

stimmungen“ (Innenminister Schröder) zu verschaffen gewußt. Inzwischen scheint dem 55jährigen der Wechsel vom Wartestand zur gehobenen Tätigkeit verlockender als das Verbleiben in Adenauers Parlaments-Kompanie.

Indes, Vogels Vorstoß auf den Abteilungsleiterposten begegnete zähem Widerstand aus dem Hause Brentano. Von dort förderte man zunächst die Kandidatur des Bonner Botschafters in Ägypten, Dr. Weber. Kurz nach einem Kairo-Besuch des zielstrebigsten Dr. Vogel im April dieses Jahres gab Weber jedoch sein Desinteresse zu erkennen.

Nun offerierte das Auswärtige Amt den Dr. Sachs, obwohl dieser nach eigenem Bekenntnis ein Entwicklungshilfe-Referat des AA für wenig sinnvoll hielt. Auch äußerten mehrere Mitglieder des Haushaltsausschusses Zweifel an der fachlichen Eignung dieses Kandidaten.

Noch weniger Geschmack allerdings vermochten die Abgeordneten einer Bestallung ihres Kollegen Vogel abzugewinnen, und als die Stimmen gezählt wurden, war Sachs bestätigt.

Damit hatte sich zum drittenmal ein Projekt des Dr. Vogel für Entwicklungshilfe in eigener Sache zerschlagen. Zunächst war er für eine Federführung des Auswärtigen Amtes in der Entwicklungshilfe eingetreten und hatte einen neuen AA-Staatssekretär gefordert, der die Hilfgelder verteilen sollte. Geeigneter Anwärter für diesen Posten nach der Vorstellung Dr. Vogels: Dr. Vogel.

Kanzler Adenauer indes entschied sich für ein Fortbestehen des Interministeriellen Ausschusses für Entwicklungspolitik, in dem Auswärtiges Amt und Bundeswirtschaftsministerium gleichberechtigt Beschlüsse fassen.

Allerdings war es kurz darauf wiederum der Kanzler, der seinem Parteifreund Vogel Anlaß zu neuer Hoffnung gab. Adenauer, so erfuhr Dr. Vogel, trage sich mit dem Gedanken, einen Bundesbevollmächtigten für Entwicklungspolitik einzusetzen.



Posten-Aspirant Vogel wartet auf Entwicklungshilfe

Aber auch diese Position, die Rudolf Vogel einzunehmen hoffte, erwies sich als im voraus besetzt. Konrad Adenauer hatte sie bereits dem 66jährigen Staatssekretär Westrick aus dem Bundeswirtschaftsministerium angeboten.

Jetzt, nachdem auch die Abteilungsleiter-Position für Entwicklungshilfe anderweitig besetzt ist, können bestenfalls noch die bundesdeutschen Wähler dem amtschungrigen Dr. Vogel eine neue Aussicht auf die erstrebte Entwicklungshilfe eröffnen. Die Christdemokraten planen nämlich für den Fall, daß sie am 17. September ihre absolute Mehrheit verlieren und auf eine Regierungskoalition mit der FDP angewiesen sind, drei neue Ministerien zu schaffen.

Damit die CDU und CSU zusammen 16 und die FDP vier Ministersessel besetzen können, soll dann neben einem neuen Europa- und einem Gesundheits-Ressort auch ein Ministerium für Entwicklungshilfe entstehen.

Da allerdings die FDP über den entwicklungskundigen Abgeordneten Scheel verfügt, gilt in Bonn auch dieser letzte Ast des CDU-Vogels als morsch.

## AUTOMOBILE

BORGWARD AG

### Denkzettel oder Denkmal

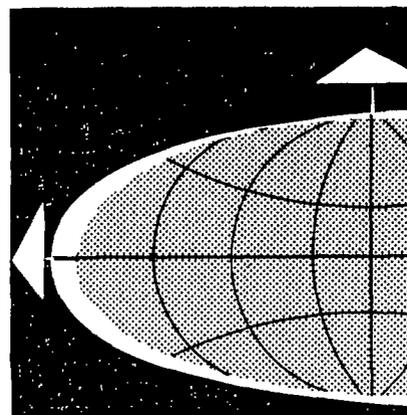
Eine ganze Woche hindurch gelang es den drei Vertretern der British Motor Corporation, des größten englischen Automobilkonzerns, inkognito durch Bremen zu streifen.

