

abzuhandeln sind, wünscht man sich in Bonn und Paris, das Gespräch der beiden Staatsmänner möge bald auf die Blumen kommen, die im Garten von Colombey-les-Deux-Eglises zur Form eines Lothringer Kreuzes — dem Kriegsemlen des de Gaulle — angeordnet sind.

Wenn Bonn in den letzten Wochen — trotz der unschwer vorauszusehenden Unergeblgkeit des Gesprächs von Colombey — auf ein möglichst baldiges Treffen drängte, so spielte dabei auch eine protokollarische Überlegung eine Rolle. Mit ziemlicher Sicherheit wird de Gaulle, sobald die von ihm geplante französische Verfassungsreform über die politische Bühne seines Landes gegangen ist, Staatspräsident sein. Würde bis dahin kein Treffen mit Adenauer stattgefunden haben, müßte der Kanzler dem de Gaulle als dem dann Ranghöheren einen Besuch in Paris abstatten.

RÜSTUNG

Wer ist eher am Feind?

Im Bundesverteidigungsministerium stellt gegenwärtig der Flieger-Oberstleutnant Albert Werner eine Gruppe Testpiloten zusammen, die Mitte September mit ihm nach Villaroche bei Paris reisen soll. Die technischen und taktischen Experten sollen zum letzten Mal die Eignung des französischen Düsenjägers Mirage III A als Abfangjäger der Bundesluftwaffe testen. Anfang Oktober will Bundesverteidigungsminister Strauß endgültig bekanntgeben, mit welchem der zur Auswahl stehenden ausländischen Flugzeugtypen die Bundesluftwaffe ausgerüstet werden soll.

Diese Entscheidung ist vom Verteidigungsministerium in den letzten zwölf Monaten mehrfach angekündigt, dann aber immer wieder hinausgeschoben worden. Der lukrative Auftrag soll auf wenigstens 150 Flugzeuge nebst Reserve-Motoren und Ersatzteilen im Gesamtwert von 600 bis 700 Millionen Mark lauten. Es ist der größte Einzelauftrag, den die Bundeswehr zu vergeben hat.

Angesichts der Riesensumme hatten sich alle Flugzeugfabriken der Nato-Länder, die derartige Flugzeuge bauen, um den Auftrag aus Bonn bemüht. Sie waren um so mehr daran interessiert, als der Auftragsbestand der meisten westlichen Flugzeughersteller ständig kleiner wird, weil sich die Luftverteidigung auf Raketen verlagert. Viele Firmen mußten Arbeiter entlassen, eine — die britische Firma Saunders-Roe — behielt in einigen ihrer Werke die Arbeiter nur, weil sie hoffte, die Bundesrepublik werde den Saunders-Roe-Jäger SR 177 bestellen.

Minister Strauß wollte ursprünglich bis zum Jahresende 1957 entscheiden, mit welchem Abfangjäger die Luftwaffe ausgerüstet werden soll. Bis dahin stand jedoch nur fest, daß der britische Typ nicht in Frage kommt. Schon damals argwöhnten die Briten, die Amerikaner hätten zugunsten ihrer eigenen Luftfahrtindustrie auf das westdeutsche Verteidigungsministerium einen politischen Druck ausgeübt.

Dem Verteidigungsministerium lagen in der Tat zwei amerikanische Lieferangebote für einen Abfangjäger vor: Die kalifornische Firma Lockheed bot ihren Starfighter F-104 an, und die Firma Grumman offerierte ihren Super Tiger. Beide Typen galten als der letzte Schrei diesseits des Eisernen Vorhangs, mit denen zur Not etwas gegen die überschneellen Sowjet-Maschinen vom Typ Mig 21 auszurichten sei.

Von den beiden amerikanischen Modellen erfreute sich der Starfighter aus Kalifornien der besonderen Vorliebe des Generalleutnants Kammhuber. Der Inspekteur der neuen deutschen Luftwaffe hatte ihn

selbst probegefliegen und war von dem 2400 Stundenkilometer schnellen Typ begeistert.

