

werden, so daß bei einem Lizenzbau der amerikanischen F-104 — dafür war vom Bundesverteidigungsministerium die aus den Firmen Messerschmitt und Heinkel gebildete Flugzeug-Union-Sud GmbH vorgesehen — schon aus diesem Grunde höhere Kosten für die Fertigungsvorbereitung entstehen müßten.

Um das französische Angebot besonders attraktiv zu machen, wurde in dem Memorandum angeregt, deutsche Unternehmen sollten nicht nur die Mirage in Lizenz nachbauen dürfen. Mehr: Der ganze Großauftrag sollte von vornherein als deutsch-französische Gemeinschaftsproduktion ausgeführt werden. Auch in Frankreich, so erläuterte die Studie, werde der Düsenjäger nicht von Dassault allein, sondern gemeinschaftlich mit anderen Werken des Zellenbaus und der Triebwerkfabrikation gebaut. Ebenso könnten deutsche Werke eingeschaltet werden.

Der Hinweis, daß deutsche Fabriken nicht nur am Zellenbau, sondern auch an der Fertigung der Triebwerke beteiligt werden könnten, war für Experten besonders interessant. Fachleute wissen, daß es sich bei dem in die Mirage eingebauten Düsentriebwerk „Atar“ um eine Weiterentwicklung der BMW-Turbine 003 aus den letzten Kriegsjahren handelt. Das Atar-Triebwerk wurde vorwiegend von deutschen Ingenieuren konstruiert, die seit Jahren unter der Leitung des ehemaligen BMW-Konstrukteurs Dr. Östrich in Frankreich arbeiten. Das Triebwerk könnte ohne weiteres wieder bei BMW oder auch bei Daimler-Benz gebaut werden.

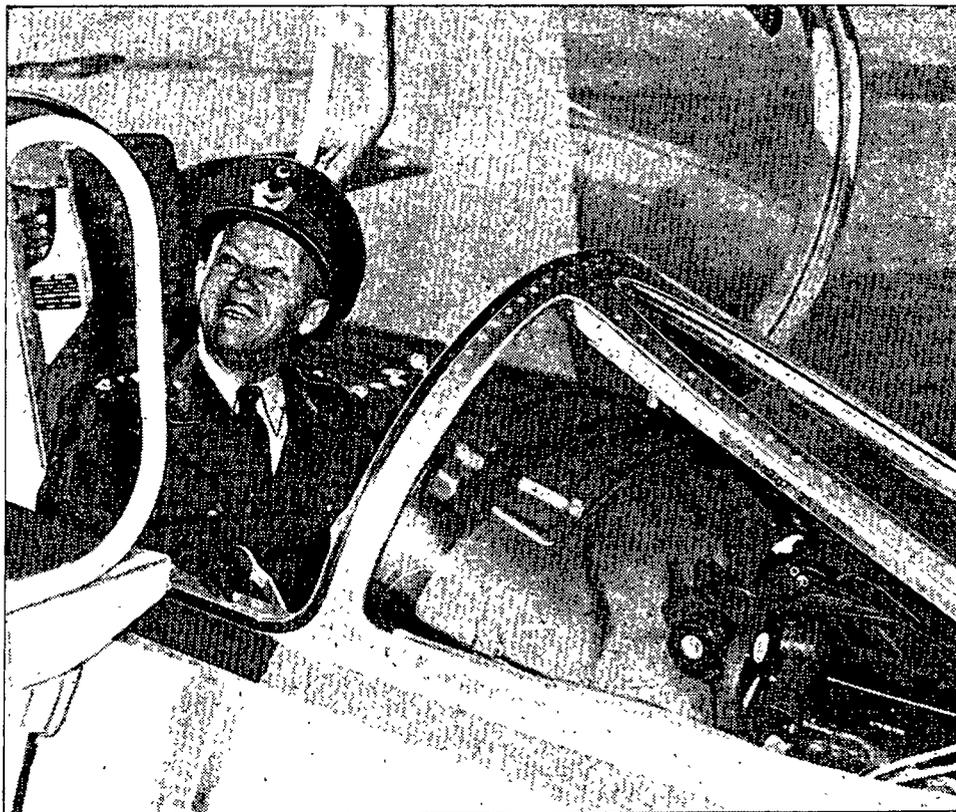
Diese eindringlichen Hinweise auf mögliche gemeinschaftliche Rüstungstaten veranlaßten Franz-Josef Strauß, sich weitere Bedenkzeit zu erbitten. Der Entscheid über die Düsenjäger wurde von März auf Juli verschoben. Ursprünglich hatte man den französischen Dassault-Werken nur noch eine Art Höflichkeitsbesuch abstaten und dann den Auftrag an die Amerikaner vergeben wollen; nach Lektüre der Studie jedoch wollte Strauß die Mirage erst einmal selbst besichtigen.

