

# Friden\*



## Diese Maschine schreibt Rechnungen und liefert Lochstreifen zur Auswertung im Computer!

Moderne Unternehmen haben Fakturierautomaten, Ganz moderne Unternehmen verlangen mehr: einen Abrechnungsautomaten, der elektronisch fakturiert und gleichzeitig die Daten in Lochstreifen erfasst ... auf die der Computer schon wartet.

(Das heisst: sie brauchen den 5015 COMPUTYPER\* Fakturier- und Abrechnungsautomaten von Friden).

Wenn Sie mit dem 5015 abrechnen, gewinnen Sie einen Vorsprung vor Ihren Wettbewerbern. Denn diese Maschine rechnet, speichert und schreibt Ihre Rechnungen fast vollautomatisch, mit der Geschwindigkeit modernster Elektronik. Und durch die auswechselbare Schalttafel können Sie die Maschine in wenigen Sekunden auf neue Programme oder Einsatzgebiete umstellen.

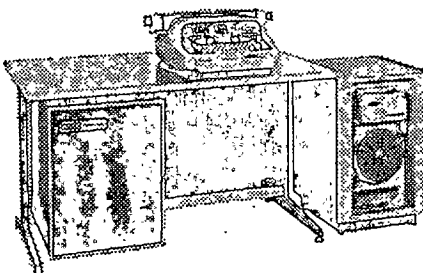
An den 5015 ist ein Lochstreifenlocher angeschlossen, der beim Rechnungsschreiben die Daten im Streifen speichert. Im Rechenzentrum Ihrer Wahl entstehen daraus

zu wirklich geringen Kosten (weit weniger als Sie denken) Verkaufsberichte, Absatzübersichten, Warenbestandslisten usw.

Unternehmensführung setzt Information voraus. Die gibt Ihnen der 5015. Und über den 5015 und die neuzeitliche Datenauswertung informiert Sie gern die nächste Friden Geschäftsstelle. Rufen Sie an—Sie finden die Nummer im Telefonbuch—oder wenden Sie sich an Friden International S.A., 130A, Avenue Louise, Brüssel 5, Belgien. Verkauf und Kundendienst in Europa und der ganzen Welt.



\*EINE SCHUTZMARKE DER FRIDEN, INC.



## 5015 COMPUTYPER Elektronischer Fakturier- und Abrechnungsautomat von Friden

AUF DER MESSE HANNOVER IN HALLE 17 • STAND 3114/3116

letzte Woche die Prüfberichte zustellen, mit denen Westdeutschlands oberste Rechnungsprüfungs-Behörde das Finanzgebahren der Bundesverwaltung in den Jahren 1962 und 1963 würdigt.

Für alle Beanstandungen zeichnen Hopf und sein Stellvertreter Bretschneider verantwortlich. Ausnahme: diejenigen Kritiken, die Hopfs früherem Wirken im Verteidigungsministerium gewidmet sind. Der Staatssekretär 1964 beim Wechsel ins Frankfurter Wächteramt: „Ich habe mir ausbedungen, daß die Prüfung des Verteidigungsressorts nicht von mir vorgenommen wird.“

Des ostpreussischen Beamten Vorsicht war geboten. Ein beträchtlicher Teil der Beanstandungen des Bundesrechnungshofes gilt dem damals von Hopf mitverwalteten Ressort für Verteidigung. So monierten die Frankfurter,

- ▷ graphische Betriebe der Bundeswehr hätten „überflüssige oder unzulässige Arbeiten“ — wie die Entwicklung privater Filme oder den Druck von Glückwunschkarten — übernommen;
- ▷ technische Betriebsgruppen verschiedener Standortverwaltungen hätten auf Kosten des Steuerzahlers für private Unternehmen gearbeitet;
- ▷ Bauaufsichts-Behörden hätten ihren privaten Kontraktfirmen für Beton- und andere Bodenarbeiten fast 200 000 Mark zuviel gezahlt.

Vor allem kreidet der Bundesrechnungshof seinem derzeitigen Präsidenten an, daß er als Staatssekretär einen Bruchpiloten der Bundeswehr wegen Befehlsmißachtung nur disziplinarisch bestrafen, nicht aber einen Schaden von 26 000 Mark ersetzen ließ.