Sie besichtigten die Fabriken des vom Bremer Staat auf das Altenteil gesetzten Dr. h. c. Carl F. W. Borgward, überprüften Bilanzen und verhandelten sowohl mit dem staatlich bestellten Sanierer Dr. Semler als auch mit Borgwards Rechtsanwalt Dr. Lütke. Als sie am Ende letzter Woche aus der Hansestadt schieden, bat Lütke die Herren noch einmal, in Birmingham eine schnelle Entscheidung über einen etwaigen Erwerb der Borgward-Unternehmen herbeizuführen: möglichst bis zum 30. Juni.

Anwalt Lütke hatte für Borgward jene Verträge vom 16. Februar ausgehandelt, mit denen der Alleininhaber des in Zahlungsschwierigkeiten geratenen Bremer Automobilkonzerns seine sämtlichen Kapitalanteile an den Bremer Staat übergab, der wiederum 50 Millionen Mark für die Gründung einer Auffang-Aktiengesellschaft bereitstellte.

Der Kontrakt sah weiter vor, daß Carl Borgward eine Option, befristet bis zum 30. Juni 1961, auf den Erwerb des Kapitals dieser AG haben sollte. Der Rückkaufpreis war mit 115 Prozent festgesetzt, so daß der entthronte Automobil-König bis Ende Juni im In- oder Ausland von Kapitalgebern mindestens 57,5 Millionen Mark auftreiben muß, wenn er sein Reich nicht unwiderruflich aufgeben will.

Aber nicht nur für den Privatier, der in seinem Landhaus mit Ehefrau Elisabeth seine Tage verbringt, reift die letzte Entscheidung heran. Seine staatlichen Nothelfer können nunmehr der Frage nicht länger ausweichen, ob sie aus Landesmitteln weitere Summen bereitstellen wollen, nachdem die 50 Millionen Mark nicht ausgereicht haben, um das ange-



# Weltreise 1962

Mit D. ROTTERDAM

38 645 BRT. -

dem Flaggschiff

der Holland-Amerika Lijn

in 80 Tagen um die Welt

21 Anlaufhäfen - ab New York: 25. Januar 1962

Sie besuchen: Palma - Villefranche - Neapel -

Piräus - Alexandria - Port Said - Suez -

Aden - Bombay - Colombo - Singapore -

Bangkok - Hongkong - Keelung - Kobe -

Yokohama - Honolulu - San Francisco -

Acapulco - Balboa - Cristobal -

An New York: 14. April 1962

Europäische Teilnehmer können in Palma,

Villefranche oder Neapel zusteigen

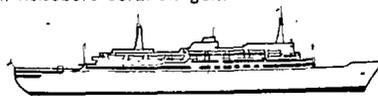
**Fahrpreis ab 10 800,- DM**

einschließlich Fahrt zum Zusteigehafen Palma,

Villefranche oder Neapel und Rückreise von

New York nach Europa mit Schiffen der Holland-Amerika Lijn.

Ihr Reisebüro berät Sie gern



*Holland-Amerika Lijn*

Schiffsreisen sind Erholungsreisen

schlagene Unternehmen aus den roten Zahlen herauszubringen.

Dr. Johannes Semler, Vorsitzender im Aufsichtsrat der staatlichen Borgward-Werke AG, mußte in der vorletzten Woche öffentlich bekennen, daß eine Kapitalerhöhung um 25 Millionen, möglichst sogar um 50 Millionen Mark, nötig sei, „um in ein bis zwei Jahren wieder in die Gewinnsphäre hineinzukommen“.

Semlers Tätigkeit ist bisher nicht so erfolgreich gewesen, wie der Bremer Senat es bei einem Mann erwartet hatte, dem der Ruf vorausgeeilt war, die Firmen BMW und Henschel saniert zu haben.

Allerdings konnten die Bremer nicht wissen, daß Semlers Retter-Rolle zumindest im Falle Henschel umstritten ist: Henschel-Direktor Lutz hat im Einvernehmen mit seinem Generaldirektor Goergen den Dr. Semler brieflich ersucht, sich hinfort nicht mehr der Henschel-Sanierung zu rühmen, da seine, Semlers, Konzeption für das illiquide gewordene Kasseler Unternehmen völlig verfehlt gewesen sei.

