

In gehelmer Mission

Im deutsch-holländischen Flugzeug-Konzern VFW-Fokker ist ein offener Machtkampf ausgebrochen. Die Deutschen haben gegen die Niederländer kaum noch eine Chance.

Mit einer dünnen Personalmeldung wollte sich VFW-Fokker-Chef Gerrit Cornelis Klapwijk am vergangenen Wochenende davonmachen.

Um „die Bremer Unternehmenbereiche VFW-Fokker GmbH und ERNO Raumfahrttechnik GmbH zu straffen“, ließ der in Düsseldorf residierende Holländer durch seine Presseabteilung verbreiten, „scheiden Prof. Dr. Ing. Rolf Riccius und Rechtsanwalt Wolfgang Schaarschmidt in freundschaftlichem Einvernehmen zum 31. 7. 1977 aus der Geschäftsführung der VFW-Fokker GmbH aus“.

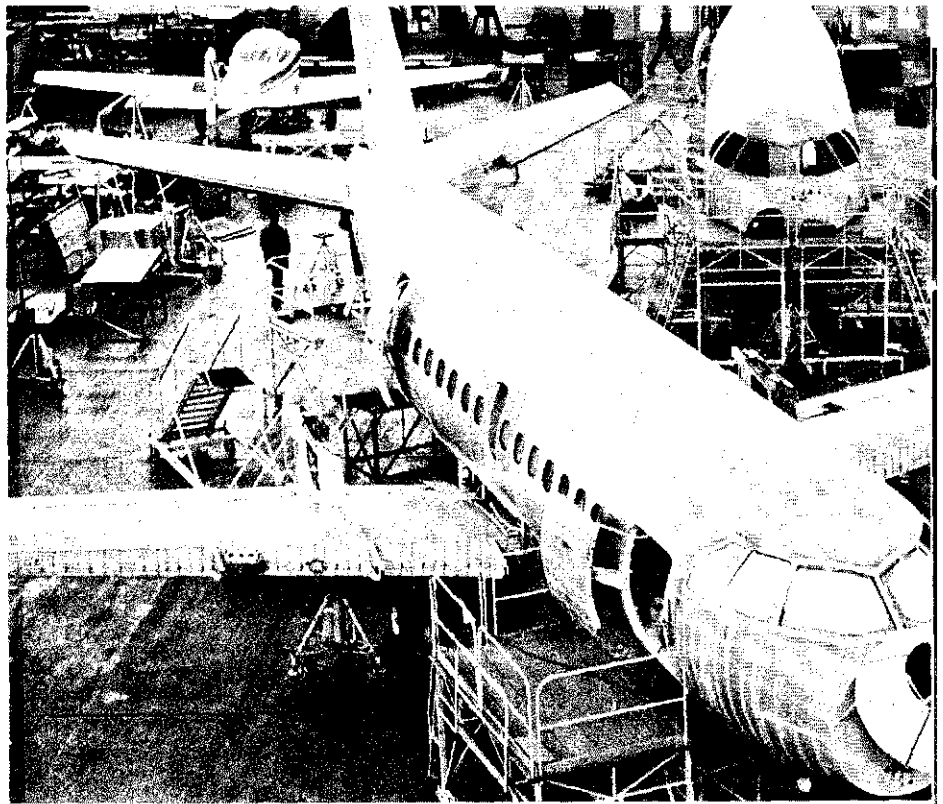
Doch so leicht, wie der Vorstandsvorsitzende des deutschen-niederländischen Luft- und Raumfahrt-Konzerns* sich seine Öffentlichkeitsarbeit vorstellte, lief sie nicht.

Gleich am Donnerstagmorgen lasen die elf Millionen Leser von Axel Springers „Bild“-Zeitung, in Bremen seien jetzt 2000 Arbeitsplätze bedroht. Und mittags um 13.15 Uhr tönte VFW-Fokker-Betriebsratsvorsitzender Erwin Hilbrink über Radio Bremen, es sei bedauerlich, daß im Rahmen der Unternehmensstraffung nicht auch Chef Klapwijk feuert worden sei.

