

ausgesehenen Ausmaß: Im ersten Prämiens-Jahr 1953 mußte der Bund beispielsweise an die baden-württembergischen Bausparer 9,3 Millionen Mark ausschütten, 1959 waren es schon 107,5 Millionen Mark.

Als der Prämiensack dem Bund zu schwer wurde, kamen Bund und Länder 1962 überein, sich die Last zu teilen. Der Bauspar-Boom hielt an: In diesem Jahr muß Baden-Württemberg schon 150 Millionen Mark Bundes- und Landesmittel aus dem Wohnungsförderungstopf für Prämien abzwacken.

Den Bausparkassen war die staatliche Finanzhilfe im Verein mit der Bonner Eigenheimpropaganda eine unschätzbare Unterstützung. Das wachsende Volumen neuer Vertragsabschlüsse, Spareinzahlungen und Prämiegutschriften ermöglichte es ihnen, durch großzügige Baugeld-Bereitstellungen die normalen „Wartezeiten“ erheblich abzukürzen und den Sparer frühzeitig mit der ersehnten „Zuteilung“ zu beglücken.

Ohne die nach Vertragsdauer und Ansparquote errechnete Zuteilung aber kann der Sparer nur dann ans Bauen denken, wenn er einen teuren Zwischenkredit in Anspruch nimmt, für den ihm die Bausparkasse 5¼ bis 7½ Prozent Zinsen abverlangt. Wegen der in Westdeutschland steigenden Bauland- und Baupreise war deshalb die bisher übliche schnelle Zuteilung ein starker Anreiz für neue Abschlüsse.

Um bei dem gegenwärtigen hohen Sparvolumen die Wartezeit von durchschnittlich vier Jahren aufrechterhalten zu können, brauchen die Bausparkassen laufend neuen Nachschub an Sparern, Verträgen und Einzahlungen. Helmut Maier von der Öffentlichen Bausparkasse Württemberg: „Die gute Sparintensität ist das, was die Maschinerie in Schwung hält.“

Der Schwung wird vermutlich durch die Bremswirkung aus Bonn mit der Zeit erheblich nachlassen. Angesichts dieser Gefahr gestehen die Bausparkassen auch offen ein, was sie bislang nur ungern gelten lassen:

Ein Teil ihres hypertrophisch angeschwollenen Geschäftsvolumens ist nicht allein auf die Anziehungskraft des „Häuslebauens“, sondern auf die Bonner Förderungspolitik zurückzuführen. Hunderttausende von Bausparverträgen wären sonst nicht abgeschlossen, Millionen Mark Sparraten nicht gezahlt worden. Schon der Zuwachs von Verträgen im vergangenen Jahr wird von Experten auf eine Art Angstkäufe wegen der Diskussion um die drohenden neuen Bestimmungen zurückgeführt.

Mit mehr oder weniger deutlichen Hinweisen auf die Millionen Bausparanhänger Westdeutschlands, die als Wählergruppe sogar die Grüne Front an Zahl übersteigen, soll deshalb die Bundesregierung veranlaßt werden, das Bauspar-Perpetuum-mobile in Gang zu halten.

Vor einem gänzlich freien Wettbewerb der verschiedenen Sparförderungen untereinander (GdF Wüstenrot: „Gewalt-same Gleichmacherei“) müssen sich die Bausparkassen auch deshalb fürchten, weil sie ihren Sparern nicht so hohe Zinsen bieten wie etwa Sparkassen: Sammeln sich für geleistete Bausparzahlungen nur drei Prozent Habenzinsen an, so schreiben die Sparkassen ihren langfristigen Einlegern immerhin bis zu fünf Prozent gut.

Bei einer künftig schematisch gleichen Sparförderung durch den Staat dürfte

sich daher mancher Bausparer, dem es auf Steuerersparnis oder Prämie und nicht auf das Bauen ankommt, für das Konten- oder Wertpapiersparen entscheiden. Auch auf diese Weise könnten die Schneeball-Lawine im Bausparwesen auslaufen und die Wartezeiten sich wieder denen der dreißiger Jahre annähern.

Wie in den Antragsvordrucken der Bausparkassen im kleingedruckten Teil auch heute noch vorsorglich vermerkt ist, macht die normale Wartezeit bis zu 9¼ Jahren aus. Nach dem Abbau der Bonner Förderungsmaßnahmen wird das Kleingedruckte wieder groß geschrieben.

