

**50 Jahre
REUSS Jahrbuch
der Luft- und Raumfahrt**

*

**50 Jahre Luft- und Raumfahrt
in Deutschland**

*

**50 Jahre REUSS - Eine Dokumentation
von
Arno L. Schmitz**

November 2000

Statt einer Einleitung

Deutschland in den zu Ende gehenden 40er-Jahren war ein Land noch voller Not, Trümmer überall! Langsam begann das so genannte Wirtschaftswunder zu greifen, der Aufschwung begann – insbesondere nach der Währungsreform vom 18. Juni 1948. Jeder Deutsche bekam ein Kopfgeld von 40,00 Deutsche Mark (was etwa der Grundaussgabe einer Woche entsprach) und später nochmals 20,00 DM. Der Parlamentarische Rat konstituierte sich in Bonn, die Westalliierten schränkten ihre Demontage ein und gaben die Idee auf, Deutschland im Zustand eines nicht-industriellen Landes zu halten. Deutschland konnte sich wieder „einrichten“.

Armes, deutsches Volk, du hast Städte gebaut, hast Dome gebaut, du hast einen freien Bauern auf freien Grund gestellt, hast auf dem Gebiet der Kunst, der Wissenschaft, des Rechts, der Sprache Höhen erreicht. Du hast die Hansa, hast Zünfte, hast das freie Gewerbe, hast mannigfaltigen Ausdruck für deine Wesenheit gefunden und deine Militärorganisation kann allenfalls als ein Zug deines Gesichtes gelten, als ein Ressort deiner gesamten gesellschaftlichen Verfassung. Dieses Ressort hat sich aufgebläht, ist mächtig geworden, hat alles in sich einbezogen. Es hat alle Dämme niedergerissen und ist über die Landesgrenzen hinweggeschwemmt, und der Bauer hat von seinem Land, der Arbeiter von seiner Arbeit, der Priester von seiner Gemeinde, der Lehrer von seinen Hörern, die Jugend von ihrer Jugend, der Mann von seiner Frau lassen müssen, und das Volk hat als Volk aufgehört und ist nichts als Brennstoff für den ungeheuren rauchenden Berg, und der Einzelne ist nichts als Holz, als Torf, als brennbares Fett und zuletzt eine ausgespiene schwarze Flocke.

Theodor Plievier

Eine Vielzahl von Preis-, Bewirtschaftungs- und Rationierungsvorschriften konnten durch den Wirtschaftsrat der so genannten Bizone, das war der zum 1. Januar 1947 erfolgte Zusammenschluss der britischen mit der amerikanischen Besatzungszone, aufgehoben werden. Indessen war man von einer Normalisierung weit entfernt. Wesentliche Änderungen, Verbesserungen des Lebens im Nachkriegsdeutschland brachte erst das Jahr 1949. Das Grundgesetz wird am 23. Mai verkündet und im September konstituierte sich die erste deutsche Bundesregierung. Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland beginnt.

Wie Tilmann Reuss in seiner Rückschau „Wie der REUSS entstand“ berichtet, war an Luftfahrt in dieser Zeit in Deutschland aber nicht zu denken – obwohl sich vielfach Initiativen entwickelten. So beispielsweise bei den Flughäfen. Die alliierten Siegermächte übernahmen 1945 eine relativ funktionierende Bodeninfrastruktur des Luftverkehrs. Die bestehenden Flughafengesellschaften bemühten sich ihre vielfach zerstörten Anlagen instandzusetzen. Luftverkehrsgesellschaften der Siegermächte konnten alsbald einige dieser Plätze anfliegen und spätestens durch die Berliner Luftbrücke – ab Juni 1948 – wurde der Aufbau der deutschen Verkehrsflughäfen begünstigt und vorangetrieben. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wurde im Oktober 1947 in Stuttgart auf Initiative des Stuttgarter Flughafendirektors Lothar Zobel zunächst als lose Arbeitsgemeinschaft in der Erkenntnis gegründet, über die Flughäfen die Wiedereinschaltung Deutschlands in den sich entwickelnden Luftverkehr voranzutreiben. Nicht zuletzt durch diese Tatsache war Stuttgart in den folgenden Aufbaujahren der Luftfahrt eine Art Nukleus der Entwicklung der Luftfahrt in Deutschland. Die ADV wurde dann am 4. Mai 1950 als Verein neu gegründet. Lothar Zobel betreute die ADV als ehrenamtlicher Geschäftsführer von Oktober 1947 bis März 1955. Seine Stellvertreter waren von April 1950 bis Juni 1951 Ministerialdi-

rektor a.D. Kurt Knipfer und ab Juli 1951 Dr.-Ing. Werner Treibel (der dann ab Januar 1953 bis März 1978 Geschäftsführer war).

