AB AB AND AWAY. Die bundesdeutschen Flugzeugbauer arbeiten unrentabel. Nur einer von 14 Typen der seit Ende des Zweiten Weltkrieges hergestellten Motor-Kleinflugzeuge konnte zu kostendeckenden Preisen verkauft werden. Das ergab eine hausinterne Studie des Bundeswirtschaftsministeriums, die am 1. März mit den betroffenen Unternehmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm sowie den Vereinten Flugtechnischen Werken, Rhein-Flugzeugbau und Sportavia-Pützer diskutiert wurde. Lediglich die Entwicklung der einmotorigen Dornier DO 27 sei wirtschaftlich gewesen, heißt es in der Untersuchung, aber dabei habe es sich um einen Auftrag des Bundesverteidigungsministeriums gehandelt. Das Wirtschaftsministerium muß 2,1 Millionen Mark an Darlehen abschreiben, mit denen es den Bau zweier Kleinflugzeuge der Typen Siat 223 und Elster unterstützt hatte. Von der Siat 223 wurden bisher nur 30, von der Elster B und C nur 50 Maschinen abgesetzt; die Rückzahlung beider Darlehen wäre aber nur bei Verkaufs-Erfolg fällig. Bonns Fazit: Solange sich die bundesdeutschen Maschinen „von den in den USA in Großserie gefertigten Typen durch nichts unterscheiden", seien „alle Bemühungen, einen lebensfähigen Kleinflugzeugbau aufzuziehen", als „gescheitert" zu betrachten. Damit ein „neuartiges Fluggerät" präsentiert werden kann, das auch in den Vereinigten Staaten Chancen hat, will Schillers Amt auf eine weitere Konzentration der Flugzeugbauer drängen, weil zu einem Gesamtkonzept „außer der Technik auch eine Verbesserung der Produktions- und Absatzbedingungen" gehöre. Solch „neuartiges Fluggerät" gibt es bereits: Die Leichtflugtechnik-Union (LFU) bastelt an der Serienreife ihrer Kunststoff-Maschine LFU-205, und Sportavia-Pützer produziert die Motorsegler RF 4 und 5, von denen schon über 300 Exemplare verkauft worden sind. Antriebsquelle des Seglers: ein modifizierter VW-Motor.

LETZTE EHRE. Die protokollgerechte Überführung der Leiche des ermordeten deutschen Guatemala-Botschafters Graf Spreti bereitete der Bundeswehr technische Schwierigkeiten. Beim Abflug der Luftwaffen-Sondermaschine aus Mittelamerika stellte sich heraus, daß der Sarg nicht mit Tragegriffen ausgestattet war. Sie wurden auf telegraphische Anweisung des Auswärtigen Amtes beim Zwischenaufenthalt der Maschine in Boston angebracht, so daß der Sarg von acht Offizieren der Bundeswehr in Bonn angehoben und getragen werden konnte. In der Zwischenzeit übte das in Trauerakten wenig bewanderte Bonner Wachbataillon das vorschriftsmäßige Kränzetragen mit Hilfe alter Autoreifen.

„Sehen Sie, ohne Sprechfunk wäre ich jetzt 28 km zur Firma und gleich wieder zurück gefahren. So fahre ich ganze 2 km bis zum nächsten Kunden."

Solche Gespräche sollten einmal jene Leute hören, die meinen, Sprechfunk sei nur Spielerei.

Wenn jeder Kundendienstwagen mit einem Bosch-Fahrzeugsprechfunkgerät ausgerüstet ist, bezahlen Sie Ihre Techniker wirklich für ihre eigentliche Arbeit und nicht dafür, daß sie in der Weltgeschichte herumfahren. Und weil die Techniker mehr schaffen und die Fahrzeuge weniger Kilometer fahren, brauchen Sie weniger Techniker und Fahrzeuge als ohne Sprechfunk.

Ach so, Sie haben gar keinen Kundendienst? Nun, Kommunikationsprobleme haben Sie sicher auch. Probleme, die man heute mit Sprechfunk löst, wenn man nicht von anderen überrundet werden will. Sollen wir Sie mal über unser Geräteprogramm informieren? Dann schicken Sie uns bitte den Informationsscheck.

Informationsscheck:
An Robert Bosch Elektronik GmbH, Abt.: WEB 1 Berlin 33, Forckenbeckstraße 9–13. Sd
Bitte senden Sie uns gegen diesen Scheck Informationsmaterial über Sprechfunkanlagen und über das Autotelefon.

Name
Abt.
Firma
Ort
Straße
Telefon

Vertrieb und Kundendienst durch die Bosch-Dienste

Nachrichtentechnik
BOSCH
Robert Bosch Elektronik GmbH