Pfalz) eine Rübenplantage betreibt und dem Verband Deutscher Zuckerrübenbauern vorsteht. Die Rübenbauern hatten in den letzten Jahren bereits mehrmals höhere Preise verlangt und schließlich sogar mit einem Anbaustreik gedroht.

Knobloch und seine Rübenpflanzer beschworen im Sommer dieses Jahres den Bundestag, die Anbaumüdigkeit mit dem notwendigen parlamentarischen Ernst zur Kenntnis zu nehmen. Um die westdeutsche Zuckerversorgung auch in Notzeiten zu sichern, müsse die Bundesregierung die Bauern anreizen, wieder mehr braune Rübenkerne in den Acker zu stecken.

Der Bundestagsausschuß für Finanz- und Steuerfragen, der sich alsbald mit dem Initiativ-Antrag des Abgeordneten Knobloch zu befassen hatte, bemängelte zunächst, die Landwirtschaft habe nicht überzeugend genug dargelegt, daß die Ertragslage der Zuckerrübenbauern schlecht sei. Nun klagten die Bauern aber gar nicht darüber, daß der Rübenpreis von 6,50 Mark je Doppelzentner grundsätzlich zu niedrig sei und ihre Kosten nicht decke. Sie erklärten vielmehr, dieser Preis wecke bei ihnen nur geringes Interesse am Rübenanbau.

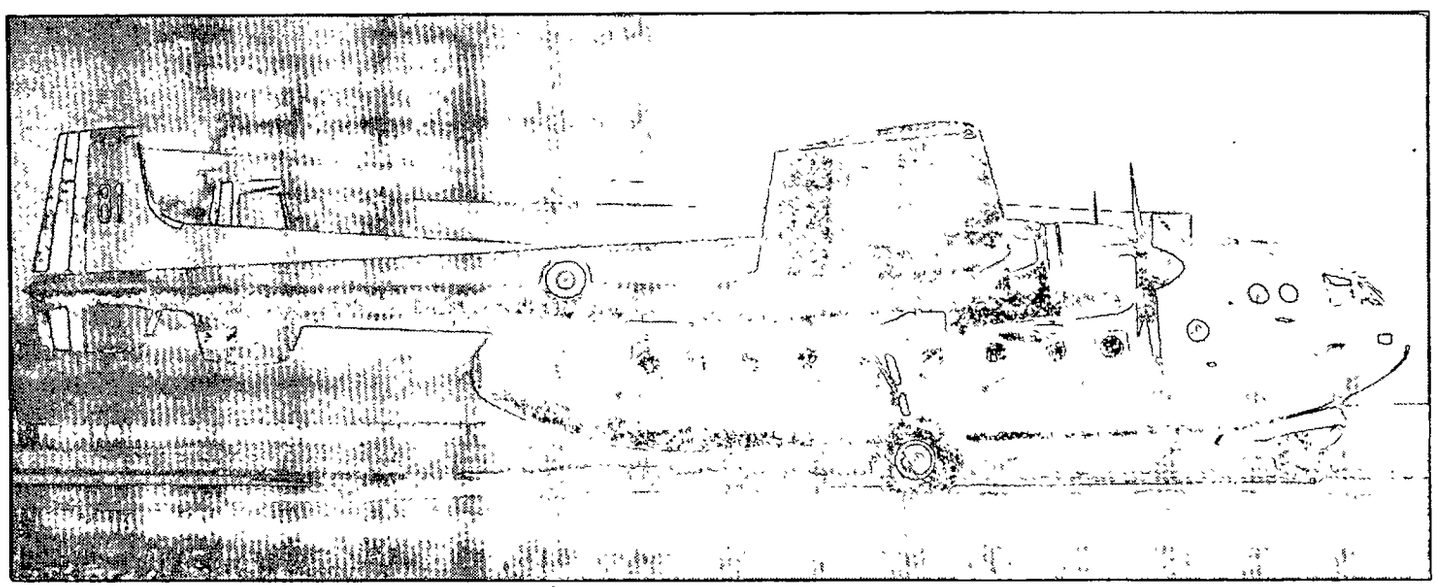
Die mit dem Rübenanbau verbundene Arbeit sei sehr strapaziös, so daß die Bauern die Lust dazu verlören, wenn man ihnen nicht ein kräftiges Aufgeld bewillige. Kein Bundesparlamentarier brauche sich so abzurackern wie die Rübenbauern; wer's nicht glaube, möge im nächsten Frühjahr beim Rübenverziehen helfen. Dieser freundlichen Einladung entzogen sich die parlamentarischen Ausschußmitglieder, indem sie den bäuerlichen Forderungen zustimmten.

Der Ausschuß empfahl dem damals noch amtierenden Finanzminister Schäffer, die Zuckersteuer von zehn auf sechs Mark je 100 Kilogramm zu senken und den Steuernachlaß den Rübenbauern zugute kommen zu lassen. So könne eine Zuckerpreiserhöhung für den Verbraucher vermieden werden. Bundestag und Bundesrat waren — gegen den Einspruch der Sozialdemokraten — mit dieser Lösung einverstanden.

