

# „Fünfzehn Jahre zwischen Leben und Sterben“

SPIEGEL-Report über das milliardenschwere Ende des deutschen Düsenverkehrsflugzeugs VFW 614

Auf der griechischen Insel Rhodos, am 14. November 1977, ergriff den Bernd Kosegarten, Bremer Geschäftsführer des deutsch-niederländischen Luft- und Raumfahrt-Konzerns VFW-Fokker, jähер Bekennermut.

„Wir haben beschlossen“, referierte der Bremer vor der kopfstark eingeflogenen Mitgliedschaft des Luftfahrt-Presseclubs im Hotel Metropolitan

Capsis, „das Programm VFW 614 zum Ende dieses Jahres aufzugeben.“ Das Unfaßbare war geschehen.

Anderthalb Jahrzehnte lang, von 1962 bis 1977, hatte das Programm VFW 614 für den Ingenieursstolz der Deutschen vor den Thronen der Boeing und McDonnell Douglas, der Lockheed, British Aircraft und Aerospatiale gestanden.

Mehr als zehn Jahre lang hatten Bund und Land Bremen willig ihre Millionen in Form von Zuschüssen, Vertriebssubventionen und Bürgschaften hingegeben, denn die 614 war etwas Nationales, etwas Einmaliges, das einzige deutsche Düsenverkehrsflugzeug.

„Die VFW 614“, resümierte Kosegarten, erst seit August 1977 im Amt, „ist von überragender Bedeutung für VFW-Fokker — es ist die einzige große Führungsaufgabe im zivilen Flugzeugbereich.“ Die andere Aufgabe nämlich, der Airbus A 300, wurde weder allein von Deutschen entwickelt noch von ihnen allein geführt.

Doch die deutsche Führung, so finden die Holländer im VFW-Fokker-Konzern seit langem, hat weder dem Produkt noch dem Unternehmen wohlgetan. Der für Kurzstrecken, Zubringerverkehr, Sand- und Graspisten konzipierte 44-Sitzer riß in die Konzernkasse ein Loch von 380 Millionen Mark — hundert mehr als der vom Bund verbürgte Kreditrahmen.

Der Bund wiederum steht mit Vorfinanzierungen und Bürgschaften von fast einer Dreiviertelmilliarde Mark im Feuer, das Land Bremen mit weiteren 53 Bürgschaftsmillionen. „Die Geschichte einer Handvoll Männer, die mit Phantasie, Zähigkeit und Ausdauer allen Widrigkeiten zum Trotz ihren Traum verwirklichen“ — so der Klappentext eines VFW-614-Buchs\*\* —, wurde zum größten mit öffentlichen Mitteln geförderten zivilen Technologie-Desaster der Deutschen.

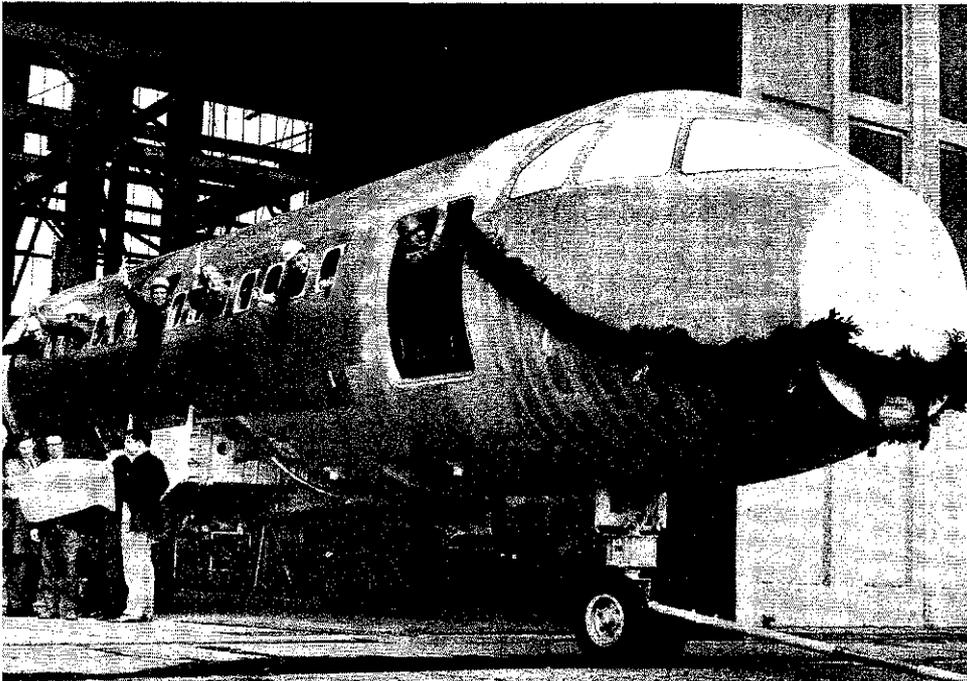
„Einige Jahre Flugzeuge zu bauen, die keinen Markt haben, das macht keinen Witz“, kanzelte VFW-Fokker-Chef Gerrit Cornelis Klapwijk, wie fast sämtliche Holländer im Konzern schon immer dagegen, kürzlich das VFW-614-Projekt ab.

