

LUFTFAHRT

FLUGZEUG-INDUSTRIE

Ohne Tank

Mit umfangreichem Reisegepäck startete am 24. Februar ein erstangiger Konstrukteur, der 30 Flugzeugtypen entwickelt hat, vom Düsseldorfer Flugplatz Lohausen nach Indien. Der mittelgroße, gedrungene Mann, der an diesem Tage gerade 58 Jahre alt geworden war, trank mit seinen bleibenden Freunden schnell noch einen Geburtstagsschnaps und kletterte dann in die Superconstellation der indischen Flugesellschaft „Air-India“. Seine Aktentasche verstaute er so vorsichtig, als habe er Diamanten darin verborgen.

Die dickbauchige Tasche enthielt in der Tat seltene Werte, darunter die Planzeichnungen und Berechnungen für ein Verkehrsflugszeug mit vier Strahltriebwerken im Heck des Rumpfes. (Das Flugzeug soll bei einer Reichweite von 5000 Kilometern und 50 Tonnen Eigengewicht eine Reisegeschwindigkeit von 950 Stundenkilometern entwickeln.)

Wenige Tage zuvor hatte die Presse der sogenannten Deutschen Demokratischen Republik über diesen prominenten Indien-Reisenden, den früheren Chefkonstrukteur der Focke-Wulf-Flugzeugwerke, Professor Dr.-Ing. E. h. Kurt W. Tank, noch geschrieben: „Tank ist wieder da. In Westdeutschland natürlich, um mit führenden Bonner Politikern Besprechungen über den Ausbau einer Flugzeugindustrie zu führen. Also: Mord-Flugzeuge will er bauen, die unermessliches Leid über friedliche Menschen bringen sollen.“

Dieser Verdacht war völlig unbegründet. „Die führenden Bonner Politiker“ bereiteten vielmehr Tanks Absicht, nach achtjähriger Tätigkeit als „technischer Fremdenlegionär“ in der langsam wiedererstehenden deutschen Flugzeugindustrie zu landen. Tank hatte sich nach Kriegsende zunächst den Sowjets angeboten, die sich wegen seines zuletzt entworfenen Düsenjägers Ta 183 sehr für ihn interessierten und nach diesem Typ später ihren Düsenjäger Mig 15, die harte Nuß der Amerikaner im Korea-Krieg, entwickelten.

Noch 1949 schrieb Tank über seine Russenkontakte: „Es ist wahr, daß ich mich zunächst bereit erklärt hatte, mit der russischen Luftfahrttechnik über einen konkreten Vertragsvorschlag in Verbindung zu treten... Es wäre ja nicht das erstemal in der deutschen Geschichte, daß deutsche

Männer gegen die Übermacht westlicher Einflüsse einer klugen Ostpolitik gedient haben. Auch heute noch bin ich mir nicht im klaren darüber, ob man dem nord-amerikanischen Kulturbolschewismus mit Bügelfalte oder dem sowjetrussischen mit Arbeitsbluse die Siegespalme gönnen sollte.“

Allerdings war Tank im letzten Augenblick vor einer Dienstverpflichtung nach Moskau zurückgeschreckt und lieber mit Hilfe eines gefälschten Passes nach Argentinien emigriert, als ihn die Engländer bedrängten, in ihre Dienste zu treten. Tank wurde Peróns Luftfahrtberater und entwickelte in Argentinien gemeinsam mit

brachte* und sich emsig darum bemühte, für Tank und seine Ingenieur-Mannschaft ein neues Betätigungsfeld in der langsam wiedererwachenden westdeutschen Rüstungsindustrie zu finden. Es traf sich gut, daß Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel brennend daran interessiert war, daß auf dem ehemaligen Militärflugplatz Kaltenkirchen bei Neumünster eine neue Flugzeugwerft errichtet wird, die Tank übernehmen sollte.