Chef Klapwijk nämlich wird vom Betriebsrat, aber auch von den deutschen Gesellschaftern des Unternehmens, vor allem vom Krupp-Chef Heinz Petry für das Scheitern der Fusion zwischen den Vereinigten Flugtechnischen Werken GmbH, Bremen, und der N. V. Fokker in Amsterdam verantwortlich gehalten.

Die Bremer und die Holländer hatten ihre Unternehmen 1969 zu gleichen Teilen vereint, damit die im Vertrieb ziviler Flugzeuge erfahrene Amsterdamer Fokker-Mannschaft den in Bremen entstandenen Kurzstreckenjet VFW 614 weltweit absetzen konnte. Umgekehrt wollten die Holländer von der Regierungsnähe und den Militäraufträgen profitieren, die der deutsche Unternehmensteil einbrachte.

Nach acht Jahren formaler Gemeinsamkeit aber ist der Ziviljet VFW 614 — mit 16 Verkäufen — zu einem fast unverkäuflichen Produkt geworden, und die Bremer haben fast ihre



VFW-614-Produktion in Lemwerder bei Bremen: „Die Leute konnten alles nur

sämtlichen Militäraufträge und auch ihr Management verloren.

Eigentlich nämlich hatte Klapwijk beide Firmen, die deutsche und die holländische, kommandieren sollen. Doch die Niederländer ließen sich schon bald nicht mehr dreinreden. Und Klapwijk konzentrierte notgedrungen seine Aktivitäten auf die deutschen VFW, die schon bald zu selbständiger Politik keine Gelegenheit mehr erhielten. „Die Leute in Bremen“, so ein Insider, „konnten, was immer sie machten, alles nur falsch machen.“

Schon bald nach Klapwijks Antritt mußten die Finanzleute Otto Proksch und Walter Habrich aus dem Management verschwinden. Nachfolger wurde der einstige Bonner Ministerialbürokrat und Steinkohlenfachmann Martin Lexis, der sich so eng an Chef Klapwijk hängte, daß er heute eher der holländischen als der deutschen Unternehmensseite zugeschlagen würde.

Ende 1974 verließ VFW-614-Konstrukteur Rolf Stüssel das Unternehmen und wurde Technik-Direktor der Lufthansa. Zwei Jahre später rettete sich PR-Chef Franz Cesarz auf den Posten des PR-Direktors der Staatslinie. „Klapwijk“, so einer der Betroffenen, „demonstriert die Menschen und macht die Firma kaputt.“

Sein Meisterstück schaffte der große Vorsitzende in den vergangenen drei Wochen. Noch kurz vor seiner Abreise zur Pariser Flugschau in Le Bourget Anfang Juni rechnete Klapwijk mit seiner eigenen Absetzung. Doch Klapwijk blieb. Statt dessen akzeptierte Klapwijk-Feind Petry die Entfernung des

Sprechers der Bremer Geschäftsführung Fritz Wenck.

Gleichzeitig mit Wenck ging — aus Altersgründen — Technik-Professor Gerhard Eggers, der im Düsseldorfer Vorstand wiederholt Klapwijks Exzesse gegen den Bremer Unternehmensteil zu bremsen verstanden hatte. Klapwijk lud nun zur nächsten Vorstandssitzung am 26. Juli ein.

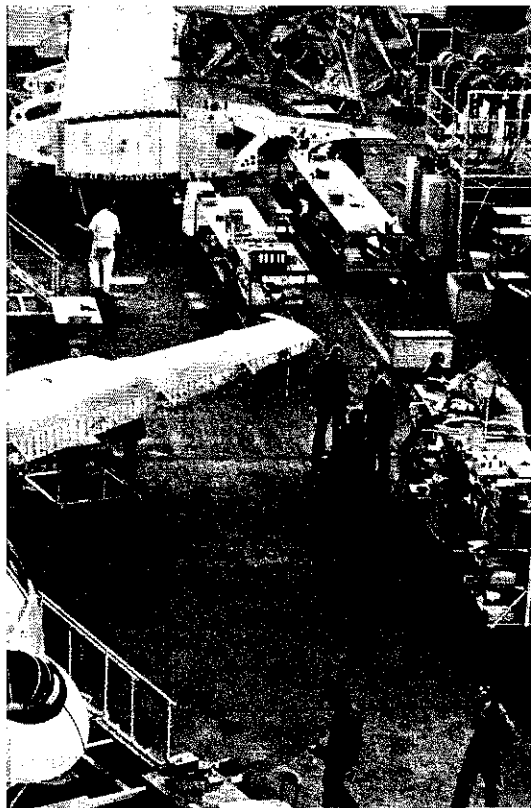
Diese Sitzung, auf der außer Klapwijk-Adlatus Lexis kein Deutscher mehr saß, nutzte der Holländer zum Kahlschlag auch im mittleren Bremer Management.