Am 8. Juli wurde sie ihm auf einem Versuchsflughafen bei Paris vorgeführt. Obwohl der ehemalige Flak-Oberleutnant Strauß von Flugzeugen wenig versteht, war er sehr davon angetan, daß die Franzosen ihr Modell durch einen Umbau binnen 20 Minuten sowohl in einen Allwetterjäger als auch in ein Kampfflugzeug zur Unterstützung der Bodentruppe verwandeln konnten. Auf diese Möglichkeiten wird in Bonn Wert gelegt, seit man erkannt hat, daß ein Mehrzweckflugzeug selbst bei höherem Stückpreis praktisch billiger ist als eine Maschine, die nur als Abfangjäger verwendet werden kann.

Straußens gründliche Besichtigung gab Anlaß zu neuen Überlegungen, und mit der für Juli angekündigten Entscheidung war es wieder nichts. Minister Strauß erklärte stattdessen, seine Testpiloten würden die Mirage im September ein weiteres, letztes Mal gründlich erproben.

Die amerikanischen Konkurrenten mühten sich unterdes, den leichten Vorsprung, den die Franzosen gewonnen hatten, wieder wettzumachen. Sowohl Grumman* als auch Lockheed reichten dem Bundesverteidigungsministerium drei Sonderangebote mit Angabe der Kosten ein, die entstehen würden, wenn die amerikanischen Firmen ihre Jägertypen als Allwetterflugzeug oder für die Erdkampfunterstützung geeignet liefern würden. Obwohl bei einem Kurzstartversuch ein Starfighter in Flammen aufgegangen war, versprach Lockheed erneut, man werde die Bemü-

* Grummans „Tiger“ ist eine Entwicklung des deutschen Konstrukteurs Hubert, der seit Kriegsende für die amerikanische Luftfahrtindustrie arbeitet.



General Kammhuber im „Starfighter“: Offene Munder

hungen um eine Verkürzung der Startbahn energisch weiterzuführen.

Zumindest die Kalifornier beantworteten überdies jeden neuerlichen Vorstoß der französischen Unterhändler in Bonn sofort mit passenden Gegenargumenten. Als die Ingenieure der Mirage den Bonner Luftstrategen bedeuteten, ihre Maschine könne notfalls im Katapultverfahren von einem fahrbaren Untersatz gestartet werden, konterten die Lockheed-Leute, ihres Wissens sei ein solcher Katapult-Start der Mirage noch nicht erprobt, und höchstwahrscheinlich könne auch die F-104 auf dieses sogenannte Nullstart-Verfahren hingetrimmt werden.

Als wesentlichen Vorzug ihres Fabrikates machten die Lockheed-Vertreter den Umstand geltend, daß der Starfighter bereits in 300 Exemplaren bei Einheiten der US-Luftwaffe im Dienst steht. Von der Mirage dagegen ist bekannt, daß jetzt erst die achte Maschine gebaut wird.