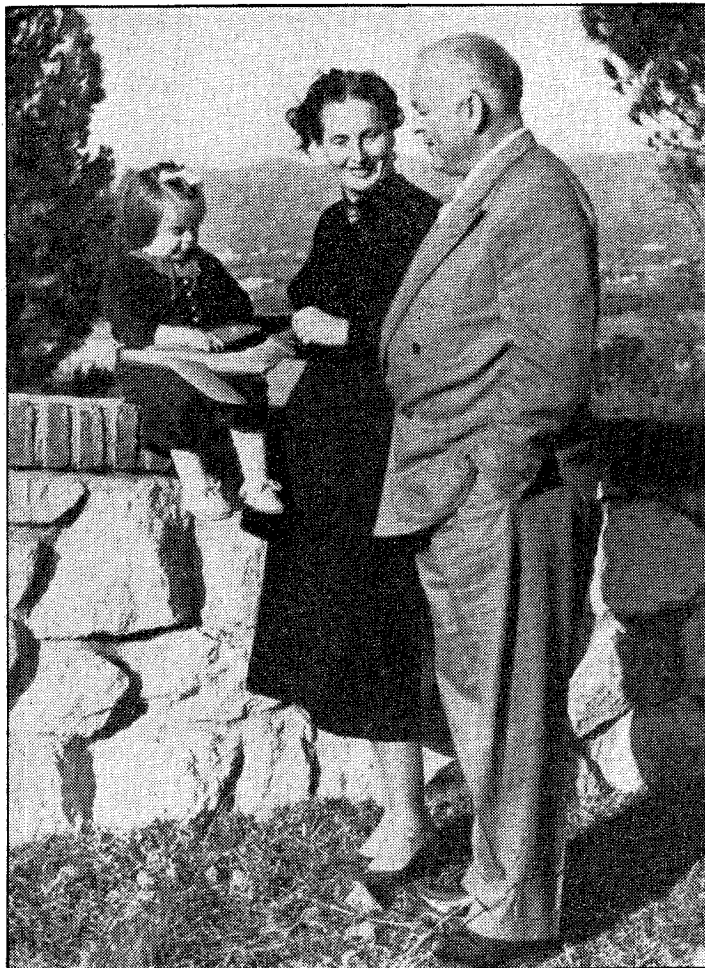
Das Geld für den Bau der Werkshallen und den Maschinenpark — etwa 25 Millionen Mark — wollte ein Bankenkonsortium vorstrecken, falls das Bundesverteidigungsministerium sich bereit erklärt, Tank Bau- und Entwicklungsaufträge zu erteilen. Nur unter diesen Auspizien war schließlich das ganze Projekt Kaltenkirchen überhaupt interessant, da nur garantierte Luftwaffenaufträge dem Werk von der ersten Stunde an die Rentabilität sichern konnten.

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident von Hassel, der sich ständig darum bemüht, neue Industrien in seinem kleinen Bundesland anzusiedeln, bedrängte Bundeswirtschaftsminister Erhard (der zustimmte: „Gebt Tank eine Chance.“) und Verteidigungsminister Blank (der sich reserviert verhielt). Tanks Sonderbeauftragter Rodermund belagerte das Bundeskanzleramt, und schließlich bemühte sich Tank selbst. Er flog im vergangenen Jahr mehrmals von Argentinien nach Westdeutschland. Allein, in Bonn zeigte man wenig Sympathie für Tanks Pläne. Es nützte auch nichts, daß Tank seine neuesten Entwürfe Blanks Luftwaffenreferenten aufblätterte.

Tank argwöhnte bereits, daß er aus politischen Gründen unerwünscht sei, als ihn der Präsident des Verbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie, Dr. Rothe, bei einem Zusammenreffen im Frankfurter Ausflugslokal „Unterschweinstiege“ darüber aufklärte, daß die Berufs-Integrierer des Bonner Außenamtes offenbar dem Ersuchen des französischen Außenministers nachgegeben hätten: Die westdeutsche Bundesrepublik solle sich beim Aufbau der Luftwaffe weitgehend französischer Modelle bedienen und keine eigenen Typen entwickeln.

Da packte Tank im November 1955 seine Düsenjäger-Pläne ein und flog nach Neu-Delhi. Die Inder griffen sofort zu, aber Tank zauderte noch — er wollte den hochdotierten Vertrag, den ihm die indische Regierung anbot, als Druckmittel in Bonn benutzen. Doch auch dieser Trick verfiel

* Heinz Conradis: „Nerven, Herz und Rechenschieber. Kurt Tank, Flieger, Forscher, Konstrukteur“; Musterschmidt-Verlag, Göttingen, 1955; 379 Seiten; 14,80 Mark.



Tank mit Gattin und Tochter: „Der Alte hatte Heimweh“

seinen 54 alten Mitarbeitern, die ihm gefolgt waren, eine Super-Mig 15, den Düsenjäger „Pulqui II“ („Pfeil“).