Hatten die alliierten Siegermächte von einer funktionierenden Luftverkehrs-Bodeninfrastruktur direkten Nutzen – was die positive Entwicklung beeinflusste – war das auf anderen Gebieten überhaupt nicht der Fall. Unzählige Sportler hofften auf behördliche Genehmigungen, ihren Sport, ihren Segelflug, ihren Modellflug usw. endlich wieder in einer solchen Freiheit so betreiben zu können, wie es vor der Einvernahme dieser Sportarten durch die Nazis der Fall war. Auf einer Tagung von Sportoffizieren der westlichen Besatzungszonen und Vertretern der deutschen Sportorganisationen am 16. und 17. Juni 1949 in Bad Schwalbach wurde festgelegt, dass Segelflug und sogar der Modellflug, der grotesker Weise nach 1948 lizenziert war, mit dem Pistolenschießen gleichzusetzen ist und nach wie vor zu den verbotenen, militärisch infizierten Sportarten zu zählen ist.

Die Verbote konnten jedoch die Entwicklung „geistiger Schwingen“ nicht behindern. Unter dem Pseudonym „Ring der weißen Möwen“ fanden sich Flugsportenthusiasten zusammen; sie organisierten 1949 ein Wandertreffen auf der Wasserkuppe, welches aber von dem zuständigen Offizier der US-Militärregierung prompt verboten wurde. Ein Jahr später hatte dieser aber nichts mehr gegen ein solches Treffen. Daraufhin wurde bei einer Versammlung der Wandervögel „Ring der weißen Möwen“ am 3. August 1950 im Gasthaus „Zur Krone-Post“ in Gersfeld/Rhön spontan der deutsche Aero Club gegründet. Auf diese Nachricht hin fanden sich ebenso spontan innerhalb von zwei Tagen fast 3000 ehemalige Segelflieger auf der Wasserkuppe ein, die auf einer Gründungsverammlung in der Gersfelder Turnhalle die ersten Wahlen vornahmen. Erster Präsident wurde Altmeister Wolf Hirth; zum ersten Vizepräsidenten wurde Karl-Ferdinand Reuss gewählt. Dem Aufruf zum Treffen bei einem „Fest der Freude“ folgten am 26. August 1950 nicht weniger als 50 000 Freunde des Segelflugs. Es gab zwar ein Bauverbot für Segelflugzeuge, dass erst zum 19. Juni 1951 aufgehoben wurde, trotzdem standen schon einige Flugzeuge am Start, darunter Fritz Stamer mit einem Schulgleiter SG 38, eine ES 49, ein vergrößertes „Baby“ und der Doppelraab von Fritz Raab. Und innerhalb von Jahresfrist zählte der neue Deutsche Aero-Club bereits weit über 10.000 Mitglieder. Der Segelflug wurde aber erst ab dem 28. April 1951 wieder zugelassen. Diese Zulassung erfolgte nicht zuletzt nach der New-Yorker Außenministerkonferenz vom September 1950. Im Deutschlandkommunikee heißt es, die Regierungen „sind übereingekommen, in Anbetracht der sich entwickelnden Beziehungen zur Bundesrepublik das Abkommen über verbotenen und eingeschränkte Industrien zu überprüfen“.