Auch in Bremen hat Semler Mühe, seinem Ruf gerecht zu werden. Tatsache ist, daß allein im ersten Vierteljahr 1961 trotz seiner Bemühungen in den drei Fabrikationsbetrieben Borgward, Lloyd und Goliath weitere erhebliche Verluste eingetreten sind.

Hatte beispielsweise die Borgward GmbH in Bremen-Sebaldsbrück, wo die Typen Isabella, der Große Borgward mit 2,3 Litern Hubraum und Lastkraftwagen gebaut werden, 1960 noch Gewinn abgeworfen, so überstiegen nunmehr die Aufwendungen die Erträge

- ▷ im Januar um 2 424 000 Mark,
- ▷ im Februar um 4 849 000 Mark und
- ▷ im März um 3 976 000 Mark.

Einem Gewinn von mehr als zwei Millionen Mark im ersten Vierteljahr 1960 steht mithin in den ersten drei Monaten dieses Jahres ein Verlust in Höhe von elf Millionen Mark gegenüber.

Bei den Lloyd Motoren Werken in Bremen-Neustadt war das Ergebnis ähnlich traurig. Dort übertrafen die Aufwendungen für die Typen Arabella und Alexander 600 die Erträge um 9 346 000 Mark. Bei Goliath schließlich endeten die ersten drei Monate mit weiteren 1 230 000 Mark Unterschluß, so daß alle drei Firmen zusammengenommen in der sogenannten Bewegungsbilanz für das erste Quartal 1961 — ohne Wert-



Privatier Borgward  
Für den alten Herrn ...

berichtigungen — ein Minus-Ergebnis von fast 22 Millionen Mark erbrachten.

Als diese Zahlen den Senats- und Bürgerschaftsvertretern im Aufsichtsrat der AG zu Gesicht kamen, mußte ihnen aufgehen, daß sie einem Trugschluß unterlagen, als sie Anfang des Jahres glaubten, die Werke mit dem Wundermann Semler und 50 Millionen Mark wieder in Ordnung bringen zu können.

Wie planlos die staatliche Hilfsaktion in Angriff genommen wurde, ist schon an der Gründungsgeschichte der Borgward Werke AG ersichtlich. Auf diese Auffanggesellschaft sollte ursprünglich das Betriebsvermögen der drei Firmen Borgwards übertragen werden. Dabei wären aber derart hohe Steuerbeträge fällig geworden, daß schon ein Teil der staatlichen Hilfgelder auf diese Weise vertan worden wäre. Deshalb wurde das Vermögen nicht übertragen und die AG praktisch in die Luft gegründet, wobei nur Kosten entstanden.

Carl Borgward bemerkte das als erster. Da nämlich zwischen der AG und den Betriebsfirmen nunmehr keinerlei rechtlicher Zusammenhang be-

stand, sich das Betriebsvermögen vielmehr schließlich in den Kapitalanteilen der Borgward GmbH repräsentierte, war Borgwards Option auf die AG so gut wie wertlos. Erst durch einen nachträglichen Schriftwechsel konnte sich der Konsul bestätigen lassen, daß sein Optionsrecht sich sinngemäß auch auf die Anteile der zentralen GmbH in Sebaldsbrück bezieht.