Tanks Vertrag mit der argentinischen Regierung war bis zum 15. Januar 1956 befristet; schon vor einem Jahr hatte sich der Konstrukteur fest entschlossen, den Vertrag nicht zu verlängern. „Der Alte hat Heimweh“, schrieben seine Mitarbeiter an Tanks Freund Hans Hansen-Schmidt, der inzwischen in seinem Göttinger Verlag — um Tanks Rückkehr publizistisch vorzubereiten — ein Buch über ihn heraus-

Das
Zauberwort
der
Aufmerksamen:



schnellste
Vermittlung
durch

Brief

Ferngespräch

Telegramm

nur mangelhaft. Das Bundesverteidigungsministerium sagte Tank schließlich Mitte Februar dieses Jahres Bauaufträge zu, wenn es ihm gelänge, Krupp zu bewegen, die Tankschen Düsenjäger zu bauen. Das war ein aussichtsloses Unterfangen. In Essen holte sich Tank sehr schnell einen Korb; denn Krupp denkt — trotz mancher unverhüllter Wünsche von amerikanischer Seite — nicht daran, sich mit der Herstellung von Düsenjägern zu befassen, solange nicht die letzten Entflechtungsklauseln aufgehoben sind, die auf einem Teil seiner Zechen und Hüttenwerke lasten.

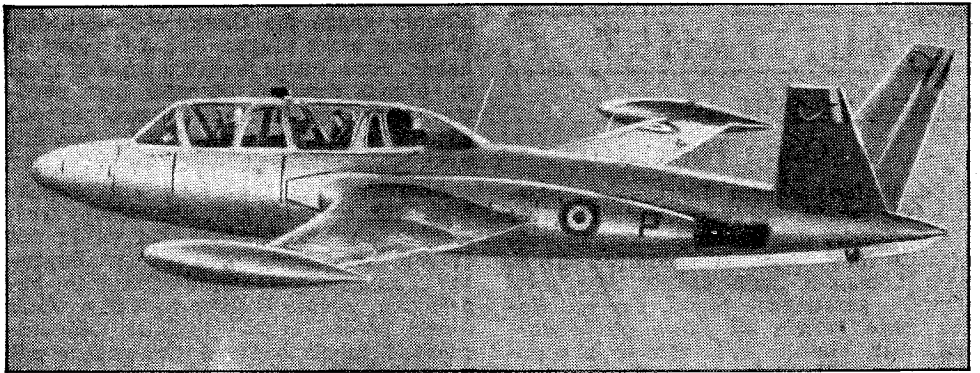
So mußte Tank schließlich Deutschland wieder als technischer Fremdenlegionär verlassen und mit seiner Mannschaft nach Indien übersiedeln, wo er im Auftrag der Regierung Transportflugzeuge und Düsenjäger bauen soll. Seine (zweite) Ehefrau Sigrid und seine Kinder blieben vorläufig noch in Argentinien, während Tanks 54 Mitarbeiter in Gruppen abreisten und ihm per Schiff nach Indien folgten. Die westdeutschen Flugzeugindustriellen, wie Ernst Heinkel, Willy Messerschmitt und Claudius Dornier, weinen Tank keine Träne nach. Sie sind im Gegenteil recht froh darüber, daß sie den kleinen Kuchen des sich mühsam anbahnenden Luftwaffengeschäftes nicht auch noch mit ihm zu teilen brauchen.

Allerdings sind die Aufträge, die Bundesverteidigungsminister Blank zu vergeben hat, und die Mittel, die Bundesfinanzminister Schäffer für die Luftaufrüstung herausrücken will, noch sehr begrenzt. Beide Minister hoffen im stillen, daß die Amerikaner einen großen Teil der als Erstausstattung benötigten 3500 Flugzeuge* (einschließlich Schulmaschinen) aus alten Beständen zur Verfügung stellen werden. Gleichwohl mußte sich Schäffer mit dem Gedanken vertraut machen, daß er sehr bald über 1000 neue Flugzeuge für die Luftwaffe einkaufen muß, die größtenteils in Westdeutschland hergestellt werden sollen.

