

Rennwagen 917 mit Turboladung auf 1000 PS brachte, nicht lange aufhalten: VW-Werker wissen, daß der Porsche-Enkel längst an der Turboaufladung seines Kleindiesels bastelt, mit der er doppelte Pferdestärken herauslocken könnte.

LUFTFAHRT

Alle kommen dran

Mit ihrem bisher einzigen Versuch, ins westliche Flugliniennetz einzudringen, ist die sowjetische Luftfahrtindustrie jetzt gescheitert.

Drei Jahre und drei Wochen überdauerten vier sowjetische Yak-40-Düsenflugzeuge am westlichen Himmel. Am 31. Oktober, um 21.55 Uhr, sind sie alle wieder unten.

In dieser Minute beendet der um sieben Uhr morgens in Düsseldorf gestartete Yak-40-General-Air-Jet seinen Tagesumlauf DUS 1900 — 1747 SCN Düsseldorf, Saarbrücken, Frankfurt und wird nie wieder zu einem Linienflug im Westen abheben: Der einzige Versuch, Sowjet-Jets auf westlichen Liniendiensten einzuführen, endete im Nichts.

Auf Luftfahrtsalons und Demonstrationsflügen, über Botschaften und bei Visiten westlicher Wirtschaftsbosse hatten die Luftfahrt-Manager der Russen lange versucht, Exportchancen für ihre als robust geltenden Verkehrsflugzeuge — vom Überschall- zum Mini-Jet — auszuloten. Aber nur der dreistrahlige Kurzstreckenjet Yak 40 des Ingenieurteams Alexander Jakowlew schien in kapitalistischen Ländern anzukommen: Ein so kleines Düsenverkehrsflugzeug gab es auf den westlichen Pisten bis dahin nicht.

Das erkannte auch der Hamburger Immobilien-Millionär Hans Salb, der sich eigens das Bankhaus Mertz & Co. zugelegt hatte, um sein ererbtes Riesenvermögen mit Zins, Zinseszins und Steuerkniffen geräuschlos zu mehren, und der nebenher auch Anteile an den Flugunternehmen Bavaria und General Air erwischte hatte. Der einstige Generalstabsoffizier kam schnell mit den Sowjets ins Gespräch, und beide Partner stellten ihr Geschäft auf die angemessene solide Basis: Während die Hamburger Luftreeder ohne Kasse Flugzeuge wünschten, wollten die Russen schnell auf einen Markt, den es nicht gab.

Solche Traulichkeit machte geschmeidig. Anfangs noch hatten die Moskauer von den Deutschen dreißig Prozent Anzahlung, vier Jahre Tilgung und die Bürgschaft einer erstklassigen Bank verlangt. Am Ende aber lief das Geschäft mit 15 Prozent Anzahlung,

und sechs Jahren Tilgung, und des Hans Salb privates Bankhaus Mertz & Co. wurde von den Sowjets unversehens in den Rang einer bürgschaftswürdigen, erstklassigen Bank erhoben.

Überdies schlossen die Sowjets in den Yak-40-Stückpreis von 3,6 Millionen Mark ein überquellendes Ersatzteillager ein, stellten kostenlos acht Techniker nach Deutschland ab und schulten sechzehn Piloten mehrere Monate lang auf sowjetischen Pisten: Am 2. Oktober 1972 erhob sich die erste General-Air-Yak in Hamburg.

Schon ein halbes Jahr später, am 1. April 1973, setzten General Air und Lufthansa-Chef Herbert Culmann ein Abkommen in Kraft, nach dem die Hamburger Privatfirma Nebenstrecken bedienen sollte, die für die weit größeren Lufthansa-Jets nicht lohnten, und bald auch beteiligte sich das Saarland

rung abgeschoben („kannibalisiert“). Im Herbst fiel die mit durstigen Triebwerken bestückte Yak-Flotte der Ölkrise anheim — der Treibstoffkosten-Anteil schoß von 12 auf 36 Prozent hoch. Im Februar 1974 endlich krachte Hans Salbs Bankgeschäft zusammen, und General Air verlor eine halbe Million Mark Kasse.

Sowjets und Saarländer hatten es nun nicht mehr mit Geschäftsleuten, sondern mit dem Vergleichsverwalter Dieter Niethammer zu tun, der vorwiegend den auf drei Jahre terminierten Salb-Vergleich (mindestens 50 Prozent für alle) sauber hinbekommen wollte. Unternehmerisches war nicht mehr gefragt, und für Saar-Ministerpräsident Franz Josef Röder hatte die Firma ihre Schuldigkeit getan: Ingeheim bot er Lufthansa-Chef Culmann die subventionierten General-Air-Liniendienste



Sowjet-Jet Yak 40: Einer wurde kannibalisiert

an dem aufstrebenden Unternehmen: „Wir haben“, schwärzte Salb-Prokurist Heinz Koch, inzwischen auch Geschäftsführer bei General Air, „das Düsenflugzeug in der Regionalluftfahrt eingeführt.“

Schon wollte Luftreeder Koch, der sich auch zwei Optionen auf den Bremer Kurzstreckenjet VFW 614 geben ließ, großartig eine deutsche Regionalfluggesellschaft nach Muster der französischen Air Inter aufziehen und mit eigenen Flugplänen sämtliche deutschen Nebenflughäfen bedienen. Doch der Aufstieg der Salb-Air-Line wurde jäh durch eine Pechsträhne gestoppt.

Schon 1972/73 waren die fünf 27sitigen General-Air-Jets in einen kostspieligen Nebelwinter (Koch: „Da gingen wochenlang die Spatzen zu Fuß“) gegliedert, dann zelebrierte eine der Yaks bei Frankfurt eine Bruchlandung und wurde auf Kosten der Versiche-

rund um Saarbrücken an. Culmann akzeptierte — Koch war am Ende.

Rund 26 Millionen Mark Schulden, davon 15 Millionen gegenüber dem Flugzeughersteller und vier Millionen der sowjetischen Ost-West-Handelsbank — „gesichert“ durch Salbs Grundstücke —, schiebt die General Air nun vor sich her. Während die meisten Gläubiger mit Stillhalte-Abkommen den Konkurs abwenden wollten, spielen die Moskauer Funktionäre bis jetzt nicht mit. Falls sie weiter auf ihren Millionen bestehen, muß General Air in Konkurs, und die vier Yak werden als Konkursmasse irgendwo an einer deutschen Piste verwesen.

Die ersten gammeln schon jetzt. Vergangenen Dienstag ließen die um ihr Gehalt bangenden General-Air-Piloten eine Yak 40 in Lübeck und am Donnerstag eine zweite in Düsseldorf unter Arrest stellen. Drohen die Piloten: „Die anderen kommen auch noch dran.“ ♦