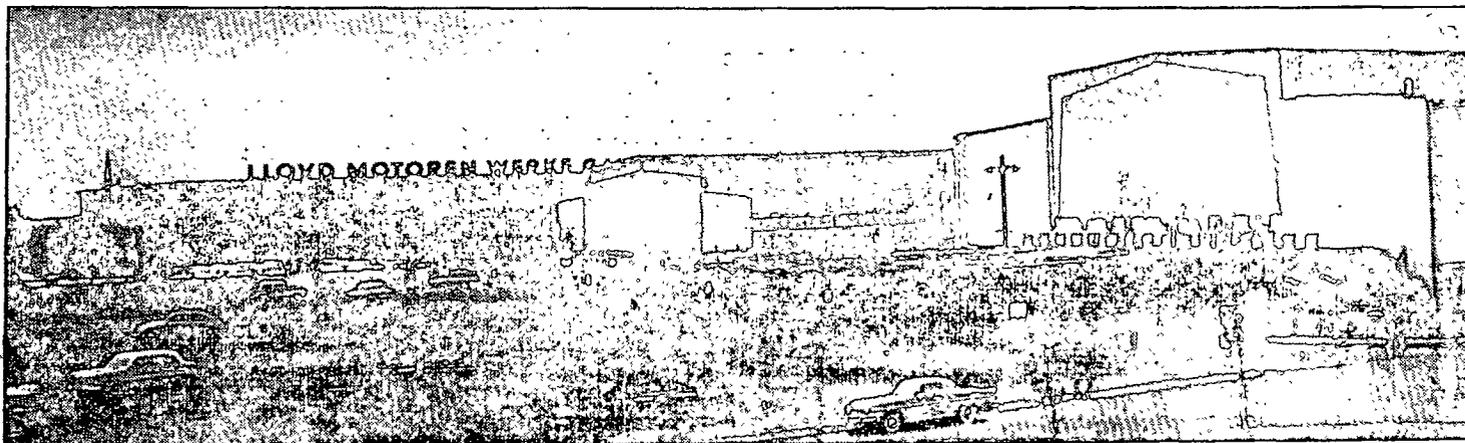
Als Folge der unbedachten Gesellschaftsgründung wird überdies den Lieferanten und der Kundschaft gegenüber eine nicht vorhandene Identität zwischen der AG und den Betriebsfirmen vorgetäuscht. Obwohl der AG lediglich die Rolle eines Darlehensgebers zukommt — die 50 Millionen Mark Grundkapital sind an die Borgward-Firmen ausgeliehen —, verkündeten Zeitungsinsereate und Meldungen, die Borgward-Werke AG halte die Produktion und den Vertrieb der Borgward-Fabrikate aufrecht, oder es hieß, sie werde 500 Arbeiter entlassen.

Ähnlich wirklichkeitsfremd beurteilte der Senat die finanzielle Lage und die voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe. Der Optionsvertrag mit Borgward basierte auf der Überlegung, daß der Staat möglichst bald die 50 Millionen Mark Darlehen samt einem Aufgeld in Höhe von 7,5 Millionen Mark als Zinsvergütung sowie als Ausgleich dafür werde zurückerhalten können, daß das Land Bremen alle persönlichen Steuerschulden Borgwards übernahm.

Außerdem, so kalkulierte der Senat großzügig, sollten bei einem etwaigen Verkauf des Konzerns an einen Dritten möglichst „30 Millionen Mark für den alten Herrn Borgward“ herauspringen.\* Einen Anspruch darauf hat Borgward allerdings nicht.

Diese Konzeption jedenfalls trugen Senatsbeamte dem vermutlich reichsten Bürger ihrer Stadt, dem Holzkaufmann und Großaktionär Hermann D. Krages, an. Obwohl Krages sich nach seinen glückhaften Spekulationen am Aktienmarkt inzwischen einen veritablen Holz- und Kunststoffkonzern aufgebaut hat, weiß man, daß seine Industrieführer-Ambitionen weder durch seine mißglückte Brautschau im Ruhrgebiet (SPIEGEL 6/1956) noch durch seine Gastrolle im Aufsichtsrat von BMW gebraucht sind. Sie gerade der stolzen

\* Die Zahl von 30 Millionen ist auf ein Gutachten der Treuhand-Vereinigung AG Frankfurt zurückzuführen, in dem zum Stichtag 30. September 1960 der Liquidationswert auf „höchstens 30 Millionen Mark“ geschätzt worden war.



Lloyd Motoren Werke in Bremen-Neustadt: Offerten zum Verkauf ...

Bremer Sozietät als Boß und Retter von Borgward zu beweisen, ist die bisher größte Versuchung seines Lebens.

Die Versuchung trat in Gestalt des Finanzsenators Nolting-Hauff und anderer an Krages heran. Sie lockten, Krages könne sich durch eine Beteiligung an Borgward oder durch einen Kauf en bloc in Bremen „ein Denkmal setzen“. Im April noch brachte der Senator den Holzkaufmann auch mit Sanierer Semler ins Gespräch. In der Folgezeit sah sich Semler von unzähligen Fragen des Großaktionärs Krages bombardiert, der auf eine umfassende Unterrichtung über Belegschaft, Ausstattung der Betriebe und Verkaufserfolge der einzelnen Borgward-Modelle drang.