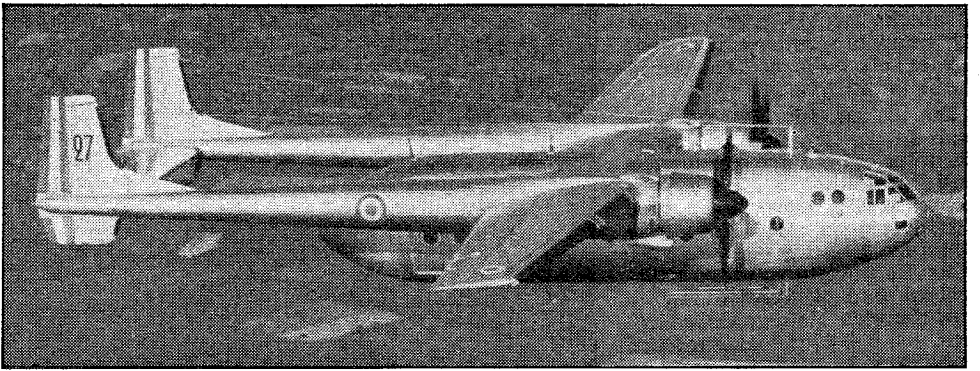
Die Großfirmen, wie Heinkel, Messerschmitt, Dornier und Henschel, haben Finanzminister Schäffer seit über einem Jahr bestürmt, ihnen eine finanzielle Starthilfe zu bewilligen, wobei sie darauf hinwiesen, daß auf den Firmen der deutschen Luftfahrtindustrie aus Kriegszeiten noch etwa 500 Millionen Mark Bankschulden lasten, während das inzwischen liquidierte Deutsche Reich der Luftfahrtindustrie noch 800 Millionen Mark für gelieferte Kriegsflugzeuge schuldet. Obwohl Schäffer die beantragte Starthilfe versagte, haben sich die Flugzeug-Industriellen — wenn auch scheinbar widerstrebend — schließlich dazu bereit gefunden, auch ohne staatliche Subventionen wieder Flugzeuge zu bauen, und vier Arbeitsgruppen gebildet.

Die größte Gruppe umfaßt die Flugzeugbau Nord GmbH, bestehend aus der Krupp-schen Finanz- und Verwaltungsgesellschaft Weser mbH, der Siebel Werke Allgemeine Transport-Anlagen GmbH (Flick-Konzern),

* Die Bundeswehr soll nach den Pariser Verträgen eine taktische Luftwaffe aufstellen, bestehend aus acht Jagdbomber-, vier Jagd- und drei Aufklärungsgeschwadern, ferner drei Allwetter- und zwei Transportgeschwadern.



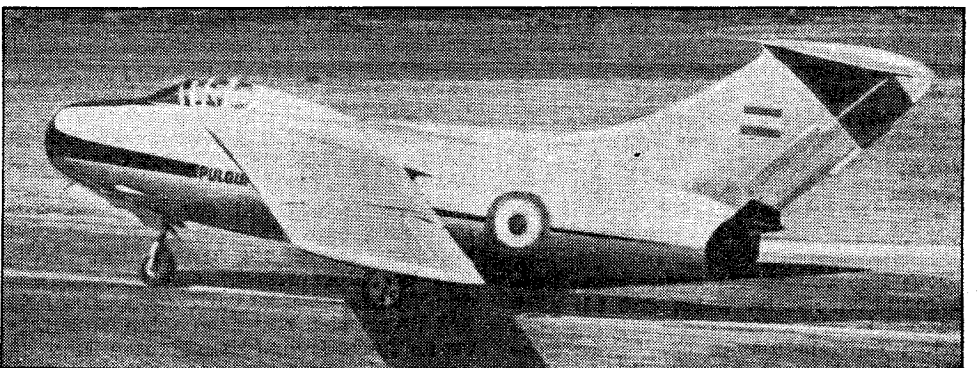
Düsentrainer Fouga „Magister“: Die ersten Flugzeuge der neuen Luftwaffe ...



... werden vorwiegend nach französischer Lizenz gebaut: Transporter „Noratlas“



Militärisches Mehrzweckflugzeug Do 27: Dornier kam zum Zuge, aber ...



... Tanks Düsenjäger war nicht gefragt: „Pulqui II“ auf argentinischem Rollfeld

... immer mit der



der Hamburger Flugzeugbau GmbH (Blohm & Voß) und der Henschel & Sohn GmbH; die zweite Gruppe bilden die Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH und das Ingenieurbüro Professor Blume (früher Arado). Zur dritten Gruppe haben sich Ernst Heinkel und Messerschmitt zusammengeschlossen, die vierte Gruppe wird schließlich von den Dornier-Werken und einigen interessierten Motorenwerken gebildet, darunter Daimler-Benz.