Aus einem Bericht des Bundesministers für Verkehr: *„Die Bemühungen, Teile der Lufthoheit zurückzugewinnen, hatten bei den zuständigen alliierten Stellen bisher keinen Erfolg. Der Bundesminister für Verkehr wird jedoch neuerdings bei wichtigen Fragen des Luftverkehrs und der Flugsicherung beteiligt. Die Bodenorganisation ist im letzten Jahr weitgehend durch deutsches Personal aufgefüllt worden. Die Verantwortung für die Flugsicherung wird aber wegen der Bedeutung für die militärische Sicherheit weiterhin bei den Alliierten bleiben. Die Bemühungen für die Bundeshauptstadt einen Verkehrsflughafen zu erhalten, waren erfolgreich...Zur Inbetriebnahme von Flugzeugmodellen, Fesselballonen und Freiballonen ergingen Richtlinien an die Länder. Auch die Verwaltungsmäßigen und organisatorischen Vorbereitungen für den Segelflug konnten gefördert werden. Als Organisationen auf dem Luftverkehrsgebiet entstanden die „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen“ in Stuttgart und der „Deutsche Aero-Club“.*

Eine Luftfahrtpresse begann sich zu regen. Indessen wurde manche versuche auch gleich wieder verboten. Noch 1947 gründete Hans Deutsch in Göttingen seine Zeitschrift „Thermik“. Die „Beschnittenen Schwingen“ war eine weitere sehr frühe Luftfahrtpublikationen dieser Jahre überschrieben. Es war die im Oktober 1949 von Alfried Gymnich in Hamburg gegründete Korrespondenz für Freunde des Flugsports „Segelflug – Modellbau“, die sich ab 1951 „Der Flugmodellbau“, Korrespondenz für Freunde des Modellflugsports nannte. Soweit bekannt ist, erschien diese Korrespondenz bis 1952. In Berlin wurde für Januar 1949 „Der Welt Flügel – Zeitschrift für Luftverkehr und Lufttouristik“ angekündigt aber – soweit bekannt – nach alliierterem Verbot wieder eingestellt. Wolfgang Wagner begründete nach jeweils von der Besatzungsmacht verbotenen Versuchen einer Luftfahrtzeitschrift „seine“ FLUGWELT“ mit der Nr. 1 am 1. August 1949. Soweit erhältlich, waren in dieser Zeit insbesondere die beiden in der Schweiz erscheinende Publikationen „Interavia“ und „Aero Revue“ wichtige Informationsmittel, die sich auch sehr intensiv für eine Wiederbeteiligung der Deutschen an der Luftfahrt einsetzten.

In diesem Szenario von mittlerweile zig Zehntausenden Flugsportbegeisterten, von dem Beginn behördlicher Strukturen auf dem Gebiet der Luftfahrt, von der sich belebenden Infrastruktur am Boden, von der sich neu entwickelnden Luftfahrtforschung usw. kamen in der Kanzlei des ersten Vizepräsidenten des deutschen Aero-Club Karl-Ferdinand Reuss unzählige Fakten, Adressen und Informationen zusammen. Der Ruf nach einer Ordnung, nach einer Verbreitung dieser Informationen wurde immer dringlicher. Und eines Tages stand es fest, ich mache ein Jahrbuch. Der Entschluss hierzu muss wohl irgendwann in 1949 gefallen sein. Es war ein mutiger Entschluss angesichts der Tatsache, dass noch im Mai 1949 deutsche Luftfahrtpublikationen verboten wurden.

Aus den Kalenderblättern 1949/1950:

Die drei Westalliierten verabschieden am 8.4.1949 in Washington das Besatzungsstatut für die aus 11 neu gebildeten Bundesländern entstehende Bundesrepublik Deutschland, das dessen Souveränität bei Reparationen, Entmilitarisierung, Dekartellisierung und Ruhrkohle (Verteilung von Kohle und Stahl) aber einschränkt; es tritt am 21.9.1949 in Kraft. Der Parlamentarische Rat das Grundgesetz, es wird am 23.5. durch Konrad Adenauer verkündet und am 10.5. wird Bonn vorläufige Hauptstadt und Regierungssitz. Am 12.5.1949 wird die Blockade Berlins beendet. Am 12.9.1949 wird Theodor Heuss erster Bundespräsident. Er schlägt Konrad Adenauer zu ersten Bundeskanzler vor. Am 1.10.1949 proklamiert Mao Tse-tung in Peking die Volksrepublik China. Die NATO wird als Verteidigungsbündnis zwischen den USA, Kanada und den Staaten des „Brüsseler Pakts“ von 1948 mit einer Laufzeit von 20 Jahren gegründet. In den USA beginnt unter McCarthy eine im wesentliche auf Denunziation beruhende Kommunistenhetze. In den USA wird am Cap Canaveral auf der Spitze einer ehemaligen deutschen V2-Rakete wird eine kleine Rakete gestartet und als erste Zweistufenrakete 400 km hoch geschossen. Das erste Düsenpassagierflugzeug startet am 27.7.1949 in England zum Jungferflug, es ist die de Havilland D.H.106 Comet. Am 31.3.1950 wird die seit Beginn des Krieges 1939 anhaltende Rationierung von Lebensmitteln in Westdeutschland aufgehoben. Zuletzt ist nur noch Zucker über Bezugscheinkarten erhältlich. Bundeswirtschaftsminister Erhard konzipiert das Modell der Freien Marktwirtschaft. Am 25.6.1950 beginnt der Korea-Krieg. In Vietnam eskaliert der Indochinakrieg. Der französische Außenminister Robert Schumann legt den nach ihm benannten Plan zur Einigung Europas vor. Der Diners Club führt die Kreditkarte ein. UNIVAC 1 ist der erste käuflich zu erwerbende Computer. UKW-Radioempfänger werden serienmäßig hergestellt.