Die sich über Wochen hinziehenden Gespräche zielten sowohl auf einen möglichen Erwerb der gesamten Gruppe durch Krages wie auf einzelne Stützungsmaßnahmen ab. Krages und seine Finanzberater ließen keinen Zweifel daran, daß sie einen Preis von 57,5 Millionen Mark plus etwa 30 Millionen für den Altenteiler Borgward schon nicht mehr für gerechtfertigt ansahen. Dies um so weniger, als die drei Automobilwerke mit jedem Monat, der ins Land ging, mehr Geld verloren.

Der Holzkaufmann befaßte sich während dieser Zeit auch intensiv mit Detailproblemen der Borgwardschen Fabrikation. So erklärte er sich bereit, sofort 15 Millionen Mark in bar herzugeben, um damit für den technisch bewährten Typ Isabella eine völlig neue Karosserie zu entwickeln. Schon auf der Automobil-Ausstellung im Herbst, so kalkulierte Krages, könne dann eine moderne viertürige Isabella vorgestellt werden.

Auch daran, daß diese Millionen nicht in dem großen Schuldentopf von Borgward untergehen dürften, hatte Krages gedacht. Er schlug deshalb die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft vor, der die 15 Millionen Mark zur Verfügung gestellt werden sollten.

Bei Aufnahme der neuen Isabella-Fertigung solle dann der Entwicklungsgesellschaft eine Lizenzgebühr von vielleicht 500 Mark pro Fahrzeug gezahlt werden, so daß nach einem geschätzten Umsatz von 30 000 Automobilen während zweier Jahre das aufgewendete Krages-Kapital wieder hereinkommen würde. Danach sollten die Lizenzgebühren auf 250 oder 100 Mark pro Isabella ermäßigt werden.

Dr. Semler selbst beteiligte sich an dem Ideenwettbewerb mit einem besonders originellen Vorschlag: Er regte an,



Sanierer Semler  
... möglichst 30 Millionen

in Bremen Taxis zu bauen. Eine solche Produktion gebe es mit Ausnahme von England auf der ganzen Welt nicht. Andererseits lasse die Entwicklung der Städte und die Parkplatznot den vermehrten Einsatz von Taxis höchstwahrscheinlich werden. Semler hat die Vorstellung, ein solches Spezialfahrzeug könne mit einem Unterflurmotor und mit Schiebetüren, wie sie im Flugzeug üblich sind, ausgestattet werden.

Senat und Sanierer knobelten auch an dem Problem herum, den sogenannten Großen Borgward von seinem hohen Verkaufspreis (13 150 Mark) herunterzubringen und dadurch seine Verkaufschancen auch für den Fall zu sichern, daß die gegenwärtigen Lieferfristen von zwölf Monaten für den Mercedes 220 entscheidend verkürzt würden.

Der 2,3-Liter-Wagen verzeichnet steigende Umsätze. Wenn man ihm andererseits, wie in Bremen diskutiert wurde, die Luftfederung nähme sowie Motorstärke und Gewicht reduzierte, würde sich zwar der Preis vielleicht um 2000 Mark vermindern, das Publikum aber würde durch eine solche Änderung

vermutlich nur erneut Zweifel an der Qualität des Wagens bekommen.

Alle diese Überlegungen blieben Diskussionsstoff. Der einzige Eingriff, den sich Semler — von einer allgemeinen Produktionsdrosselung abgesehen — auszuführen getraute, betraf den Typ Alexander 600 der Lloyd Motoren Werke GmbH. Im Monat März bastelten die Arbeiter in Bremen-Neustadt noch einmal 415 und im April noch einmal 280 Fahrzeuge dieses Typs, der einmal die höchsten Jahresgewinne innerhalb der Borgward-Gruppe erbrachte. Dann wurde das Fließband stillgelegt, und was an Fahrzeugen dieses Typs danach verkauft wurde, waren Lagerbestände.