Der Flieger-Major hatte im Januar 1963 eine Kuriermaschine der Luftwaffe vom Typ Piaggio zum Besuch seiner schwer erkrankten Mutter zwar ordnungsgemäß ausgeliehen, trotz Geschwaderbefehls aber auf einen Kopiloten verzichtet. Seine Maschine ging bei der Notlandung auf einem Acker zu Bruch, weil der Pilot die Anzeige ungewöhnlichen Treibstoffverbrauchs bis zuletzt für einen Fehler des Meßinstruments gehalten hatte.

Der Bundesrechnungshof erkannte auf grobe Fahrlässigkeit. In seinem Bericht fordert er das Verteidigungsministerium auf zu prüfen, ob der von Hopf seinerzeit nur disziplinarisch beanstandete Sachschaden „noch nachträglich“ auch mit dem Geld des Flugzeugführers wiedergutmacht werden könne.

Das Ministerium prüfte und schickte dem Piloten eine Rechnung: 1780 Mark eigener Schadenersatz. Das entspricht etwa einem Monatsgehalt des Majors.

## PARTEIEN-FINANZIERUNG

### Formierte Gesellschaft

Letzte Woche präsentierten die Bonner Parteien ihre Nullen. Aufgefordert vom Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe, rechneten sie auf Mark und Millionen vor, wie teuer sie sich selber und dem Staate sind.

Soll und Haben wurden aufgedeckt, als das höchste deutsche Gericht drei

Tage lang über die Zulässigkeit der staatlichen Parteienfinanzierung beriet. Zur Debatte stand, ob CDU, CSU, SPD und FDP sich seit 1959 immer größere Beträge aus dem Bundeshaushalt (1962: 20 Millionen, 1965: 38 Millionen Mark) genehmigen dürfen. Drei Klagen wurden verhandelt:

- ▷ Das Land Hessen will die 38 Millionen Mark, die im Bundeshaushalt 1965 für die Parteienfinanzierung ausgewiesen waren, wegen der Höhe des Betrags und auch wegen der Verteilungsmodalitäten für verfassungswidrig erklären lassen.
- ▷ Die Gesamtdeutsche Partei (DP/BHE) und die Bayern-Partei, beide nicht mehr im Bundestag vertreten und deshalb von der Parteienfinanzierung aus dem Bundeshaushalt ausgeschlossen, haben Klage angestrengt, um der Mittel künftig teilhaftig zu werden.
- ▷ Die Nationaldemokratische Partei Deutschlands (NPD), ebenfalls nicht im Bundestag und ohne Staatsmittel, möchte allen Parteien durch das Verfassungsgericht die Staatsgelder

Experten-Jargon den Ausdruck „geldwerte Dienste und Leistungen“ kennt:

Unter dieser Rubrik rechneten die Schatzmeister zusammen: die Tätigkeit aller ehrenamtlichen Redner und Kassierer, Plakatkleber und Adressenschreiber im Parteiapparat; dazu die von Parteifunktionären bei Tagungen und Ortsgruppensitzungen investierte Zeit, aufgerechnet in Mark und Pfennig; außerdem die nicht auf die Partei abgewälzten Telefon-, Auto- und sonstigen Kosten rühriger Parteigänger.

Diese Geldwert-Kalkulation entsprach mitunter der abenteuerlichen Logik jenes Mannes aus dem Witzbuch, den die Überlegung „Eine Mark haben und eine Mark nicht haben“ zu der Erkenntnis führt, hier seien zwei Mark im Spiele.

CDU-Schatzmeister Professor Dr. Fritz Burgbacher, dessen Partei im Jahr 1965 rund 3,4 Millionen Mark Mitgliedsbeiträge aufbrachte, errechnete für dasselbe Jahr 40 Millionen Mark von der Partei selbst erbrachter „geldwerter Dienste“, indem er pro Arbeitsstunde der ehrenamtlichen Parteihelfer fünf Mark zugrunde legte.

Jahr 1965 operieren, obwohl er nur einen Stundenlohn von vier Mark je Helfer gelten ließ. Die Summe drückte den Anteil des Staatsbeitrags auf gut 15 Prozent. Das unretuschierte Bild: Auch bei der SPD zahlt der Staat heute mehr in die Kasse als alle Mitglieder zusammen. Mitgliederbeiträge: 16,2 Millionen Mark. Staatszuschüsse aus Bundes- und Länderkassen: 19,7 Millionen Mark.