Die Deutschen, jene „Handvoll Männer“ mit der großen Phantasie nämlich, sahen das stets anders. Franz Cesarz, einst Pressechef von VFW-Fokker, jetzt PR-Direktor der Lufthansa, hält die 614 für „schlicht vom Markt geredet“.

Rolf Stüssel, einstiger Leiter des 614-Projekts, jetzt Technik-Direktor der Lufthansa, ist immer noch davon überzeugt, daß der Kleinjet, wenn er nicht unmittelbar in das starre Organisationsschema der Luftlinien hineingestellt wird, selbst bei großen Fluggesellschaften verkäuflich sei. Allerdings

\* Oben: 1970 vor statischen Tests an der Flugzeug-Zelle; unten: bei Arbeitsplatz-Verhandlungen mit Bürgermeister Koschnick (rechts) und VFW-Fokker-Managern Schäffler, Lexis, Klapwijk (v. l.).

\*\* Karl Morgenstern/Gert Simberger: „VFW 614 — Die abenteuerliche Geschichte des ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeugs“. Goldmann Verlag; 6 Mark.



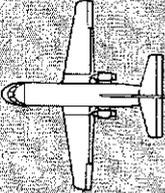
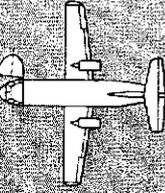
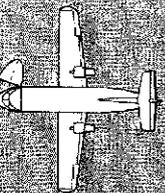
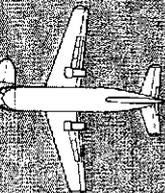
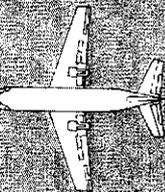
VFW-614-Euphorie in Bremer Werkshallen\*: „Überragende Führungsaufgabe“



VFW-614-Tristesse im Bremer Rathaus\*: „Ohne Markt und Witz“

Die Wandlungen des ersten deutschen Dusenverkehrsflugzeugs VFW 614

\* maximales Startgewicht  
\*\* maximale Reisegeschwindigkeit

1962				11500 kg* 36 Personen 451 km/h**
1963				11500 kg* 36 Personen 615 km/h**
1965				12800 kg* 36 Personen 695 km/h**
1966				15800 kg* 36 Personen 735 km/h**
1970				18600 kg* 40 bis 44 Personen 735 km/h**

hätten sich durch Dollarsturz, Ölkrise und Wirtschaftsrezession die anfangs besseren Aussichten des Flugzeugs fortwährend verschlechtert. Stüssel: „Es war nicht zu jeder Zeit idiotisch, dieses Flugzeug zu bauen.“

Stüssels Chef Reinhardt Abraham dagegen, der die Lufthansa-Flotte technisch kommandiert und ihre Zusammensetzung plant, hält davon nichts. Bei der 614, einem nach Abraham zu teuren technischen System für zu wenig Passagiere, „würden uns die Fixkosten sofort überrennen“. Ähnlich wie bei der Concorde sei der Vogel aus Bremen nie in den Bereich der Wirtschaftlichkeit geraten.