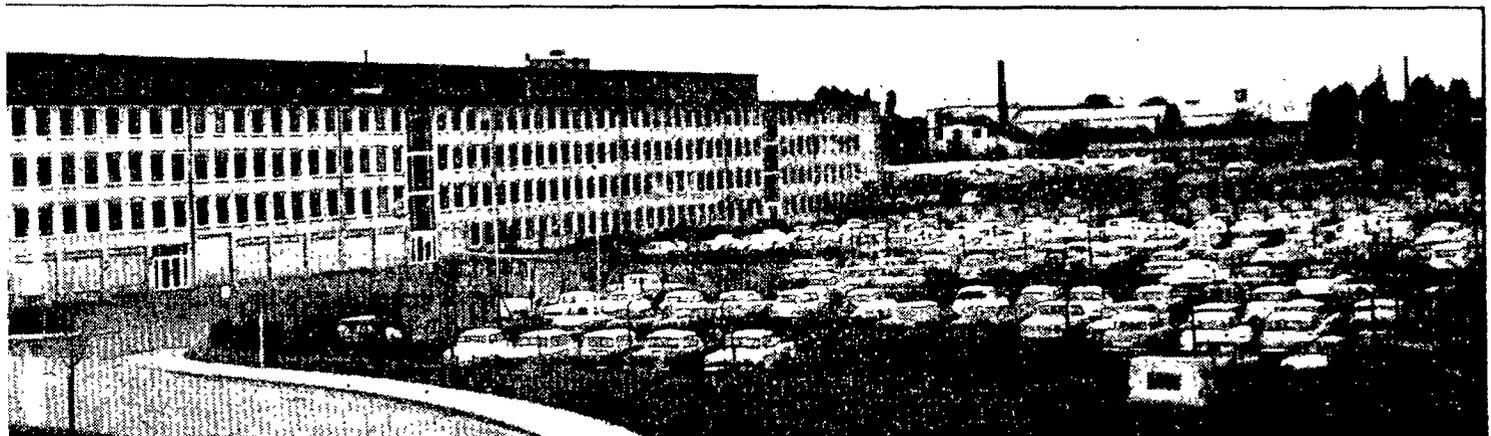
Aber auch der Abbau der erheblichen Auto-Halden ging in Bremen nicht so vonstatten, wie es die optimistische Finanzplanung vorausgesagt hatte. Bei gedrosselter Produktion nämlich sollten während der Monate April, Mai und Juni jeweils rund 7000 Fahrzeuge aller Borgward-Typen verkauft werden. Der Januar-Bestand von 14 411 Fahrzeugen sollte bis Ende Juni auf 5351 reduziert sein. Semler selbst jedoch gab vor kurzem in Wiesbaden an, der Fahrzeugbestand sei nur auf etwa 10 000 gesunken.

Sein Sohn, der Wirtschaftsprüfer und Rechtsanwalt Dr. Johannes Semler jun., hatte nun aber in einer vom Vater in Auftrag gegebenen Ausarbeitung vermeldet, selbst wenn der Haldenabbau durch flotte Verkäufe planmäßig vor sich gehen würde, sei außer den rund 22 Millionen Mark Verlust im ersten Vierteljahr 1961 auch im zweiten Quartal ein Verlust in Höhe von 10 275 000 Mark zu erwarten. Da die optimistischen Verkaufsziffern unerreicht blieben und mithin der Haldenabbau nur zum Teil glückte, hat sich dieser von Semler jun. errechnete Verlust noch erhöht.

Vater Semler mußte denn auch bekanntgeben, die Zuführung weiterer Finanzmittel in Höhe von 50 Millionen Mark sei „Voraussetzung für das endgültige Gelingen des Sanierungsprogramms“.

Bei Übernahme des Saniererpostens hatte Dr. Semler sich noch sehr viel optimistischer gebärdet. Die Lage des Unternehmens, so verniedlichte Semler vor der Presse, sei „recht erfreulich“. Auf einer Betriebsversammlung im Februar sprach er sogar von einer glückhaften Entwicklung, die nunmehr begonnen habe.

Seine Geldforderungen stoßen deshalb jetzt beim Senat auf wenig Entgegenkommen. Sei es, daß Semler nicht ge-



... en bloc und en detail

nügend wirksame Reformvorschläge gemacht hat, sei es, daß er sie dem Senat gegenüber nicht durchdrücken konnte; Tatsache ist, daß bei Borgward mit jedem neuen Fahrzeug neue Verluste produziert werden.

