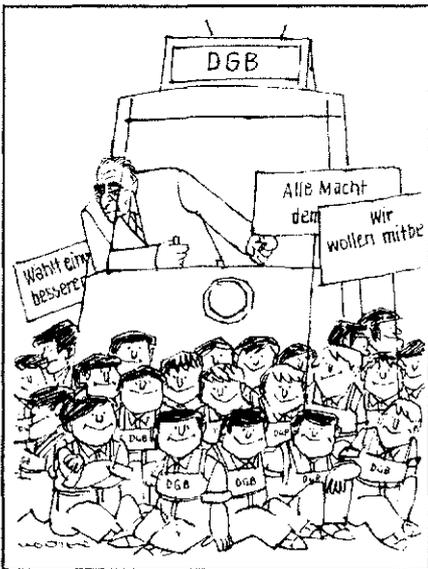


von heute die Revoluzzer von morgen sind“.

Lang ist der Katalog der Reformwünsche. „Da ist nicht bloß eine Kuh vom Eis zu bringen,“ zitierte die „Welt der Arbeit“ einen ungenannten Jugendvertreter, „das sind ganze Kuhherden.“

Geändert sehen wollen die jungen Gewerkschafter beispielsweise eine Regelung, die es den Jugendkonferenzen verbietet, ihre Entschlüsse der zuständigen Gewerkschaftskonferenz direkt als Anträge vorzulegen. Gegenwärtig dürfen nur die überwiegend mit hauptamtlichen Funktionären besetzten und daher eher gemäßigten Jugendausschüsse Anträge zu Gewerkschaftskonferenzen einreichen.

Zudem verlangen immer mehr Jugenddelegierte von den Gewerkschaftsführungen,



Aufwärts

„Nanu, das sind ja meine eigenen“

- ▷ der DGB-Jugend als einem „weitgehend selbständigen politischen Jugendverband“ das Recht einzuräumen, „auf der Grundlage des DGB-Grundsatzprogrammes eigene politische und gewerkschaftliche Vorstellungen zu entwickeln und zu publizieren“ (so ein Antrag der HBV-Jugend),
- ▷ die Jugendorganisationen durch eine Verschiebung des Höchstalters von 21 auf 25 Jahre personell und politisch zu stärken und
- ▷ die Jugendsekretäre von den Gewerkschaftsjugendlichen wählen (und nicht länger lediglich vorschlagen) zu lassen.

Ob solche Forderungen Wirklichkeit werden, hängt allein von der DGB-Spitze ab, die allerdings angesichts der wachsenden Unruhe unter ihrem Jungvolk den Spielraum der Junioren lieber einengen als erweitern möchte.

Als DGB-Bundesjugendsekretär Haas unlängst den Gewerkschaftsführern zu erklären versuchte, daß „die

vorhandenen Leitsätze mehr oder weniger vergangenheitsorientiert sind“, stieß er beim Bundesvorstand auf „Verständigungsschwierigkeiten über die Grundlagen der zukünftigen gewerkschaftlichen Jugendarbeit“ (Haas).

Pessimistisch gibt sich auch Hessens DGB-Vize Jochen Richert, einer der Wortführer der Reformer in der Gewerkschaftsjugend: „95 Prozent der Bundesvorstandsmitglieder sind dagegen.“

Ironisch zitieren DGB-Jugendliche daher gern, was Ludwig Rosenberg am 1. Mai sagte: daß Mitbestimmung „nur erhalten und gesichert“ werden könne, „wenn sie im Prinzip überall gilt und wirksam wird“.

Die Mitbestimmung „auf eines oder zwei Gebiete zu beschränken“, so Rosenberg weiter, „heißt, sie auf allen aufzuheben. So zu tun, als gäbe es dieses Problem nicht, heißt eine Vogel-Strauß-Politik treiben, die sich bitter rächen muß“.

## INDUSTRIE

### FLUGZEUG-KONZERNE

#### Große Masche

Prinz Bernhard der Niederlande, 57, hat ein Angebot aus Deutschland. Nach dem Vorschlag von Günter Vogelsang, Generaldirektor des Essener Krupp-Konzerns, soll der Prinzgemahl an die Spitze eines neuen deutsch-holländischen Flugzeugkonzerns treten.