Die gegenseitigen Hinweise der Konkurrenten auf Kinderkrankheiten, wie sie den meisten neuen Flugzeugtypen anhaften, lagen wieder einigermaßen im Gleichgewicht, als die amerikanische Luftwaffe am 8. August für den Starfighter neuerlich ein Startverbot erließ, nachdem einer ihrer besten Testflieger, der Hauptmann Kincheloe, zu Tode gestürzt war.

Immerhin blieb unbestreitbar, daß der Starfighter schneller ist als die Mirage. Die französischen Konstrukteure sind jedoch der Ansicht, daß diese Schwäche ihres Modells praktisch bedeutungslos ist, weil die Mirage nur 700 Meter Startstrecke benötigt und dadurch — verglichen mit dem Starfighter — so viel Zeit einspart, daß sie bei etwa gleicher Steiggeschwindigkeit noch immer eher am Feind sein werde als das amerikanische Modell mit der höheren Spitzengeschwindigkeit.

Der Expertenstreit über fliegerische und taktische Vor- und Nachteile beider Maschinen hat sich mittlerweile derart verhärtert, daß die Entscheidung zwangsläufig ein Schiedsspruch des Bundesverteidigungsministers sein muß und den konkurrierenden Firmen auch als solcher dekla-

riert werden wird. Mit dieser Ein-Mann-Entscheidung des nicht sachverständigen Flakartilleristen Strauß ist aber auch die Gefahr gewachsen, daß die Entscheidung von politischen Überlegungen beeinflusst wird.

Französische Zeitungen deuteten denn auch bereits an, Frankreich würde auf weitere deutsche Stationierungsgelder verzichten, falls die Mirage den Zuschlag erhielte. In Bonn ist überdies bekannt, daß dem Auswärtigen Amt aus Gründen der Handelspolitik und Frankreichs passiver Zahlungsbilanz ein Großauftrag an die Dassault-Werke sehr willkommen wäre.

Im Endspurt um den Abfangjäger-Auftrag messen offenbar auch die Amerikaner dieser Möglichkeit einige Bedeutung bei. Ihre Reaktion darauf ist, wie immer auch Strauß sich entscheiden mag, für die Bundeskasse recht erfreulich: Nachdem Lockheed ursprünglich für den Starfighter einen Preis von annähernd vier Millionen Mark veranschlagt hatte, ließ die Deutschlandvertretung der Firma in der vergangenen Woche wissen, sie werde ihre Preise unter Umständen dem französischen Angebot angleichen können, da die Investitionskosten inzwischen durch die Serie für die US-Luftwaffe nahezu amortisiert worden seien.

MINISTER

Kommandos am Kreuzweg

Zu einer Charakterstudie von hintergründigem politischem Reiz haben sich die Gerichtsakten über ein Verkehrsdelikt ausgewachsen, das in dieser Woche vor einem Bonner Gericht verhandelt werden soll. Im Mittelpunkt der Vorgänge, die dieses Verfahren verursachten, steht der Bundesverteidigungsminister und Oberbefehlshaber der Bundeswehr Franz-Josef Strauß.

Der Bajuware im Ministerrang hatte es für richtig gehalten, dem Fahrer seines Dienstwagens eine Übertretung der Straßenverkehrsordnung zu befehlen. Nicht genug damit: Als sein Fahrer daraufhin angezeigt wurde, antwortete er mit Attacken, die

besser als manche Bundestagsrede das Wesen des Ministers enthüllten.

Zielscheibe der ministeriellen Offensive ist in erster Linie der Hauptwachmeister Siegfried Hahlbohm, 24, der an Westdeutschlands prominentester Straßenkreuzung Dienst tut: an der Koblenzer Straße vor dem Palais Schaumburg, dem Amtssitz des Bundeskanzlers. An dieser Ecke ist das Einbiegen zum Palais hin verboten. Nur den Fahrzeugen des Bundeskanzlers hat die Verkehrspolizei eine Ausnahme-genehmigung erteilt, von der freilich auch Bundesminister und Staatssekretäre regelmäßig Gebrauch machen, obwohl die Ausnahme-genehmigung nicht für sie gilt.

