

mit einer anderen Frau in sogenannter wilder Ehe zusammenlebt, kann für den Unterhalt, den er seiner „Geliebten“ zahlt, gleichwohl Steuerermäßigung beanspruchen und den Unterhalt für deren Kinder als außergewöhnliche Belastung absetzen, wenn jene Beziehungen „von Dauer“ sind. (Bundesfinanzhof).

BUNDESWEHR

LUFTTRANSPORTER

Test unerwünscht

Zwei Wochen lang hatte der Verteidigungsausschuß des Bundestages geballter politischer und militärischer Autorität widerstanden. Dann bestellten die Abgeordneten, am 23. Oktober, den in französisch-deutscher Kooperation entwickelten Großtransporter C-160 („Transall“).

Noch am 10. Oktober hatte derselbe Ausschuß verlangt, vor dem Milliarden-Entschluß in einer Testserie zu prüfen, ob nicht auch der von den anderen Nato-Mächten seit Jahren benutzte amerikanische Transporter Lockheed C-130 E („Hercules“) die deutschen Transportbedürfnisse stillen könnte.

Offenkundig werde, so meinte damals die Ausschußmehrheit, der Lizenzbau



Luftwaffen-Inspekteur Panitzki
Hercules abgeschossen

des in schon über 600 Exemplaren eingesetzten Lockheed-Modells in der Bundesrepublik schneller in Gang kommen als die Serienfertigung der noch völlig unerprobten, vorerst nur als Prototyp in zwei Exemplaren existierenden „Transall“. Wahrscheinlich sei die C-130 E billiger. Möglicherweise sei sie für die deutschen militärischen Zwecke gleich gut geeignet. Der letzte Punkt müsse in Versuchen geklärt werden.

Vergebens hatten der Staatssekretär des Verteidigungsministeriums, Hopf, sein Ministerialdirektor Knieper, Luftwaffeninspekteur Panitzki sowie mili-

tärische und technische Spezialisten verschiedenster Grade neun Stunden lang hinter verschlossenen Türen auf die Abgeordneten eingeredet: Allein die „Transall“, für deren Entwicklung schon 420 Millionen Mark vorgestreckt seien, entspreche den besonderen Anforderungen auf dem westeuropäischen Kriegsschauplatz. Die Legislative blieb vorübergehend störrisch.

Die Schlappe verdankten Hopf und sein General zwei amerikanischen Spezialisten im Flugzeughandel, dem Lockheed-Verkaufschef William Perreault und dessen Mitarbeiter Simons. Die beiden hatten sich Ende August in der Bundesrepublik eingemietet und sofort damit begonnen, nicht nur Beamte und Offiziere, sondern auch die Abgeordneten des Verteidigungsausschusses hektographisch über ihr Produkt zu unterrichten. Insbesondere befaßten sich die Amerikaner respektlos mit den bisher in Bonn und Paris verbreiteten halb-offiziösen Leistungsvergleichen der konkurrierenden Maschinen.

Beispielsweise hatten die deutschen Parlamentarier aus „Betrachtungen“ der in der Bundesrepublik für das „Transall“-Projekt federführenden „Weser“ Flugzeugbau GmbH bis dahin gewußt, daß die verschiedenartigsten militärischen Nachschubaufgaben mit der „Transall“ weit billiger zu lösen sind als mit der „Hercules“: etwa die Aufgabe, täglich 830 Tonnen, den Bedarf einer Division, über 1200 Kilometer Luftweg zu befördern.

„Weserflug“-Ingenieur Freytag, „Leiter des Zentralbüros Transall“, hatte vorgerechnet, daß die Division mit 13 „Transall“ versorgt werden könne. Die 13 Maschinen müßten pro Tag 52mal in das Einsatzgebiet fliegen. Die „Hercules“ könne zwar dieselbe Nachschubarbeit mit elf Maschinen und 43 Flügen pro Tag bewältigen. Aber da die zweimotorige „Transall“ etwas weniger Brennstoff verbräuche und weniger Wartungskosten verursache als die viermotorige „Hercules“, erfülle die deutsch-französische Maschine die Aufgabe für 206 000 Mark, wohingegen der US-Vogel 246 500 Mark Aufwand erfordere.

