

einer Sitzung zur anderen, Verordnungen wurden erlassen, Ausführungsbestimmungen nachgeschoben, Telexe verschickt, Bedarfsmeldungen weitergereicht, Kostenpauschalen festgesetzt. Das Ergebnis aller Mühen war Chaos.

In Bonn kündigte Ignaz Kiechle immer wieder an, jetzt ginge es aber wirklich los. Doch tatsächlich weiß in seinem Ministerium bis heute keiner so recht, wie und was eigentlich losgehen soll.

Kaum hatten Rundfunk und Zeitungen von der großzügigen EG-Verschenk-Aktion berichtet, „da standen die Leute bei uns vor der Tür und wollten Butter haben“, erzählt Hannelore Freyer aus der Bonner Zentrale des Deutschen Roten Kreuzes. Spontan wie die Bedürftigen kamen auch Helfer: In einem DRK-Kreisverband meldeten sich binnen weniger Tage 70 Leute, die bereit waren, die Lebensmittel an Menschen in Not zu verteilen.

Es gab nur nichts zu verteilen. Alle Anfragen beim Landwirtschaftsministerium, wo denn was in welchen Mengen abgeholt werden könnte, wer den Transport organisiere, wer ihn bezahle – „alle unsere Fragen blieben ohne Antwort“, schimpft Caritas-Referent Joseph Scheu.

Was hätten Kiechles Beamten auch sagen sollen – sie wußten ja selbst nichts. „Niemand bei uns war vorbereitet“, so Kiechles Sprecher Erwin Reuß, „die Idee kam ja nicht von uns, sondern von der Kommission.“

Schon die Frage, an wen die Gaben zu verschenken seien, hatten die Agrarminister nicht geklärt. Die karitativen Helfer sollten die Nahrungsmittelpenden einfach an alle Sozialhilfeempfänger verteilen, schlugen die Bonner vor. Doch die privaten Hilfsverbände wollen nicht mit den Fragebögen der Sozialämter herumlaufen und die amtliche Bedürftigkeit von Menschen kontrollieren.

Die EG-Agrarminister hatten auch nicht bedacht, daß die reichlich eingelagerten Überschussprodukte nicht überall verfügbar sind. Olivenöl und Südfrüchte werden nur am Rande des Mittelmeers auf Halde gelegt, Zucker wird ausschließlich in Italien gehortet. Immerhin könnten die Lkw, die den Zucker aus dem Mezzogiorno ins Ruhrgebiet oder auf die irische Insel transportieren, auf dem Rückweg Butter mitnehmen. Nur wer die Kosten für die gewaltige Lkw-Expedition quer durch Europa trägt, ist nicht klar.

Zudem bestehen die EG-Butterberge aus Blöcken zu 25 Kilogramm, die – mehrere Tage lang – aufgetaut, in 250 Gramm-Stücke geschnitten und neu ver-



EG-Butter im Kühlhaus
„Niemand war vorbereitet“

packt werden müssen, ehe sie an die Verbraucher gehen. Und die Getreidevorräte müssen erst noch zu Mehl, Graupen oder Grieß vermahlen werden.

Auch mit tiefgefrorenen Rindern wüßten die meisten Empfänger wohl wenig anzufangen. Doch selbst wenn tüchtige Hobby-Metzger unter den Helfern wären: Nach deutschem Lebensmittelrecht dürften sie die Hälften nicht zerlegen, um sie dann als Steaks zu verteilen.

Während die Butter noch taute, kündigte Landwirtschaftsminister Kiechle am 30. Januar an, „im Vorgriff“ auf die noch ausstehende Verordnung aus Brüssel könnten die Wohlfahrtsverbände „ab sofort“ schon mal Fisch und Äpfel haben. Eine Woche lang mühten sich die Verbände daraufhin zu erfahren, wo Kiechles Gaben denn zu holen seien. Vergeblich. Bis Ende vergangener Woche gab es Fisch und Obst genausowenig wie Öl oder Mehl.

