

zeitung für Nordafrika „L'Action“ an. Sie setzte am 11. August unter ein (SPIEGEL-) Bild, das Couve de Murville, Brentano und Adenauer zeigt, die provozierende Unterschrift „Consultez-nous“ (Deutsche, befragt vorher Frankreich!). Die Tunesier glauben nämlich zu wissen, wie sich Frankreich die weitere Entwicklung vorstellt: Schwierigkeiten und Verzögerungen bei der Ausstellung der deutschen Exportgenehmigungen sollen dazu führen, daß die tunesische Regierung am Ende militärische Ausrüstungen, auf deren pünktliche Lieferung sie angewiesen ist, gleich bei den Franzosen bestellen muß.

Burgiba hält die Blockierung der Funkgeräte-Lieferung für einen Testfall. Sagen die Bonner Tunesier: Der Verzicht auf Siemens und der Auftrag an die CGCT mußten in Kauf genommen werden, um den Deutschen begreiflich zu machen, wohin es führt, wenn sie sich auch weiterhin von den Franzosen sogar den Export kleiner Funkgeräte genehmigen lassen. Man habe, so heißt es, an Siemens ein Exempel statuieren müssen, um die deutsche Industrie klar und deutlich zu warnen. Der nordafrikanische Markt, das sollen Adenauers Wirtschaftskapitäne lernen, droht an Frankreich verlorenzugehen, wenn die großen Firmen nicht in Bonn auf mehr Rückgrat gegenüber französischen Pressionen drängen.

Im Bonner Auswärtigen Amt wurde Ende letzter Woche erklärt, man werde den Export der Telefunken-Geräte wahrscheinlich genehmigen. So dürfen nun zwar die tunesischen Zivilisten künftig nicht auf einer deutschen Anlage telefonieren, die tunesischen Soldaten aber dafür vermutlich mit deutschen Geräten Funksprechverkehr betreiben.

## PANZERKAUF

### Die Null-Serie

Der Befehl des Ministers war ungewöhnlich: Am Morgen des 9. Juni erhielten die Abteilungsleiter im Bundesverteidigungsministerium von ihrem Dienstherrn Franz-Josef Strauß unvermittelt die Order, sämtliche im Hause befindlichen Unterlagen über die Geschäfte des Ministeriums mit dem spanisch-schweizerischen Rüstungskonzern Hispano-Suiza ins Ministerbüro schaffen zu lassen.

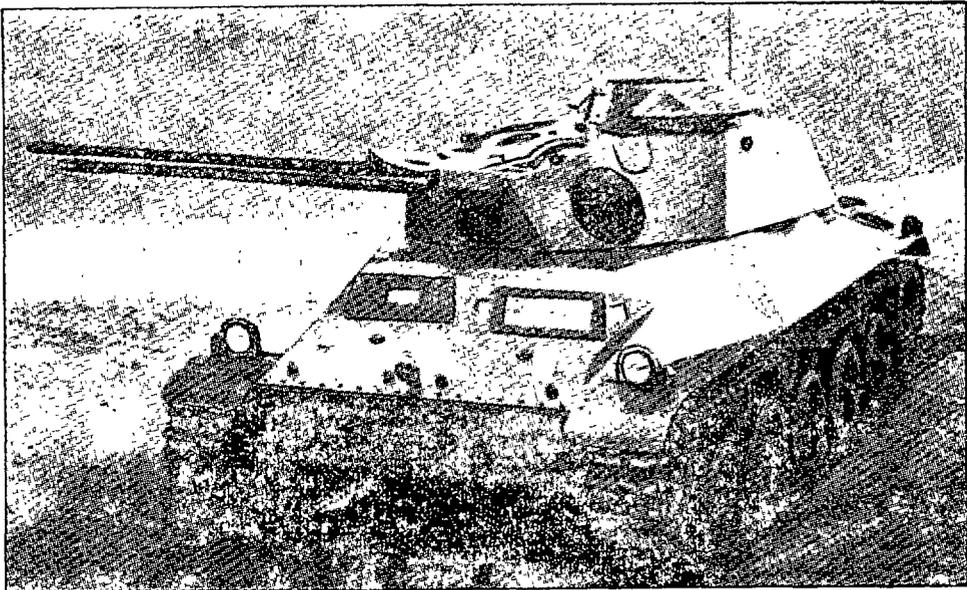
Kaum daß die letzte Akte in die Minister-suite der Bonner Ermeikeil-Kaserne geschleppt worden war, ließ Strauß den Obersten Becker, Referatsleiter in der Abteilung Verteidigungswirtschaft, und den Ministerialrat Schroers aus der Haushaltsabteilung kommen und wies die Herren an, gemeinsam mit einigen Kollegen die Hispano-Unterlagen sorgfältig zu überprüfen.

