

durch den Verkauf meines umfangreichen Materials über die illegale Finanzierung der CDU aus Rüstungskäufen... an die deutsche und internationale Presse verschaffen müßte. Ein eindrucksvoller Bericht liegt vor."

Am 13. Juli vergangenen Jahres ging Plappert mit neuem Brief abwechslungshalber Bundesfinanzminister Dohlgrün an: "...erwarte ich eine faire Behandlung meiner Angelegenheit, die im Falle eines finanziellen Zusammenbruchs nicht ohne eine das politische Leben aufs schwerste belastende öffentliche Diskussion ablaufen würde".

Das Bundesfinanzressort schickte den faustdicken Drohbrief an die Stuttgarter Landeskollegen. Ministerialdirigent Dr. Steinberg vom Bonner Finanzministerium riet den Stuttgartern schließlich, Plappert die Steuerschuld bis auf einen Rest „aus Billigkeitsgründen“ zu schenken.

Am 13. Januar dieses Jahres hielt Plappert ein Schreiben des Stuttgarter Finanzministeriums in Händen: „Das Finanzamt wurde... angewiesen, hinsichtlich des nicht zu erlassenden Betrags von 66 770 Mark zunächst... von weiteren Vollstreckungsmaßnahmen abzusehen.“

Der von Steuersorgen befreite HS-30-Zeuge aus Überlingen zieht stolz Bilanz: „Ich habe meinen Kopf hingehalten. Mehr kann ich nicht tun.“

## LUFTFAHRT

### LUFTHANSA

#### Vertrag mit Lügen

Wenn wir ein deutlich überlegenes Flugzeug bauen“, so prophezeite vor drei Jahren der amerikanische Flugzeugkonstrukteur John Stack, „dann werden die Luftfahrt-Bosse schon Lust haben, darauf zu warten.“

Entschlossen zur Geduld, hinterlegte damals die Deutsche Lufthansa 1,2 Millionen Mark bei der US-Luftfahrtbehörde, um sich den Kauf von drei Exemplaren des — erst auf dem Reißbrett existierenden — amerikanischen Überschall-Verkehrsflugzeugs zu sichern.

Nun aber wurden die Deutschen doch des Wartens müde. Das gnadenlose Tempo, mit dem sich die großen internationalen Luftverkehrsgesellschaften gegenseitig ins Überschall-Zeitalter treiben, zwang die Lufthansa-Planer, erneut Order zu zeichnen — „mit einem lachenden und einem weinenden Auge, mit halbem Herzen“ (so der technische Leiter der Lufthansa, Professor Gerhard Höltje). Mit einer Anzahlung von 2,8 Millionen Mark erwarb die Lufthansa, wie am Donnerstag letzter Woche bekannt wurde, Kaufrecht für drei Supersonic-Flugzeuge jenes Typs, den sie einst verschmäht hatte — der englisch-französischen „Concorde“.

Es ist das leistungsschwächere und weniger zukunftsreiche Flugzeug, dem sich die Lufthansa nunmehr verschrieben hat. Mit etwa doppelter Schallgeschwindigkeit wird die Concorde (Länge: knapp 60 Meter) 140 Fluggäste über Distanzen bis zu 6000 Kilometer befördern können. Dagegen soll das geplante amerikanische Überschall-Pendant von Boeing (Länge: fast 100

Meter) mit der doppelten Anzahl von Passagieren nahezu dreifache Schallgeschwindigkeit erreichen.

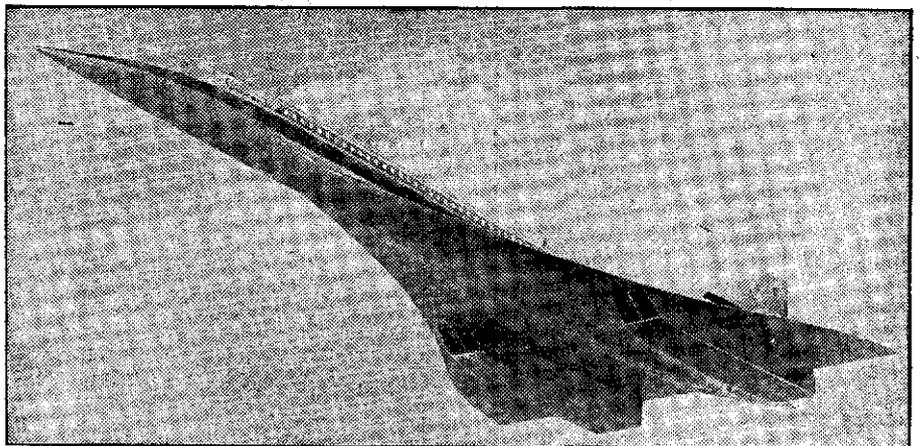
Mit seiner Außenhaut aus dem herkömmlichen Flugzeug-Werkstoff Aluminium war das Concorde-Modell von Anfang an bis an die Grenze der Belastbarkeit beansprucht. Dagegen soll das US-Modell zu 90 Prozent aus Titan gefertigt werden — einem Werkstoff, der noch beträchtliche Steigerungen der Geschwindigkeit (und damit der Wirtschaftlichkeit) zuläßt.