Dieses und ähnliche Exempel waren unwidersprochen geblieben — bis eben Mr. Perreault für die Abgeordneten fast dieselben Transportbeispiele exerzierte. Der Amerikaner billigte den Soldaten einen etwas höheren Nachschubsatz zu, seine Division sollte pro Tag 910 Tonnen erhalten.

Lockheed-Resultat: Die 1200 Kilometer entfernte Division könne nicht, wie Freytag erläutert hatte, von 52 „Transall“-Flügen leben. Für die Versorgung sei vielmehr „eine Flotte von 39 „Transalls“ mit 103 Flügen“ erforderlich. Hingegen müsse die „Hercules“ nicht 43-, sondern lediglich 41mal pro Tag ins Einsatzgebiet starten.

Den erstaunlichen Divergenzen bei der Berechnung der Flüge entsprach das Gefälle der Kostenschätzungen. Für Freytag ließ sich die imaginäre Division mit der „Transall“ um 40 000 Mark billiger versorgen. Für Perreault hingegen erledigte die „Hercules“ dieselbe Aufgabe billiger, und zwar um 42 000 Mark.

Lockheed weiter: „Es mag auch erwähnt werden, daß bei militärischen Operationen jeder Flug eine Gefahr für den Verlust von Flugzeug und Mannschaft bedeutet. Die größere Anzahl der

Neu bei Ihrem Tabakwaren Händler!

CRICKET

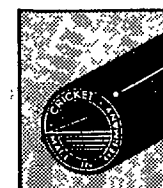
zündet tausend- fach



So zünden
Nur eine kurze Drehung des stets sauberen Reibrädchens mit dem Daumen —
•CRICKET-GAS•
brennt rein und geruchlos.



Wichtig:
Nie ausblasen!
Das Reibrädchen wieder mit dem Daumen ganz zurückdrücken — bis zum Anschlag!
•CRICKET-GAS•
verlöscht.
Nie ausblasen!



Sichtbare Gasfüllung
•CRICKET-GAS• hat eine ungewöhnlich große Füllmenge!
Zur Prüfung
•CRICKET-GAS•
waagrecht halten!
Die Füllung ist immer sichtbar.

Keine Reparaturen!

Flüge mit der „Transall“ stellt daher eine gefährlichere Operation dar.“

„Weserflug“-Freitag hatte seinem Rechenschieber die hohen Versorgungsleistungen der „Transall“ dadurch entlockt, daß er für die papierernen „Aufklärungs“-Einsätze mehr Tonnen in die „Transall“ packte als sie laut Vorschrift normalerweise tragen soll. Freytag setzte, um mit dem Acht-Tonnen-Transporter gegen die viel stärkere „Hercules“ und deren 20 Tonnen Nutzlast bestehen zu können, einseitig den Sicherheitskoeffizienten der „Transall“ von „3“ auf „2“ herab — und gewann so Spielraum, seine Maschine mit rund 15 Tonnen zu belasten.

Nach den Vorschriften hätte er bei einem Versorgungseinsatz ins Frontgebiet den Sicherheitskoeffizienten (das sogenannte Lastvielfache) „3“ beibehalten müssen — und dann eben nur mit acht Tonnen Ladung kalkulieren dürfen.

Andererseits hätte er — nun nach den Vorschriften der amerikanischen Luftwaffe — im gegebenen Einsatzbeispiel den normalen Sicherheitskoeffizienten der „Hercules“ von „2,5“ auf „3“ erhöhen sollen. Er hätte dann für die Lockheed-Maschine von nur 15,9 Tonnen Höchstladung statt von 19,3 Tonnen ausgehen können.

Dennoch hätte sich bei einer dergestalt berechtigten Nachschubberechnung das Verhältnis zuungunsten der „Transall“ umgekehrt: Treibstoffverbrauch sowohl als auch Kosten.