Ob Machtgellüste und Emotionen, ob ungeschickte Menschenführung und mangelnde Psychologie des Gerrit Cornelis Klapwijk zu den Bremer Kahlschlägen geführt haben, oder ob alles langfristig festgelegte holländische Politik ist — das weiß selbst in der näheren Umgebung des unberechenbaren Klapwijk niemand.

Bekannt dagegen ist, daß die Niederländer zumindest eine Aufgabe nicht voll erfüllen, die sie laut Fusionsvertrag übernommen hatten: den Verkauf des Kurzstrecken-Jets VFW 614. Im Bremer VFW-Werk wird im Gegenteil offen darüber geredet, daß die Holländer das Flugzeug bewußt vom Markt bringen wollen.

Verantwortlich für den Vertrieb sämtlicher VFW-Fokker-Zivilflugzeuge ist die Amsterdamer Firma Fokker-VFW International (ein Bremer Manager: „Man beachte die Reihenfolge der Namen“), die fast 600 erstklassige Vertriebsleute und Techniker beschäftigt, darunter keinen einzigen Deutschen.

* Die Amsterdamer N.V. Fokker und die Bremer Vereinigten Flugtechnischen Werke GmbH hatten 1969 zu gleichen Teilen die Düsseldorfer Zentralgesellschaft VFW-Fokker gegründet. Das Amsterdamer und das Bremer Unternehmen wurden in Fokker-VFW bzw. VFW-Fokker GmbH umbenannt und unter jeweils eigener Geschäftsführung Tochterfirmen der von Klapwijk gesteuerten Düsseldorfer Zentralgesellschaft VFW-Fokker.



falsch machen"



VFW-Fokker-Verkaufschef Buley
Konkurrenz im eigenen Haus

Das auf die Fokker-Produkte, den Turboprop F. 27 und den 72sitzigen Mittelstrecken-Jet F. 28, eingeschlossene Team war 1970 beauftragt worden, auch die VFW 614 mit zu verkaufen. Gleichzeitig war es den Bremern verboten worden, von sich aus ein Verkaufsmangement für ihr Flugzeug aufzuheben.

VFW-614-Chefverkäufer Frithjof Lindemann, der bis dahin 26 Optionen für den Bremer Jet hereingeholt hatte, mußte gehen und sagte in einem Brief an das VFW-Fokker-Management vom 23. Dezember 1970 („... sozusagen mein politisches Testament“) das Kommende voraus. Lindemann: „Die

bestehenden Optionsanträge müssen gehegt werden wie jedes neue Geschäft, denn sie sind ja noch keine Festverträge. Ich glaube, daß man diese Forderung vernachlässigen wird, und die Verträge werden platzen. Am Ende dient das noch als Beweis, daß wir nur faule Verträge hereingeholt haben.“

So kam es. Schon 1972 stellte VFW-Fokker-Vertriebschef Alan Buley, ein Engländer, in einem „Market assessment of the VFW 614“ vom 17. November 1972 dem eigenen Aufsichtsrat den Bremer Jet als praktisch unverkäuflich dar. In einer Vorstandssitzung wurde das Pamphlet zwar zurückgezogen, doch Verkäufer Buley berief sich später immer wieder darauf.



VFW-Fokker-Chef Klapwijk
Kahlschlag an der Weser

1973, als die holländische F. 28 in die Verkaufskrise geriet, konzentrierten die Holländer jede Vertriebsaktivität allein auf ihr eigenes Produkt. Die Bremer VFW 614 sahen sie als Konkurrenz im eigenen Hause an.

