

**TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE**

P. XXIII/192

Bad Godesberg, den 6. Oktober 1967

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

---

Seite Zeilen

---

1 - 2 Guter Start 90

Lebers Verkehrsplan wird zügig bearbeitet

Von Heinrich G. Ritzel

3 - 4 Die freie Welt wird endlich deutlich 65

Griechenlands Militärjunta in Bedrängnis

Von Dr. Basil Mathiopoulos

4 MdB Karl Regling zum 60. Geburtstag 58

5 Sozialdemokraten in Norwegen an der Spitze 49

Bilanz der Kommunalwahlen

Von Werner Peter, Oslo

\* \* \*

Guter Start  
-----

Lebers Verkehrsplan wird zügig bearbeitet

Von Heinrich G. Ritzel

Was dem verstorbenen Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm trotz seiner beachtlichen Fachkenntnisse und langjährigen Kabinetterfahrungen nicht geglückt war, kann der neue Bundesverkehrsminister Georg Leber erhoffen: die schnelle parlamentarische Bearbeitung seines umfassenden Planes zur Neuordnung des Verkehrswesens in der Bundesrepublik.

Seit Bildung der Großen Koalition in Bonn hat sich manches geändert. Während Seebohm auch mit seinen guten Vorschlägen meist an den Interventionen der Interessentenverbände scheiterte, kann sich Leber heute auf eine breite parlamentarische Mehrheit stützen. Das am Donnerstag dieser Woche zur Beratung des Leber-Planes zusammengetretene Wirtschaftskabinetts hat bereits grünes Licht gegeben. In Kürze wird das Bundeskabinetts zu einer Sondersitzung einberufen werden und es ist damit zu rechnen, daß die Fraktionen des Bundestages ebenfalls schon in wenigen Tagen den Leber-Plan diskutieren werden.

Eigentlich ist das nicht verwunderlich, denn schon im Verlaufe der bisherigen öffentlichen Diskussion hat sich herausgestellt, daß es echte Alternativen zu den Vorschlägen von Minister Leber kaum gibt. Es kann sie nicht geben, weil die Lage zwangsläufig zu solchen Entschlüssen führt oder aber der Weg in den Abgrund frei wird. Der Kernpunkt des Bestrebens des neuen Bundesverkehrsministers ist in zwei Hauptteilen zu finden: einmal in dem Versuch der Senkung des Defizits der Bundesbahn und damit einer Entlastung des Steuerzahlers, zum anderen in einer Bekämpfung der chaotischen Zustände auf Teilen der deutschen Autobahnen und der deutschen Landstraßen. Der Blutzoll, der auf den deutschen Landstraßen Tag um Tag entrichtet wird, der sinnlose Verlust an wirtschaftlichen Werten und das sinnlose Opfer zur Deckung des Defizits der Bundesbahn verlangen gebieterisch nach einer konstruktiven Lösung, wie sie in Lebers Verkehrsplan endlich gegeben ist.

Der deutsche Steuerzahler muß sich einmal darüber klar werden, was er über den Bundeshaushalt der Deutschen Bundesbahn bis jetzt zu kommen ließ. Die ersten Bundesleistungen für die Bundesbahn begannen im Jahre 1952. Sie erreichten bis zum Ende des Jahres 1964 den Betrag von 1.315.400.000,-- DM an Darlehen, überlassener Beförderungssteuer zweckgebundenen Zuwendungen, Teilausgleich von betriebsfremden Lasten u.a.m. Im Rechnungsjahr 1965 wies der Haushaltsplan des Bundesverkehrsministers an Zuweisungen, Übernahme von betriebsfremden Lasten, Übernahme von Kapitaldiensten für Anleihen der Bundesbahn etc. 1.000.125.000 DM nach, wobei im Etat entscheidende Summen nicht erfaßt waren, weil sie durch Leertitel ersetzt wurden und eine Beurteilung der Gesamtleistung für das Jahr 1965 erst nach Kenntnis der Jahresrechnung möglich ist.

Im Rechnungsjahr 1966 wurden im Bundeshaushalt bewilligt: 2.000.800.000,-- DM als Zuweisungen, darunter Dreiviertelmilliarden zur Deckung von Versorgungslasten, zur Anpassung von Löhnen und Gehältern und als Beitrag des Bundes zugunsten des sozialbegünstigten Personennahverkehrs. Weitere 1.256.000.000,-- DM zur Erhaltung der

Liquidität. Der Haushalt enthielt jedoch keinen Ansatz für einen Zuschuß zur Erhöhung des Kapitals der Deutschen Bundesbahn, sondern nur einen Leertitel entsprechend dem Sofortprogramm zur Regelung des Eigenkapitals der Bundesbahn. Ebenso enthielt der Haushalt keinen Ansatz zur Deckung des Defizits, das voraussichtlich mit 1.400.000.000,- DM in Erscheinung treten würde.