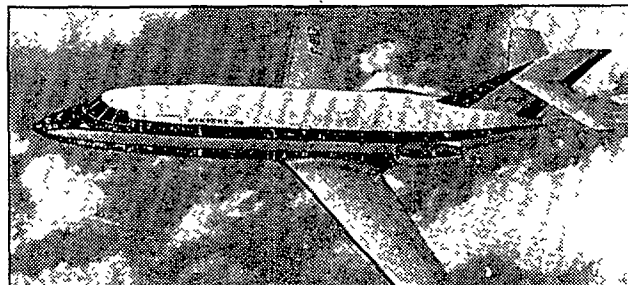
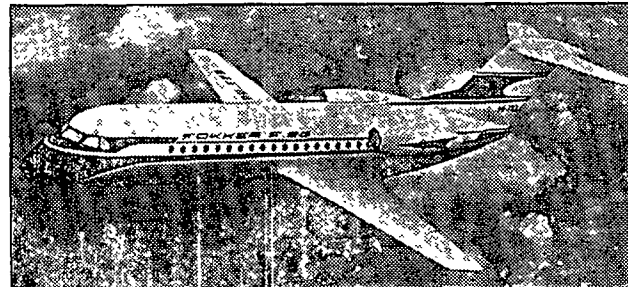
## LUFTFAHRT

FOKKER 28

### Endlich mal was

Bei Sekt und belegten Broten bestärkten die beiden Manager einander wortreich die Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit im Flugzeugbau.

Dabei herrschte zwischen den Gesprächspartnern Professor Dr.-Ing. Karl



Fokker F 28 (o.), Dassault Mystère 30: Kampf um Prozente

Thalau, Chef der Firma Heinkel und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, und Pierre François, Generalsekretär der französischen Dassault-Werke, keineswegs Einigkeit.

François hatte in der Halle B der Deutschen Luftfahrtschau in Hannover zu einem Empfang geladen, um das Dassault-Flugzeug Mystère 30 zu propagieren. Diese Maschine betrachtet Thalau sowohl als Heinkel-Chef wie auch als Verbandspräsident mit Mißfallen.

Die Mystère 30, die vorerst nur auf dem Reißbrett existiert, ist ein zweimotoriges Düsenverkehrsflugzeug für kurze Strecken und damit Konkurrent des holländischen Projekts Fokker F 28. Auch die F 28 soll mit zwei Düsenaggregaten ausgestattet werden und die heute noch auf Kurzstrecken geflogenen Kolben- und Turboprop-Maschinen ersetzen.

Nur in der Größe unterscheiden sich die beiden Entwürfe: Das französische Flugzeug wird 36 bis 40 Passagiere, das holländische 50 bis 65 befördern.

Verbandspräsident Thalau hatte seit Anfang dieses Jahres zielstrebig dabei mitgewirkt, das niederländische Projekt zu einem europäischen Gemeinschaftsunternehmen zu machen. Die Regierungen in Den Haag, Bonn, Paris und Rom sollten sich an der Entwicklung finanziell beteiligen, Flugzeugfirmen der vier Länder die Maschine gemeinsam konstruieren und bauen.

Bonn zeigte Wohlwollen. Ohnehin hatte die Bundesregierung den westdeutschen Flugzeugfirmen deutlich gemacht, daß als Gegenleistung für staatliche Hilfgelder

▷ Zusammenschlüsse zu größeren Unternehmen und

▷ Gemeinschaftsarbeit mit ausländischen Firmen

erwartet würden (SPIEGEL 3/1964).

Mit einem Zusammenschluß konnte Thalau bis heute nicht dienen. Zwar hatte er Anfang Dezember letzten Jahres über die Fusion der Entwicklungsabteilungen von vier süddeutschen Firmen (Bölkow, Heinkel, Messerschmitt und Siebel) bei der Bundesregierung bereits Vollzugsmeldung erstattet;

er mußte sie aber wenig später widerrufen.

Die Verschmelzung scheiterte „an einer einzigen Frage“ (Thalau), nämlich daran, wer der Chef des neuen Unternehmens sein sollte. Der selbstbewußte Ludwig Bölkow, der über den weitaus größten Entwicklungsstab verfügt, wollte nicht auf die Führerrolle verzichten.

