



DRK-Helferinnen (1942): „Die Stunde der Not ist die Stunde des ganzen Volkes“

kennziffern in Karteien geführt; sie werden, wenn Bundestag und Bundesrat entscheiden, daß der Krieg ausgebrochen ist, unverzüglich alarmiert. Erwünscht ist Fortbildung, wie auf einer Bunkerübung letztes Jahr in Hamburg, als Schwesternhelferinnen im Lazarett unter der Erde den Ernstfall studierten.

Nur beim Arbeiter-Samariterbund (ASB) gab es aus alter sozialdemokratischer Tradition von Anfang an Widerstände. „Mit Schwesternhelferinnenausbildung für einen neuen Krieg“, sagt ASB-Bundesgeschäftsführer Wilhelm Müller, „wollten wir nichts zu tun haben.“ Im vorigen Krieg hatten viele Helferinnen sterben müssen. Sie standen oft in vorderster Front – in Breslau ist einer Schwesternhelferin gar vom Festungskommandanten 1945 das Eiserne Kreuz an die Brust geheftet worden.

Manchen Frauen ist die Erinnerung an damals mit der Vorstellung der Apokalypse von morgen gekommen. Die Bremer Pastoren-Frau Ingeburg Bertbach beispielsweise hat ihren Kurs schon vor Jahrzehnten gemacht, überlegt aber jetzt, ob sie widerrufen soll. Andere, wie die Hannoveranerin Barbara Riehn, stehen in der ersten Kurs-Stunde auf und wollen entweder nicht unterschreiben oder den Verteidigungspassus streichen.

Frauen wie Karin Bitter aus dem badi-schen Heiligkreuzsteinach wiederum modifizieren ihren Rückzug: „Der Widerruf meiner Unterschrift“, schrieb sie ihrem Zivilschutzamt, „bezieht sich nicht auf Naturkatastrophen oder Unfälle, sondern ausdrücklich auf den Kriegsfall.“

Berufssamariter sind bestürzt über diese Verweigerungswelle. „Die kommen hierher“, sagt eine altgediente Schwester, „und tun so, als wären wir die

Kriegstreiber.“ Wenn „Teilnehmerinnen widerrufen“, so der Malteser-Referent Günter Hupperich, „passiert ihnen nichts, wir sind dann nur sehr enttäuscht“.

Der Leitende Regierungsmedizinaldirektor Heinzkarl Pfannkuch vom Staatlichen Gesundheitsamt Karlsruhe gab der Verweigerin Claudia Schneider-Berndts auf den Lebensweg, sie sei eine „hart-herzige Person“, und „wenn es lauter Claudia Schneiders gäbe“, sei es schlecht „um die Menschheit und die Menschlichkeit“ bestellt.

Von der Bonner Hardthöhe erfuhr die Hamburgerin Eva Bühler, wie die Verteidiger über solche Verweigerer denken: „Ihr Vorsatz; unglücklichen Opfern von Kriegshandlungen keine Hilfe leisten zu wollen, berührt nicht nur das Verfassungsgebot sozialen Verhaltens, sondern auch Ihr eigenes Gewissen.“

## VERKEHRSPOLITIK

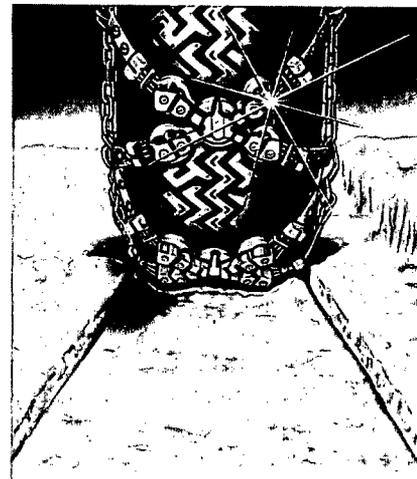
### Große Sendung

**Kommt nun doch ein Baustopp für den Main-Donau-Kanal? Ein Rechtsgutachten belegt: Die Staatsverträge sind fragwürdig.**

Bayerns Innenminister fand Trost im Alten Testament. Ausführlich informierte Gerold Tandler vorigen Dienstag, „ferschriftlich voraus“. Presse und Rundfunk über „Mose 1, 11. Kapitel“ („da fuhr der Herr hernieder“), um zu beweisen, „daß Bayern nicht gleich Babylon“ und der Bundesverkehrsminister nicht so recht bibelfest sei.

Anlaß war ein loses Wort, das der Bonner zuvor in der Bayernmetropole in

# Dem Winter die Spikes zeigen



## WINTERPARTNER

Gehen Sie beim Schneekettenkauf auf „Nummer Sicher“: Mit dem WINTERPARTNER! Er hat grobe Stollen und echte Spikes, die greifen bei Lockerschnee, festgefahrener Schneedecke und Glatteis gleich gut. Und: Der WINTERPARTNER ist einfach und schnell zu montieren, hat eine lange Lebensdauer und schont die Reifen durch seine breite Auflagefläche.