Die endgültigen Zahlen der Jahresrechnung 1966 sind noch nicht bekannt.

- \* Aber die Leistungen des Bundes für die Deutsche Bundesbahn in dieser Höhe, mit einem ständig steigenden Milliardendefizit
- \* können weder finanz-wirtschaftlich noch verkehrspolitisch weiter geduldet werden und hier liegt die Bindung an den Straßenhaushalt des Bundes.

Seit 1949 bis 1964 hat der Bund für seine Bundesfernstraßen 15,5 Milliarden DM aufgebracht. Er verfügt heute über eines der besten Straßennetze Europas, aber er verfügt auch über einen unerhört starken motorisierten Verkehr und eine hohe durchschnittliche Jahresfahrleistung eines PKW und eines LKW. Aus einer bereits vor drei Jahren getroffenen Feststellung ergab sich, daß in Frankreich die durchschnittliche Fahrleistung eines PKW unter 15.000 km lag, in der Bundesrepublik aber 20.000 km erreichte. Die deutschen und die europäischen Maßnahmen auf dem Gebiete des Lastkraftwagenverkehrs haben auf den klassifizierten Straßen der Bundesrepublik Zustände geschaffen, die nicht mehr weiter so belassen werden dürfen. Wir sind soweit, daß jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer beim Besteigen seines Fahrzeuges prüfen sollte, ob er sein Testament gemacht hat und daß der innerlich Abschied nimmt von seiner kleinen Welt.

Die erschütternden Tatsachen verlustreicher Katastrophen im Luftverkehr verblissen gegenüber den ungeheuren Opfern, die Tag um Tag auf deutschen Bundesstraßen gebracht werden. Der schwere Lastkraftwagenverkehr ist die Hauptursache. Er verhindert einen zügigen Verkehr kleinerer Lastkraftwagen und von Personenfahrzeugen. Weder in Frankreich noch in England, weder in Italien noch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gibt es einen derartigen Schwerverkehr auf den Landstraßen. Die Proteste der betroffenen Interessenten, für die der deutsche Steuerzahler Jahr um Jahr Milliarden zur Erhaltung und zum Ausbau der öffentlichen Straßen bereitstellt, sollten keinen verantwortlich Denkenden beeinflussen. Es ist so, wie Georg Leber sagt: der schwere Güterverkehr muß von der Straße weg und ist eine Aufgabe der Schiene. Damit tritt eine Entlastung der Straßen, eine sinnvollere Verwendung der Straßenbaumittel und eine Verringerung des Defizits im Güterverkehr der Bundesbahn ein. Wenn dann noch die maßgeblichen Persönlichkeiten der Deutschen Bundesbahn einen Bundesbahnlebensnerv in deutschen Landen fördernde Sternstunde erleben sollte, dann wäre eine solche Entwicklung ein Glück für den deutschen Verkehr, für die deutsche Wirtschaft und den deutschen Steuerzahler.

Minister Georg Leber kommt aus Hessen. Im ehemals kurhessischen Teil gab es aus historischem Anlaß eine Ermahnung an den damals regierenden Landgrafen: "Landgraf werde hart". Wenn jetzt der Sturm der Interessenten einsetzt, sollten wir Minister Leber zurufen: "Minister bleibe fest, werde hart".

Die freie Welt wird endlich deutlich

Griechenlands Militärjunta in Bedrängnis

Von Dr. Basil Kachiopoulos

Die Athener Militärjunta scheint mit ihrem Latein bald am Ende zu sein. Wütende Reaktion gegen jede Kritik wirkt nicht nur lächerlich, sie enthüllt die eigene Unsicherheit. Ende der Woche hatten die Obristen nichts Besseres zu tun, als Panajotis Kanellopoulos wieder unter strengen Hausarrest zu stellen. Der letzte legale Ministerpräsident vor dem Putsch hatte vor der Weltöffentlichkeit die Rechtfertigung der Junta, es habe eine unmittelbare Gefahr für die Nation bestanden, als einen plumpen Betrug bezeichnet. Seit dem 4. Oktober hat das gleiche Schicksal Frau Helene Vlachou ereilt. Frau Vlachou, ein Symbol des griechischen Widerstandswillens, hatte sich nicht damit begnügt, aus Protest gegen die Pressezensur ihre beiden konservativen Zeitungen sofort nach dem Umsturz einzustellen; sie sorgte durch ihre sarkastischen Seitenhiebe für einen Ausgleich der einseitigen Informationspolitik der Junta gegenüber der ausländischen Presse. Das mußte auf die Dauer die Machthaber in Athen provozieren - es sollte sie provozieren.