Am besten schnitt bisher Claudius Dornier ab, der sich seit langem eine gute Position in Bonn gesichert hat und — ebenso wie Messerschmitt — während der Nachkriegsjahre in den staatlichen Flugzeugwerken Spaniens einige neue Typen entwickelte, darunter das als Verbindungs- und Artillerie-Beobachtungsflugzeug besonders gut geeignete „Langsam-Flugzeug“ Do 27 mit Sechszylinder-Motor (240 PS) und 250 km Spitzengeschwindigkeit. Das Bonner Verteidigungsministerium hat 428 Maschinen dieses sechssitzigen Typs (jede Do 27 kostet etwa 100 000 Mark) bei Dornier bestellt.

Pläne aus Heinkels Geheimkabinett

Das ist bisher aber auch der einzige von deutschen Konstrukteuren entwickelte Typ, den Blanks Beschaffungsamt für die bundesdeutsche Luftwaffe durchsetzen konnte. Den von Messerschmitt in Spanien entwickelten Düsenjäger Me 200 durfte Blank nicht bestellen; Messerschmitt und Heinkel sollen vielmehr gemeinschaftlich einen gleichgearteten französischen Typ — den Düsentrainer Fouga-CM 170 „Magister“ — nach französischer Lizenz bauen. Ein anderes französisches Modell, der Transporter Nord 2501 „Noratlas“ der staatlichen französischen Flugzeugwerke SNCAN, wird bereits von der westdeutschen Flugzeugbau Nord GmbH gegen Lizenzgebühren nachgebaut.

Obwohl deutsche Konstruktionen aus politischen Gründen wenig gefragt sind, können es sich so alte Asse der deutschen Flugzeugindustrie wie Ernst Heinkel und Claudius Dornier nicht verkneifen, eigene Entwicklungspläne zu schmieden. Dornier hat ein Flugboot mit sechs Turbinenmotoren produktionsreif entwickelt, dem internationale Flugexperten große Chancen geben. Mit diesem Flugboot will Dornier in einigen Jahren ähnlich geartete ausländische Typen aussetzen. In Heinkels Geheimkabinett in Speyer ist zur Zeit einer seiner fähigsten Konstrukteure, der Ingenieur Siegfried Günter, damit beschäftigt, einen neuen Strahltriebjägers zu entwerfen, der sich für den Senkrechtstart eignet.

Heinkel ließ sich dabei von dem Gedanken leiten, daß die westdeutsche Luftwaffe senkrecht startende Düsenjäger sehr gut gebrauchen könnte, denn — so argumentiert Heinkel — „Westdeutschland liegt sehr nahe am Eisernen Vorhang. Im Ernstfall können wir nur Jäger gebrauchen, die nicht auf lange Rollbahnen angewiesen sind.“ Die dickbetonierten bis zu drei Kilometer langen Start- und Landebahnen der üblichen Düsenflugzeuge sind für jede feindliche Luftwaffe lohnende Bombenziele.

Düsenjägerexperte Günter, der im letzten Kriegsjahr Heinkels Düsentyp He 162 mitkonstruierte, lernte in den Jahren 1947 bis 1954 während seiner freiwilligen Tätigkeit für die Sowjets auch einige Konstruktionsgeheimnisse der Mig 15 kennen. Heinkel ist lebhaft daran interessiert, weitere Düsenpezialisten anzuwerben, und versuchte auch, dem Indien-Reisenden Tank 14 Ingenieure auszuspannen. Heinkel habe dem Restkommando in Argentinien — so erfuhr Tank — über die westdeutsche Botschaft in Buenos Aires verlockende Angebote zugestellt. Auf diese Angebote gingen Tanks alte Mitarbeiter allerdings nicht ein.

SOWJETZONE

ZITAT

„In verschiedenen Leserzuschriften an die Redaktion wird die Frage erhoben, ob diese Uniform unserer Volksarmee nicht die gleiche Uniform sei, wie sie während des ersten und zweiten Weltkrieges und wie sie auch von der Reichswehr getragen worden ist. Gewiß schufen die deutschen Militaristen eine feldgraue Uniform vor dem ersten Weltkrieg ... In diesen Uniformen, mit den roten Abzeichen aber, verjagten 1918 bewaffnete Arbeiter den Kaiser, kämpften Hamburger Werftarbeiter, Bergarbeiter aus dem Ruhrgebiet, sächsische und thüringische Arbeiter und Bauern gegen die nationalistischen Freikorps und die reaktionären Truppen der Reichswehr. In Heeresuniformen traten im zweiten Weltkrieg viele Offiziere und Soldaten im Nationalkomitee „Freies Deutschland“ gegen die hitlerfaschistische Armee auf und kämpften für die gerechte Sache des deutschen Volkes. Arbeiter und Bauern und ehrliche Patrioten wahrten so die nationale Würde der deutschen Uniform.“ („Neues Deutschland“, Organ des Zentralkomitees der SED, in einem Artikel unter der Überschrift „Die Uniformen der Nationalen Volksarmee.“)

CHRISTUS-LÄSTERUNG

War es Petrus?