Lediglich das Abstoppen der Fließbänder für den Alexander 600, die Aufgabe der Hubschrauber-Fabrikation und ein Programm der Arbeitsteilung für die Lastwagen-Fertigung mit der Büssing AG in Braunschweig sind nennenswerte Rationalisierungsmaßnahmen. Im Werk Goliath wird nach wie vor der nur noch schwer verkäufliche Typ Hansa 1100 gebaut. Dies, obwohl man sich schon in der Ära Borgward darüber klargewesen war, daß die Fertigung eingestellt werden muß, und obwohl Experten im Hause Goliath intern verkündeten, daß der laufende Geschäftsverlust — ohne Wertberichtigungen — bis Ende Juni auf 1 730 000 Mark ansteigen wird.

Gemessen an der gedrosselten Produktion und am Absinken der Umsätze — 180 Millionen Mark im ersten Quartal 1960, 120 Millionen Mark im ersten Quartal 1961 — ist die Belegschaft der Automobilwerke in Bremen mit 17 000 Mann nach wie vor überbesetzt. Gutachter der Firma Ford aus Köln hatten, ehe sie ihren Auftraggebern von einer Beteiligung abrieten, die Belegschaftsstärke und -produktivität mit dem Ausspruch kritisiert: Wo bei uns ein Mann arbeitet, sind es bei Borgward zweieinhalb.

Ob der Direktor Max Schmidt von den Auto-Union-Werken in Ingolstadt, den Semler engagiert hat, mit der Konzentration und Rationalisierung Ernst macht, bleibt abzuwarten.

Trotz Semlers Drängen hat der Bremer Senat bis jetzt nur weitere fünf Millionen Mark Überbrückungskredit zugestanden; die geforderte Kapitalerhöhung zögert er mit Fleiß hinaus. Semler forciert deshalb seit kurzem erneut die Bemühungen um einen Verkauf der Gruppe Borgward en bloc oder en detail. Nach Ford hat auch der Henschel-Chef Goergen schon vor Monaten abgewinkt. Als einer der letzten bekundete nach einer Lageprüfung in Bremen der Hanomag-Generaldirektor Merker vom Konzern Rheinstahl sein Desinteresse.

Mit anderen Interessenten wird dagegen noch verhandelt. Semler flog in der vergangenen Woche, nachdem er eine stürmische Aufsichtsratsitzung durchgestanden und eine Pressekonferenz abgeblasen hatte, zu den Bankiers Warburg nach London, die sich als Mittelsmänner einer ausländischen Wirtschaftsgruppe für das lädierte Bremer Unternehmen interessieren. Auch die Chrysler Corporation in den USA ist noch im Gespräch und studiert die Unterlagen.

Um neue Geldmittel heranzuschaffen und den Senat von der gefährlichen Bürde zu befreien, bieten die Verantwortlichen andererseits auch vertraulich die Firma Goliath beziehungsweise Lloyd Motoren Werke zum Einzelwerb an. Die in Bremen-Neustadt betriebene Produktion der Arabellas soll ohnehin demnächst in das Stammwerk Borgward nach Bremen-Sebaldsbruck verlegt werden, um die Generalunkosten zu senken. Nach der aus betriebswirtschaftlichen und absatzwirtschaftlichen Gründen unumgänglichen Einstellung der Produktion von Hansa-Wagen würde auch das Goliath-Werk für andere Zwecke frei werden.

Hermann D. Krages sind die Lloyd Motoren Werke zum Preis von 30 Millionen Mark angeboten. Um Antwort binnen 14 Tagen wurde gebeten. Krages hat die Offerte, ausweichend, aber nicht ablehnend beantwortet. Die Überlegung, aus der Borgward-Masse ein einzelnes Objekt herauszukaufen, wird bei ihm immer noch durch das Verlangen beeinflusst, das ganze Unternehmen zu erwerben, „wenn sich realistische Möglichkeiten bieten“.

Immerhin hatte Krages schon vor zweieinhalb Jahren, damals noch Großaktionär der Bayrischen Motoren-Werke, dem Konsul Borgward eine Zusammenarbeit angeboten, war jedoch an dem damals noch ungeprüften Einzelkaufmannsstolz abgeblitzt.