Und FDP-Finanzherr Hans Wolfgang Rubin ließ wissen, nebst Beiträgen und Spenden von reichlich 21 Millionen Mark schlugen die „geldwerten Dienste“ wohl mit etwa derselben Summe zu Buche. Die Staatszuweisungen erreichten demgegenüber nur 7,4 Millionen Mark (oder 15 Prozent).

„Zauberhaft!“ staunte angesichts solcher Rechenkünste der sozialdemokratische Star-Jurist Adolf Arndt, der als Prozeßbevollmächtigter des SPD-regierten Bundeslandes Hessen gegen die Interessen der Bonner SPD-Baracke argumentierte. Es lasse sich doch nicht alles in Geld umsetzen, „als ob politische Parteien ein kaufmännisches Unternehmen wären“.

So vage wie alle diese Rechnungen mit der variablen Größe „geldwerte Leistungen“ waren auch die Vorstellungen der vier Partei-Schatzmeister über das, wofür die Parteien die Staatszuweisungen eigentlich bekommen und angeblich auch ausschließlich verwenden: über die politische Bildungsarbeit.

Vor dem Bundesverfassungsgericht gaben zu Protokoll:

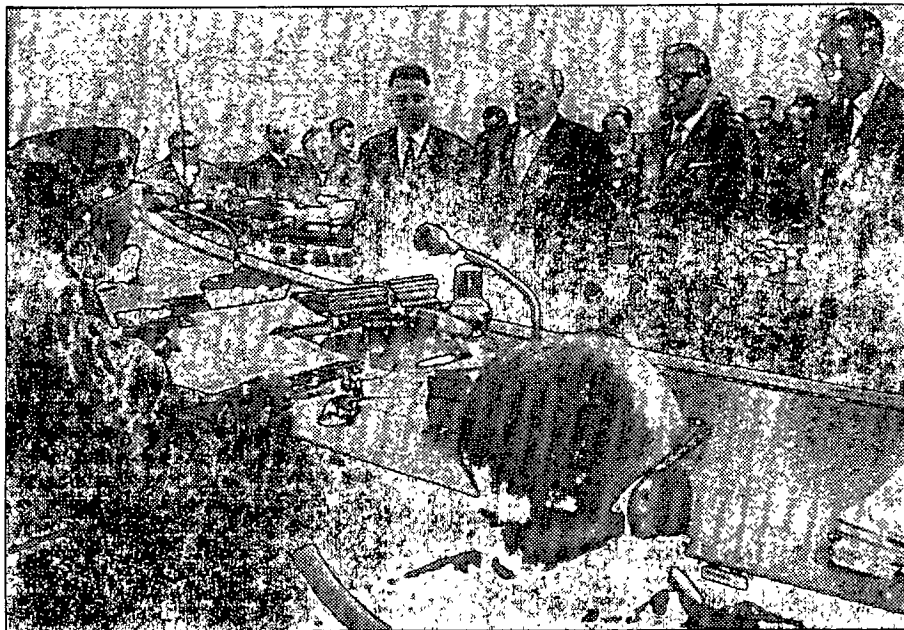
- ▷ SPD-Nau: „Die Bildungsarbeit der Partei dient dem Brückenschlag zwischen dem Raum der Bildung und dem Raum der Politik.“
- ▷ CDU-Burgbacher: „Die Grenzen zwischen politischer Bildungsarbeit und (parteipolitischer) Werbung sind fließend.“
- ▷ CSU-Zimmermann: „Bis auf den Wahlkampf selbst gehört alles zur politischen Bildung.“
- ▷ FDP-Rubin: „Eine Abgrenzung zwischen politischer Bildungsarbeit und allgemeiner politischer Tätigkeit ist nicht möglich.“

„Politische Bildungsarbeit“ war auch: laut Nau die Herausgabe einer Tonbildfolge über Albert Schweitzer, laut Burgbacher demoskopische Untersuchungen, laut Rubin die Herstellung von „Publikationen unterschiedlichster Art“.

