandet werden kann. (Bremswirkung)
Durch ihre Entwicklung eines derartigen Kurzlanders brauchten die Schweden
sich nicht erst mit den aufwendigen Problemen des Senkrecht-Star-
ters zu befassen.

Die VIGGEN kann gleichzeitig als Angriffsflugzeug, Schulungsmas-
chine, Jäger und Aufklärer dienen. Das wird möglich durch das
schnelle Auswechseln bestimmter Einbauelemente. ("Baustemsystem") Es
wird künftig bei der schwedischen Luftwaffe überhaupt nur noch die
VIGGEN für alle drei Waffengattungen und für alle militärischen Zwecke
geben.

Besonders sorgfältig ist das Katapultsystem für den Pilotsitz
entwickelt worden. Die Serientests, bei denen der Pilot aus dem auf der
Erde stehenden Flugzeug in die Höhe geschossen wurde und dann mit dem
Fallschirm sicher landete, sind erfolgreich verlaufen. Bei über zehn
Kilometer Höhe wird die VIGGEN eine Höchstgeschwindigkeit von dreifacher
Schallgeschwindigkeit erreichen. Bei einer Flughöhe von unter
fünfzig Metern ("Radarunterfliegen") beträgt die Geschwindigkeit noch
1 100 Kilometer; sie kann anstandslos auf 200 Stunden-Kilometer redu-
ziert werden.

Das Navigationssystem ist speziell für die VIGGEN entwickelt wor-
den und gilt als das modernste und zugleich am geringsten störanfällige
in der Welt. Elektronengehirne dienen als Analysator und treffen
in schwierigen Situationen die Entscheidungen für die Piloten - auch
im Blindflug. Die Computer liefern pro Sekunde 40 000 Multiplikationen
und 150 000 Additionen. Der Zentralkalkulator wird dauernd mit den Da-
ten der Position, Höhe, Seite, Geschwindigkeit sowie der Navigations-
und Peilberechnungen gespeist. Er liefert den Piloten anhand ablesbar-
er Lichtsymbole alle Einzelangaben für die Steuerung.