Wenigstens Butter, so hoffen die genervten Vertreter der Wohlfahrt, müßte diese Woche nun endlich unter die Leute kommen. Ihre Hoffnung, die Lebensmittelspenden als gemischte Pakete verteilen zu können, damit die Empfänger etwa mit Mehl, Zucker und Butter backen könnten, haben sie endgültig aufgegeben.

Auf mindestens zwei Millionen schätzt das DRK die Zahl der Bedürftigen in der Bundesrepublik. Um jedem von ihnen sechs Wochen lang – am 31. März endet die Hilfsaktion – jeweils ein halbes Pfund Butter, ein Pfund Zucker, ein knappes Kilo Mehl zu geben, wären gewaltige Mengen zu bewegen: 3000 Tonnen Butter, 6000 Tonnen Zucker, 10 000 Tonnen Mehl.

Die Kosten allein für diese Produkte, ihre Verarbeitung und ihren Transport dürften fast den Betrag erreichen, den die Minister für die gesamte Aktion kalkulierten, nämlich rund 100 Millionen Mark. Fleisch und Fisch, Orangen und Oliven sind da noch gar nicht eingerechnet.

So bleiben denn die EG-Minister auch diesmal wenigstens den Gebräuchen treu, die sie auf dem europäischen Agrarmarkt pflegen: Pläne müssen gemacht werden, auch wenn sie nichts bringen und nicht zu bezahlen sind.

AIRBUS

Offenes Rennen

Washington will das europäische Langstrecken-Flugzeug A 340 stoppen.

Die beiden Herren aus Washington gaben sich durchaus freundlich: das obligatorische Keep-smiling auf den Lippen, kräftiges Händeschütteln und einige nette Unverbindlichkeiten am Anfang.

Doch dann, als man endlich im Minister-Anbau des Bonner Wirtschaftsministeriums Platz genommen hatte, legten die beiden Amerikaner los. Bonn sollte, so erfuhr Wirtschaftsstaatssekretär Dieter von Würzen, die Milliarden-Subventionen für den Airbus einstellen. Andernfalls würde Washington eine Anti-Dumping-Klage einleiten.

Eine ähnliche Botschaft wie am vergangenen Mittwoch in Bonn hatten der stellvertretende US-Handelsbeauftragte Michael Smith und der Staatssekretär im Handelsministerium Bruce Smart zuvor in London und Paris vorgetragen. Die Europäer, so warfen sie ihren Gesprächspartnern vor, verstießen mit ihren Subventionen gegen die internationalen Handelsregeln. Die US-Administration wolle das nicht länger hinnehmen.

Gerade erst haben Europäer und Amerikaner einen Kompromiß-Frieden in ihrem Streit über den Agrarhandel geschlossen; nun eröffnet Washington eine neue Front beim Flugzeugmarkt.

Die Europäer wollen diesmal nicht nachgeben. Er verbitte sich derartige „Belehrungen“, konterte der britische Minister Geoffrey Pattie. Dieter von Würzen rechnete den Amerikanern vor, daß deren Flugzeugindustrie durch Rüftungsaufträge subventioniert werde.

Mit ihrem Vorstoß wollen die Amerikaner vor allem den Bau des Airbus-Langstreckenflugzeugs A 340 verhindern. Die US-Firma McDonnell Douglas plant eine Maschine mit ähnlicher Reichweite und vergleichbarem Platzangebot, die MD 11. Für zwei derartige Flugzeuge aber, so die US-Unterhändler, gäbe es nicht genügend Nachfrage.

Der gegenwärtige Wettlauf zwischen McDonnell Douglas und Airbus Indu-

strie könnte über die Zukunft der gesamten Flugzeugindustrie entscheiden.