Ganz Bonn präsentierte sich als große Koalition der Dotationsparteien — eine formierte Gesellschaft aus Regierung, Parlament und Parteien. Freidemokrat Dr. Thomas Dehler formulierte, was alle dachten — es sei „einfach eine Illusion“, wenn man annehme, daß die Parteien von Mitgliedsbeiträgen leben könnten: „Ein Mitglied kostet die Partei doch mehr, als es bringt.“

Standardargumente der Bonner Parteien: Die Staatszuschüsse machten die Parteien nicht so vom Staat abhängig, wie Spenden solchen Ausmaßes von den privaten Geldgebern abhängig machen würden; das Grundgesetz verbiete die Parteienfinanzierung keineswegs; die proportionale Aufteilung nach der Fraktionsstärke müsse zulässig sein.

Das Kartell stand wie eine Mauer. SPD-Jurist Adolf Arndt, der für Hessen



Parteienfinanzierungs-Prozeß vor dem Bundesverfassungsgericht\*: „Zauberhaft!“

sperren lassen oder hilfsweise ihre Chancengleichheit gewahrt wissen, um unter Umständen ebenfalls aus dem Staatsfonds schöpfen zu können.

Die in der westlichen Welt keineswegs übliche Staatsfinanzierung erscheint den Bonner Politikern trotz mannigfacher Kritik (Leitartikler Dolf Sternberger in der „FAZ“: „Perverse Entwicklung“) als gut demokratischer Brauch. Und die Kassenwarte der Bonner Parteien suchten letzte Woche in Karlsruhe zudem begreiflich zu machen, daß die Staatsgelder (aus Bundes- wie Länderhaushalten) nachgerade ein Almosen seien gegenüber den Mitteln, welche die Parteien selber aufbringen.

Verdeutlichen durften sie das — auf ausdrücklichen Wunsch des Verfassungsgerichts — an einem ungewöhnlich elastischen Bilanzposten, für den der

Unter Einrechnung der Spenden-Einnahmen kam Burgbacher auf diese Weise auf ein derart stattliches Partei-Haben, daß die staatlichen Bundes- und Landeszuschüsse an die CDU (18,1 Millionen Mark) nur noch 19 Prozent der Gesamtsumme ausmachten. Tatsache ist, daß die Staatsleistungen an die CDU reichlich fünfmal so hoch sind wie deren eigenes Beitragsaufkommen.

CSU-Chefkassierer Dr. Friedrich Zimmermann maß nach derselben Elle, zauberte fast 18 Millionen Mark „geldwerte Leistungen“ herbei und errechnete dann für seine Partei einen Anteil der öffentlichen Mittel am Gesamtfinanzvolumen von 25 Prozent. Tatsächlich kassierte die CSU 1965 5,8 Millionen Mark Staatszuschüsse und brachte selbst nur wenig mehr in die Kasse: 6,5 Millionen Mark.

SPD-Schatzmeister Alfred Nau konnte sogar mit fast 70 Millionen Mark „geldwerten Leistungen“ seiner Genossen im

\* Vor dem Richtertisch, stehend v. l.: Schatzmeister Nau (SPD), Burgbacher (CDU), Zimmermann (CSU), Rubin (FDP).

gegen eine „ungesicherte, unregelmäßige, pauschale, wilde“ Parteienfinanzierung focht und allenfalls Staatsgelder für überparteiliche Aufgaben (nicht aber zur Stärkung der Parteiorganisationen) akzeptierte, sah sich in eine Kontroverse mit seiner eigenen Partei verwickelt. Für die Bonner SPD stritt der (hessische) Bundestagsabgeordnete Gerhard Jahn.

Arndt: „Die innere demokratische Ordnung einer Partei kann gestört werden durch die staatliche Finanzierung.“

Jahn: „Bei den im Etat ausgewiesenen Mitteln handelt es sich nicht um eine staatliche Intervention in die Freiheit der Parteien.“

Arndt: „Es geht nicht an, Staatsgelder als Wahlgewinn-Prämie nach der Stärke der Fraktionen aufzuteilen. Das ist unter allen Umständen eine Verletzung der Chancengleichheit.“

## AIRBUS

### Fliegende Acht

Ein zager Hauch von Morgenluft durchwehte die Konstruktionsbüros der deutschen Flugzeugbauer. In blassen Umrissen gewann ein Projekt Gestalt, das den Europäern die vielleicht letzte Chance bietet, mit einer eigenen Flugzeug-Kreation den Amerikanern ihren Weltmarktvorrang streitig zu machen.

