

Hutschenreuther
Selb

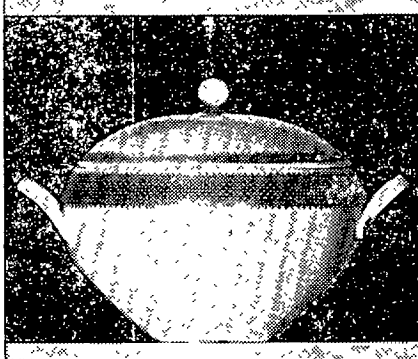
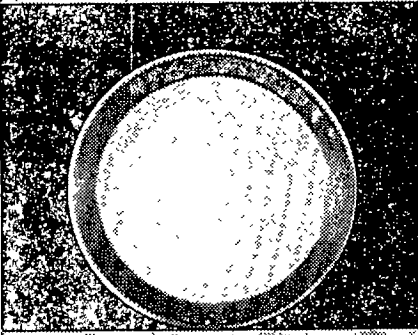


Achten Sie auf die Marke

Sie kennen Lorenz Hutschenreuther - bewundern seine modernen Service? Mit Recht! Man sieht sie überall dort, wo gepflegte Eleganz den Stil des Hauses bestimmen soll. Dekor und Form sind großzügig und geschmackvoll - die Linienführung zeitlos. Sie beweisen Überlegenheit mit einem Service von Lorenz Hutschenreuther.

Verlangen Sie bitte kostenlos Prospekte Kennziffer 534. Lorenz Hutschenreuther Porzellan 8672 Selb/Bayern

**Form Charmant
Dekor Sinfonie**



BERLIN

AUTOBAHN-KONTROLLE

Nicht bei Regen

Sowjet-Oberstleutnant Spiridonow, Kommandant am Autobahn-Kontrollpunkt Marienborn, durfte 41 Stunden und fünf Minuten lang standhaft bleiben; dann mußte er auf Geheiß Moskaus seiner Mannschaft den Befehl zum Rückzug geben.

Die Straßensperre — drei russische Schützenpanzerwagen — rollte von der Fahrbahn: Um 2.15 Uhr am Mittwochmorgen konnte der seit dem Montag um 9.10 Uhr blockierte US-Konvoi des Oberleutnants John Lamb, 25, den Weg nach Berlin fortsetzen. Zum zweitenmal innerhalb von vier Wochen hatten die Sowjets beim Tauziehen um das Kontrollreglement im alliierten Berlin-Verkehr plötzlich nachgegeben.

Obschon Chruschtschow am Mittwochabend im Kreml führenden Wirtschaftlern der USA erzählte, Lambs Kolonne habe sich schließlich dem russischen Kontrollgehren gebeugt, weil sie sonst „nur über unsere Leichen“ ihre Fahrt nach Berlin hätte fortsetzen können, vermochten diese Kraftsprüche nichts an der Tatsache zu ändern, daß die Sowjets schließlich doch fürs erste die von den drei Westmächten gemeinsam vereinbarten Regeln für die Verkehrskontrollen akzeptiert hatten — Regeln allerdings, die den russischen Wünschen weitgehend entgegenkommen.

Nach dem ersten Konvoi-Konflikt im Oktober — eine US-Kolonne war 52 Stunden lang auf der Autobahn festgehalten worden — waren die drei westlichen Berliner Stadtkommandanten auf Weisung ihrer Regierungen übereingekommen, künftig gegen die sowjetischen Forderungen eine Einheitsfront zu bilden. Erster Schritt war die Paraphierung einheitlicher Vorschriften für den Transitverkehr auf der Interzonenautobahn. Die Kommandanten wollten nachholen, was ihre Amtsvorgänger im Siegesjahr 1945 zu tun versäumt hatten.