Gelingt es McDonnell, die von ihr geplante MD 11 in ausreichender Stückzahl zu verkaufen, dann wird die A 340 gar nicht starten oder Milliardenverluste einfliegen. Für beide Flugzeuge reicht der Bedarf tatsächlich nicht. Ein Mißerfolg der A 340 könnte das gesamte Airbus-Programm zum Absturz bringen.

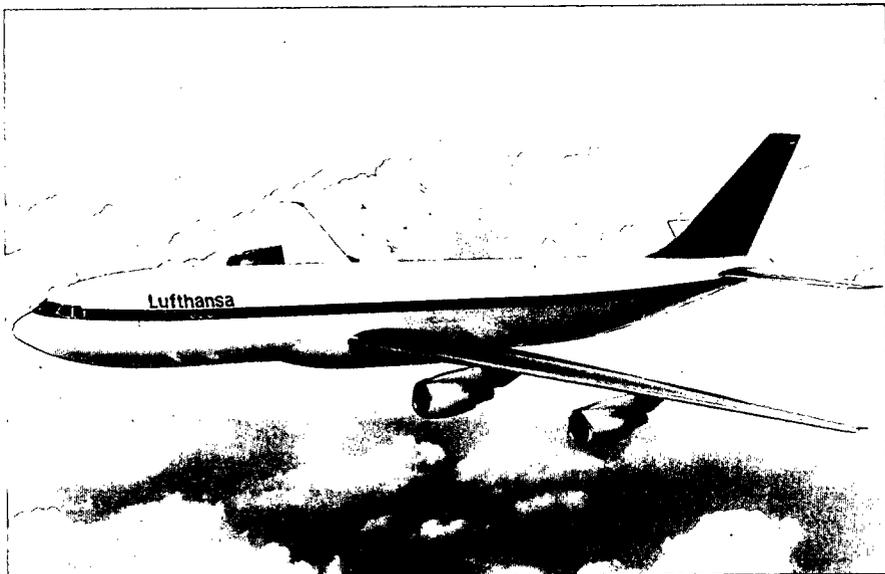
Schafft es Airbus hingegen, mit der A 340 in die Erfolgszone aufzusteigen, dann haben die Europäer sich endgültig auf dem Weltmarkt etabliert. Airbus könnte ein Programm anbieten, das vom Kurzstreckenflugzeug A 320 über die Mittelstrecken-Jets A 300/A 310 bis zum Langstreckenflugzeug A 340 reicht.

Im Augenblick liegt McDonnell vorn. Die Flugzeugbauer aus Kalifornien konnten bereits 54 Bestellungen für ihre

Das neue Triebwerk verbraucht etwa zwölf Prozent weniger Kerosin als herkömmliche Motoren. Insgesamt wird die A 340 pro Sitzplatz 25 Prozent weniger Kraftstoff schlucken als die MD 11.

Trotz dieser Super-Technik ist es den Airbus-Verkäufern noch nicht gelungen, die erforderliche Zahl von Erstbestellern zu gewinnen. Viele Fluggesellschaften warten ab, weil sie Zweifel haben, ob die A 340 tatsächlich von 1992 an ausgeliefert werden kann. Die Luftfahrtfirmen befürchten, daß der Streit um Subventionen und Probleme mit der neuen Technik den Start verzögern.

Die Airbus-Manager erwarten, daß demnächst auch Air France, Singapore Airlines und die australische Qantas die A 340 ordern. Unterdes versuchen sie, Swissair und SAS von ihrer Entscheidung für die MD 11 abzubringen.



Geplanter Airbus A 340 (Photomontage): In der Technik weit voraus

MD 11 verbuchen. Unter den 14 Gesellschaften, die Aufträge für die MD 11 erteilt, sind europäische Unternehmen wie Swissair, SAS und British Caledonian. Die A 340 dagegen hat bisher nur die Deutsche Lufthansa bestellt.