Doch nicht nur der Fürsprache des Generals wegen standen die Chancen der F-104 gut. Hinzu kam, daß Testpilot Albert Werner über das von den Franzosen angebotene Konkurrenzmodell Mirage III A anfangs wenig Gutes berichten konnte. Als Werner den Deltaflügler der französischen Firma Dassault zum erstenmal voll ausflog, machte die Maschine bei Überschallgeschwindigkeit Luftsprünge, von denen später hieß, erst hätten der Mirage die Flügel und dann dem Oberstleutnant Werner die Hosen geflattert.

Die Konstrukteure von Dassault versprachen, beim nächsten Probeflug würden die Flattererscheinungen und einige weitere Mängel bestimmt beseitigt sein. Trotzdem blieb in Bonn die amerikanische F-104 Favorit. Denn auch die Amerikaner hatten

zerns, verfaßt. Es rechnete dem Verteidigungsminister haarklein die Vorteile und Ersparnisse vor, die der Ankauf des französischen Flugzeugtyps einbringen würde.

Die Studie stärkte allen denen den Rücken, die General Kammhubers Vorliebe für den amerikanischen Abfangjäger nicht teilten. Diese Kritiker sprachen von dem Starfighter nur als von dem „Todesfighter“, weil mittlerweile mehr als ein Dutzend Flieger mit ihm ums Leben gekommen waren.

Auch die Franzosen gaben bei Vergleichen stets diese Tatsache zu bedenken. Als die amerikanische Luftwaffe vor einiger Zeit für die F-104 ein Startverbot erließ, war aus der französischen Botschaft in Bonn zu hören, diese Vorsichtsmaßnahme werde hoffentlich auch von denjenigen Luftwaffensoldaten in Straußens Ministerium registriert, die „vor Bewunderung



Minister Strauß mit Mirage-Modell: Flatternde Hosen

sich verpflichtet, den für westdeutsche Verhältnisse größten Nachteil ihres Typs abzustellen: Sie versprachen, die mehr als anderthalb Kilometer lange Startstrecke erheblich zu verkürzen.

Damit schien der Fall entschieden, zumal eine weitere Verzögerung der Auftragserteilung dem Nato-Oberkommando nicht ratsam vorkam, weil Westdeutschlands Luftwaffe bis zur Lieferung und Bemannung der modernen Abfangjäger auf die ältere F-86 („Sabre“) angewiesen ist, die gegen sowjetische Jäger modernster Bauart nicht mehr viel zu bestellen hat. Als das Verteidigungsministerium ankündigte, es werde seine Entscheidung im März 1958 bekanntgeben, rechnete man in Bonn mit einem Zuschlag für die kalifornische F-104.

Doch die Entscheidung wurde wiederum vertagt, weil am 10. März die deutsche Vertretung der französischen Firma Dassault dem Bundesverteidigungsministerium ein in alarmierend rote Pappdeckel eingebundenes Memorandum überreichte, das vor übereilten Entscheidungen warnte. Das Gutachten war von Technikern der Siebelwerke GmbH, einer Firma des Flick-Kon-

für die amerikanischen Flugzeuge den Mund kaum wieder zubringen“.

Im Gegensatz zu manchem unverbindlich kolportierten Abfangjäger-Latein enthielt die rote Studie der Konstrukteure Friedrich Flicks verbindliche Zahlen. Je nachdem, ob 200 oder 300 Maschinen bestellt würden, werde der Stückpreis für die Mirage III A zwischen 2,5 und 2,8 Millionen Mark betragen. Dieser niedrige Preis, so erläuterte die Studie, sei eine Folge der im Vergleich zu den Vereinigten Staaten niedrigen französischen Löhne und der Ersparnis, die sich für Schulungskosten und ähnliches schon aus der geographisch günstigeren Lage der Dassault-Werke ergebe.

