

(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 kaufstümlichen 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 Export von Spezial-Autoreifen, das Er-

nährungsministerium zur Anlage eines eisernen Tee-Vorrats.

Vor allem aber drängte Féaux de la Croix die bundeseigenen Gesellschaften, bei ihren Einkäufen nicht nur Berliner, sondern auch britische Firmen zu bevorzugen. Aber auch die Staatsbetriebe verminderten das Kaufdefizit nur um rund 70 Millionen Mark; die amtlichen Stellen brachten es sogar nur auf etwa 50 Millionen. Noch immer lagen rund 100 Millionen Mark ungenutzt in der Bundeslade.

So mußte Chefeinkäufer Féaux de la Croix neue Ausgabemöglichkeiten ausfindig machen. Er erkundigte sich bei Banken und Außenhändlern nach passenden Geschäftsvorschlägen: „Ich habe eine ganze Reihe von Bekannten angesprochen.“ Von einer Vielzahl zum Teil abenteuerlicher Vorschläge blieb schließlich die Anregung der Hamburger Außenhandelsfirma Coutinho, Caro & Co. übrig, mit den restlichen 100 Millionen ein britisches Entwicklungsprojekt im westafrikanischen Nigeria zu finanzieren.

Tatsächlich läßt das bisher unveröffentlichte Devisen-Abkommen eine solche Transaktion zu. Dort heißt es nämlich, Bonn könne seine Käufe auch „durch die Übernahme von Verpflichtungen des Vereinigten Königreichs auf dem Gebiet der Entwicklungshilfe“ abrunden.

Von diesem Passus Gebrauch zu machen, war den Bonnern jedoch bislang verwehrt gewesen: Alle früheren Projekte hatten entweder den Deutschen aus sachlichen oder den Engländern aus politischen Gründen mißfallen. London scheute davor zurück, bei den farbigen Entwicklungsvölkern den Eindruck eigener Hilfsbedürftigkeit zu erwecken.

Das Hamburger Projekt, in der nigerianischen Hauptstadt Lagos eine Anlage zur Salzgewinnung aus dem Meerwasser zu installieren, erhielt als erstes und bisher einziges das britische Plazet. Selbst die große Chemiefirma „Imperial Chemical Industries“ (ICI), die regelmäßig einen großen Teil des Salzbedarfs der Nigerianer durch Einführen gedeckt hatte, gab ihren Widerstand auf; ihr soll dafür das Management zugesprochen werden.

Während die Frankfurter Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) noch mit der Prüfung des Nigeria-Projekts beschäftigt ist, hat Bonn den offenstehenden Betrag von etwa 100 Millionen Mark bereits auf ein Londoner Konto transferiert. Erleichtert meldete Finanzminister Rolf Dahlgrün anschließend, das Abkommen sei fristgerecht erfüllt worden.

Immerhin möchte der Bundesfinanzminister angesichts der Schwierigkeiten, zugesagte Gelder auch nutzbringend auszugeben, bei den bevorstehenden Gesprächen mit dem britischen Staatssekretär Boyd-Carpenter nicht noch einmal festbezahlte Devisenzusagen machen.

Dies um so weniger, als England — seiner angeblich prekären Devisenlage ungeachtet — den Sowjets Kredithilfe leistet. Im vergangenen Februar räumten die Briten ihnen für die Lieferung von Chemieausrüstungen einen 15-Jahres-Kredit ein, der mit 1,1 Milliarden Mark ungefähr so groß ist wie jener Betrag, den Bonn in den letzten zwei Jahren London zur Verfügung gestellt hat.

INDUSTRIE

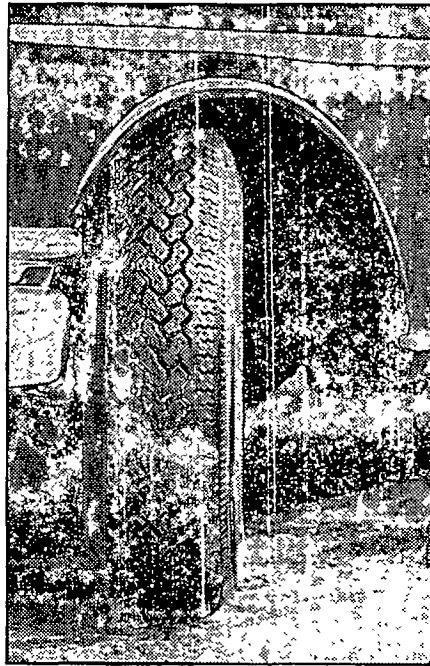
AUTOMOBIL-REIFEN

Schräger Speck

Die neuesten serienmäßigen Sommerreifen für Automobile sind schief — mit voller Absicht. Zum ersten Male in der Automobilgeschichte kommen Sommerreifen in den Handel, deren Lauffläche im Gegensatz zu herkömmlichen Reifen asymmetrisch geformt ist.

„Unsere Techniker haben was Gutes rausgebracht“, sagte Gert Silber-Bonz, Generaldirektor der Veith-Pirelli AG, Hersteller der neuen Reifen. Die Veith-Leute sind überzeugt, daß ihre Neuentwicklung den bisherigen, symmetrisch gebauten Reifen überlegen ist und „echten Fortschritt verkörpert“.