„Das Flugzeug“, bekennt auch Ex-VFW-Geschäftsführer Rolf Riccius, der von Klapwijk vor vier Monaten ohne Begründung gefeuert wurde, „ist eigentlich immer zwischen Leben und Sterben gewesen.“

Das, was so schwer lebte und so schwer starb, hatte 1961 in den Leichtbau-Büros der damaligen Weser Flug-

zeugbau GmbH begonnen, die bis Kriegsende Flugzeugteile und danach Leichtmetall-Kochtöpfe auf Bezugschein gebaut hatte.

Dort, bei Weser Flug, waren ein paar Hochleistungs-Ingenieure der alten deutschen Flugzeugindustrie untergekröhen, so auch der von den Dessauer Junkers-Werken stammende Technik-Professor Gerhard Eggers.

Frisch und fröhlich, wie Flugzeugkonstrukteure der Kriegsära so drauflos starteten, zeichneten Eggers und fünf andere Weser-Flug-Ingenieure damals nach dem Motto „Wenn wir erst etwas fliegen haben, kommen die Käufer von selber“, ein paar Kleinflugzeuge mit Propeller-Turbinen. Als vorläufige Arbeitsbasis segneten sie den Entwurf 1961/4 ab, aus dem sich die Zahlenkombination 614 ergab.

Danach sammelten der Professor und seine beiden Musterschüler Rolf Riccius und Rolf Stüssel, die schon als Studenten der Technischen Universität Berlin Flugreisen organisiert hatten,

7-104

Deutsches Weinsiegel  
vorher sehen,  
was nachher  
besser  
schmeckt.



Alle deutschen Qualitätsweine werden heute amtlich geprüft.

Das ist uns nicht genug.

Das Deutsche Weinsiegel garantiert Ihnen den deutlichen Vorsprung eines Weines da, wo Sie ihn suchen:

in Duft und Geschmack.

Das hat der Staat anerkannt und das Deutsche Weinsiegel als eines der wenigen

Gütezeichen für besseren deutschen Wein zugelassen.

Und damit Sie es auf einen Blick finden, haben wir es groß, rund und rot gemacht.

**Wer gern  
gut trinkt,  
dem sagen  
wir nichts  
Neues.**





**VFW-614-Erprobung in Island: Beispielloser Entwurf**

neue Markterkenntnisse: Sie erfuhren von einem Luftfahrt-Symposium in Venedig, auf dem nach einem Steppenflugzeug und nach einem Nachfolger für den Allzweckbrummer DC 3 „Dakota“ der amerikanischen Douglas Aircraft Company gesucht wurde.

Top, sagten sich die Bremer, da liegt das große Geschäft. Die DC 3 nämlich, das bis dahin erfolgreichste Flugzeug überhaupt, war seit 1935 über zehntausendmal gebaut worden — als Lasten-, als Personen- und als Militärflugzeug. Kühn sah die Eggers-Crew nun einen Markt für 1400

bis 2000 Busch- und Steppenflugzeuge, mit denen sie alte Dakota-Kunden bedienen konnte. Allein — außer der Idee, einigen Zeichnungen und Pappmodellen hatten die Bremer nichts. Vor allem fehlte ihnen ein Triebwerk.

Als Triebwerke für Zivillflugzeuge empfahlen sich damals gezähmte Versionen von Militärmotoren, und die gab es in Deutschland eben nicht. Da aber bekam Gerhard Eggers Besuch von einstigen Junkers-Kollegen, die inzwischen bei der Flugmotorenfabrik Lycoming im amerikanischen Stratford/Connecticut gelandet waren und dort an der zivilen Version des Lycoming-Militärtriebwerks T 55 arbeiteten.

Die Lycoming-Zivilversion PLF 1 B—1, eine propellerbestückte Turbine, bestach das Weser-Flug-Team durch geringes Leistungsgewicht und niedrigen Benzinverbrauch: Eggers und seine Crew beschlossen, um je zwei Lycoming-Triebwerke herum kombinierte Fracht- und Personenflugzeuge zu bauen.