Thalau erinnert sich nur ungern seines Bußganges zu Verteidigungsstaatssekretär Volkmar Hopf, dem Hauptpromotor der Vereinigung: „Es war für mich natürlich sehr peinlich. Ich habe dem Staatssekretär gesagt: „Eigentlich müßte ich ja nun zurücktreten.“

Statt mit seinem Rücktritt wartete Professor Thalau mit dem Vorhaben F 28 auf, das wenigstens den Bonner Wunsch nach internationaler Zusammenarbeit erfüllte.

So fand Thalau bei den Beamten des Wirtschaftsministeriums auch Unterstützung. Der Bund will zur Entwicklung der F 28 Kredithilfe leisten, voraussichtlich in Höhe von etwa 60 Prozent (zehn bis zwölf Millionen Mark) der in Westdeutschland entstehenden Kosten.

Jedoch gelang es dem Flug-Professor wieder nicht, seine Industriekollegen auf Vordermann zu bringen. Einige von ihnen revoltierten, als die Konditionen des F-28-Geschäfts bekannt wurden: Am Serienbau der Maschine sollten die beiden norddeutschen Unternehmen Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH

(VFW) in Bremen und Hamburger Flugzeugbau GmbH mit zusammen 18 Prozent beteiligt werden; für alle süddeutschen Firmen — Heinkel, Messerschmitt, Dornier, Siebel und Bölkow — sollten ganze sechs Prozent abfallen.

Die reichlicher bedachten Norddeutschen führten die Verhandlungen mit Fokker weiter und stehen kurz vor Abschluß eines Vertrages. In der Südgruppe aber gab es Unstimmigkeiten.

Heinkels Thälau blieb dem Projekt treu: „Wenn Heinkel dabei zwei Millionen Mark verdient, ist uns das genug. Dafür können wir dann als nächstes europäisches Projekt eine deutsche Maschine vorschlagen.“

Dagegen Siebel-Sprecher Helmut Ordemann: „Das ist doch Kleckerkram, da springt nichts raus.“

Die Donauwörther Siebelwerke-ATG GmbH, zu je einem Drittel im Besitz von Bölkow, Konzern-Imperator Friedrich Flick und dem Schweizer Waffen- und Maschinenbau-Unternehmen Oerlikon, verließ mit Eklat Thälaus Einheitsfront. Drei Wochen vor der hannoverschen Luftfahrtschau machten die Siebelwerke ein Abkommen bekannt, das sie mit der renommierten französischen Flugzeugfirma Dassault geschlossen hatten: gemeinsame Entwicklung und Serienfertigung der Mystère 30 mit 35 Prozent Beteiligung für den deutschen Partner.

In Hannover warben Ordemann sowie Dassaults François eifrig für ihren Düsenvogel. Dassault habe die Mystère 30 genau auf die Bedürfnisse des Kurzstrecken-Luftverkehrs innerhalb der Grenzen eines Landes zugeschnitten. Die Air Inter, eine Gesellschaft für den innerfranzösischen Luftverkehr, sei stark interessiert. Eine andere Gesellschaft mit ausgedehntem binnenländischem Flugnetz habe bereits für 25 Maschinen Optionen erworben. Für die F 28 gebe es hingegen noch keine Optionen.

Der holländische Entwurf, so argumentiert Dassault, gleiche mit seiner größeren Passagierzahl zu sehr der bereits erprobten englischen Kurzstreckenmaschine BAC 111 und dem US-Projekt DC-9, für das sich beispielsweise die Lufthansa interessiert.

Die Mystère 30 soll, wie ihre holländische Konkurrentin, in der zweiten Hälfte 1965 zum erstenmal fliegen und etwa Ende 1966 serienreif sein. Ihr Preis: rund fünf Millionen Mark, etwa 2,7 Millionen billiger als die Fokker.

Siebel erhofft sich nicht nur von den Qualitäten des neuen Flugzeugs, sondern auch von denen des neuen Partners Profit. Dassault genießt weltweiten Ruf als Konstruktionsfirma des Düsenbombers Mirage und Mitherstellerin der Caravelle. Von Dassaults Manager-Jet Mystère 20 für sieben bis zehn Passagiere hat die US-Luftverkehrsgesellschaft Pan American 40 Stück fest bestellt; für weitere 120 Maschinen dieses Typs haben die Amerikaner Optionen erworben.