Die Überraschungsaktion leitete eine sorgfältige Durchleuchtung des größten Rüstungsauftrages ein, den die Bundesregierung seit der Gründung der Bundeswehr vergeben hat: Der Bestellung von insgesamt 4450 Schützenpanzerwagen bei Hispano-Suiza\*.

Die Schützenpanzerwagen sind für die vollmotorisierte Bundeswehr das wichtigste Kampfgerät: Die mit einer Schnellfeuerkanone bestückten Kettenfahrzeuge können jeweils etwa zwölf Panzergrenadiere aufnehmen und — durch die Panzerung gegen Infanteriefire und Atomstrahlen geschützt — unmittelbar ins Gefecht transportieren.

Die Bundeswehr wird freilich noch einige Zeit warten müssen, bis sie einiger-

\* 2800 dieser Schützenpanzerwagen sollen in einem britischen Tochterbetrieb der Hispano-Suiza, 1650 im Lizenzverfahren bei Hanomag in Hannover gebaut werden.



Hispano-Flakpanzer: Falsches Modell vorgeführt

maßen zureichend mit diesen Instrumenten neuzeitlichen Erdkampfes ausgestattet ist; denn bis heute ist nicht einmal die Entwicklung, geschweige denn die Produktion der bestellten Hispano-Schützenpanzer abgeschlossen.

Minister Straußens Untersucher stellten denn auch fest,

▷ daß die Bundeswehr Gefahr läuft, mit einem schlecht konstruierten und kampfunerprobten Schützenpanzerwagen ausgestattet zu werden,

▷ daß dem Bund bei dem Geschäft mit Hispano-Suiza einige Millionen Mark Mehrkosten entstehen, die sich hätten einsparen lassen, wenn der Vertrag nur ein wenig sorgfältiger abgefaßt worden wäre.

Dem Minister wurde von den Untersuchern schlicht empfohlen: „Der Modus



SPD-Rüstungsexperte Schmidt  
Richtiges Modell nie gesehen

der weiteren Entwicklung und Erprobung soll so umgestaltet werden, daß in Kürze ein günstiges abschließendes Ergebnis erreicht werden kann.“

Obwohl das Bundesverteidigungsministerium bestrebt ist, diese Peinlichkeit geheimzuhalten, wird es kaum verhindern können, daß sich die Affäre in Kürze zu einem handfesten Rüstungsskandal entwickelt. Ein solcher Skandal dürfte die Sünden der Bonner Regierung bei der überstürzten Aufrüstung unliebsam offenbaren.

Der Vertrag mit Hispano-Suiza war unter etwas merkwürdigen Umständen zustande gekommen. Haushalts- und Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestags, die beide derartigen Mammutbestellungen zustimmen müssen, bekamen vor Vertragsabschluß weder eine Zeichnung des Schützenpanzerwagens zu sehen, noch eine ausführliche Beschreibung oder einen Expertenvertrag zu hören. Als einzige Unterlagen waren den Ausschußmitgliedern einige Photos zugänglich. Ein Berater aus dem Verteidigungsministerium ließ sie — sozusagen unter der Hand — herumgehen, kurz bevor der Vertrag perfekt war.