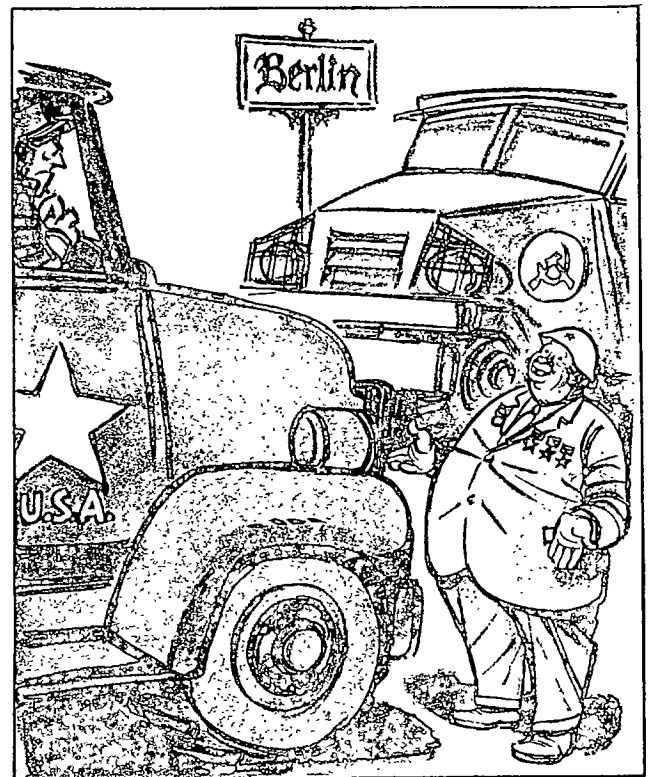
Damals, bei der gemeinsamen Besetzung Berlins, war außer mündlichen Absprachen keine verbindliche Regelung der freien Zufahrt mit den Sowjets getroffen worden. Die westlichen Militärs hatten eine solche Abmachung für überflüssig gehalten.

In einem Gespräch mit dem sowjetischen Befehlshaber General Schukow erörterten der britische General Weeks und der Amerikaner-General Clay am 29. Juni 1945 lediglich technische Einzel-

heiten. Ein Protokoll wurde nicht angefertigt. Clay diktierte eine Aktennotiz, in der es hieß: „Es wurde vereinbart, daß aller Verkehr — Luft, Straße, Schiene — ... frei sein soll von Grenzkontrollen oder der Kontrolle durch Zollbeamte oder militärische Behörden.“ Allerdings sollte den Sowjets auf den Straßenzufahrten die „Verkehrsregelung“ obliegen.

Auch nach dem Ende der Berliner Blockade im Frühjahr 1949 wurden die Zufahrtsrechte der Alliierten nicht schriftlich geregelt. Anlaß, diese Großzügigkeit zu bedauern, gab es zunächst nicht. Zwar kam es gelegentlich zu Zwangsaufenthalten amerikanischer Militär-Konvois an den Sowjet-Kontrollpunkten, doch konnten die Zwischenfälle stets ohne Aufsehen beigelegt werden.

Die Abfertigung vollzog sich nach Gewohnheitsrecht: Die Kommandeure der



New York Herald Tribune
Test-Stopp: „Wir haben aber nicht vereinbart, daß wir euch nicht mehr testen dürfen!“

westlichen Konvois legten den Sowjets eine Liste vor, aus der die Zahl der Fahrzeuge und Soldaten und die Art der Zuladung zu entnehmen war. Die Russen ihrerseits verzichteten auf detaillierte Überprüfung der Angaben, stempelten die Papiere und gaben den Kolonnen den Weg frei.

Als jedoch am 20. August 1961 eine 1500 Mann starke amerikanische Kampfgruppe auf dem Weg nach Berlin in Marienborn freiwillig von ihren Fahrzeugen abgesehen war, um die Abfertigung zu beschleunigen, nutzte Moskau diese Gelegenheit, auch für künftige Fälle das Absitzen und Antreten zum Zählappell in den Verfahrenskatalog aufzunehmen. Die drei Westmächte reagierten unterschiedlich:

▷ Die Amerikaner waren in der Regel bereit, bei Transporten von mehr als 70 Mann (außer Fahrern und Beifahrern) die Soldaten zum Zählen absteigen zu lassen, dies aber auch nur

von Fall zu Fall und nicht bei Regenwetter.