**VFW-614-Macher Stüssel (l.)\*: „Nicht zu jeder Zeit idiotisch“**

Um diese Flugzeuge bequem beladen zu können, sagten sich die Bremer, müsse der Rumpf sehr tief sein, und um das zu erreichen, so folgte daraus, müßten die Motoren sehr hoch liegen: Eggers und Stüssel bauten ein dickleibiges Tiefdeckermodell. Über den Tragflächen thronte auf dünnen Stielen („Pylonen“) je ein Lycoming-Motor. Die Nase des in der Luftfahrtgeschichte beispiellosen Entwurfs sollte samt Cockpit abklappbar sein, damit ganze Fahrzeuge bequem hinein konnten.

Als WFG (für Weser Flugzeugbau GmbH) 614 geriet das Flugzeug in die Projektlisten, mit denen die Luftfahrttechniker auf Kundschaft gingen. Als „Eselstreiber“ und „Affenfänger“ machte es zunächst nur in den Witzspalten der Branche Furore. Frankreichs Fachpresse tat die auf dem Pariser Aero-Salon 1963 ausgestellte 1:20-Attrappe als „jüngstes Modell der deutschen Spielzeugindustrie“ ab.

\* Mit dem Bremer Finanzsenator Karl-Heinz Jantzen.

Dennoch wurde es noch im selben Jahr ernst. Als Gemeinschaftsprojekt des damals von Bonn geförderten „Entwicklungsring Nord“ der deutschen Luftfahrtindustrie — abgekürzt: Erno — wurde das Affenfänger-Flugzeug stolz als Erno 614 präsentiert.

Am 1. Januar 1964 fusionierten die beiden Bremer Flugzeugfabriken Weser Flug und Focke-Wulf zur Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH. Die Buchstaben-Kombination Erno überlebte als VFW-Tochtergesellschaft für Raumfahrttechnik, und das Flugzeug-Projekt erhielt nun den dritten, den endgültigen Namen: VFW 614.

Als Gesellschafter der neuen Firma grüßten der Ruhrkonzern Krupp mit 40 Prozent, das US-Luft- und Raumfahrt-Unternehmen United Aircraft mit 30 und die Hanseatische Industrie-Beteiligung (Elektro-Konzern SEL, Kaffee-Hag-Familie Roselius) mit ebenfalls 30 Prozent.

Doch die vornehme Gesellschafterversammlung nützte dem Projekt wenig. Jahr für Jahr wurde es durch technische oder wirtschaftliche Schocker erneut in Frage gestellt. Der erste kam schon kurz vor dem Pariser Aero-Salon 1965, auf dem VFW die 614 als Holzmodell in Originalgröße präsentiert wurde: Die Lycoming-Ingenieure teilten trocken mit, die Entwicklung ihres für VFW bestimmten Triebwerks eingestellt zu haben, weil nämlich die erhofften Militäraufträge ausgeblieben waren.

Genauso eilig wie den Lycoming-Motor besorgten sich die Bremer nun einen anderen, doch der paßte gar nicht mehr zum Flugzeug. Im Pariser Hotel Ritz verabredeten sie mit den Motorenbauern der britischen Firma Bristol Siddeley die Lieferung des mit der französischen Turbinenfabrik Snecma in Konkurrenz zu Rolls-Royce entwickelten Düsentriebwerks M 45 H.

Aus dem Buschflugzeug mit Propeller und ohne Druckkabine wurde nun etwas ganz anderes und doppelt so teures: ein richtiger Kleinjet mit der Technik der Großen. Doch die Marktforscher waren auch hier wieder zuversichtlich. Sie machten einen Weltbedarf von 1200 Flugzeugen aus.

Zum erstenmal zeigte nun auch der Bund Interesse. Mit Tricks sollten 50 Millionen Mark aus einem deutsch-britischen Devisenabkommen in die VFW-614-Entwicklungskasse geschleust werden, und damit wurde das Bremer Flugzeug zur öffentlichen Angelegenheit.