Also! Bei Winterwetter – WINTERPARTNER. Denn Sicherheit ist ausschlaggebend.

TÜV-geprüft! Informieren Sie sich beim Fachhandel.

**WINTERPARTNER**  
die Schneekette mit der einfachen Schnellmontage.



CARL FREUDENBERG · SIMRIT  
D-6940 Weinheim · Tel.: (062 01) 80 51 40  
Telex: 04/656 316-20 · Postfach 13 80

crea 8081/15



**Main-Donau-Kanal im Altmühltal:** Frevel an der Natur

Umlauf gesetzt hatte. Der Main-Donau-Kanal sei „ziemlich das dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel“, meinte Volker Hauff.

Der Vergleich, befand Tandler nun, ziehe nicht: Der Turm zu Babel sei ein „frevlerisches“ Werk gewesen. Dies könne von dem Kanal-Bau in Franken nicht gesagt werden.

Es sind nicht nur fanatisch grüne Zeitgenossen, die dies jedoch energisch bezweifeln. Der Kanal, der quer durch den Fränkischen Jura führt und mit dem Altmühltal eines der letzten unberührten deutschen Flußtäler zerstören wird, sei arger Frevel an der Natur.

Weil der Kanal auch noch Bonner Milliarden kostet, kämpft der neue Verkehrsminister Volker Hauff seit seinem Amtsantritt vor einem Jahr gegen die künstliche Wasserstraße. Zuletzt kündigte er eine „grundsätzliche Überprüfung“ mit dem Ziel einer „qualifizierten Beendigung“ des umstrittenen Vorhabens an: mithin den Baustopp.

Für das CSU-Zentralorgan „Bayernkurier“ des Franz Josef Strauß waren das „Hauffs Märchen“ und „Geschwätz“. Daß die Schifffahrtsstraße über die Höhen des Fränkischen Jura blanker wirt-

schaftlicher Unsinn ist, hatte die Bayern noch nie beeindruckt.

Warum auch: Die Baukosten, für die bisher fertiggestellten zwei Drittel der Strecke rund vier Milliarden Mark, zahlt zu zwei Drittel der Bund. Und da, so meinen die Bayern, kommen die Bonner Sozialliberalen auch nicht raus. Die Staatsverträge zwischen Bonn und dem Freistaat ließen eine einseitige Aufkündigung nicht zu.

Er jedenfalls werde, so konterte Gerold Tandler Hauffs Angriff, „weiterhin auf die Einhaltung der Verträge pochen“. Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann bekräftigte: „Das Recht ist eindeutig auf der Seite Bayerns.“

Genau das aber steht neuerdings in Frage. Seit letztem Mittwoch nämlich belegt ein Gutachten des Münchner Staatsrechtlers Professor Bruno Simma: Die Staatsverträge, die erst, 1921, das Deutsche Reich und später, als Rechtsnachfolger, der Bund mit dem Freistaat Bayern über den Bau der Schifffahrtsstraße geschlossen haben, könnten vielleicht doch einseitig gekündigt werden.

Auf die naheliegende Idee, die Uraltkontrakte juristisch abzuklopfen, waren

nicht Bonner Amtspersonen gekommen. Professor Simma gutachtete im Auftrag des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND).

Auf 65 Seiten begründet der Münchner Gelehrte mit Akribie und Scharfsinn einen Rechtsanspruch, vor dem sich Bayern bislang absolut sicher wähnte: den „Anspruch des Bundes auf Änderung oder Aufhebung der Verträge“.

Für den Rechtsprofessor ist auch von Belang, daß der Kanal, der einstmals vielleicht ökonomisch sinnvoll gewesen sein mag, heute keiner Wirtschaftlichkeitsprüfung mehr standhält.

Diese Thesen stützen viele Kronzeugen. „Die Kanalstrecke von Nürnberg nach Regensburg und der Ausbau der Donau zwischen Regensburg und Vilsbiburg würden mehr kosten, als sie der Volkswirtschaft insgesamt nutzen“, fand etwa der renommierte Verkehrswissenschaftler Walter Hamm. Der Marburger Professor: „Eine grandiose Fehlinvestition.“ Der Kanal stifte keinerlei Nutzen, im Gegenteil: Vorteile für die ostbayrischen Regionen von 50 Pfennig würden mit Verlusten der Volkswirtschaft von je einer Mark erkaufte.

Bayerns Wirtschaftsminister kann dem nur entgegenhalten, in 100 Jahren werde sich der Kanal doch irgendwie rentieren.

Dabei sinken heute schon die Verkehrserwartungen ständig. So prophezeite das Münchner Ifo-Institut 1969 ein jährliches Frachtaufkommen von 20 Millionen Tonnen. 1978 nahm es die Prognose auf 13 Millionen Tonnen zurück; das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung erwartet inzwischen weniger als 3,7 Millionen Tonnen.