Heute verbleiben Dr. Carl Borgward knappe zehn Tage, um seine Option



Borgward-Interessent Krages  
Vorsicht und Versuchung

auf den Erwerb der staatlichen Kapitalanteils der Borgward-Werke AG zum Preis von 57,5 Millionen Mark, den der Senat noch um die zuletzt bewilligten fünf Millionen Mark erhöhen will, auszunutzen. Laut dem vom Anwalt Lütke mit dem Senat ausgehandelten Abkommen besitzt Borgward zwar darüber hinaus bis Ende 1962 ein Vorkaufsrecht ohne Preislimit, aber einen Verkauf einzelner Werke würde er damit praktisch nicht verhindern können. Er ließ deshalb vergangene Woche durch seine Frau erklären, daß er die feste Absicht habe, die Optionsfrist auszunutzen.

Borgward weiß, daß er selbst im Falle einer Einschaltung der British Motor Corporation in seinen Werken nichts mehr zu sagen haben würde, sondern allenfalls eine beratende Stellung und einen mit den Briten auszuhandelnden Anteil an möglicherweise einmal wieder eintretenden Gewinnen erreichen könnte. Tröstete der Anwalt Lütke seinen Klienten: „Aber es würde eine Welle der Begeisterung entstehen, wenn Sie wieder im Werk sein würden.“

## BUNDESWEHR

### OSTSEE-MANÖVER

#### Mine statt Hering

Auf Position 54° 41' Nord und 10° 21' Ost hätten der Eckernförder Fischer Gottfried Marth mit Kutter „Ecke 43“ und sein Bruder Peter Marth mit „Ecke 40“ am Morgen des 17. Mai 1961 ihre Netze ausgeworfen. Die Kutter fischten in der Vejsnäs-Rinne zwischen der dänischen Insel Äro und der Kieler Förde in der freien Ostsee. Sie tuckerten in Richtung Norden.

Plötzlich kam aus dem Dunst ein Minenräumboot der Bundesmarine herangerauscht und hielt auf Fischerboot „Ecke 40“ zu. „Nehmen Sie Ihre Netze auf und verschwinden Sie!“, befahl der Räumbootkommandant den Fischern. Begründung: Das ganze Seerevier sei voller Übungsminen.

Als die beiden Kutter ihre Nylon-Netze aufholten, konnten sie sich von der Qualität der bundesdeutschen Minenwaffe überzeugen: Die Netze waren total zerfetzt.

Die beiden Fischer erfuhren auf diese Weise, daß die Bundesmarine vor dem von der internationalen Schifffahrt stark befahrenen Kleinen Belt Übungen mit Minen veranstaltet, um den Ostsee-Ausgang im Verteidigungsfall sperren zu können.

Die Wehrbereitschaft der Bundesmarine hat die Küstenfischer in der westlichen Ostsee bis jetzt rund zwei Drittel ihrer Fanggründe gekostet. Die Kutter, die teilweise nicht über die Drei-Meilen-Hohheitsgrenze hinausfahren, haben neuerdings weniger nach Heringschwärmen als nach den Geschosbahnen deutscher Schiffsgeschütze und den Grenzen der Sperrgebiete Ausschau zu halten:

- ▷ In der Hohwachter Bucht bei Todendorf befindet sich der größte Übungs-Schießplatz für Flugabwehrwaffen der Nato in Europa.
- ▷ Östlich davon wird vom Panzerübungsplatz Putlos ebenfalls in Richtung Ostsee gefeuert.
- ▷ Zwischen Lübecker Bucht und Flensburger Förde liegen fünf Plätze, an denen Munition versenkt wurde.
- ▷ In der Eckernförder Bucht will die Marine ein Übungsgebiet für das Torpedoschießen einrichten.
- ▷ Vor dem in Bau befindlichen Flottenstützpunkt „Schleimündung-Oldpenitzdorf“ wurde in der freien See ein Gebiet zum Scheibenschießen abgesteckt.

Die Schießgebiete sind für die Fischer zwar nicht immer, aber doch dann gesperrt, wenn die Bundesmariner an die Kanonen müssen, um sich für den Ernstfall vorzubereiten. Der Schießplan für Putlos sah beispielweise vom 5. bis 10. Juni folgende Sperrzeiten vor:

- ▷ 5. Juni von 8 bis 24 Uhr
- 6. Juni von 8 bis 17 Uhr
- 7. Juni von 8 bis 24 Uhr
- 8. Juni von 8 bis 24 Uhr
- 9. Juni von 8 bis 24 Uhr
- 10. Juni von 8 bis 12 Uhr

In Todendorf wurde vom 5. bis 9. Juni täglich von 9 bis 20 Uhr geschossen.