Aber das Super-Flugzeug aus Amerika würde den Deutschen, selbst wenn die US-Regierung in den kommenden Wochen ihr Zögern aufgab und den endgültigen Bauauftrag erteilte, frühestens 1976 zur Verfügung stehen — fünf Jahre nach Beginn des regulären Transatlantikverkehrs mit Concorde-Flugzeugen. Demgegenüber konnte die europäische Konkurrenz den Lufthansa-Partnern als verbindlichen Liefertermin das Jahr 1973 zusagen.

113 Millionen Mark wird jedes der drei nun optionierten Concorde-Flugzeuge kosten — dreimal soviel wie ein vierstrahliger Transatlantik-Jet vom Typ Boeing 707. Bei den in Amerika vorgemerkten Überschall-Flugzeugen ist nach den gegenwärtigen Schätzungen sogar mit Stückpreisen zwischen 160 und 200 Millionen Mark zu rechnen.

Die Bereitschaft, dem Lufthansa-Budget solche enormen Investitionskosten aufzubürden, beruht allein auf den Prophezeiungen der Marktforscher, der Luftverkehr werde sich auch in Zukunft mit unveränderter Zuwachsrate ausweiten.

In Wahrheit vermag niemand zu sagen, ob sich — trotz der ab 1970 verfügbaren großräumigen und mithin flugpreisgünstigen Jumbo-Jets — genügend Fluggäste bereithalten werden, den Reisezeitgewinn der Supersonics (Frankfurt-New York in dreieinhalb Stunden) mit höheren Flugpreisen und geringerem Sitzkomfort zu erkaufen.



„Concorde“-Modell: Des Wartens müde

Wenn, wie zu erwarten, 1971 die Serienfertigung der Concorde beginnt — geplante Fertigungsrate: monatlich drei Flugzeuge —, wird schon im Sommer 1972 ein halbes Hundert der überschallschnellen Deltaflügler im Dienst führender Luftverkehrsgesellschaften ausgeschwärmt sein.

Das Lieferjahr 1973 erschien mithin den Lufthansa-Kaufleuten als letzter Termin, wenn nicht der mutmaßliche Super-Markt der beginnenden Überschall-Ära kampflös anderen überlassen werden soll.

Was demnach vom kaufmännischen Standpunkt unumgänglich war, mußte die Techniker der Lufthansa vergrämen: Für den Vorzug rechtzeitiger Belieferung müssen die deutschen Luftverkehrsplaner den entscheidenden Nachteil in Kauf nehmen, daß ihre kleine Armada von Überschall-Flugzeugen sich aus zwei grundverschiedenen Modellen zusammensetzen wird. Das Nebeneinander des französischen und des amerikanischen Typs erfordert doppelten Aufwand für Ersatzteile und Wartungszubehör und widerspricht dem von der Lufthansa bei allen Orders der vergangenen Jahre beobachteten Grundsatz, möglichst den gesamten Flugpark aus ein und demselben technischen Rennstall zu beziehen.

Dabei sind die geplanten Überschallkäufe technisch und wirtschaftlich ein Abenteuer mit gigantischem Einsatz und höchst ungewissem Ausgang.

Unsicher sind nach wie vor auch eine Reihe technischer Details des britisch-französischen Überschall-Flugzeuges. Ungelöst ist bisher das Problem des lästigen Schallknalles, den Supersonic-Flugzeuge als breiten Lärmteppich am Boden hinter sich herschleppen. Und Knut Hammarskjöld, Generaldirektor der Internationalen Luftverkehrsvereinigung Iata, monierte kürzlich, daß bislang keiner der Überschall-Entwürfe den technischen Spezifikationen der Iata entspreche.