Für die Militärregierung war es leicht, zwei in der ganzen Welt beachtete Stimmen zum Schweigen zu bringen. Aber wenn das Regierungsblatt "Eleftheros Kosmos" Kanellopoulos neuerdings als "Handlanger der Agenten des internationalen Kommunismus" bezeichnet, verrät das höchstens das Niveau seiner Auftraggeber. Auf der gleichen Ebene bewegt sich Innenminister Pattakos. Der Brigadegeneral der Panzerregimenten bläst zum Gegenangriff, indem er behauptet, hinter den Bombenexplosionen der letzten Tage in Athen stünden ausländische Drahtzieher, wobei er nicht einmal eindeutig in die östliche Richtung zielt. Indirekt bestätigt er durch sein Rückzugsgefecht: die griechische Bevölkerung ist nicht bereit, sich länger mit dem Belagerungszustand abzufinden. Die Verhaftung von 60 Arbeitern und Studenten der technischen Hochschule in Athen schreckt nicht mehr ab, sie facht den Widerstand an.

Noch mehr Kopfschmerzen bereitet der Junta die Haltung des Westens. Auf Anfrage des SPD-Abgeordneten P e l d e r gab Staatssekretär J a h n am Mittwoch die Haltung der Bundesregierung bekannt: die Bundesrepublik wird zwar die laufenden Verpflichtungen erfüllen, jedoch keine neuen Abmachungen über wirtschaftliche oder militärische Hilfe mit Athen abschließen, bis das Untersuchungsergebnis der Menschenrechtskommission und des Europarates über die Zustände in Griechenland vorliegt. Eine entsprechende Entscheidung wurde auf sozialdemokratischen Antrag bereits im Wirtschaftsausschuß des Bundestages gefällt. Anfang der Woche entließ der dänische Ministerpräsident Krag seinen Handelsminister Dalgaard, weil dieser nicht mit der ablehnenden Haltung Dänemarks gegenüber der Militärregierung in Athen vor dem Europarat und den handelspolitischen Beschränkungen seiner Regierung einverstanden war.

Eindeutig Stellung bezog die Labour-Party auf ihrem Parteikongreß in Scarborough. Die Aufforderungen die Regierung, eine härtere Politik gegenüber dem Militärregime zu betreiben, beinhaltet folgende konkrete Maßnahmen:

1. Mit einer Mehrheit von fast 300 000 Stimmen forderten die Delegierten den Ausschluß Griechenlands aus der NATO und die Einstellung jeglicher Militärhilfe.
2. Die Organisationen der EWG sollten alle Verbindungen mit Griechenland abbrechen, bis die Militärdiktatur den Platz für ein demokratisches System geräumt habe.
3. Die Regierung solle alles versuchen, um über die Vereinten Nationen die Freilassung aller politischen Gefangenen und die Durchführung von Neuwahlen zu erreichen.
4. Die Regierung solle den griechischen Arbeitern jede erforderliche Hilfe zubilligen, damit diese die Gewaltherrschaft beenden können.

Nun kann man gespannt auf die Reaktion aus Athen warten. Vielleicht sind die Delegierten der Labour-Party für Herrn Patakos auch Kommunisten. Lange wird die Militärjunta es schwerlich verkraften können, daß der Westen sich nicht nur rhetorisch distanziert, sondern den Krankheitskeim in seinen Reihen isoliert.

#### MdB Karl Regling zum 60. Geburtstag

---

sp - Der Bürgermeister der Freien Stadt Lübeck - aber damals war sie unfrei und unter der Herrschaft der Verderber Deutschlands - dennoch: jener Bürgermeister sah bei einer Künstlerin, die in der Stadt wohnte, kunstvoll gearbeitete Möbel. Solche wollte er auch haben. Bei Nacht und Dunkelheit lieferte der Tischlermeister sie ihm später ab. Derselbe Meister, dem kurz zuvor, als er bei einer öffentlichen Ausschreibung das beste Angebot gemacht hatte, dies zwar bestätigt, der Auftrag ihm aber versagt worden war, weil er nicht zu denen gehörte, die damals die Macht hatten.