- ▷ Großzügiger verfahren die Briten. Sie ließen ihre Soldaten bei Transporten von 40 Mann aufwärts zum Nachzählen antreten.
- ▷ General de Gaulles Berlin-Garnison entzog sich der Prozedur nach Möglichkeit überhaupt und wickelte die Transporte auf dem Schienen- oder Luftweg ab.

Um nach dem Zwischenfall vom Oktober den Sowjets die Möglichkeit zu nehmen, sich die unterschiedlichen westlichen Kontrollzugeständnisse zunutze zu machen, verfertigten die drei Stadtkommandanten ein gemeinsames Memorandum, das sie am 29. Oktober über ihre Militärmissionen in Potsdam dem Oberkommando der Roten Armee in der DDR zuleiteten.

In diesem bislang nicht veröffentlichten Dokument wird mitgeteilt, daß künftig die Soldaten aller alliierten Konvois mit einer Mannschaftsstärke von mehr als 30 Mann (ohne Fahrer und Beifahrer) zur Erleichterung der Abfertigung von ihren Fahrzeugen absteigen würden. Eine Antwort auf dieses Schriftstück, so ließen die westlichen Hauptquartiere in Berlin wissen, werde nicht erwartet.

Die Sowjets gaben sie dennoch. Eine Woche später, am 4. November, stoppten sie den Lamb-Konvoi und forderten die Soldaten zum Absitzen auf, obschon die Gruppe mit 24 Mann Fahrpersonal und nur 20 Mannschaften ausgewiesen war.

Vergeblich forderten Oberstleutnant Spiridonows Wächter die Amerikaner fast zwei Tage lang auf, wenn schon nicht anzutreten, so doch wenigstens auf den Fahrzeugen aufzustehen oder die Ladeklappen herunterzulassen. Lamb blieb, auf Befehl Washingtons, stur.

US-Stadtkommandant Generalmajor James H. Polk: „Wenn die Sowjets zählen können, dann muß es ihnen auch möglich sein, sitzende Soldaten zu zählen.“

In dieser Situation erinnerten sich die Russen nun ganz gegen ihre Gewohnheit der Viermächte-Ära und taten einen Griff in die Geschichte. Ein Sprecher des Sowjet-Oberkommandos (offiziell: „Der Presseoffizier der Abteilung für auswärtige Beziehungen des Kommandos der zeitweilig in der DDR stationierten sowjetischen Truppen“) beschwor die Besprechung der Siegergenerale vom 29. Juni 1945. Damals sei „klar festgelegt“ worden, daß „die Bewachung, der Kommandodienst und die Verkehrsregelung auf den erwähnten Straßen durch sowjetische Truppen erfolgen“.

Die Amerikaner waren nicht bereit, den Sowjets weitere Zugeständnisse zu machen. Sie setzten deshalb im Einverständnis mit der englischen und französischen Regierung die sogenannte Contingency(Notfall)-Planung in Gang, die nach dem 13. August 1961 von der Viermächte-Arbeitsgruppe in Washington und dem Nato-Oberkommando in Paris ausgearbeitet worden ist und in der bis ins kleinste Detail die Gegenmaßnahmen für den Fall einer Behinderung des Berlinverkehrs festgelegt sind*.

Diese Notfall-Planung umfaßt einen breiten Fächer miteinander verzahnter diplomatischer, wirtschaftlicher und

* Dieser Arbeitsgruppe gehören die Botschafter Englands, Frankreichs und der Bundesrepublik sowie ein hoher Beamter des amerikanischen Außenministeriums an, der den Vorsitz führt.