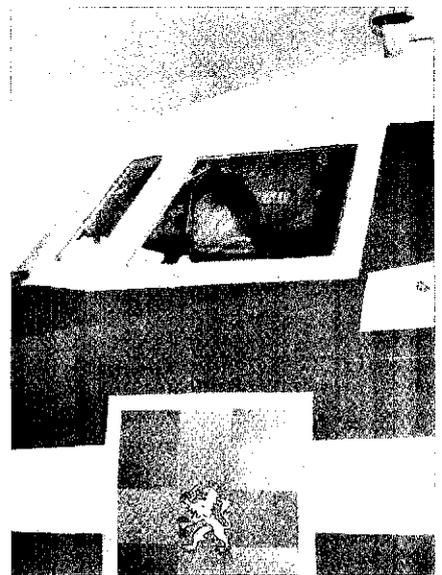
Der Vorsitz im Aufsichtsrat der „Zentralgesellschaft VFW-Fokker mbH“ wurde dem deutschstämmigen Bernhard von den Managern der Amsterdamer N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker und der Bremer Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW) angetragen. Anfang letzter Woche beschlossen die beiden Firmen im Düsseldorfer „Industrieclub“, künftig alle Propeller- und Düsenmaschinen gemeinsam zu bauen.

Fokker und VFW kamen damit der größten Luftfahrt-Fusion innerhalb Deutschlands zuvor, dem Nord-Süd-Zusammenschluß der Messerschmitt-Bölkow GmbH in München mit der Hamburger Flugzeugbau GmbH. Innerhalb von knapp 48 Stunden formierte sich die bislang zerklüftete Branche zu zwei annähernd gleich großen Konzernen, deren neu zusammengefügte Teile einander im Produktionsprogramm ergänzen.

So entstand mit der deutsch-holländischen Flugzeug-Fusion ein Unternehmen, das jährlich für 700 Millionen Mark Umsatz gut ist und etwa 20 000 Mitarbeiter beschäftigt. Günter Vogelsang, 49, als Chef der Fried. Krupp GmbH größter Aktionär und Aufsichtsratsvorsitzender von VFW, prophezeit: „Das wird die große Masche. Zusammen bieten wir ein Programm, für das es keine Konkurrenz gibt.“

Das Sortiment der Bremer fängt noch unterhalb des kleinsten Aeroplans an. Für Campingfreunde fertigt VFW jährlich 1700 Wohnwagen. Im Flugzeugbau ist die Firma vor allem mit der Montage und Wartung von Starfightern und der Serienproduktion des Nato-Frachtriesen Transall ausgelastet. 1972 soll das erste VFW-eigene Flugzeug auf die Piste rollen: die zweistrahlige VFW 614.

Der Bremer Jet, mit einem Aufwand von mehr als 200 Millionen Mark entwickelt, könnte in eine Marktlücke stoßen, die bis Ende der fünfziger Jahre von dem amerikanischen Propeller-Flugzeug DC-3 (Militärversion: Dakota) ausgefüllt wurde. Wie die unverwüstliche DC-3, mit 13 000 Exemplaren das erfolgreichste Kurzstreckenflugzeug der Welt, soll die VFW 614, die selbst auf schmalen Grasbahnen landen kann, vor allem in Ent-



Pilot Prinz Bernhard  
Programm ohne Konkurrenz

wicklungsländern ein Verkaufsschlagwer werden.

VFW-Partner Fokker ist am Markt für Kurzstreckler bereits gut eingeführt. Vor zehn Jahren brachten die Amsterdamer Manager ihren Propellerturbine-Typ F 27 Friendship heraus und verkauften bis heute mehr als 500 Stück in 45 Länder. Seit 1968 verkauft Fokker außerdem seinen Zweistrahler F 28 Fellowship, der — anders als die robuste Bremer VFW 614 — als elegante Passagiermaschine für Starts und Landungen auf vollausgebauten Flughäfen konzipiert ist.

Zum deutsch-holländischen Gemeinschaftswerk hatten VFW und Fokker sich bereits vor zwei Jahren zusammen tun wollen, der unterschrittsreife Pakt scheiterte jedoch in letzter Stunde am damaligen VFW-Aufsichtsrat Arno Seeger. Entgegen allen Absprachen wollte der Krupp-Finanzexperte Fokker nicht mit 50 Prozent am neuen Konzern beteiligen, sondern den Niederländern nur 40 Prozent zugestehen. Die gewinnreiche Fokker-Fabrik (Dividen-

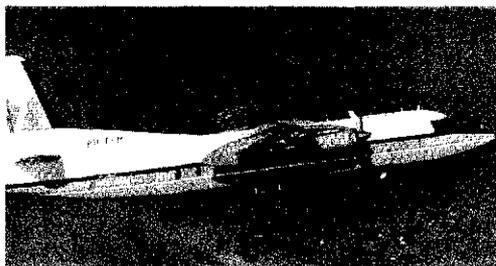
de 1968: 26 Prozent) lehnte es ab, von VFW (zwölf Prozent Dividende) majorisiert zu werden.