Folgerichtig haben die Lufthansa-Unterhändler den Options-Vertrag für die drei Concorde-Flugzeuge mit einigen Ausstiegsluken versehen. Die Lufthansa kann aus dem Vertrag ausscheiden, wenn sie die Abschlagszahlung (2,8 Millionen Mark) und eine zusätzliche Konventionalstrafe in gleicher Höhe zu zahlen bereit ist. Sie braucht die Millionen-Vögel auch nicht abzunehmen, wenn sie nicht zum vereinbarten Termin ihre Flugtüchtigkeit erwiesen haben; desgleichen, wenn die Luftfahrtgesellschaften der Concorde-Länder England und Frankreich an den Flugzeugen keinen Gefallen finden und ihrerseits die Abnahme verweigern.

Doch so bedenklich sich die Techniker und Kaufleute der Lufthansa (und anderer Fluggesellschaften) auch geben mögen — der aufputschende Run ins Zeitalter des Überschalls hält sie in Atem. Längst sind die Überschall-Projekte östlich und westlich des Atlantiks

# Was wollten die Bauern im Ruhrgebiet?

## Verständnis!

### Verständnis für Ihre Lage.

Die leidenschaftliche Diskussion um die Landwirtschaft beweist, wie eng das Schicksal eines Industrie-Staates mit dem seiner Bauern verknüpft ist. Dennoch fühlen sich unsere Bauern oft sehr allein mit ihren Problemen. Der EWG wollten sie nicht im Wege stehen. Deshalb haben sie die Getreidepreis-Senkung hingenommen. Man hatte versprochen, ihnen zu helfen. Jetzt werden diese Zusagen nicht eingehalten — zu einem Zeitpunkt also, zu dem der Einkommensabstand zwischen Landwirtschaft und gewerblicher Wirtschaft eine Rekordhöhe erreicht hat. Ihre Leistungen, die in einer enormen Ertragssteigerung bei ständig abnehmender Beschäftigtenzahl zum Ausdruck kommen, werden kaum zur Kenntnis genommen — Ihre Sorgen mit einem abfälligen „Die klagen doch immer . . .“ abgetan.

Unsere Bauern wollen keine Sonderstellung. Sie wünschen sich nur, daß man ihre Lage richtig sieht, daß man sie nicht für Menschen von vorgestern hält, die nichts dazugelernt haben und auch nichts dazulernen wollen.

Sie würden lieber ohne staatliche Hilfe auskommen, wenn das Mißverhältnis zwischen Ertrag und Aufwand auf andere Weise zu beseitigen wäre.

Jeder sollte das zu erkennen versuchen. Im Grunde weiß doch jeder, daß es ohne eine gesunde, leistungsfähige Landwirtschaft nicht geht.

#### Die Landwirtschaft dient uns allen!

Dies ist eine Veröffentlichung der IMA Informationsgemeinschaft für Meinungspflege und Aufklärung e. V. 3 Hannover, Alexanderstraße 3

## Gutschein

Gegen diesen Abschnitt sendet sie Ihnen gern kostenlos weitere Informationen.

Name und Anschrift

zu sehr mit nationalem Prestige-Streben belastet, als daß sie sich noch bremsen oder gar stoppen ließen.

Freilich, die Hoffnung der Franzosen, ihr Nationalheld, der französische Testpilot André Turcat, könne Erststattenruhm heimholen, wenn er am 28. Februar 1968 zum Jungfernflug der Concorde startet, hat kaum mehr Aussicht auf Erfüllung. Mit einer gewaltigen Kraftanstrengung, scheint es, haben sowjetische Techniker die Partner des Atlantik-Wettrennens überrundet.

Noch in diesem Jahr, vielleicht zum 50. Jahrestag ihrer Oktoberrevolution, vielleicht schon zum Pariser Aerosalon im Mai, wollen die Sowjets unter der Typenbezeichnung Tupolew „Tu-144“ zum erstenmal ein Passagierflugzeug überschallschnell durch die dünne Luft der Stratosphäre donnern lassen. Moskau ist darauf aus, wie in der Raumfahrt, die Premierenschau zu stehlen.

## ABGEORDNETE

### KARRIERE

#### Auch Ausnahmen

Unglaube verbreitete sich auf den Gesichtern der Obristen, die in der Hamburger Führungsakademie der Bundeswehr einen Vortrag über die ehernen Prinzipien gerechter Beförderungspolitik hörten.