Mit Hilfe von Dassaults Prestige warb Siebel in Westdeutschland Bundesgenossen für sein Mystère-Projekt. Siebels Ordemann berichtet: „Messerschmitt will mitmachen, Dornier hat erst mal ‚jein‘ gesagt, aber da wird sicher noch ein Ja draus.“

Auch in Bonn, wo die Donauwörther bereits an die Kreditkrippe drängen,



Heinkel-Chef Thälau  
Europäische Projekte

meint der Siebel-Mann freie Bahn zu haben. „Die Herren vom Bundeswirtschaftsministerium, denen wir das Projekt vorgelegt haben, waren ganz begeistert und haben gesagt: ‚Das ist doch endlich mal was.‘“

Oberregierungsrat Harro Reichardt drückt sich vorsichtiger aus: „Wir haben uns unter allen Vorbehalten positiv geäußert.“

## WÄHRUNG

### ENGLAND-HILFE

#### Mark und Salz

Auf der im Bonner Finanzministerium geführten Liste der Bittsteller aus aller Welt steht für diesen Monat der Name des Staatssekretärs im Londoner Schatzamt, John Boyd-Carpenter, obenan.



Schatzamt-Staatssekretär Boyd-Carpenter  
Englische Kollekte

Um die Zahlungsbilanz des Inselreichs aufzubessern, will der Stellvertreter des Schatzkanzlers Reginald Maudling ein neues deutsch-britisches Devisenabkommen unter Dach bringen.

Die Deutschen sollen, nachdem die erste Zweijahresvereinbarung Ende März abgelaufen ist, auch in den kommenden zwei Jahren Staatskäufe in Großbritannien tätigen und so die britische Staatskasse mit D-Mark-Devisen auffüllen. Maudling begründete dieses Ansinnen mit dem Hinweis, die britische Rheinarmee koste Britannien alljährlich 700 Millionen Mark.

Mit dieser angestaubten Begründung aus den Besatzer-Tagen hatten die Briten schon im Februar 1961 umfangreiche Forderungen angemeldet. Einer reinen Bareinzahlung in die britische Staatskasse — wie von London zunächst gefordert — mochte die Bundesregierung freilich nicht zustimmen. Um so eifriger war Bonn bemüht, den Briten devisenbringende Käufe anzutragen.

Die Unterhändler einigten sich schließlich auf westdeutsche Aufträge im Werte von 1,2 Milliarden Mark. Das Abkommen, das am 1. April 1962 in Kraft trat, wurde bis zum 31. März 1964 befristet. Während dieses Zeitraums sollte die Bundeswehr für 970 Millionen Mark Rüstungsgüter in England kaufen. Die restlichen 230 Millionen Mark der Vertragssumme sollten andere Bundesministerien unterbringen.

Schon bald wurde offenbar, daß sich die Bonner unter dem Druck der auf Steuergelder erpichten Briten übernommen hatten. Zwar konnte das Verteidigungsministerium seine Abnahmeverpflichtungen erfüllen — freilich auch nur, weil die Engländer zufällig jene 10,5-Zentimeter-Kanone herstellten, die Experten als die beste Waffe für den deutschen Standardpanzer qualifiziert hatten. Die Einkäufer der zivilen Ressorts aber gerieten immer mehr in Verzug.

So zerschlugen sich beispielsweise britische Lieferungen von:

- ▷ Telephoneeinrichtungen für die Bundespost, weil dadurch die Ersatzteildokumente und der Wartungsdienst der Postler durcheinandergeraten wären;
- ▷ Schienen für die Bundesbahn, weil die unterbeschäftigte westdeutsche Stahlindustrie gegen den Kauf Sturm lief;
- ▷ diversen anderen Ausrüstungen, weil die Anbieter in Kenntnis der Bonner Zusagen ihre Preise mit einem politischen Profit-Aufschlag versehen hatten.

Im Spätherbst vergangenen Jahres war vollends zu erkennen, daß es der Bundesrepublik nicht möglich sein werde, das Hilfsabkommen fristgemäß zu erfüllen. Um der konservativen Regierung in London keinen Ärger zu bereiten — Labour-Blätter hatten von vornherein die deutsche Vertragstreue angezweifelt —, beauftragte Kanzler Erhards Kabinett den Finanzminister Rolf Dahlgrün, die kaufstümigen Ressorts zur Ordnung zu rufen.

Dahlgrüns Ministerialdirektor Dr. Ernst Féaux de la Croix machte sich daran, die „furchtbare Lücke“ zu schließen. Er gewann die Post für den Erwerb von Spezial-Autoreifen, das Er-