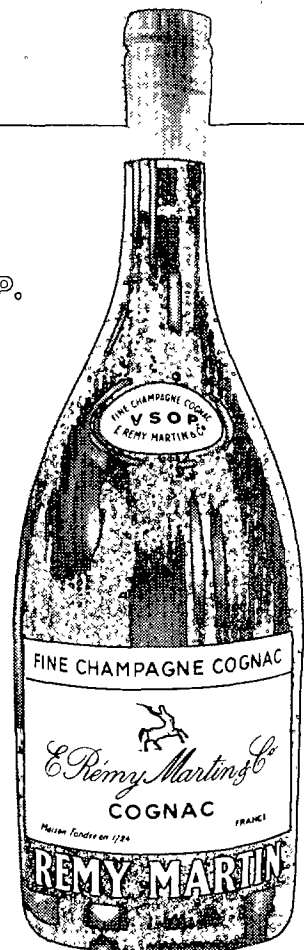
Nur diese eine Spitzenqualität
Cognac Fine Champagne V.S.O.P.

stellt das Haus Rémy Martin in Cognac
seit eh und je her ... nichts anderes!

Rémy Martin Fine Champagne wird, wie das Gesetz es vorschreibt, nur aus den edelsten Trauben erzeugt, die in den Champagnegebieten wachsen. Seit vielen Generationen wird er nach der bewährten alten Methode destilliert, gepflegt und gealtert. Deshalb ist er überall von gleichbleibender Güte und wird von Cognac-Kennern sehr geschätzt. Darauf ist man in Cognac stolz und sagt: Rémy Martin ist

der Stolz von Cognac

»La marque du Centaure«:
Symbol für Qualität



REMY MARTIN

G E G R U N D E T I M J A H R E 1 7 2 4

BONN

FDP-FRAKTION

Häuptling Knut

militärischer Maßnahmen, die stufenweise gesteigert werden.

Zur ersten Stufe gehören diplomatische Proteste beim sowjetischen Oberkommando in der DDR sowie beim sowjetischen Außenministerium in Moskau, gleichzeitig der Versuch des aufrechterhaltenen Konvois, den Halbbefehl der russischen Offiziere zu ignorieren und — allerdings ohne die Anwendung militärischer Gewalt — durchzufahren, um zu dokumentieren, daß er mit Gewalt an einer Weiterfahrt gehindert wird.

Diese erste Stufe war bereits bei dem Zwischenfall im Oktober erreicht, und die Rote Armee war, genau wie jetzt in Marienborn, gezwungen gewesen, Schützenpanzer auffahren zu lassen.

Zur zweiten Stufe gehört die Entscheidung von weiteren Probe-Konvois, um den russischen Widerstandswillen zu prüfen. Zu dieser Probe war es im Oktober nicht gekommen, wohl aber jetzt. Je eine englische und französische Fahrzeugkolonne wurden in Marsch gesetzt, von den Russen allerdings ohne Behinderung durchgelassen, obwohl die Kolonnen dem Zählbegehren der Russen nicht nachkamen.

Die dritte Stufe umfaßt bereits Wirtschaftssanktionen, gekoppelt mit ersten militärischen Vorbereitungen. Zu den wirtschaftlichen Gegenmaßnahmen gehören eine scharfe Verminderung und später Einstellung des Interzonenhandels, die Ablehnung sämtlicher Visum-Anträge für sowjetzonale Beamte, das Verbot für russische Flugzeuge, auf westlichen Flugplätzen zu landen, bis hin zu erheblichen Einschränkungen des Ost-West-Handels.

In diesem Sinne hat US-Außenminister Dean Rusk dem sowjetischen Geschäftsträger in Washington bereits angedroht, daß Amerika keinen Weizen an Rußland liefern würde, falls der Lamb-Konvoi nicht freie Durchfahrt erhielte.

Weitere Stufen der Notfallplanung führen dann bis an den Rand des Krieges: Das Verbot für sowjetische Schiffe, westliche Häfen anzulaufen, das Verbot für westliche Schiffe, russische Häfen anzulaufen, schließlich eine Blockade der Ostsee und des Schwarzen Meeres.