Nun waren allerdings die Abgeordneten nicht nur mit Rentabilitätsberech-

nungen über die Vorzüge der „Transall“ belehrt worden. Unwiderrspochen kursierten auch Hinweise auf eine Reihe technischer Nachteile der „Hercules“:

- ▷ Die C-130 („Hercules“) sei ein Ferntransporter, der vorwiegend für den Einsatz von Betonpisten aus entworfen sei, die C-160 („Transall“) hingegen könne selbst von unvorbereiteten Notflugplätzen aus operieren, da sie ein spezielles Tandem-Fahrgestell und extrem niedrigen Reifendruck aufweise;
- ▷ die C-130 habe einen knapper bemessenen Laderaum als die C-160 und könne aus diesem Grunde 30 Prozent des deutschen Luftlandegeräts gar nicht befördern, und
- ▷ die C-160 benötige erheblich kürzere Strecken für Start oder Landung als die C-130.

Perreault und Simons griffen auch diese Freytag-Angaben auf und stellten jeder Behauptung eine Rubrik gegenüber, die sie „Die Tatsachen“ überschrieben.

Zu der angeblichen Unfähigkeit des Lockheed-Transporters, auf Notplätzen niederzugehen, erklärten sie, die Mehrzahl der 600 eingesetzten „Hercules“ unterstehe dem amerikanischen „Tactical Air Command“ (TAC) als sogenannte Kampfzonentransporter. In der jüngsten TAC-Richtlinie heiße es wörtlich: „Die C-130 kann auf jeder Fläche landen und von ihr starten, die ein militärischer Lastwagen befahren kann.“

Bemerkte Perreault, es sei doch unwahrscheinlich, daß die Luftwaffe des

Generals Panitzki mit schweren 50-Tonnen-Flugzeugen auf Gelände landen wolle, das amerikanische Heereslastwagen nicht befahren könnten.

Zu der Freytag-Entdeckung, die „Hercules“ könne nur 70 Prozent des deutschen Luftlandegeräts aufnehmen, meinten Perreault und Simons: „Wie stimmt dies mit den offiziellen Erklärungen überein, daß Deutschland vor 1967 oder sogar später keinen Bedarf für zusätzlichen Lufttransportraum habe?“

Die Amerikaner schlugen die Daten des gegenwärtig von den Luftwaffen Frankreichs und Deutschlands benutzten Transporters auf. Die „Noratlas“ („Fliegender Sarg“) hat eine Laderaumhöhe von 1,98 Meter, die „Hercules“ weist immerhin 2,74 Meter auf. Der Laderaum der „Transall“ ist lediglich um einige Zentimeter breiter und, da gewölbt, in der Mitte um 24 Zentimeter höher als der Laderaum der „Hercules“.

Zu den Startstrecken: Wenn die „Hercules“ nur acht Tonnen lade, wie die viel schwächere und leichtere „Transall“, dann seien ihre Start- und Landestrecken fast ebenso kurz. Wenn umgekehrt die „Transall“ Übergewicht aufnehme, dann bedürfe auch sie eines längeren Anlaufs, um abzuheben.

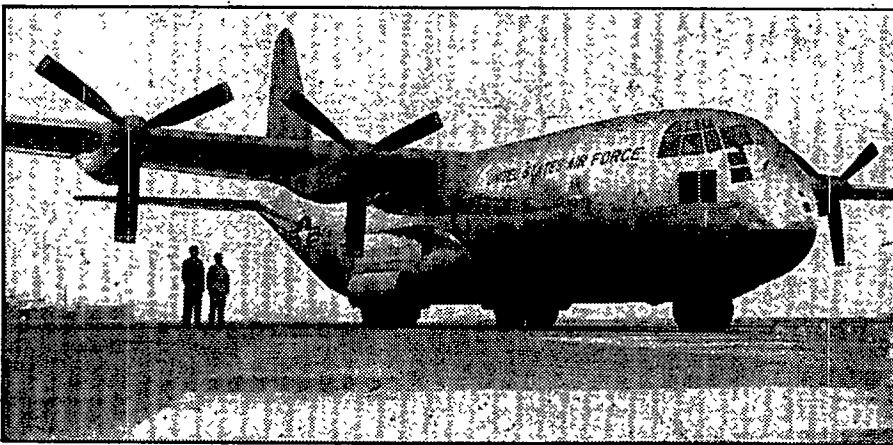
Nachdem die „Weserflug“-Kritik pariert war, gingen die Amerikaner auf die Vorteile ihrer eigenen Offerte ein.