„Angesichts der kontroversen Berechnungen“, heißt es in dem Rechtsgutachten des Professors Bruno Simma, müsse Bayern mit sich reden lassen. „Allein schon die Weigerung, in Verhandlungen



**Unversehrtes Altmühltal:** „Das Recht ist auf der

einzutreten“, würde „den Grundsatz des bundesfreundlichen Verhaltens verletzen“ und Bonn berechtigen, aus den Staatsverträgen auszusteigen.

Und Grund zum Verhandeln besteht nach Simmas Meinung allemal. Da sich die Verhältnisse seit dem ersten Vertragsabschluß vor 60 Jahren geändert hätten, könnte zum Beispiel durch „Wegfall der Geschäftsgrundlage“ für Bonn die Vertragstreue „unzumutbar geworden“ sein.

Unzumutbar könnten etwa die Auswirkungen der Kanalschifffahrt auf die Bundesbahn sein, denn durch die Konkurrenz zu Wasser verlöre das ohnedies tief defizitäre Unternehmen Einnahmen. Wieviel das ist, hat Minister Jaumann, nebenher auch Verwaltungsrats-Mitglied der Deutschen Bundesbahn, dankenswerterweise selbst beziffert: Die Transportkostensparnis liege pro Jahr bei 150 Millionen Mark.

Doch all diese Argumente zählen bei den Bayern nicht. Letzte Woche erklärte Jaumann vor dem Bonner Verkehrsausschuß, seine Regierung sei nicht bereit, in Verhandlungen über eine Auflösung des Vertrages einzutreten.

Die Bayern wissen schließlich seit Jahrzehnten, warum sie den Kanal wollen. Die Wasserstraße, so hieß es vor 50 Jahren in einer Werbeschrift der Rhein-Main-Donau-AG, sei „die einzige Möglichkeit für Bayern, sich seinen Anteil an der Arbeit des deutschen Volks zu sichern“.

„Das größere, weitere Ziel des Rhein-Main-Donau-Unternehmens“ aber wurde in dem Schriftwerk auch nicht vergessen. „Das deutsche Volk“, so der Text, „war schon einmal berufen, die Herrschaft über Mitteleuropa auszuüben... Der Ausbau der großen Verkehrsader vom Rhein zur Donau liegt ganz in der Linie der großen Sendung des deutschen Volkes.“

# „In Puerto Rico wissen wir Ihre Geschäfte zu schätzen. Wir arbeiten hart, Ihr Vertrauen zu verdienen.“

*Carlos Romero Barceló*  
Carlos Romero-Barceló  
Gouverneur von Puerto Rico



Über 2.500 amerikanische Unternehmen unterhalten Zweigwerke auf Puerto Rico. Allein im letzten Jahr wurde von diesen Zweigwerken ein Netto-Gewinn von 3,2 Milliarden Dollar verdient.

Ursprünglich kamen diese Unternehmen wegen der einzigartigen Steuervergünstigungen nach Puerto Rico, den umfangreichsten unter amerikanischer Flagge überhaupt. Aber ein anderer Grund veranlaßte sie zum Bleiben: Die Menschen von Puerto Rico. – Geschickte, loyale und gut ausgebildete Arbeitskräfte. Puerto Ricos Facharbeiter sind qualitätsbewußt. Die Produkte ihrer Arbeit beweisen dies.

Heute ist Puerto Rico ein industrieller Gigant. Und alle Produkte können zollfrei in die Vereinigten Staaten eingeführt werden.

Die Lage Puerto Ricos ermöglicht leichten Zugang zu den Märkten Latein- und Süd-Amerikas. Gute Transportmöglichkeiten, Häfen, öffentliche Einrichtungen sind die besten Voraussetzungen hierfür.

Durch ein modernes, 10.000 Kilometer umfassendes Straßennetz ist kein Unternehmen weiter als 2 Stunden vom nächsten Hafen entfernt.

Unser elektrisches Versorgungsnetz ist das zweitgrößte in Amerika. Unsere Trinkwasserversorgung ist so unerschöpflich wie der tropische Regen. Unser Verladezentrum für Containerfracht ist das schnellste der Vereinigten Staaten.

Die industriellen Anreize Puerto Ricos mögen der Grund für Sie sein hierherzukommen. Aber die arbeitsamen Menschen und die Möglichkeiten, die Puerto Rico Ihnen bietet, werden Sie überzeugen hierzubleiben.



## Puerto Rico, U.S.A.

We get things done

Fordern Sie spezifisches Informations-Material über unsere Förderungs-Programme an.

Government of Puerto Rico  
Economic Development Administration (Dep. SP)

Zürich-Haus am Opernplatz, 6000 Frankfurt/Main 1, Telefon 06 11/72 12 42