Karl Regling, der am 9. Oktober 60 Jahre alt wird, war als Tischlersohn beim Handwerk geblieben. Mit 27 Jahren war er Meister geworden. Er selbst, ein Geselle und später ein Lehrling dazu, schlugen sich mühsam durch eine sinnlose Zeit. Wenn sie Erfolg hatten, konnten sie heimlich stolz sein. Nur nicht zeigen, daß man etwas konnte. Julius Leber und Fritz Sollnitz hatten den jungen Gesellen aufgefordert, sich selbständig zu machen. Er wagte es und kam voran. Heute ist er aus dem Vertrauen seiner Kollegen Obermeister seines Handwerks seit mehr als zehn Jahren, Landesinnungsmeister seit fünfzehn Jahren und Vorsitzender des Ausschusses für Betriebswirtschaft in seinem Berufsverband. Er hilft an vielen Stellen und hat von seinem Wissen und Können anderen reichlich abgegeben.

Der junge Sozialdemokrat war frühzeitig in der Gewerkschaft und hatte öffentliche Ämter zu verwalten. Seit 1953 gehört er dem Deutschen Bundestag an und arbeitet in den Ausschüssen für Wirtschaft und für Finanzen nun auf der breitesten Ebene, die geboten werden kann. Ein Mann setzte sich durch und tat es in der Gewissheit, daß jeder auf seinem Platze für alle und das Ganze zu denken hat und solidarisch bleibt denen, die mit ihm gegangen sind.

## Sozialdemokraten in Norwegen an der Spitze

### Bilanz der Kommunalwahlen

Von Werner Peter, Oslo

Wenn am 24. und 25. September in Norwegen Stortingswahlen stattgefunden hätten, die Sozialdemokratische Arbeiterpartei hätte dann gerade eben die Hälfte aller Mandate im Parlament zu Oslo erobert. Das besagt die Analyse der Kommunalwahlen, bei der sehr hart nicht nur um die Kommunalpolitik, sondern auch um die norwegische Innen- und Außenpolitik gerungen wurde. Die Wahl wurde als großer Test empfunden. Dieser Test besagt: die Basis der antisozialdemokratischen Koalition in Norwegen ist kaum noch gegeben.

Die Sozialdemokraten brachten es auf 44,4 Prozent der gültigen Stimmen und gewannen, gemessen an der Storting-Wahl von 1965, 1,1 Prozent hinzu. Dieser geringe Zuwachs genügt aber um ihnen die knappe Mehrheit der Mandate zu sichern. Die Koalition aus Liberalem Zentrum, Agrarischem Zentrum, Christlicher Volkspartei und Konservativen würde nach Mandaten gerechnet, nicht mehr über die Mehrheit verfügen. An Neuwahlen zum Storting wird aber in Norwegen nicht gedacht, da die Verfassung nur alle vier Jahre eine Reichstagswahl zuläßt.

Die Niederlage der Regierungskoalition unter dem Zentrumspolitiker Per Borten wird deutlich, wenn man sich vor Augen hält, daß ihr Stimmenanteil von 49,3 auf 45,3 Prozent zurückfiel. Dabei haben in der Bürgerlichen Koalition die beiden Zentrumsgruppen ihre Position behaupten können, während die Christliche Volkspartei und vor allem die Konservativen harte Verluste einstecken mußten. Die Konservativen, von Außenminister John Lyng geführt, fielen von 20,9 auf 18,8 Prozent zurück.

Es ist nicht zu übersehen, daß die sozialistische Volkspartei eine linksextreme Gruppe, die sich nach dem Modell des dänischen Linksozialisten Aksel Larsen etabliert hat, recht gut abschnitt. Zwar traten die Volksozialisten in Norwegen nicht in allen gemeindlichen Wahlbezirken auf, dennoch erhöhten sie ihren Stimmenanteil, gemessen an der letzten Kommunalwahl, von 2,8 auf 5,2 Prozent. Demgegenüber fielen die Kommunisten von 1,9 auf 1,2 Prozent zurück. Man kann also davon ausgehen, daß bei den nächsten Reichstagswahlen im Jahre 1969 die Sozialdemokratische Arbeiterpartei mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder an die Regierung kommen dürfte. Ihr Vorsitzender Trygve Brauteli, der den großen alten Mann der norwegischen Sozialdemokraten Einar Gerhardsen im Parteiamt ablöste, ist fest entschlossen, seine Partei wieder in die Regierungsverantwortung zu bringen. Er wies schon jetzt auf die Unnatürlichkeit der antisozialdemokratischen Regierungskoalition hin, die in sich zersplittert ist und von widerstrebenden politischen Kräften gekennzeichnet wird.