Kaum hatte die CDU die Bundestagswahl gewonnen, da baten auch schon einige Rübenbauern unter der Führung ihres Verbandspräsidenten Knobloch um eine Audienz beim Kanzler. Sie erinnerten Konrad Adenauer an sein Versprechen und wiesen darauf hin, daß der neue Rübenpreis noch immer nicht in Kraft gesetzt worden sei. Der Kanzler zögerte nicht, ehrenwörtlich zu versichern: „Die Preiserhöhung wird in Kürze durchgeführt."

Haushaltsexperten waren über dieses Zugeständnis sehr verwundert, denn die von Bundestag und Bundesrat vor den Wahlen in Spenderlaune genehmigte Zuckersteuersenkung würde für den Bund einen Einnahmeausfall von rund 60 Millionen Mark bedeuten. Der neue Bundesfinanzminister Franz Etzel hat denn auch vor kurzem erklärt, daß eine solche Einbuße im Hinblick auf das voraussichtliche Kassendefizit von etwa drei bis vier Milliarden Mark unter keinen Umständen getragen werden könne.

Der Kanzler ist diesmal trotzdem fest entschlossen, zu seinem Wort zu stehen. Der den Bauern bewilligte höhere Rübenpreis soll jetzt — entgegen den Beschlüssen des Parlaments — auf den Verbraucher abgewälzt werden.



Luftwaffen-Transportflugzeug Nord 2501 „Noratlas": Entwicklungsstörungen oder Sabotage?

BUNDESWEHR

LUFTWAFFE

Lappen im Tank

Die neue bundesdeutsche Luftwaffe hat sich in den letzten Wochen wieder als das spezielle Sorgenkind des Bundesverteidigungsministers erwiesen. Nicht nur, daß es der Luftwaffe an einem auf die westdeutschen Verhältnisse zugeschnittenen Jagdflugzeug mangelt (SPIEGEL 50/1957), nicht nur, daß noch durchaus unklar ist, ob Raketen oder Jagdflugzeuge für die Luftverteidigung besser geeignet sind — sogar relativ einfache Probleme, wie die Versorgung der Luftwaffe mit Transportflugzeugen, sind anscheinend nicht zu lösen. Jedenfalls mußten die Prüfbehörden der Luftwaffe vor kurzem für sämtliche Mittelstrecken-Transporter vom Typ Nord 2501 „Noratlas" ein Flugverbot erlassen, weil sich die Maschinen als reichlich flugunsicher erwiesen hatten.

Was die 25 „Noratlas"-Transporter, die der Luftwaffe bisher im Zeichen deutsch-französischer Waffenbrüderschaft von der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (S. N. C. A. N.) geliefert wurden, zu Boden zwang, war ein menschliches Versagen ganz besonderer Art; von dem sich nicht eindeutig sagen läßt, ob es sich um Schlamperei, betrügerische Manipulationen oder gar um Sabotage handelt.

Das Flugverbot für diese 25 Maschinen wurde verhängt, weil

- ▷ die Kraftstofftanks gelegentlich Risse hatten,
- ▷ Leitungen brachen,
- ▷ Steuerungsorgane versagten und Funkanlagen ausfielen; die Röhren stammten offenbar aus französischen Beutebeständen des letzten Krieges, jedenfalls trugen sie den Prüfstempel des großdeutschen Reichsluftfahrtministeriums.

Angeblich wurde sogar in einem Kraftstofftank ein Putzlappen gefunden.

Eigenartig ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß die Flugzeuge gleichen Typs, die von der S. N. C. A. N. an die französische Luftwaffe geliefert wurden, nicht an derartigen Mängeln litten — ein Rätsel, das auch die eilig nach Deutschland geholten Ingenieure der Lieferfirma nicht zu lösen vermochten.

Das Bundesverteidigungsministerium hielt es für richtig, die „Noratlas"-Pannen auf Anfrage als „Entwicklungsstörungen" zu bezeichnen, als Mängel also, wie sie bei jedem neuen Flugzeugtyp gelegentlich auftreten. Bisher war es allerdings durchaus nicht üblich, schwere Materialfehler und die Verwendung uralter Röhren den unvermeidlichen Entwicklungspannen zuzurechnen.

Ebensowenig kann als Entwicklungsstörung gelten, daß bei den Abnahmeprüfungen der Maschinen — mangels geeigneten Personals — offenbar reichlich flüchtig verfahren wurde. Dieser Mangel ist allerdings behoben. Zur Zeit werden die bereits im Truppendienst stehenden „Noratlas"-Maschinen, die nach Ansicht von Fachleuten ohnehin ungeeignet sind, weil sie vollbeladen nur von Betonpisten starten können, Stück für Stück gründlich untersucht und dann einzeln wieder für den Flugdienst freigegeben. Bis zur Freigabe werden sie am Boden zu Übungszwecken verwendet.

Die Transportpiloten der Luftwaffe, denen himmelangst geworden war, als sie nach kurzer Flugzeit die lebensgefährlichen Mängel entdeckten, hoffen zuversichtlich, daß die „Noratlas"-Restserie von 20 Stück besser ausfällt. Die Restserie wird nämlich von der deutschen „Flugzeugbau Nord GmbH" in Lizenz gebaut.