Ganz anderer Meinung ist allerdings die Mehrheit der bundesdeutschen Gummibranche. Die Continental Gummi-



Asymmetrischer Reifen von Veith-Pirelli
Umstrittenes Patent.

Werke AG, größter Reifenhersteller mit 40 Prozent Marktanteil, bezeichnete den schrägen Neuling von Veith-Pirelli schlicht als „alten Hut“. Weder sie noch die anderen beiden Großproduzenten, Dunlop (18 Prozent Marktanteil) und Phoenix (zwölf Prozent) wollen asymmetrische Reifen pressen. Und von den übrigen Reifenfabriken — Metzeler, Fulda, Michelin und Englebert, die sich mit Veith-Pirelli in den restlichen Markt teilen — hat allein Metzeler ebenfalls einen asymmetrischen Sommerreifen zur Produktion vorbereitet, während Fulda immerhin „Interesse“ an der neuen Form bekundete.

Der letzte echte Fortschritt auf dem Gebiet der Reifenentwicklung kam den deutschen Kraftfahrern im Jahre 1959 zugute. Damals brachte Dunlop den Reifen „B 7“ heraus, bei dem sich die Profilierung über die Ränder der eigentlichen Lauffläche hinaus in Form einer „Sicherheitsschulter“ fortsetzte.

Dieser Bauweise lag im wesentlichen die Erkenntnis zugrunde, daß die bei scharfer Kurvenfahrt auftretenden Seitenkräfte so leichter beherrschbar seien und das Fahrverhalten der Autos verbessert werde. Das Prinzip erwies sich als richtig. Heute produzieren alle großen Reifenfabrikanten Automobilreifen mit doppelter Rundsulter.

Verschwand damit die bis dahin übliche Steilschulter aus dem Reifenangebot für Personenwagen, so will jetzt Veith-Pirelli die Gleichförmigkeit der Lauffläche und Reifenschultern in die historische Abteilung verweisen.

Die Veith-Ingenieure fanden bei Tests des mit doppelter Rundsulter bestückten herkömmlichen Reifens heraus: „Bei gesteigerten Beanspruchungen, wie sie ... in engen scharfen Kurven, bei Nässe oder bei überhöhter Geschwindigkeit auftreten, vermochte er die Wünsche nach größtmöglicher Sicherheit und vor allem bei schnellen Wagen nach hoher Verschleiß-Festigkeit ... nicht immer zu erfüllen.“ Auf kurvenreicher Strecke habe sich an Testreifen „schon nach kurzen Fahrleistungen“ ungewöhnlich starker Verschleiß der Reifen-Außenschultern eingestellt. Ursache: Der Raddruck sei an den kurvenäußeren Rädern und dabei wiederum auf der Außenschulter des Reifens am größten.

Beim Entwurf ihres neuen Reifens kehrten die Veith-Leute daher in einer Hinsicht wieder zum Entwicklungsstand von 1958 zurück: Sie versahen den Reifen mit einer hochgezogenen Innenschulter. Da sie die bei Kurvenfahrt besonders belastete Außenkante als Rundsulter ausbildeten, präsentiert sich der Reifen (Werksjargon: „schräger Otto“) den Konsumenten im Querschnitt gleichsam schiefschultrig. Genauso asymmetrisch gestaltete Veith-Pirelli das querbetonte Profilierungs- und Gravierungssystem der Lauffläche.

Mit diesem als besonders rutschfest und kurvenstabil bezeichneten Reifen erzielten Testfahrer des Werks unter allen Fahrzuständen bessere Ergebnisse als mit symmetrischen Reifen herkömmlicher Bauart. Auf nasser Straße war zum Beispiel der Bremsweg eines asymmetrisch bereiften Mercedes-Benz 220 S bei 50 Stundenkilometer Geschwindigkeit um zehn Prozent, bei 100 Stundenkilometer um sieben Prozent kürzer als mit symmetrischen Reifenfabrikaten.

„Die leitenden Herren von Veith-Pirelli errangen unsere volle Achtung für diese Leistungen“, lobte Dr. Bello-rini, Generaldirektor des italienischen Gummikonzerns Pirelli, der im vergangenen Jahr die Veith-Werke übernahm. Die Veith-Leute sind jedoch vorsichtig: Sie fertigen die gegenüber herkömmlichen Erzeugnissen um 15 Prozent teureren asymmetrischen Reifen vorerst nur für diejenigen Fahrer der 220er-Typen von Mercedes und der gängigen Mittelklassewagen Opel Rekord, Ford 17 M und VW 1500, die „höhere Ansprüche stellen“. Auch soll die Produktion zehn Prozent der Kapazität zunächst nicht übersteigen.

Daß die Konkurrenten Continental, Dunlop und Phoenix jedoch überhaupt keine asymmetrischen Reifen produzieren wollen, gründet sich auf Versuchsfahrten, die nach Angaben der Werke zu völlig anderen Ergebnissen als bei Veith-Pirelli führten. So befand die