Im Oktober 1973 erbat Venezuela eine Präsentation der 614. Sie wurde immer wieder hinausgeschoben — bis dann Abgesandte von Fokker Amsterdam die F. 28 anboten.

Bremens Finanzsenator Karl-Heinz Jantzen erhielt von schwedischen Gewerkschaften Hinweise, wonach eine Anfrage der skandinavischen Fluggesellschaft SAS für die VFW 614 mit einem dicken Angebot der F. 28 beantwortet wurde. Die an sich gewünschte VFW 614 wurde nur mit wenigen Zeilen am Schluß des Konvoluts erwähnt.

Als die Bremer Manager eine Chance sahen, die VFW 614 an Frankreichs Regionallinie TAT zu verkaufen, wurden sie von Amsterdam aus gebremst. Doch die Intervention erreichte die Bremer zu spät: Manager Wilfrid Krumm kam mit acht TAT-Optionen zurück, die später in den bislang größten VFW-614-Auftrag umgewandelt wurden.

Ein Angebot des US-Flugzeug-Konzerns Boeing, in Amerika beim Verkauf der VFW 614 zu kooperieren, wurde von den Holländern ein volles Jahr ignoriert. Das Geschäft mit der US Coast Guard — 41 Flugzeuge — ging an die französische Firma Dassault, die mit McDonnell Douglas kooperiert. Dabei hatte Boeing-Top-Manager J. E. Steiner in einer internen Notiz an Boeing-Chef E. H. Bouillon den Bremer Jet als Flugzeug von höchster Qualität gelobt.

Seit kurzem darf auch der letzte — und einzig erfolgreiche — VFW-614-Verkäufer für das Produkt nichts mehr tun: Wilfrid Krumm, der vergangene Woche noch dem zahlungskräftigen, aber hartleibigen dänischen Flugreeder Ingolf Nielsen (Cimber Air) zwei weitere Bremer Jets verkaufen wollte, muß sich jetzt um die Neuaufträge des Transall-Programms kümmern.

Trotz solcher Obstruktion zogen die Holländer immer wieder westdeutsche Subventionen und Vermarktungshilfen für die VFW 614 an Land — die sie dann letztlich für den Verkauf niederländischer Produkte einsetzen konnten.

Wirtschafts-Staatssekretär Martin Grüner jedoch will nun nicht mehr. Am 18. Juli wurden VFW-Fokker-Chef Klapwijk und sein deutscher Aufsichtsratschef Petry nach Bonn gebeten, um nachdrücklich auf den deutschen Wunsch hingewiesen zu werden, daß die Bremer VFW-Werke mit dem Ottobrunner Luft- und Raumfahrt-Konzern MBB verbunden werden sollen.

Am nächsten Tag besuchte MBB-Chef Ludwig Bölkow in geheimer Mission Bremens Bürgermeister Hans Koschnick, um mit ihm über eine Beteiligung Bremens an VFW oder später an MBB zu sprechen. Am 22. Juli kreuzten Bölkow und sein Nachfolger Helmut Langfelder bei Bonns Grüner auf, um ihre Überlegungen vorzutragen.

Vorhergegangen war dem Manager-Tourismus ein gemeinsamer Besuch von Bonns Staatssekretär Martin Grüner und Bankier Alfred Herrhausen von der Deutschen Bank bei Hollands Wirtschaftsminister Rudolphus Franciscus Maria Lubbers in Den Haag. Dort, so ein Ondit, sollen die Niederländer sich erstmals einer Zusammenarbeit zwischen VFW-Fokker und MBB gewogen gezeigt haben.

Allerdings, so unterstrichen die Niederländer, könnten sie den inzwischen ganz von ihnen beherrschten Bremer Unternehmensteil nicht ohne Sicherheit abgeben. Als solche Sicherheit stellen sie sich eine Fokker-Direktbeteiligung an MBB etwa zwischen 21 und 35 Prozent vor — auf jeden Fall eine Sperrminorität.

Als Vollzugsbeamten haben die Niederländer jenen Mann im Auge, der die längsten Erfahrungen mit deutsch-niederländischen Kooperationen vorweisen kann: Gerrit Cornelis Klapwijk. ♦