Doch bereits ein Jahr später wackelte das Projekt schon wieder — und wurde wiederum teurer: Der Triebwerkslieferant Bristol Siddeley wurde vom Konkurrenten Rolls-Royce geschluckt, und der wieder ließ sich sein Zugeständnis, das Konkurrenztriebwerk M 45 H nicht sterben zu lassen, teuer bezahlen. Im Bremer Hotel Columbus handelten die Briten Bonns Abgesandte am 16. No-

# Internationale Management + Marketing Trends

**neu**

Anglo-amerikanische Fach- und Wirtschaftspresse 3 x im Monat ausgewertet und analysiert in einem

## Informationsbrief

von Dr. Armin Ziegler.

- Ideen ● Know How ● Chancen
  - Innovationen ● Markttendenzen
  - Modische Trends ● Firmenpläne
  - Strategien ● Zukunftsdaten
- 3 x im Monat = DM 20,- + MwSt.

**Mit wenig Zeitaufwand die neuesten anglo-amerikanischen Entwicklungen kennen!**

An: Büro Dr. Armin Ziegler  
Amselweg 4, 7036 Schönaich  
Ich möchte den Nutzen der Ideen, Anregungen, Fakten und Analysen des neuen Informationsbriefes

# Internationale Management + Marketing Trends

selbst prüfen und abonniere ihn für 3 Monate zum Testpreis von insgesamt DM 49,95 + 5,5% MwSt. mit jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit und Restgelderstattung.

Name: \_\_\_\_\_

In Firma: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_

**3 Monate Test ohne Risiko**

vember 1966 von 50 auf 102 Millionen Mark Entwicklungskostenzuschuß für die Triebwerke hoch.

1967 endlich ging es — mit den Vorbereitungen zum endgültigen Entwurf eines 44sitzigen Jets ohne Klappnase — bergauf. Im April übernahm der quirlige Techniker Rolf Stüssel die Leitung des Projekts. Im Juni beteiligte sich der niederländische Fokker-Konzern, dessen Steppenflugzeug F. 27 gerade einmal nicht mehr so recht lief, an der Entwicklung der VFW 614, im Juli sagte Bonn eine 50-Prozent-Beteiligung an den Triebwerkskosten und eine Beteiligung von 60 Prozent an den Kosten des übrigen Flugzeugs zu. Stüssel: „Wir hatten grünes Licht.“

Doch nur ein Dreivierteljahr später standen sämtliche Ampeln wieder auf Rot. Der VFW-Hauptgesellschafter

Karl Schiller sagte eine 80-Prozent-Beteiligung des Bundes zu. Damit war das Programm gerettet — und das Milliardengrab geschaufelt.

Für die Leiche sorgten andere. Ein Jahr danach, 1969, taten sich VFW und das Amsterdamer Luftfahrt-Unternehmen N. V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker in der nach Düsseldorf gelegten Zentralgesellschaft VFW Fokker mbH zusammen — mit dem mörderischen Kapitalschlüssel von genau 50 zu 50, bei dem einer den anderen stets blockieren konnte. Sprecher der Düsseldorfer Holding wurde Anfang 1970 CDU-Kanzler Kurt Georg Kiesingers einstiger Staatssekretär Werner Knieper.

Der korrekte Beamte sah streng darauf, daß die Holländer unter deutscher Ägide nicht zu kurz kamen, denn die



Rumänien-Präsident Ceaușescu, VFW-Werbegabe Motorsegler: Grab geschaufelt

Krupp war ins Schlingern geraten und hatte nur noch durch kräftige Staatsbürgschaften stabilisiert werden können. Der neue Krupp-Chef Günter Vogelsang zwang den VFW-Aufsichtsrat am 23. April 1968, die Einstellung des Projekts zu beschließen. VFW-Geschäftsführer Hans Pasche bat Stüssels Mannen wiederum ins Hotel Columbus und teilte das Unwiderrufliche mit — zwei Tage vor Beginn der hannoverschen Luftfahrtschau, auf der VFW eine aufwendige 614-Präsentation vorbereitet hatte.