Der „Volkskorrespondent“ Birnbaum aus Brandenburg an der Havel, Berichterstatter des SED-Organs „Märkische Volksstimme“, sieht einem Parteiverfahren wegen „verantwortungsloser Berichterstattung“ entgegen. Er ist schuld, daß alle Welt von einer kommunistischen Christus-Lästerung im Brandenburger Karneval erfuhr.

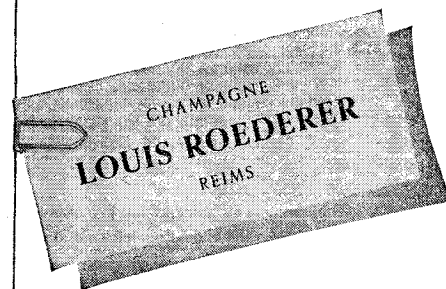
Mitte Februar hatte Birnbaum in der „Märkischen Volksstimme“, dem SED-Organ des Bezirks Potsdam, berichtet, wie im Brandenburger FDJ-„Klubhaus der Jugend“ der Rosenmontag gefeiert worden war: „... Kostüme gab es da zu sehen und Figuren, angefangen von einer theatralischen Lorelei, über Fritze Bollmann, Beduinen, Mexikaner bis zum Jesus, der eigens vom Himmel hernieder gestiegen kam, um das sündige Volk zu belehren, selbst aber dem Alkohol nicht abgeneigt war ...“

Ein Korrespondent westdeutscher Zeitungen, der in Westberlin Provinzblätter aus der Sowjetzone auswertet, hatte diesen Bericht Birnbaums gelesen und in der Bundesrepublik verbreitet.

Der Entleisung auf dem Brandenburger FDJ-Karnevalsvergnügen war eine Winter-Dienstanweisung des „Zentralrates der Freien Deutschen Jugend“ vorausgegangen, die auch einen „Wegweiser für Karnevals-Veranstaltungen und Faschings-Vergnügen“ mit einer Reihe von Kostümierungsvorschlägen enthalten hatte. Einer dieser offiziellen Vorschläge besagte, man könne auf dem FDJ-Tanzboden auch eine Petrus-Maske in karnevalistischer Art auftreten lassen.

Die Brandenburger FDJ-Leitung griff diesen Vorschlag auf und reichte einen Plan für die Gestaltung ihrer Karnevalsfeier an den FDJ-Bezirksvorstand Potsdam ein. Als Petrus sollte der Jungschauspieler Peter Geisberg auftreten und eine Büttenrede halten. Der Bezirksvorstand erhob keinerlei Einwände.

Schauspieler Geisberg gehört dem Potsdamer „Komitee für Jugendweihen“ an und witterte seine Chance, in einer Büttenrede für die atheistische Jugendweihe und gegen die Konfirmation reden zu können. So kam



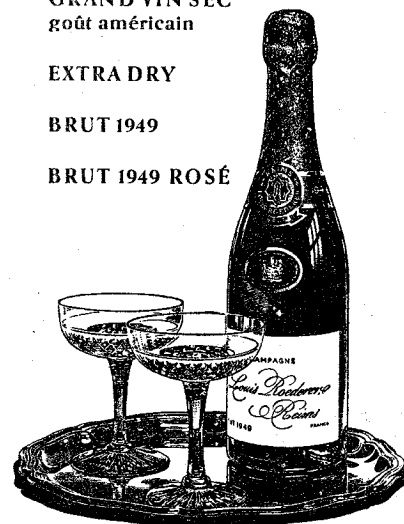
Wo große Ereignisse festlich begangen werden, wo ein Kreis von Feinschmeckern beim Diner zusammensitzt, wo immer der Anlaß besteht, seinen Gästen etwas ganz besonderes zu bieten, da wählt man LOUIS ROEDERER, den großen Champagner aus Reims.

GRAND VIN SEC
goût américain

EXTRA DRY

BRUT 1949

BRUT 1949 ROSÉ



*Der Fachhandel
und die gute Gastronomie
führen ihn.*

CHAMPAGNE
LOUIS ROEDERER

ALLEINIMPORT GODARD GMBH,
HAMBURG 1