Am 29. April kurz vor zehn Uhr kam der mausgraue BMW des Verteidigungsministers (Kennzeichen: BD 18-1) aus der Richtung Ermekeilkaserne angefahren, kreuzte die Koblenzer Straße und bog in die Einfahrt zum Palais Schaumburg ein, obwohl Polizist Hahlbohm die Durchfahrt nicht freigegeben hatte. Die Straßenbahn Bonn-Godesberg mußte wegen dieses verkehrswidrigen Verhaltens des Ministerwagens scharf bremsen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, wobei die Fahrgäste gehörig durchgeschüttelt wurden.

Etwa eine halbe Stunde nach diesem Vorfall kam der Strauß-Fahrer Leonhard Kaiser, 36, zu dem Polizisten und erklärte ihm, er sei auf ausdrückliche Anweisung des Verteidigungsministers durchgefahren. Hahlbohm erwiderte, dies sei für ihn ohne Belang, er werde auf jeden Fall Anzeige erstatten.

Um 13.30 Uhr verließ Strauß das Kanzleramt. Sein Wagen hielt drei Meter vor dem Verkehrsposten, der Minister winkte Hahlbohm heran und fragte: „Haben Sie mein Verhalten von heute früh beanstandet?“

Darauf Hahlbohm: „Ihr Verhalten habe ich nicht beanstandet, Herr Minister.“

Strauß: „Haben Sie meinem Fahrer verkehrswidriges Verhalten vorzuwerfen?“

Hahlbohm: „Jawohl, das habe ich, Herr Minister.“

Der Verteidigungsminister beendete die Diskussion: „Geben Sie mir Ihren Namen, ich werde dafür sorgen, daß Sie von der Kreuzung verschwinden.“

Der Polizist meldete den Vorgang im Revier und erstattete Anzeige gegen Fahrer Kaiser wegen Vergehens nach den Paragraphen 1, 2, 2a und 49 der Straßenverkehrsordnung sowie nach den Paragraphen 315 und 316 (Transportgefährdung) des Strafgesetzbuches.

Der Bonner Oberstaatsanwalt Dr. Drügh fand die Angelegenheit so interessant, daß er die Sache an sich zog, sich in die weiteren Ermittlungen einschaltete und sogar einen Lokaltermin vornahm.

Die Untersuchungen der Staatsanwaltschaft förderte einen Sachverhalt zutage, der die Justizbeamten der Bundeshauptstadt sehr überraschte. Es ergab sich nämlich, daß der Strauß-Fahrer Kaiser insgesamt fünfmal vorbestraft ist: sechs Wochen geschärfen Arrest wegen Diebstahls und unerlaubter Entfernung von der Truppe, 200 Reichsmark Geldstrafe wegen Geschwindigkeitsüberschreitung, zwölf Mark Geldstrafe wegen Anstiftung zum Führerscheinvergehen und zweimal 40 Mark Geldstrafe wegen Körperverletzung im Straßen-



Sperrschild am Palais Schaumburg



Bonner Verkehrspolizist Hahlbohm Stoppsignal für Minister-Autos

verkehr. Die beiden letzten Strafen datieren aus den Jahren 1955 und 1956.

Der Verteidigungsminister wies seinen Fahrer an, bei der Vernehmung zu verlangen, daß auch Strauß als Zeuge gehört werde. Als sich die Sache dann immer weiter hinzog und Hahlbohm nicht von der Kreuzung verschwand, kam Strauß seinem Fahrer zu Hilfe, indem er seinerseits bei der Staatsanwaltschaft Bonn gegen den Verkehrspolizisten nach Paragraph 315 a des Strafgesetzbuches (Gefährdung des Straßenverkehrs) Anzeige erstattete und außerdem in der vorletzten Woche beim nordrhein-westfälischen Innenminister eine Dienstaufsichtsbeschwerde gegen Hahlbohm einreichte. In dieser Beschwerde, die zweieinhalb Seiten lang ist, betonte Strauß, daß sein Fahrer auf seine Anweisung hin gehandelt habe.