Als im Mai 1956 ein Nachtrag für den Bundeshaushalt 1955 im Bonner Parlament zur Diskussion stand, nutzte der Hamburger SPD-Abgeordnete Helmut Schmidt die Gelegenheit, um die Einkaufspraktiken des Verteidigungsministeriums zu attackieren: „Sie haben eine Sachentscheidung über den Ankauf von Schützenpanzerwagen in einem Umfang von ungefähr einer halben Milliarde Mark getroffen. Das heißt, sie haben die Bewaffnung der Schützenpanzerbattalione für die nächsten fünf, acht, oder zehn Jahre festgelegt, ohne das Ding überhaupt je gesehen zu haben.“

Weder Schmidt noch irgendein Mitglied der beteiligten Ausschüsse wußte damals schon die ganze Wahrheit: Als die Bundeswehr bei Hispano-Suiza viereinhalbtausend Schützenpanzerwagen bestellte, gab es dieses Kampffahrzeug überhaupt noch nicht. Die gewissermaßen inoffiziell herumgereichten Photos zeigten ein ganz anderes Modell: einen Truppenbegleitpanzer zur Abwehr von Tieffliegern.

Einen solchen Flakpanzer karrten die Hispano-Leute nach dem Spektakel im Bundestag eilends nach Bonn, um die Bedenken einzelner Parlamentarier zu beseitigen. Die Vorführung, die sich vor den

Toren der Bundeshauptstadt auf dem Sportflugplatz Hangelar abspielte, glich überdies mehr einer lustigen Freiluftabwechslung für parlamentarische Stubenhocker als einer ersten Inspektion. Der Abgeordnete Schmidt fuhr mit dem Geschützturm Karussell und feixte herab: „Wenn Ihr denkt, ich falle herunter, dann irrt Ihr Euch.“

Die Hispano-Leute hatten den Einkäufern der Bundeswehr ihre Offerte schmackhaft gemacht, da Fahrgestell und Motor ihres Tieffliegerabwehr-Panzers für den Schützenpanzerwagen unverändert übernommen werden könnten. Auch die Umgestaltung der Aufbauten sei ein Kinderspiel. Sie könnten, so versicherten sie, schon wenige Monate nach Auftragserteilung die sogenannte Null-Serie — die Versuchsserie — liefern und bis Ende 1957 die Produktion der Hauptserie anlaufen lassen. Zunächst lieferten sie jedoch nur ein Holzmodell, damit die Einkäufer der Ermekeil-Kaserne ihre Kampfkutsche wenigstens sehen konnten.

Die von Hispano zugesagte kurze Lieferfrist — die Entwicklungszeit eines deutschen Schützenpanzerwagens bis zur Serienreife schätzte man auf vier Jahre — war ganz nach dem Geschmack des rüstungsbesessenen Theo Blank, in dessen Ära die ersten Verhandlungen mit Hispano-Suiza fielen.

Die Termine wurden ein wenig verlängert, als Hispano-Suiza den Vorvertrag in der Tasche hatte. Aber auch die neuen

anderen Fahrzeugen verwendet und von der Remscheider Firma Backhaus hergestellt werden. So bekamen die Prototypen des Hispano-Panzers sehr bald Backhaus-Ketten.

Nicht genug damit, daß die Bonner Panzerbeschaffer ein unerprobtes Fahrzeug bestellten und damit die zweckmäßige und rechtzeitige Ausrüstung der Bundeswehr mit Schützenpanzerwagen gefährdeten. Sie verzögerten überdies durch immer neue, gelegentlich einander widersprechende Änderungswünsche den Beginn der Serienproduktion um weitere Monate.

Fürst Poniatowski hatte beispielsweise auf besonderen Wunsch des Bundesverteidigungsministeriums am Heck des Schützenpanzerwagens einen sogenannten Kriechgang eingebaut. Durch ihn können die Schützen das Fahrzeug gegebenenfalls verlassen oder besteigen, ohne frontalem Direktbeschuß des Gegners ausgesetzt zu sein. Nach Fertigstellung dieser Konstruktion meldete die Truppe erfolgreich Bedenken gegen einen solchen Kriechgang an. Der Schützenpanzerwagen wurde wieder umgemodelt. Wenig später kam eine neue Direktive aus Bonn: doch mit Kriechgang.