Auf dieser Stufe würde dann bereits parallel zu den wirtschaftlichen Maßnahmen die militärische Mobilmachung in Gang gesetzt werden. Sie umfaßt eine Verstärkung der westlichen Truppen in der Bundesrepublik auf dem Wege, den das Lufttransportmanöver „Big Lift“ vorgezeichnet hat, bis hin zu Aufmarschbewegungen an den nach Berlin führenden Autobahnen und Straßen.

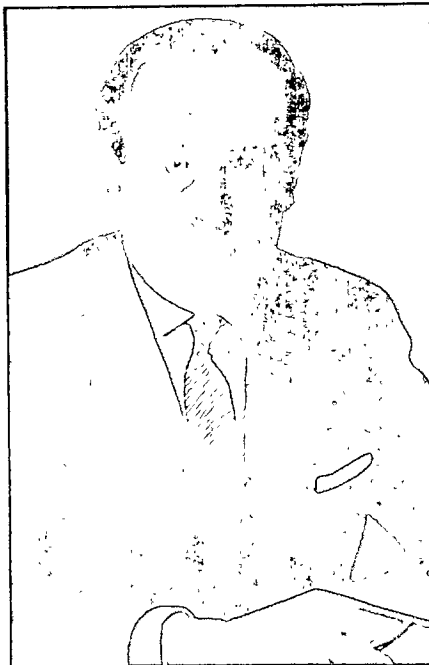
Die Endstufe sieht den Versuch einer gewaltsamen Öffnung des Landwegs nach Berlin vor, wobei die westlichen Truppen den strikten Befehl haben würden, den ersten Schuß den Russen zu überlassen.

Vorerst haben die Russen es freilich unterlassen festzustellen, ob und wie der Notfallplan funktionieren würde. Der Konvoi des Leutnant Lamb durfte ungezählt weiterziehen, noch ehe die westliche Reaktion über diplomatischen Einspruch in Washington, Botschafterkonferenzen in Bonn und Moskau sowie die Anordnung der Alarmbereitschaft für die Westberliner Garnisonen und die Nato-Stäbe hinausgegangen war.

Zumindest in Berlin hält man deshalb die sowjetische Neugier für noch längst nicht befriedigt. Mutmaßt Archibald Calhoun, Chef der Berliner US-Mission: „Mit einer Wiederholung der Zwischenfälle müssen wir rechnen.“

Die linke Hand gewohnheitshalber in der Hosentasche, wippte der soeben gewählte neue Chef der FDP-Fraktion, Knut Freiherr von Kühlmann-Stumm, auf den Fußballen. Im Gardeoffizierston verteilte er schneidig Dank und Anerkennung. Neben seinem Vorgänger Erich Mende bekam der zurückgetretene Vertriebenenminister Mischnick davon ab: „Wir danken Ihnen für Ihre ritterliche und loyale Haltung im Dienste unserer Partei.“

Ein Gentlemen's Agreement zwischen den beiden Freidemokraten aus Hessen hatte verhindert, daß es am Dienstag letzter Woche bei der Wahl des Mende-Nachfolgers im FDP-Fraktionsvorsitz zur Kampfabstimmung kam. Zahlreiche



Mende-Nachfolger von Kühlmann-Stumm
„Vertrauensstellung in Familie und Fraktion“

liberale Abgeordnete hätten aus Gründen des Wähler-appeals lieber dem Sozialpolitiker Wolfgang Mischnick als dem adligen Großagrariar und Industriellen die parlamentarische Führung der Freien Demokraten anvertraut.

Intern entschloß man sich jedoch zur Arbeitsteilung. Mischnick: „Wir haben überlegt, wo jeder am nützlichsten wäre. Wir waren uns schnell einig, daß ich mehr in die Parteiarbeit gehe und Kühlmann die Fraktion nimmt.“

Seit dem Tode Wolfgang Dörings hatte der FDP-Freiherr schon in solchen Führungsaufgaben volontiert. Beglückt registrierte die Fraktion, wie flott ihre Sitzungen vonstatten gingen, wenn Kühlmann in Abwesenheit Mende als dienstältester Vize die Geschäfte führte.