Oberst im Generalstab Heinz Schmidt-Ebert, 48, in der Personalabteilung des Bonner Verteidigungsministeriums Referent für Generale und Generalstäbler der Luftwaffe, suchte die Kursanten des Lehrgangs „Gesamtverteidigung“ zu überzeugen, daß ohne Ansehen des einzelnen eine gleichmäßige Behandlung aller angestrebt werde.

Am Ende bestätigte Schmidt-Ebert die Skepsis im Auditorium: „Es gibt allerdings auch Ausnahmen, bei denen ich nicht nach bestem Wissen und Gewissen handeln kann; sondern einen Befehl ausführen muß.“

Rasch sprach sich herum, auf welche spezielle Ausnahme der Oberst hatte anspielen wollen: auf den CDU-Oberstleutnant Leo Ernesti, 41, den Generalinspekteur de Maizière am letzten Donnerstag aus der Bundeswehr verabschiedete, weil ihm als erstem aktiven Offizier ein Bundestagsmandat zufiel.

Als Hitlers Krieg zu Ende ging, war dieser Ernesti eben Leutnant. Er öffnete sich christlicher Politik und kam als CDU-Repräsentant in den Stadtrat von Paderborn.

1957 trugen ihm Parteikollegen die — sichere — Kandidatur im Bundestagswahlkreis Paderborn-Wiedenbrück an. Ernesti verzichtete: „Ich wollte erst mal Erfahrungen in einem Beruf sammeln.“

Der vergebens favorisierte Christenmensch wählte wiederum den Soldatenberuf — erster Dienstgrad in der neuen Luftwaffe: Oberleutnant, knapp ein Jahr später: Hauptmann im Erziehungs- und Bildungsreferat des Bundeswehr-Führungsstabes.

Nach fünf Bürojahren war das Truppenkommando fällig: Chef der Stabskompanie im Fliegerhorst Wahn (Köln), die rund 300 Schreibstaben-Soldaten disziplinar betreut und furagiert.

Im Januar 1963 übernahm der CDU-Präside Kai-Uwe von Hassel das Kom-

mando über die Streitkräfte. Den Parteifreund Ernesti kannte Hassel „aus der Parteiarbeit“. Im Oktober des gleichen Jahres holte er ihn von Wahn ins Ministerbüro der Bonner Erneickelkaserne und beförderte ihn zum Major.

Zur Bundestagswahl 1965 ergatterte Ernesti trotz Hassels Nachhilfe nur den Platz Nr. 48 auf der CDU-Landesliste Nordrhein-Westfalen. Für einen Sitz im Bonner Parlament reichte dieser hohe Rang nicht hin.

Der Minister sann auf ausgleichende Gerechtigkeit. Generalleutnant Haag, Chef der Personalabteilung im Hause Hassel, bedeutete dem zuständigen Stabsreferenten Schmidt-Ebert, Major Ernesti müsse zum Oberstleutnant befördert werden.

Schmidt-Ebert wendete ein, nach seinen sorgfältig geordneten Beförderungspaketen sei Ernesti noch nicht dran.

Haag wußte ein stärkeres Argument: Minister von Hassel wünsche die Beförderung.

Schmidt-Ebert: Der bloße Wunsch genüge nicht, ein ausdrücklicher Befehl sei vonnöten.

Haag: „Dies ist ein Befehl.“

Schmidt-Ebert bestand auf der Schriftform, damit die Akten vollständig seien.



Oberstleutnant Ernesti Viermal eins höher

Er bekam das Papier, Ernesti den Oberstleutnant-Stern.

Als Hassel Ende des vergangenen Jahres aus dem Verteidigungs- ins Vertriebenministerrium verdrängt wurde, nahm er Parteifreund Ernesti mit: kommandiert bis zum 31. März zwecks „Abwicklung der Dienstgeschäfte“.

Am 3. März starb der CDU-Bundestagsabgeordnete Heinrich Wilper aus Verne bei Paderborn. Wilpers parlamentarische Nachfolge fiel nach Landeslisten-Rang an den Paderborner Oberstleutnant Leo Ernesti.

Aber erst am 9. März erklärte sich Ernesti bereit, das freigewordene Mandat anzunehmen. Der Grund für die Wartezeit war Pietät: „Mein Vorgänger mußte zunächst mal unter der Erde sein.“