Technisches Hauptargument: Der Ausfall eines Motors beim Start sei von der zweimotorigen „Transall“ bei Normalbelastung gerade noch zu verkraften, werde jedoch bei Übergewicht fast immer zum Verlust der Maschine führen. Wenn man dem „Transall“-Prospekt glaube, so sollten wohl häufig mehr als acht Tonnen geladen werden. Unter den gezeichneten Ladebeispielen tauchten mehrfach sogar 15-Tonnen-Fahrzeuge auf, beispielsweise der Panzer „EBRM 54 T“. Freilich sei vom Prospektverfasser offenkundig beabsichtigt, diesen Panzer ohne Benzin und Munition ins Kampfgebiet zu befördern, da sein Gewicht das Alleräußerste sei, das die „Transall“ gerade noch schleppen könne.

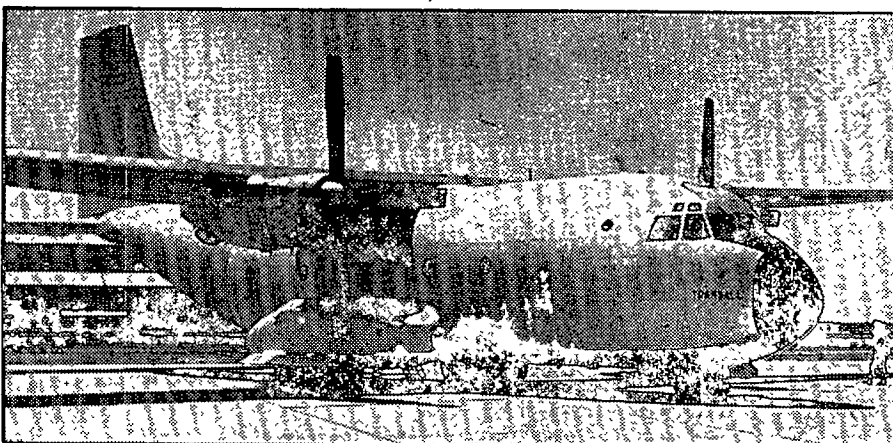
Trotz alledem hätten die Lockheed-Menschen den Glauben an die französisch-deutsche Konstruktion nicht binnen weniger Wochen so nachhaltig erschüttert, wenn ihnen nicht ihr Konkurrent, die „Weserflug“, mit einer Gesamtkosten-Schätzung beigesprungen wäre. „Weserflug“-Freytag nannte nämlich für die projektierte Anzahl von 160 „Transall“ — 110 für die Deutschen, 50 für die Franzosen — eine Gestehungssumme von 3 468 680 000 Mark, während in den offiziellen „Transall“-Hymnen bis dahin stets nur vage von etwas über einer Milliarde Mark Kosten gesprochen worden war.

Diese jüngste, bis heute allerdings nicht veröffentlichte „Transall“-Kostenprognose demoralisierte die Parlamentarier um so mehr, als Freytag die „Transall“-Ausgaben merkwürdigerweise mit — offenbar von ihm errahnten — Kosten verglichen hatte: Er hatte kurzerhand zwei Zukunftsmodelle von Lockheed herangezogen, die vom Fließband beinahe noch weiter entfernt sind als die „Transall“ selbst.

Hier hakte das Lockheed-Team ein. Die US-Firma habe niemals etwas



Amerikanischer Transporter „Hercules“: Auf technische Fragen ...