Für den Fall, daß die Mirage nach französischen Anfangslieferungen auch von deutschen Flugzeugfirmen im Lizenzbau nachgebaut werden sollte — worauf Flicks Flugzeugbauer hoffen —, pries die Studie das in Frankreich wie in Deutschland verwendete metrische Maßsystem als einen besonderen Kostenvorteil an. Das von der amerikanischen Luftfahrtindustrie verwendete Zollmaß müßte dagegen in Deutschland erst umständlich umgerechnet

werden, so daß bei einem Lizenzbau der amerikanischen F-104 — dafür war vom Bundesverteidigungsministerium die aus den Firmen Messerschmitt und Heinkel gebildete Flugzeug-Union-Sud GmbH vorgesehen — schon aus diesem Grunde höhere Kosten für die Fertigungsvorbereitung entstehen müßten.

Um das französische Angebot besonders attraktiv zu machen, wurde in dem Memorandum angeregt, deutsche Unternehmen sollten nicht nur die Mirage in Lizenz nachbauen dürfen. Mehr: Der ganze Großauftrag sollte von vornherein als deutsch-französische Gemeinschaftsproduktion ausgeführt werden. Auch in Frankreich, so erläuterte die Studie, werde der Düsenjäger nicht von Dassault allein, sondern gemeinschaftlich mit anderen Werken des Zellenbaus und der Triebwerkfabrikation gebaut. Ebenso könnten deutsche Werke eingeschaltet werden.

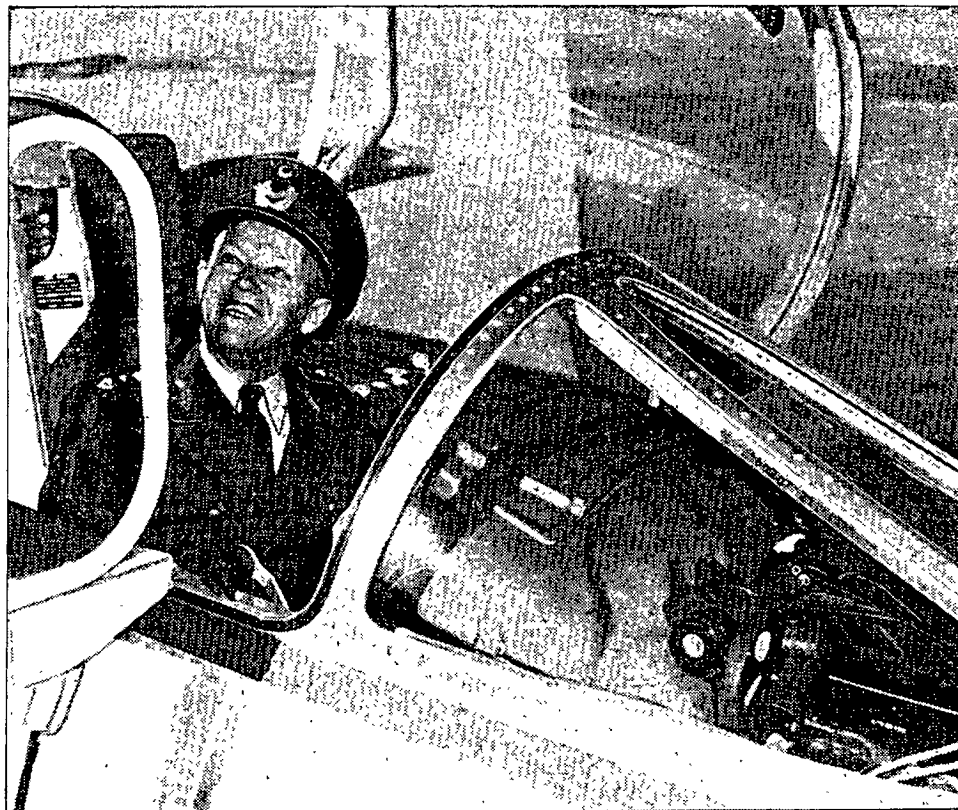
Der Hinweis, daß deutsche Fabriken nicht nur am Zellenbau, sondern auch an der Fertigung der Triebwerke beteiligt werden könnten, war für Experten besonders interessant. Fachleute wissen, daß es sich bei dem in die Mirage eingebauten Düsentriebwerk „Atar“ um eine Weiterentwicklung der BMW-Turbine 003 aus den letzten Kriegsjahren handelt. Das Atar-Triebwerk wurde vorwiegend von deutschen Ingenieuren konstruiert, die seit Jahren unter der Leitung des ehemaligen BMW-Konstrukteurs Dr. Östlich in Frankreich arbeiten. Das Triebwerk könnte ohne weiteres wieder bei BMW oder auch bei Daimler-Benz gebaut werden.