Neue Fusionsgespräche setzte Bundeswirtschaftsminister Schiller in Gang, als er im Sommer 1968 alle deutschen Flugzeugbauer zu einer Konferenz nach Bonn rief und den eigenbrötlerischen Blech-Künstlern den Entzug öffentlicher Gelder androhte, falls sie sich nicht zu ökonomischen Gruppen zusammenraufen würden.

Krupp-Boß Vogelsang erinnert sich: „Schiller erwartete, die Tagung



HFB 320 Hansa Jet



Fokker F 27 Friendship



Bölkow-Hubschrauber BO 105



VFW 614

Deutsches, holländisches Fluggerät  
In 48 Stunden zwei neue Konzerne

würde mit der Vollfusion aller Firmen zu einer Einheitsgesellschaft enden.“ Mit einem Teilerfolg in Süddeutschland mußte sich der Minister zunächst bescheiden:

Anfang November vergangenen Jahres legten die Luftfahrt-Pioniere Professor Willy Messerschmitt und Meisterschüler Ludwig Bölkow ihre Firmen zur Messerschmitt-Bölkow GmbH zusammen (SPIEGEL 46/1968). Die 13 000 Beschäftigten der Bayern-Gruppe erreichten — mit Militär- und Raumfahrt-Aufträgen nur leidlich ausgelastet — einen Jahresumsatz von 550 Millionen Mark. Ein Bayer, der eigenwillige Altflieger Claudius Dornier, 85, blieb mit seinen Werken der weiß-blauen Allianz fern.

In Bremen steuerten die VFW-Manager inzwischen wieder ihre internationale Flugfusion an. Seeger-Nachfolger Günter Vogelsang war ohne Zögern bereit, Fokker-Chef Hein During zur Hälfte am geplanten Gemeinschaftsunternehmen zu beteiligen. Einen Dritten hätte er gern mit im Luftfahrt-Bunde gesehen — Diplom-Ingenieur Werner Blohm, 42, Geschäftsführer der Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB). Blohm aber hielt sich „nach allen Seiten offen“ und wurde prompt von West und Süd zugleich hofiert.

Attraktiv war HFB nämlich für VFW-Fokker wie für Messerschmitt-Bölkow wegen seiner standortgünstigen Fertigungsstätten im Hamburger Hafen und seiner gut trainierten Mannschaft von Flugzeugbastlern. Die Schiffbauer-Familie Blohm, die Anfang der dreißiger Jahre den Flugzeugbau neben ihrer Werft angesiedelt hat und heute rund 6000 Beschäftigte zählt, beteiligte sich nach dem Krieg am Bau der Militärtransporter Noratlas und Transall, liefert für Fokker Teile der Passagiermaschine F 28 und wagte sogar die Konstruktion des ersten deutschen Manager-Jets, der HFB 320.

Der sieben- bis zwölfsitzige Zweistrahler — charakteristisches Merkmal: nach vorn gepfeilte Flügel — belastete das Familienunternehmen mit rund 100 Millionen Mark Entwicklungskosten, die allerdings zu 60 Prozent vom Bund vorgestreckt wurden. 16 Maschinen (Stückpreis vier Millionen Mark) konnten bisher verkauft werden, elf weitere sind bestellt.

Um die zweite Serie von 50 HFB 320 aufzulegen, fehlen den Blohms 80 Millionen Mark zur Vorfinanzierung. Werner Blohm, Repräsentant von 14 Familiengesellschaftern, stellte den Fusions-Interessenten aus West und Süd deshalb die Gretchenfrage: Ob sie willens seien, die HFB 320 mitzufinanzieren.

VFW-Aufsichtsrat Vogelsang stimmte zu, aber Fusions-Partner Fokker protestierte gegen den von Vogelsang vorgeschlagenen HFB-Anteil von 30 Prozent am neuen Konzern. Außerdem behaupteten Fokkers Verkaufsmanager, der Hamburger Jet könne gegen die weltweit etablierte Konkurrenz niemals die Gewinnschwelle von 150

Es gibt Augenblicke  
im Leben eines Mannes,  
in denen er sich alt fühlt,  
sehr alt, obgleich  
er es ja gar nicht ist.

Dann spätestens, spätestens dann, sollte er daran denken, eine Vioptal-Kur zu machen, denn Vioptal wurde geschaffen für Menschen, die zu jung sind, um sich alt zu fühlen.



Spätestens dann ...