... politische Antworten: Deutsch-französischer Transporter „Transall“

anderes als die auch von der amerikanischen Luftwaffe geflogene Type C-130 E („Hercules“) angeboten:

- ▷ Aus amerikanischer Fertigung kostete diese C-130 E versandfertig knapp acht Millionen Mark;
- ▷ im Lizenzbau werde die Maschine den deutschen Steuerzahler je nach Stückzahl und Produktionstempo auf 11,2 bis 11,6 Millionen Mark zu stehen kommen, einschließlich der Lizenzgebühren.

Lockheed: „Die ‚Transall‘ kommt, sehr optimistisch geschätzt, auf mindestens 14 Millionen Mark.“

Tatsächlich setzte die „Weserflug“ in ihrer Kostendiagnose für die „Transall“ zwar nur einen Stückpreis von rund neun Millionen Mark ein, dann aber schlug sie unter der mysteriösen Rubrik „Ersatzteile, Dokum., laufende Bearbeitung“ noch einmal etwa zehn Millionen pro Maschine dazu; ferner addierte sie an Entwicklungskosten 2,6 Millionen pro Flugzeug.

Indes, selbst der 21-Millionen-Voranschlag hielt den Verteidigungsausschuß am 23. Oktober nicht davon ab, sich endgültig für das französisch-deutsche Projekt zu entscheiden. Kai-Uwe von Hassel hatte es endlich aufgegeben, die Volksvertreter mit offenbar nur Verwirrung stiftenden technischen und finanziellen Daten zu überzeugen. Statt dessen zog er sich auf den festen Boden der Außenpolitik zurück — und schob dann noch einen nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkt nach:

- ▷ Frankreich könne nicht abermals vor den Kopf gestoßen werden, nachdem die Bundeswehr schon seinerzeit den Jäger „Mirage“ abgelehnt und neuerdings auch dem französischen Entwurf zum Europapanzer, dem „AMX-30“, ein eigenes Modell entgegengesetzt habe, und

- ▷ die deutsche Flugzeugindustrie müsse endlich wieder eine eigene Konstruktion bauen dürfen, anstatt nur in Lizenz zu arbeiten; anderenfalls verprovinzialisieren die ehemals so bedeutende Branche.

Den nunmehr überflüssigen Test der konkurrierenden US-Maschine redete General Panitzki den Abgeordneten mit dem Hinweis aus, die Amerikaner stellten keine Maschine für einen fairen Test zur Verfügung.

In Wirklichkeit hatten Hopf und Panitzki einerseits als Termin für die Prüfung der „Hercules“ den 3. November festgesetzt, andererseits aber darauf bestanden, daß eine deutsche Besatzung die völlig fremde Maschine fliege. Diese Doppelbedingung konnte das US-Verteidigungsministerium so beim besten Willen nicht akzeptieren: Sollte es beim 3. November bleiben, so mußte eine eingefahrene amerikanische Besatzung den viermotorigen Koloß bedienen, sollte eine deutsche Besatzung fliegen, so mußte sie vorher die notwendigen Schulungsstunden im Simulator, im Lehrsaal und im Flugeinsatz absolvieren.

Die Amerikaner lehnten aber nicht einfach ab. Sie boten einer deutschen Besatzung zum 3. November eine neue C-130 E zu Testflügen an — mit der einzigen Auflage, daß eine amerikanische Reservebesatzung für den Notfall mitfliege. Damit sei das Test-Ersuchen hinfällig geworden, erklärte Hopf. Die



„Transall“-Besteller Hassel
Hausverbot für US-Vertreter

soeben vom Außenamts-Staatssekretär Lahr an die französisch-deutsche Rüstungsbrüderschaft erinnerten Abgeordneten pflichteten ihm bei.