„Wir deuteten die Abbruchphase etwas flexibler“, verriet 614-Entwickler Stüssel später: Trotz Aufsichtsratsbeschluß trommelten die Bremer in Hannover zehn Tage lang für den Jet. Am Ende der Show ließ sich Krupp-Chef Vogelsang überreden, den Beschluß zu revidieren. Für Bonn wurde es ein weiteres Mal teuer. Wirtschaftsminister

Leute aus Amsterdam waren in der schwächeren Position und hatten Vorleistungen gebracht. Statt einer schon begonnenen eigenen Entwicklung wollten sie nun die VFW 614 zum Nachfolger ihres 28sitzigen Turboprop-Flugzeugs F.27 bestimmen. Ihr 65sitziger Jet F.28 lag schlecht im Markt, und mit Militäraufträgen, die Stärke der Deutschen, stand es in Amsterdam nicht gut.

Die VFW 614 allerdings, für die Stüssel damals Rentabilität schon bei 57 Prozent Sitzplatzauslastung vorrechnete, sollte künftig von der im Jet-Verkauf erfahrenen Fokker-VFW-International in Amsterdam mit vertrieben werden.

Zu dieser Zeit hatte der Bremer Verkaufsleiter Frithjof Lindemann für das Papierflugzeug VFW 614 schon 29 Vorverträge aus aller Welt mitge-

bracht. Dennoch ließ der damalige niederländische Verkaufschef Frederic Jan Leo Diepen den Bremer, nachdem er ihm das neue Schema seiner Organisation aufgezeichnet hatte, mit dem trockenen Satz ziehen: „Und in dieser Organisation ist kein Platz für Sie.“

In einem Brief vom 23. Dezember 1970 an den Bremer VFW-Chef Pasche sagte Lindemann das Fiasko der 614 unter Amsterdamer Sonderbehandlung genau voraus: „Man will vor allem die VFW 614 unter allen Umständen zurückstellen, um so den unteren Markt zunächst ohne die lästige Konkurrenz bestreichen zu können.“

Das Bonner Geld — inzwischen waren 127,4 Millionen geflossen — allerdings nahmen die Amsterdamer ebensogern wie die Militäraufträge der Deutschen. Schon 1971 aber stand das Programm erneut vor dem Abbruch — und Bonn erneut vor zusätzlichem Aufwand: Im Februar machte die Triebwerksfirma Rolls-Royce Pleite, für deren von Bristol Siddeley übernommenes Düsenaggregat VFW der einzige Kunde war. Im Mai aber sollte der Jungfernflug sein. Stüssel damals: „Die Lage ist echt verworren.“

Auch die Bonner wischten sich die Augen. Die Bundeszuschüsse für das Briten-Triebwerk aus den vom Staat übernommenen Rolls-Royce-Resten kletterten nochmals um die Hälfte. Nun konnte Bonn nicht mehr zurück. Nachdem Testpilot Leif Nielsen am 14. Juli 1971 den Erstflug absolviert hatte, überredeten die Bremer ihre Geldgeber auch noch zur Absatzfinanzierung, die am 18. Dezember zugesagt wurde.

Die heile Welt der Bremer währte nun genau anderthalb Monate: Am 1. Februar 1972 stürzte der VFW-614-Prototyp G 1 in der Nähe des Bremer Flughafens ab, einer der drei Tester, Hans Bardill, kam um. Als Grund des Unfalls stellten sich weniger Systemfehler im Flugzeug als Überreaktionen der Piloten auf bestimmte Schüttelbewegungen heraus.

Die Niederländer aber nahmen den Unfall zum Anlaß, den Bremern nun auch noch die 614-Testflüge wegzunehmen. Und am 30. November 1972 schlug der neue Verkaufschef Alan Bulley mit seinem „Market Assessment of the VFW 614“ nach: Das Flugzeug sei, außer über größere Regierungsabkommen, unverkäuflich. Der offene Krach zwischen Amsterdam und Bremen begann.