Die Funkgeräte zu beschaffen, die in den Schützenpanzerwagen eingebaut werden sollten, war Sache des Bundesverteidigungsministeriums. Der Leiter der Abteilung Verteidigungswirtschaft, Ministerialdirektor Dr. Wolfgang Holtz, hatte jedoch die Besorgung verschwitz — man

feld herangefahren, sitzen dann ab und kämpfen zu Fuß.

Im Frühjahr dieses Jahres mußten deswegen beide Prototypen auf dem Truppenübungsplatz Munsterlager einer Nato-Inspektionsgruppe vorgeführt werden, ohne daß es zu einem endgültigen Entscheid kam.

Bei Neukonstruktionen — ganz gleich ob ziviler oder kriegerischer Art — ist es üblich, die Erprobungsergebnisse der Prototypen abzuwarten und entsprechend auszuwerten, ehe der Bau der Versuchsserie (Null-Serie) beginnt. Erst nachdem die letzten Testergebnisse dieser Null-Serie vorliegen, wird mit der Hauptserie begonnen.

Nicht so bei der Ausstattung der Bundeswehr mit Schützenpanzerwagen: Bei Abschluß des Vertrages hatte sich Hispano-Suiza — vom Koblenzer Beschaffungsamt gedrängt — auf das Vabanquespiel einlassen müssen, die Hauptserie anlaufen zu lassen, ehe die Erprobungsergebnisse der drei Prototypen, geschweige denn die der Null-Serie vorlagen.

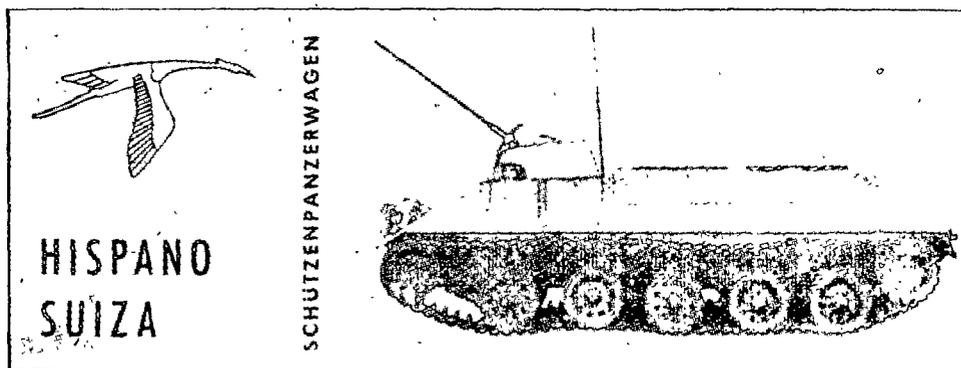
So haben denn zwar die Erprobungsfahrten mit den zwei Prototypen in Niederlahnstein Mängel und Fehler ergeben, die aber nur zu einem geringen Teil berücksichtigt wurden, als die Hanomag in Hannover die 30 Schützenpanzerwagen der Versuchsserie produzierte. Das gilt auch für die jetzt in England gebauten 30 weiteren Versuchsfahrzeuge, bei denen die gleichen technischen Handicaps festzustellen sind wie bei den Prototypen von Oberlahnstein.

Die im vorvergangenen Monat angeordnete Überprüfung des Hispano-Komplexes hat immerhin zu einer Anweisung des Bundesverteidigungsministeriums geführt. Minister Strauß ordnete an, die Produktion der Hauptserie habe erst nach abgeschlossener Erprobung der Prototypen zu beginnen. Zur letzten Konsequenz — nämlich auch die Testbefunde der sechzig Schützenpanzerwagen aus der Versuchsserie abzuwarten — konnte sich Strauß nicht entschließen, weil die Truppe nun schon länger als gut ist auf die Schützenpanzerwagen wartet.