Die deutsche Luftfahrtindustrie, so ließ am Dienstag letzter Woche das Bonner Wirtschaftsministerium wissen, fühle sich fähig und bereit, zusammen mit anderen europäischen Partnern das Projekt „Airbus“ zu verwirklichen: Von 1973 an, soll, wie die Flugplaner hoffen, eine neue, europabürtige Generation von Mammut-Jets auf den Luftstraßen der Welt kreuzen — fliegende Omnibusse mit je 300 preisgünstigen Sesseln, für

Fluggäste, mit Hubschrauber oder Schnellbahn von der City anreisend, könnten durch Tunnel — vorbei an einem Computer, der ihre Flugkarte ausspeit und ihr Gepäck wiegt — direkt in den Riesenrumpf des Flugzeuges geschleust werden. Wartezeiten, aber auch aller Flugplatzbus- und Gepäckkarrenverkehr entfielen.

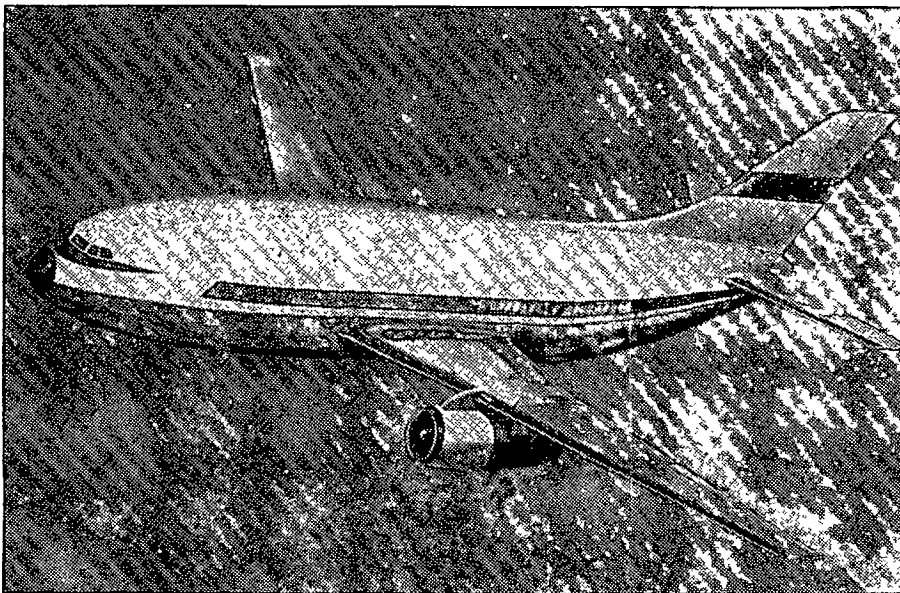
Differenzen bestehen zwischen den europäischen Partnern vorerst noch über die Frage, welche Gestalt die künftigen Luft-Busse erhalten sollen. Briten und Franzosen, die nur 200 bis 250 Passagiere in jedem Airbus transportieren wollen (deutscher Vorschlag: mindestens 300), möchten die fliegenden Omnibusse — möglichst wirtschaftlich — nur mit jeweils zwei Triebwerken bestücken. Die Deutschen hingegen beharren darauf, vier Düsenaggregate unter die Tragflächen zu hängen; diese Konfiguration, meinen sie, sei sowohl sicherer als auch psychologisch vertrauenerweckender.

Doch auch was Rumpf und Tragflächen anlangt, konkurrierten bislang unterschiedliche Ideen miteinander: Die südfranzösische Firmengruppe „Sud Aviation“, in der Planung des Flugzeugs am weitesten fortgeschritten, entwickelte (zusammen mit ihrem englischen Partner „British Aircraft Corporation“) ein einstöckig-zigarrenförmiges Modell (Typenbezeichnung: „Galion“, 241 bis 269 Sitze) als einen Abkömmling der „Caravelle“. Demgegenüber plant „Nord Aviation“, zusammen mit Breguet und Hawker Siddeley, ein doppelstöckiges Vehikel.