Die Amsterdamer verspielten fast sämtliche Lindemann-Optionen. Am 29. November 1973 erhielt Finanzmann Martin Lexis, Vertrauter des damaligen Vizechefs Klapwijk, Post von den Bremer VFW-614-Managern, in der aufgelistet wurde, wo die Amsterdamer Verkaufsabteilung VFW-614-Akquisitionen hintertrieben hatte. Fazit: „Es besteht kein Zweifel, daß bisher die VFW 614 an dritter Stelle ran-

# Kopfschmerz- Tabletten sollen rasch wirken und gut verträglich sein.

Denn bei Kopfschmerz-Tabletten ist die Verträglichkeit so wichtig wie die Wirkung:

Deshalb enthält jede Thomapyrin N nur drei reine, speziell ausgewählte Wirkstoffe, die sich optimal ergänzen. Die Einzeldosierung jedes Wirkstoffes kann deshalb gering gehalten werden. Auch das macht Thomapyrin N so gut verträglich. Und weil jede Tablette so schnell zerfällt, kann Thomapyrin N auch so rasch wirken.

Das ist Wirkung auf verträgliche Art. Nicht nur bei Kopfschmerz, sondern auch bei Erkältung und bei allgemeiner Abgeschlagenheit hilft Thomapyrin N zuverlässig.



## Thomapyrin N macht schmerzfrei und frisch.

Thomapyrin N erhalten Sie in Ihrer Apotheke. Wenn Schmerzen häufiger wiederkommen, sollten Sie zum Arzt gehen. Denn auch Schmerzmittel sollen nicht längere Zeit ohne ärztlichen Rat eingenommen werden.

THOMAS

gierte und immer erst dann bei Kunden angeboten wurde, wenn für die F.27/28 keinerlei Chancen mehr bestanden.“

Auf eigene Faust und mit einem Motorsegler als Werbegabe allerdings brachten die Bremer ein Rahmenabkommen mit dem rumänischen Staatspräsidenten Ceausescu über eine Gemeinschafts- und Lizenzproduktion von 100 VFW-614-Jets zustande, für das sich Verkaufschef Buley als „nicht zuständig“ erklärte.

1975 zogen die einst schwächeren Holländer die ganze Macht an sich. Vize-Chef Gerrit Cornelis Klapwijk wurde der starke Mann. Schon damals war der vorher imposante, hochgewachsene Holländer von einer schmerzhaften Arthrose entsetzt und reagierte zumeist unbeherrscht. Die Ingenieure im Konzern schalt er „dumme Techniker“, die deutschen Geschäftsführer wurden lautstark niedergehalten. „Ich hatte noch nie einen Mann gesehen“, resümierte ein VFW-Manager, „der von seiner hohen Intelligenz einen so falschen Gebrauch gemacht hat.“

Die Bremer schafften es gerade noch, an den dänischen Luftreeder Ingolf Nielsen („Cimber Air“) zwei, an die französischen Regionalgesellschaften TAT und Air Alsace zusammen elf Flugzeuge zu verkaufen. Dann war das Programm blockiert — obwohl aussichtsvolle Gespräche mit US-Gesellschaften wie Federal Express, Florida Air, Air New England, mit Nigeria, Ägypten und der Türkei stattfanden.

VFW-614-Projektleiter Stüssel, nach einem Jahr in der Amsterdamer Verkaufsabteilung, rettete sich hastig in einen Direktorensessel der Lufthansa. Der Däne Nielsen schlug sich mit den Kinderkrankheiten der Maschine — platzende Cockpitscheiben, Dröhn- und Lärmbelästigung für die Passagiere — allein herum.

Nun wurden auch die Bonner mißtrauisch. Immerhin hatte der Finanzminister, stets das von den Bremern anvisierte Verkaufsziel von 250 Exemplaren vor Augen, für die Zelle des Flugzeugs 206 Millionen, für das Rolls-Royce-Triebwerk 155 Millionen ausgegeben, für Zinsverbilligungen bis zu 250 Millionen ausgelobt und Kredite bis 257 Millionen Mark verbürgt. Die Hansestadt Bremen verbürgte zusätzlich 53 Millionen. Summe des öffentlichen Engagements: 921 Millionen Mark.