Diese eindringlichen Hinweise auf mögliche gemeinschaftliche Rüstungstaten veranlaßten Franz-Josef Strauß, sich weitere Bedenkzeit zu erbitten. Der Entscheid über die Düsenjäger wurde von März auf Juli verschoben. Ursprünglich hatte man den französischen Dassault-Werken nur noch eine Art Höflichkeitsbesuch abstatten und dann den Auftrag an die Amerikaner vergeben wollen; nach Lektüre der Studie jedoch wollte Strauß die Mirage erst einmal selbst besichtigen.

Am 8. Juli wurde sie ihm auf einem Versuchsflughafen bei Paris vorgeführt. Obwohl der ehemalige Flak-Oberleutnant Strauß von Flugzeugen wenig versteht, war er sehr davon angetan, daß die Franzosen ihr Modell durch einen Umbau binnen 20 Minuten sowohl in einen Allwetterjäger als auch in ein Kampfflugzeug zur Unterstützung der Bodentruppe verwandeln konnten. Auf diese Möglichkeiten wird in Bonn Wert gelegt, seit man erkannt hat, daß ein Mehrzweckflugzeug selbst bei höherem Stückpreis praktisch billiger ist als eine Maschine, die nur als Abfangjäger verwendet werden kann.

Straußens gründliche Besichtigung gab Anlaß zu neuen Überlegungen, und mit der für Juli angekündigten Entscheidung war es wieder nichts. Minister Strauß erklärte stattdessen, seine Testpiloten würden die Mirage im September ein weiteres, letztes Mal gründlich erproben.

Die amerikanischen Konkurrenten mühten sich unterdes, den leichten Vorsprung, den die Franzosen gewonnen hatten, wieder wettzumachen. Sowohl Grumman* als auch Lockheed reichten dem Bundesverteidigungsministerium drei Sonderangebote mit Angabe der Kosten ein, die entstehen würden, wenn die amerikanischen Firmen ihre Jägertypen als Allwetterflugzeug oder für die Erdkampfunterstützung geeignet liefern würden. Obwohl bei einem Kurzstartversuch ein Starfighter in Flammen aufgegangen war, versprach Lockheed erneut, man werde die Bemü-



General Kammhuber im „Starfighter“: Offene Munder

hungen um eine Verkürzung der Startbahn energisch weiterführen.

Zumindest die Kalifornier beantworteten überdies jeden neuerlichen Vorstoß der französischen Unterhändler in Bonn sofort mit passenden Gegenargumenten. Als die Ingenieure der Mirage den Bonner Luftstrategen bedeuteten, ihre Maschine könne notfalls im Katapultverfahren von einem fahrbaren Untersatz gestartet werden, konterten die Lockheed-Leute, ihres Wissens sei ein solcher Katapult-Start der Mirage noch nicht erprobt, und höchstwahrscheinlich könne auch die F-104 auf dieses sogenannte Nullstart-Verfahren hingetrimmt werden.