Vioptal enthält 32 wirksame Substanzen: Vitamine, Aufbau- und Vitalstoffe in ausgewogener Kombination, in einer Reichhaltigkeit also, die ihresgleichen sucht.

**Vioptal**<sup>®</sup>  
hält Sie vital

**Vioptal**<sup>®</sup>  
für Menschen, die zu jung  
sind, um sich alt zu fühlen.

**Vioptal**<sup>®</sup>  
in allen Apotheken

**Durisol „klimatisiert“ das Haus**

Durisol Schalungssteine regulieren das Raumklima. Die wärmedämmende Eigenschaft des Durisol Schalungssteines und seine Diffusionsmöglichkeit wirken wie eine Klima-Anlage.

**Durisol, das Symbol für wirtschaftliches Bauen:**  
Durisol Schalungssteine verkürzen die Bauzeit - wirken wärmedämmend - ersparen Heizkosten - garantieren sofort trockene Wände - erzielen größere Wohnfläche - sind kinderleicht zu handhaben.

**Durisol - Bau-Stein der Weisen**

# Durisol

Durisol-Leichtbaustoffe Zentraler Beratungsdienst  
6 Frankfurt/Main 70 Postfach 700210

**Coupon**

Bitte informieren Sie mich kostenlos und unverbindlich über folgende Durisol-Produkte:

- Schalungssteine       Dachplatten  
 Außenwandgroßplatten       vorgefertigtes Massivhaus

S5/69

verkauften Maschinen überfliegen. Dennoch hielt Vogelsang für HFB die Tür offen, zunächst befristet bis zum 15. Mai, dann unbefristet.

Denn inzwischen hatten die fusionswilligen Münchner Flugzeugbauer in Hamburg an Boden gewonnen. Ludwig Bölkow, starker Mann der Messerschmitt-Bölkow GmbH, zeigte sich generös und bot Blohm einen Gesellschaftsanteil von 35,5 Prozent an, falls er sich zum Bündnis über die Main-Linie hinweg entschloße. Locken konnte Fusionator Bölkow auch mit dem Versprechen, die zweite Jet-Serie in Hamburg zu finanzieren, denn er besitzt vom Freistaat Bayern Kredit- und Bürgschaftszusagen über mehr als 100 Millionen Mark.

Bei Blohm wurde am vergangenen Dienstag bis zuletzt erbittert gerungen. Um Mitternacht fiel die Entscheidung — für Messerschmitt-Bölkow. Als auch der letzte Familiengesellschafter gegen zwei Uhr morgens seinen Namen unter den Fusionsvertrag gesetzt hatte, stand ein Konzern mit 19 400 Beschäftigten und einem anvisierten Umsatz von über 900 Millionen Mark im Jahr.

Die neue Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) sei die Basis — so triumphierte HFB-Gewinner Bölkow — „auf erheblich breiterem Fundament das angesammelte Wissen und die angesammelte Erfahrung nutzbringend zum Wohle der Luftfahrtindustrie anzuwenden“.

An die Fusionsfreunde in Bonn wandte sich Ludwig Bölkow prompt mit der Forderung, den Zusammenschluß nun auch „mit der entsprechenden Lenkung der Aufträge“ zu honorieren. Nach seinem Konzept wird im Süden künftig die Entwicklungsarbeit am neuen Nato-Kampfflugzeug NKF vorangetrieben und im Norden der Bau von Zivilflugzeugen konzentriert. An der Wasserfront will Bölkow außerdem neue Geschäftszweige aufziehen: den Bau von Marinekampfwaffen und zivilen ozeanographischen Forschungsgeräten.

Auf neuen Zulauf kann Bölkow schon jetzt zählen. Denn der Münchner Elektrotrost Siemens bot sich den Messerschmitt-Bölkow-Blohm-Werken als weiterer Gesellschafter an.

Mit dem finanzstarken Elektronik-Partner Siemens hält Bölkow, 56, seine Gruppe für komplett. Für weitere Fusionen mit den deutschen Flugkonkurrenten sieht der jüngste der traditionsbeladenen Flugzeugbauer aus der Hermann-Göring-Zeit keinen Grund mehr. Bölkow: „Die Einheitsgesellschaft ist gestorben.“

Nachkriegs-Manager Günter Vogelsang indes ist nach dem Bündnis seiner Bremer VFW mit den Amsterdamer Fokker-Werken überzeugt, die beiden neuen Konzerne seien noch immer nicht groß genug, um gegen die Weltkonkurrenz von Boeing, McDonnell Douglas und British Aircraft durchzuhalten.

Vogelsang: „Warten wir ab. In spätestens drei Jahren kommt das Fusionskarussell wieder in Gang.“