In einem Bericht des Wirtschaftsstaatssekretärs Martin Grüner vom 4. Dezember 1975 (SPIEGEL Nr. 51/1975) hieß es schlicht: „Bei Fortführung des Programms wird es aus heutiger Sicht kaum möglich sein, die Gewinnzone zu erreichen.“ Dann rechnete Grüner vor: Um 749 Millionen würde der Bund bei Fortsetzung des Programms ärmer, um 352 Millionen bei

Programm-Abbruch. Nur noch ein Jahr („Eine Chance der Bewährung am Markt“ bis Anfang 1977) wollte Grüner den Bremern nun geben.

Die aber hatten plötzlich das ganz große Geschäft vor Augen. Bei einer Ausschreibung der US Coast Guard über 41 Flugzeuge lagen sie vorne. Die Coast Guard aber nahm schließlich den französischen Falcon-Jet von Dassault. Die Bremer hatten die VFW für 5,5 Millionen Dollar anbieten wollen, Klapwijk setzte sie auf 5,8 Millionen herauf — die Franzosen unterboten mit 4,9 Millionen. Lediglich die deutsche Luftwaffe, motiviert von Bremer Bundestagsabgeordneten („Wesergang“), kaufte halbherzig drei VFW 614.



VFW-614-Absturzstelle am 1. Februar 1972: Aussteigen um jeden Preis

Von nun an war das Chaos da. Man- ges ausreichender Militäraufträge bei unzureichendem Zivilgeschäft geriet der Klapwijk-Konzern ins Trudeln. Klapwijk selbst sollte 1977 von der Luftfahrtschau in Le Bourget nicht mehr ins Düsseldorfer Büro zurückkehren. Doch ganz überraschend blieb er am Ruder und servierte nun in zwei Rundumschlägen das gesamte deutsche VFW-Management ab. Am Wochenende nach dem ersten Kahlschlag klappte Ex-Chef und Aufsichtsrat Knieper beim Frühstück mit Herzinfarkt zusammen — tot.

VFW und die Tochtergesellschaft Erno wurden nun von den vormaligen Erno-Geschäftsführern Bernd Kosegarten und Hans Hoffmann in Personalunion verwaltet, der einstige Airbus-Mann Johann Schäffler, ein trickreicher Bayer mit dem Augenschnitt des Franz Josef Strauß, wurde Vertreter

Klapwijks im Vorstand. Am 6. Oktober kam das Ende: Von Bund und Aufsichtsräten vergattert, wurden die Bremer Manager gezwungen, einen Überlebens-Plan unter Ausschluß der VFW 614 zu entwickeln.

In einem vertraulichen „Vorschlag für ein Unternehmenskonzept der VFW-Fokker GmbH, Bremen“, das früheren Vorschlägen des von Klapwijk gefeuerten Wehrtechnikers Riccius glich, kastrierten die Flugzeugbauer sich unter wütendem Protest der Betriebsräte selber.

„Der Finanzbedarf und das Risiko aus dem Programm würden bei Fortführen das vom Unternehmen verkraftbare Maß bei weitem übersteigen“, heißt der Kernsatz des Beerdigungs-

scheines: Noch einmal kassiert der Konzern, vorausgesetzt, er trennt sich von dem „latenten Risiko“ (Grüner) VFW 614, vom Bund Millionen — jetzt als Sanierungshilfe. Rund 300 Bremer VFW-Werker gehen stempeln, die Kapazität des Werks in Speyer wird auf 500 Beschäftigte halbiert.

Den Bremern sei es immer wieder gelungen, klagte ein Bonner Spitzenbeamter unlängst, „wenn wir über neue Bürgschaften befinden mußten, irgendwelche imaginären Käufer aus der Tasche zu ziehen“. Auch Aufsteiger Kosegarten versuchte vergangene Woche noch einmal, die Rumänen und verschlissene US-Partner zu reaktivieren. Doch es blieb bei 16 Verkäufen für den Milliarden-Jet. „Die meisten davon“, so Johann Schäffler vergangene Woche, „werden wir sogar wieder zurücknehmen müssen.“

Die Geisterflotte läßt grüßen. ◆