Tatsächlich ist der Parlamentsneuling Kühlmann-Stumm, der erst 1960 für den verstorbenen Max Becker in den Bundestag einzog, als Versammlungsleiter nicht unerfahren. Seit Jahren dirigiert er den Sippenverband, der 86 Prozent der Anteile an den 15 Unternehmungen

des Stumm-Konzerns hält — Kohlengruben an der Ruhr, Stahlwerke an der Saar und weiterverarbeitende Betriebe. Kühlmann: „Meine Aufgabe ist es, das Ganze zusammenzuhalten. Wir sind stolz darauf, daß alles in Familienbesitz geblieben ist.“

Alle halben Jahre kommen die 60 Stumm-Gesellschafter zum Familientreffen in einem der Werke zusammen. Häuptling Knut von Kühlmann führt auf diesen Stammesversammlungen straffe Regie nach dem Motto: „Die Gesellschafter sollen sehen, was in den Betrieben vorgeht, damit sie sich eventuell auch mal für den Betrieb krummlegen und ein Jahr auf ihre Revenuen verzichten, wenn's mal nicht so gut geht.“

Und: „In der Familie habe ich eine ähnliche Vertrauensstellung wie jetzt in der Fraktion.“

Großunternehmer von Kühlmann-Stumm sucht auch zur Arbeiterschaft ein gutes Verhältnis. Im Gegensatz zum freidemokratischen Glaubensbekenntnis preist er das Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaften und schwärmt von seinem Kontakt mit Bergarbeiterführer Gutermuth.

Der millionenschwere Edelmann versteht etwas von der Arbeit. Als er, ausgedienter Berufshauptmann der Panzertruppe, 1945 nach Hause kam, waren die alliierten Kriegsgefangenen gerade abgereist. Kühlmann-Stumms Grundbesitz Ramholz in der Rhön, ein Erbstück der Mutter Stumm, war mit einem Schläge von Arbeitskräften entblößt. Der Panzerbaron erzählt heute: „Ich war damals mein eigener Oberschweizer.“

Seine Bauern-Passion gehört mehr dem Milchvieh, den Hammeln und Schweinen („mager mit zusätzlicher Rippe“) als Roggen und Rüben. Seine mehrfach preisgekrönten Merino-Schafe exportiert der gelernte Schäfer in alle Welt. Bei solchem Viehhandel wäre Kühlmann der deutschen Politik beinahe verlorengegangen. In den Nachkriegsjahren drängte es ihn, sich im Vieh-Dorado Südamerika anzusiedeln. Gattin Jutta, Tochter des Reichstagsabgeordneten von Ramin aus Pommern, sperrte sich aber gegen die Emigration.

Kühlmanns drei Kinder — Enzo (20), Magnus (18) und Karen (17) — teilen nicht die Neigung ihres Vaters für Feld, Wald und Kreatur: „Wenn keiner von meinen Söhnen Landwirt werden möchte, forste ich später einfach weiter auf.“

Die freie Berufswahl seiner Kinder tastet Kühlmann schon deshalb nicht an, weil sein Vater mit ihm selber ähnlich liberal verfahren war — „Pappi wollte, daß ich Diplomat werde wie er“ —, aber Otto Christian Knut Hans Konstantin Hubertus von Kühlmann, Freiherr von Stumm-Ramholz, der am 17. Oktober 1916 als Sohn des Karriere-diplomaten Richard von Kühlmann in München geboren wurde, fand unter Adolf Hitler am Beruf seines Vaters keinen Gefallen.

Senior Kühlmann hatte es beim Kaiser bis zum Außenminister gebracht. Auf Betreiben Ludendorffs bewerkstelligte er im März 1918 den Friedensschluß der Mittelmächte mit den Russen in Brest-Litowsk. Doch bei seinem Versuch, auch mit den westlichen Gegnern zu einem Vertragsfrieden auf der Grundlage des Zustandes von 1914 zu kommen, scheiterte er am Widerstand Ludendorffs. Sohn Knut: „Pappi war im-