Strauß weitete in diesem Schriftstück seine Angriffe auf die gesamte Polizei in Nordrhein-Westfalen aus. Er behauptete, daß während des Wahlkampfes mehrfach Steine auf seinen Wagen geworfen worden seien, ohne daß die Polizei ihn beschützt hätte. Auch sei einmal eine seiner Wahlkundgebungen durch Pfiffe und anhaltende Zurufe immer wieder gestört worden, ohne daß die Bonner Polizei seiner Aufforderung, für Ruhe und Ordnung zu sorgen, nachgekommen wäre.

Aufgrund dieser Beschwerde schaltete sich in der letzten Woche auch der Bonner Polizeipräsident Dr. Tegethoff ein. Er zitierte alle Beamten des Verkehrspostens vor dem Bundeskanzleramt zur Vernehmung ins Präsidium. Die Polizisten ihrerseits mobilisierten die Gewerkschaft ÖTV. Der Bonner Vorsitzende der ÖTV-Fachgruppe Polizei und der stellvertretende ÖTV-Landesvorsitzende marschierten zum Polizeipräsidium und protestierten gegen die Forderung des Ministers, den Hahlbohm von seinem angestammten Platz zu entfernen.

Polizeipräsident Tegethoff und Schutzpolizeichef Milkereit versicherten den Gewerkschaftern: „Hahlbohm bleibt.“

WIEDERGUTMACHUNG

Bilaterale Mildtätigkeit

Seit die Bundesrepublik dank ihrer hohen Exportüberschüsse und der daraus resultierenden großen Devisenreserven zu Unrecht in den Ruf gekommen ist, ein schwerreiches Land zu sein, mühen sich elf dem westdeutschen Rumpfstaat freundschaftlich verbundene Nachbarländer, bestimmten Gruppen ihrer Bürger die Möglichkeit zu verschaffen, vom bundesdeutschen Reichtum zu profitieren. Sie verlangen von Bonn Wiedergutmachungsleistungen und haben neuerdings Aussicht, tatsächlich einige hundert Millionen Mark herauszuholen — was sie allerdings nicht ihrem Verhandlungsgeschick, sondern den speziellen Fähigkeiten des Bundesaußenministers von Brentano verdanken.

Brentano hat durch unnötige Zugeständnisse gegenüber seinem niederländischen Amtsbruder Luns erreicht, daß der Bundesrepublik voraussichtlich demnächst ein überaus kostspieliger Akt tätiger Reue abverlangt werden wird, obschon sie — im Gegensatz zur sogenannten DDR — erhebliche Gelder aufgebracht hat, um die Sünden des Hitlerreiches wiedergutmachen: Bisher haben Bund und Länder für Ansprüche aus dem Bundesentschädigungsgesetz, also für Schäden, die Nazi-verfolgte an Leib und Leben erlitten haben, und für Pauschalentschädigungen an den Staat Israel und die Jewish Claims Conference rund neun Milliarden Mark bezahlt.

Diese Summe — immerhin ein Fünftel des gegenwärtigen Haushaltsvolumens — ist jedoch nur ein Bruchteil der Wiedergutmachungszahlen, die Westdeutschland insgesamt bis Anfang 1963 zu leisten hat. Nach einer Schätzung des Finanzministeriums werden bis dahin zu zahlen sein:

- ▷ 18 bis 21 Milliarden Mark für Ansprüche aus dem Bundesentschädigungsgesetz,
- ▷ 3,45 Milliarden Mark an Israel und die Jewish Claims Conference (Israelvertrag),
- ▷ 1,5 Milliarden Mark für Ansprüche aus dem Bundesrückerstattungsgesetz, also für Vermögensschäden, und
- ▷ eine Milliarde Mark Wiedergutmachung für Geschädigte, die vor 1933 im öffent-



Bonner Außenminister von Brentano Startsignal für Auslandforderungen