Dennoch rügte ein paar Tage später Kai-Uwe von Hassel in öffentlicher Wochenendrede noch einmal barsch den mißglückten Versuch, gegen die Exekutive aufzumucken. Den Lockheed-Vertretern warf der Verteidigungsminister vor, „bewußt mit falschen Zahlen und Angaben operiert“ zu haben, um Bundestagsabgeordnete irrezumachen: „Diese Lockheed-Kerle kommen mir nicht in mein Büro.“

Beim neben Boeing größten Flugzeugkonzern der Hemisphäre, dessen „Starfighter“ Bonner Ministeriale nicht hoch genug preisen können, werden seither die Rechenschieber bewegt. Bis heute freilich konnte Lockheed noch keinen Rechen- oder Denkfehler in den Unterlagen entdecken, die Perreault und Simons den Abgeordneten des Verteidigungsausschusses vorlegten.

Selbst der Test sei in gewisser Weise erbracht worden. Keine einzige der beim kriegsmäßigen Transatlantik-Manöver „Big Lift“ eingesetzten C-130 habe während des Nonstopfluges auch nur eine Panne gehabt.

GEMEINSAMER MARKT

EUROPA-SPENEN

Billige Safaris

Richter Rino Rossi, Mitglied des Europäischen Gerichtshofes in Luxemburg, mietete sich ein Auto. Eigenhändig kutscherte er zu verfallenen Kreuzritterburgen, ins Tal der Schmetterlinge und zu anderen Sehenswürdigkeiten der Insel Rhodos. Die Leihgebühr von 653,20 Mark stellte er der Europäischen Gerichtskasse in Rechnung zu Lasten der Steuerzahler in der EWG.

Europa bezahlte anstandslos die Ferienfahrt des italienischen Richters, der die Luxemburger Spesenordnung

sehr zu seinen Gunsten auslegte: Allen EWG-Richtern, so konstatierte Rossi, stehe auch zum persönlichen Gebrauch ein Dienstwagen zur Verfügung, folglich habe er Anspruch auf Ersatz der Kosten, die entstanden wären, wenn er die Ferienfahrt auf Rhodos in seinem Dienstwagen unternommen hätte.

Auch die Reiselust der anderen Aktivisten des europäischen Integrationsgeschäfts zehrt am Kassenstand von EWG, Euratom sowie der Montan-Union, zu dem allein Westdeutschland jährlich 85 Millionen Mark beitragen muß. Vor allem das Europa-Parlament in Straßburg bewilligt nicht nur seinen Abgeordneten großzügig Reisen in die wärmeren Gegenden, sondern läßt auch regelmäßig einen Schwarm Bediensteter an den billigen Safaris teilhaben.

So machten sich beispielsweise 14 Europa-Parlamentarier zu einem Treffen mit 15 afrikanischen Abgeordneten der assoziierten Überseegebiete auf den Weg nach Abidjan, der Hauptstadt der Elfenbeinküste. Sie waren von 48 Sekretärinnen, Funktionären und Dolmetschern begleitet. Ohne daß im einzelnen dafür abzurechnen war, erhielt vorab jeder der 14 europäischen Abgeordneten 400 Mark, jeder Sekretariats-Funktionär 240 Mark Zuschuß für tropische Bekleidung.

Die Konferenz mit den Elfenbeinmännern war für die Zeit vom 8. bis 10. Januar 1962 angesetzt, aber die Chartermaschine der Luxemburger Troßmannschaft rollte bereits am 6. Januar, 8.30 Uhr, auf dem Flugfeld Abidjan aus. Der Rückflug war für den 13. Januar nachmittags gebucht. Mindestens vier Tage hatten die Eurokraten mithin Zeit, sich von den Strapazen ihrer Integrationsarbeit zu erholen.

Mit einer ähnlich überproportionierten Begleitmannschaft reiste eine andere Gruppe Straßburger Parlamentarier im Oktober 1962 nach Tananarive im gleichfalls der EWG assoziierten Inselreich Madagaskar.

17 Europa-Abgeordnete und fünf Vertreter der europäischen Exekutiven



EWG-Richter Rossi
Rechnungen auf Rhodos