Als wesentlichen Vorzug ihres Fabrikates machten die Lockheed-Vertreter den Umstand geltend, daß der Starfighter bereits in 300 Exemplaren bei Einheiten der US-Luftwaffe im Dienst steht. Von der Mirage dagegen ist bekannt, daß jetzt erst die achte Maschine gebaut wird.

Die gegenseitigen Hinweise der Konkurrenten auf Kinderkrankheiten, wie sie den meisten neuen Flugzeugtypen anhaften, lagen wieder einigermaßen im Gleichgewicht, als die amerikanische Luftwaffe am 8. August für den Starfighter neuerlich ein Startverbot erließ, nachdem einer ihrer besten Testflieger, der Hauptmann Kincheloe, zu Tode gestürzt war.

Immerhin blieb unbestreitbar, daß der Starfighter schneller ist als die Mirage. Die französischen Konstrukteure sind jedoch der Ansicht, daß diese Schwäche ihres Modells praktisch bedeutungslos ist, weil die Mirage nur 700 Meter Startstrecke benötigt und dadurch — verglichen mit dem Starfighter — so viel Zeit einspart, daß sie bei etwa gleicher Steiggeschwindigkeit noch immer eher am Feind sein werde als das amerikanische Modell mit der höheren Spitzengeschwindigkeit.

Der Expertenstreit über fliegerische und taktische Vor- und Nachteile beider Maschinen hat sich mittlerweile derart verhärtert, daß die Entscheidung zwangsläufig ein Schiedsspruch des Bundesverteidigungsministers sein muß und den konkurrierenden Firmen auch als solcher dekla-

riert werden wird. Mit dieser Ein-Mann-Entscheidung des nicht sachverständigen Flakartilleristen Strauß ist aber auch die Gefahr gewachsen, daß die Entscheidung von politischen Überlegungen beeinflusst wird.

Französische Zeitungen deuteten denn auch bereits an, Frankreich würde auf weitere deutsche Stationierungsgelder verzichten, falls die Mirage den Zuschlag erhielte. In Bonn ist überdies bekannt, daß dem Auswärtigen Amt aus Gründen der Handelspolitik und Frankreichs passiver Zahlungsbilanz ein Großauftrag an die Dassault-Werke sehr willkommen wäre.

Im Endspurt um den Abfangjäger-Auftrag messen offenbar auch die Amerikaner dieser Möglichkeit einige Bedeutung bei. Ihre Reaktion darauf ist, wie immer auch Strauß sich entscheiden mag, für die Bundeskasse recht erfreulich: Nachdem Lockheed ursprünglich für den Starfighter einen Preis von annähernd vier Millionen Mark veranschlagt hatte, ließ die Deutschlandvertretung der Firma in der vergangenen Woche wissen, sie werde ihre Preise unter Umständen dem französischen Angebot angleichen können, da die Investitionskosten inzwischen durch die Serie für die US-Luftwaffe nahezu amortisiert worden seien.

MINISTER

Kommandos am Kreuzweg

Zu einer Charakterstudie von hintergründigem politischem Reiz haben sich die Gerichtsakten über ein Verkehrsdelikt ausgewachsen, das in dieser Woche vor einem Bonner Gericht verhandelt werden soll. Im Mittelpunkt der Vorgänge, die dieses Verfahren verursachten, steht der Bundesverteidigungsminister und Oberbefehlshaber der Bundeswehr Franz-Josef Strauß.

Der Bajuware im Ministerrang hatte es für richtig gehalten, dem Fahrer seines Dienstwagens eine Übertretung der Straßenverkehrsordnung zu befehlen. Nicht genug damit: Als sein Fahrer daraufhin angezeigt wurde, antwortete er mit Attacken, die

* Grummans „Tiger“ ist eine Entwicklung des deutschen Konstrukteurs Hubert, der seit Kriegsende für die amerikanische Luftfahrtindustrie arbeitet.