Die meisten Fluggesellschaften, die sich für die MD 11 entschieden haben, sind langjährige McDonnell-Douglas-Kunden. Doch das sorgt nicht allein für den Vorsprung der MD 11. Entscheidender ist, daß die ersten Flugzeuge des Typs MD 11 schon 1990 ausgeliefert werden sollen. Das Airbus-Flugzeug hingegen ist frühestens 1992 startbereit.

In der Technik allerdings ist die A 340 der MD 11 weit voraus. Die MD 11 basiert auf dem Vorgängermodell DC 10; das europäische Flugzeug hingegen wird von Grund auf neu konstruiert.

Besonders fortschrittlich ist Airbus bei den Triebwerken. Die A 340 ist das erste Flugzeug, das mit Superfan-Triebwerken ausgerüstet wird. Bei diesen Motoren treibt ein Gasgenerator einen Propellerkranz mit verstellbaren Blättern an.

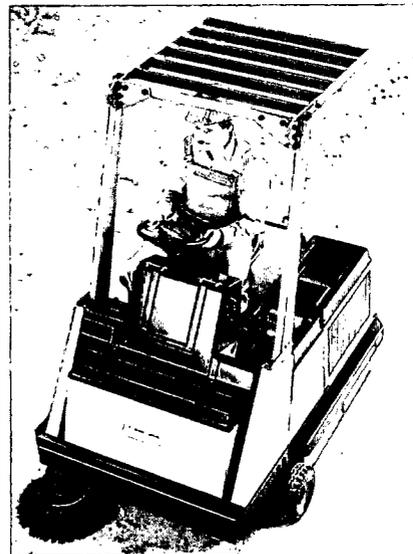
Da gibt es durchaus Chancen. Beide Fluggesellschaften haben sich für McDonnell entschieden, als Airbus die A 340 noch nicht mit dem neuen Superfan-Triebwerk anbot. Der neue Motor, so ein Swissair-Spitzenmanager, schaffe „eine völlig neue Situation“.

Wohl nicht nur der Motor. Die Airbus-Manager versuchen es auch übers Geld. Sie bieten die technisch überlegene A 340 inzwischen billiger an als McDonnell seine MD 11. „Räuberische Verkaufsmethoden“, beschwerten sich bereits die McDonnell-Manager.

Ob das alles Airbus hilft, den Wettlauf mit McDonnell zu gewinnen, kann niemand vorhersagen. Nur eins steht fest: Die Europäer müssen damit rechnen, daß die Amerikaner das Airbus-Konsortium noch härter attackieren.

Der erste Anlauf der Herren Smith und Smart brachte nichts. „Sie fliegen nach Hause“, berichtet ein Teilnehmer nach dem Besuch der US-Emmissäre in Bonn, „und haben keine reuigen Sünder gesehen.“

Sauberkeit ist die Visitenkarte Ihres Unternehmens.



Mit Hako zu 99,7% staubfrei kehren und saugen.

Überall, wo in der Fertigung höchste Präzision verlangt wird, sind Schmutz und Staub unerwünscht. Hako Kehrsaugmaschinen reinigen rationell und staubfrei; kehren und saugen in einem Arbeitsgang. Bis zu 13.000 m²/h. Wahlweise Benzin-, Gas-, Diesel- oder Elektroantrieb. Und Sie - zahlen Sie mehr als DM 0,01 für 1 m² Sauberkeit? Dann fordern Sie detaillierte Rentabilitätsberechnungen an!

INFO-BON

Wir sind interessiert an Details über

- Kehrsaugmaschinen
 - Schrubbautomaten
 - Superspeed-Poliermaschinen
 - Kompakttraktoren, Mehrzweckmaschinen
 - Profi-Rasenmäher, Rasentraktoren
 - Motor-Schneeräumer
 - Broschüre „Sauberkeit und was sie kostet“
- Ankreuzen und einsenden an Hako-Werke · Postfach 1444 · 2060 Bad Oldesloe

Hako

Spitzentechnik für Betriebsreinigung und Grundstückspflege