Origineller sind die Airbus-Entwürfe, die von deutschen Flugzeugkonstruktoren ausgedacht wurden. So lieferte der Aerodynamik-Professor Heinrich Hertel von der Technischen Universität Berlin eine Projektstudie, die eine elliptische Rumpfform vorsieht — sie ist dem schlupfgünstigen Körper des Delphins abgesehen. Daneben aber sind auch Vorschläge für einen doppelstöckigen („stehende Acht“) sowie für einen aus zwei nebeneinander liegenden Zellen („liegende Acht“) gebildeten Rumpf in der Diskussion. Und schließlich spielen die deutschen Flugzeugbauer noch mit dem Gedanken, das Konstruktionsprinzip der Fledermaus auf das Airbus-Projekt zu übertragen: In einem solchen „Nur-Flügel-Flugzeug“ würde die Mehrheit der Passagiere in den Tragflächen hocken.

Trotz dieses noch eher nebulösen Entwicklungsstandes der westdeutschen Airbus-Planung hat sich das Bundeskabinett — anders als die französische oder britische Regierung — schon bereitgefunden, die Entwicklungskosten für das Omnibus-Projekt der Steuerkasse aufzubürden. Ob sich die Bonner Einsatzfreude lohnen wird, ist freilich ungewiß.

Die deutschen Airbus-Promoter erhoffen sich schon für Anfang Mai „Beamten“- für Anfang Juni gar „Minister“-Gespräche mit den europäischen Partnern. Manche Beobachter schätzen indes das Klima für Kontaktgespräche mit den europäischen Airbus-Partnern kühl ein. So konstatierte vorletzte Woche das Fachjournal „Wehr und Wirtschaft“ eine „seit längerem bestehende britisch-französische Übereinstimmung“ hinsichtlich der Airbus-Pläne, aber nur eine „unfreundliche und recht spröde Bereitwilligkeit... die deutschen Partner... mit hineinzulassen“.



Airbus-Entwurf „Galion“: Sessel im Flügel?

Jahn: „Die SPD hat keinerlei verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Gewährung der Zuschüsse.“

Arndt: „Die hessische Regierung bleibt der Meinung, daß der 38-Millionen-Haushaltstitel verfassungswidrig ist.“

Jahn: „Namens der SPD erkläre ich, daß wir den Antrag des Landes Hessen für unbegründet halten.“

Übereinstimmten die beiden SPD-Kontrahenten nur darin, daß die Zeit reif sei für ein Parteiengesetz, das auch die Finanzierungsprobleme regelt; und zu bedauern sei, daß das Bundesverfassungsgericht nicht auch gleich die Streitfrage der „verschleierte“ Finanzierung der Regierungsparteien durch den Staat untersuche. Jahn mißvergnügt: Gerade jetzt im nordrhein-westfälischen Landtags-Wahlkampf würden aus Bundes- und Landesmitteln „wieder Millionenbeträge“ für die verschleierte Förderung der CDU und FDP aufgewandt.

Aber erst am 19. Juli, neun Tage nach der Wahl an Rhein und Ruhr, wird das Bundesverfassungsgericht seine Entscheidungen wenigstens über die offene Parteienfinanzierung aus Staatsmitteln verkünden. Frühestens dann wird feststehen, ob die Bonner Parteien zu Recht finanzielle Selbstbedienung betreiben.

den Nah- und Mittelstreckenverkehr innerhalb der Kontinente.

Wenigstens die — sonst eher eigenwilligen — verschiedenen westdeutschen Flugzeugfirmen für diese ehrgeizigen Pläne unter einem Hut zu wissen, werden die Bonner Ministerialbeamten als bemerkenswertes und günstiges Omen. Seit November letzten Jahres arbeitet in München eine Gruppe von vierzig Ingenieuren, die „Deutsche Arbeitsgemeinschaft Airbus“ (DAA), an einer all-westdeutschen Airbus-Studie.

Radikaler als die französischen und britischen Partner haben die westdeutschen Luftfahrttechniker die organisatorischen Probleme durchdacht, die bei dem geplanten Omnibus-Verkehr der Luft an den Haltestellen zu bewältigen wären. 1200 an- und abfliegende Busgäste einschließlich Gepäck müßten innerhalb von 25 bis 30 Minuten abgefertigt werden, wenn nur zwei der geplanten Super-Jets gleichzeitig auf einem Flugplatz haltmachen.

Solch gewaltige Passagier-Ströme zu kanalisieren, ersannen die deutschen Planer umfängliche Zusatzeinrichtungen für die bestehenden Flughäfen: Abseits von den Abfertigungshallen und Pisten für den Fernverkehr müßten eigene Airbus-Bahnsteige gebaut werden. Die