Allerdings hat Strauß den Hispano-Leuten angedroht, er werde den Schützenpanzerwagen-Vertrag über Nacht aufkündigen, wenn die endgültigen Entwicklungsergebnisse nicht zufriedenstellend ausfielen. Mit dieser hemdsärmlichen Drohung die dem Hispano-Konzern schwere finanzielle Verluste eintrüge, wenn sie verwirklicht würde, möchte der Minister noch eine andere Wirkung erzielen. Er will die spanisch-schweizerischen Rüstungslieferanten davon abhalten, ihre Bonner Auftraggeber weiterhin kräftig zu melken. Bei der Überprüfung des Vertrages, den das Koblenzer Beschaffungsamt recht stümperhaft abgefaßt hatte, stellte es sich heraus, daß die Hispano-Leute insbesondere bei den vereinbarten Zuschüssen für Entwicklungsarbeiten über einen erklecklichen Preisspielraum verfügen können.

Diesen Vorteil hatte damals ein in der provisorischen Bundeshauptstadt renommierter Anwalt dem Beschaffungsamt abgeluchst: Der inzwischen dahingegangene CDU-Bundestagsabgeordnete und ehemalige Kanzler-Intimus Staatssekretär außer Dienst Otto Lenz, der die Hispano-Suiza bei den Panzer-Verhandlungen vertrat.

Verteidigungsminister Strauß hat inzwischen mit der Brachialgewalt selbstbewußter Ministerwürde verfügt, daß sämtliche größeren Rüstungsaufträge zu überprüfen seien.



Hispano-Schützenpanzer: Das Ding mit dem Kriechgang

Termine sind mittlerweile längst verstrichen, ohne daß die Bundeswehr die ihr vertraglich zugesicherten Schützenpanzerwagen erhalten hätte. Seit der fröhlichen Vorführung in Hangelar vergingen einhalb Jahre, ehe überhaupt der erste Prototyp\* des Hispano-Schützenpanzerwagens auf der Erprobungsstelle der Bundeswehr in Niederlahnstein montiert werden konnte. Der zweite Prototyp wurde einen Monat später, also im Dezember 1957, zusammengebaut, der dritte läßt noch heute auf sich warten.

Konstrukteur jenes Schützenpanzerwagens (Typ „HS 30“) ist der Fürst Poniatowski, ein anerkannt gewisserhafter, aber nicht gerade flinker Geistesarbeiter. Auch die Sorgfalt des Fürsten hatte allerdings in diesem Falle ihre Grenzen. Zum Beispiel mußten die von ihm in die Prototypen eingebauten Originalgetriebe nach den ersten Versuchsfahrten durch neue Getriebe aus einer Wilhelmshavener Zahnradfabrik ersetzt werden. Außerdem traten Kupplungsschäden auf; auch war die Verschleißfestigkeit der für den Schützenpanzerwagen vorgesehenen Ketten weit geringer als die der Ketten, die von der Bundeswehr an

hing in der Luft. Daß überhaupt Funkausrüstungen beschafft wurden, verdankte die Bundeswehr dem Obersten Becker, der später auf Weisung des Ministers den Hispano-Vertrag unter die Lupe nehmen mußte.

Becker, Ostpreuße und nicht gerade den herkömmlichen Vorstellungen von einem Obristen entsprechend, aber mit einer Portion masurischer Bauernschläue begabt, klaubte die benötigten Funkgeräte aus französischen Heeresdepots zusammen, wo sie eingemottet als Beutegut aus dem letzten Krieg gelegen hatten. Nun dienen sie der Erstausrüstung der neuen deutschen Truppe.

Die Bonner Auftraggeber lieferten noch weitere Beweise ihres Organisations- und Koordinationstalentes. Als Fürst Poniatowski auf Weisung des Verteidigungsministeriums seine ersten beiden Prototypen in Niederlahnstein montiert hatte, wurden die leitenden Bonner Herren plötzlich von Zweifeln befallen, ob die Schützenpanzerwagen auch den Natovorschriften entsprächen. Das Ministerium war davon ausgegangen, daß die Bundeswehrsoldaten im Gefecht von ihrem Fahrzeug aus schießen und kämpfen sollten. In der Nato gilt jedoch zur Zeit die amerikanische Taktik: Die Soldaten werden mit dem Schützenpanzerwagen nur an das Gefechts-

\* Der Prototyp ist ein erstes Versuchsmodell, mit dem Erfahrungen für die Versuchsserie gesammelt werden.