Und irgendwann im Jahr 1951, es muss wohl in der zweiten Jahreshälfte gewesen sein, lag der erste REUSS vor.

Die nachfolgende Darstellung durch 49 Jahrbücher REUSS ist eine Dokumentation durch 50 Jahre Geschichte der deutschen Luftfahrt und Raumfahrt wodurch die im ersten Band vorgegebene Zielsetzung des Herausgebers eine durch viele Jahre führende Bestätigung findet. Die Geschichte des REUSS ist zugleich die Geschichte der deutschen Luft- und Raumfahrt im breitesten Sinne. Der Verfasser der Dokumentation stand vor der Aufgabe aus über 26.000 Seiten einen Extrakt in einem vertretbaren Umfang herauszufiltern. In diesem Extrakt ist eine gleichmäßige Aufteilung der einzelnen Bände wenig sinnvoll. Kürzungen, Auslassungen und die - mit einem quasi „Zufallsgenerator“ entstandenen - zeitlichen Sprünge sind unvermeidlich. In diesem Vorlaufkapitel „Statt einer Einleitung“ erfolgt der Versuch der Darstellung der Zeit in der die Überlegungen zur Herausgabe des Jahrbuches standen. Die breite Berücksichtigung des ersten Bandes erfolgt vor dem Hintergrund einer Bestandsaufnahme der damaligen Zeit, in der eigentlich – alles was die Luftfahrt betraf – verboten war. Die Darstellung der Periode des jeweiligen Bandes erfolgt dabei ohne Vorwegnahme der selbstverständlich vorhandenen Kenntnis der weiteren Entwicklung. Der Verfasser selbst erkennt seine Arbeit vom ersten Band an und findet seinen Namen ab Band 9 des Jahres 1960 und verlässt den REUSS durch ein langes und spannendes Berufsleben, an dessen Anfang auch die Bekanntschaft mit Carl-Ferdinand Reuss stand, bis auf den heutigen Tag nicht mehr.

Arno L. Schmitz

Königswinter im Oktober 2000

[Die in den Einfügungen „Aus den Kalenderblättern“ enthaltenen Daten wurde aus verschiedenen Quellen zusammengetragen: • 2000 Jahre Chronik Geschichte online, • Hellwig/Linne, Daten der Weltgeschichte, Orbis-Verlag München 1988, • Ploetz, Wirtschaftsgeschichte der deutschsprachigen Länder, Ploetz Verlag Freiburg 1989, • Matz, Wer regierte wann? Regentabelle zur Weltgeschichte, dtv 1992, • Pletschacher, Nationale und internationale Programme der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, REUSS Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt ab Band 44/1995]

Band 1 – 1951/52

Nach langen und mühevollen Vorarbeit mit Redaktionsschluss vom 1. August 1951 erscheint der erste REUSS. Der Herausgeber gibt die Leitlinie voraus, die auch nach 50 Jahren unverändert gelten werden:

Das 1951 erstmalig erscheinende „Jahrbuch der Luftfahrt“ ist ein Versuch, nach langer Pause im Zeitpunkt der ersten Anfänge wieder erlaubter fliegerischer Betätigung eine B e s t a n d s a u f n a h m e durchzuführen. Das Mosaik, das das Jahrbuch nunmehr alljährlich vom Stand der Luftfahrt vermitteln soll, ist in diesem Jahr noch etwas grobkörnig und unvollkommen. Es spiegelt die Situation, das Maß der Bemühungen, aber auch den Umfang des Fehlenden. Immerhin, es zeigt den Willen der deutschen Flieger, sich ihren Luftraum, nunmehr in friedlicher – sportlicher und wirtschaftlicher – Betätigung, wieder zu erringen. Du es ist kein Zufall, dass die Anregung zu diesem Jahrbuch vom Deutschen Aero-Club ausging, dessen Präsident Wolf Hirth das große Verdienst hat, durch die frühzeitige Zusammenfassung von nun schon wieder etwa 25 000 Luftsportlern den deutschen Anspruch auf Souveränität am deutschen Himmel wirksam vertreten und erfolgreich vorangetrieben zu haben... (aus dem Vorwort des Herausgebers Dr.K.F.Reuss vom 1. August 1951)

Auf 303 Seiten, allein 70 Prozent entfallen dabei auf den Bereich des DAeC und somit ist der Untertitel nur folgerichtig, wechseln sich Adressen mit Berichten und Annoncen ab:

- A. Einleitung
- B. Behördliche Organisation der zivilen Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland mit • Bund, • Länder, • Wetterdienst und • Bekanntmachung des Bundesverkehrsministers (Juli 1951)
- C. Die Rechtsgrundlage der Luftfahrt im deutschen Bundesgebiet (Dr. Wegerdt)
- D. Luftfahrtwissenschaft mit • Institute, • Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL), • Die Prüfstelle für Luftfahrzeuge (Pf)
- E. Luftverkehrs-Wirtschaft: I. Der Luftverkehrsausschuss beim Deutschen Industrie- und Handelstag, II. Die deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 1951 (ADV), III. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV), IV. Die deutschen Flughäfen in der amerikanischen und britischen Zone, V. Die in Deutschland z.Z. tätigen Luftverkehrsgesellschaften, VI. Die heutige deutsche Luftfahrtversicherung (Luftpool), VII. Interessengemeinschaft der Segelflugzeug-Industrie, VIII. Deutsche Luftfahrtpresse, IX. Auslands-Luftfahrtpresse, X. Interessengemeinschaft technischer Berufsflyer, XI. Notgemeinschaft ehemaliger Lufthanseaten (Hailer).
- F. Der deutsche Luftsport (Deutscher Aero-Club e.V.): I. Organisatorischer Aufbau mit Präsidium, Sportkommissionen und ständige Ausschüsse, II. Die Landesverbände des DAeC und ihre Vereine
- G. Der Luftsport der Welt mit FAI und Übersicht von Walter Zuerl zum Stand der Flug-Weltrekorde vom 1. März 1951.

Wolf Hirth sieht im ersten Jahrbuch *ein gutes Zeichen dafür, dass nunmehr wirklich eine neue deutsche Luftfahrt zu wachsen und zu blühen beginnt...* Und aus dem Bundesverkehrsministerium kommt die Message, dass alle Freunde des Luftsports diesen Wegweiser *durch den Dschungel der Gesetze, Behörden und Zuständigkeiten* freudig begrüßen werden.

Gesetze, Behörden, Zuständigkeiten, das ist das große Problem in dieser Zeit. Es herrscht große Unklarheit darüber, was gegenwärtig rechts ist. Zwar haben die Besatzungsmächte das am 24. Mai 1949 in Kraft getretene Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland genehmigt in dem der Bund in Artikel 73 Ziffer 6 die Gesetzgebung über den Luftverkehr übertragen wurde. Aber: zahlreiche Verordnungen, jeweils im Amtsblatt der Alliierten Hohen Kommission veröffentlicht, bildeten eine „negative Gesetzgebung“ in allen Bereichen der Luftfahrt, die erst Stück für Stück gelockert wurde.

Bestandsaufnahme der Gesetze

Der wichtigste Beitrag im neuen Jahrbuch ist der von Dr. A. Wegerdt verfasste „Wegweiser durch die Rechtsgrundlagen der Luftfahrt im deutschen Bundesgebiet“:

Die Feststellung der Rechtsgrundlage der deutschen Luftfahrt und des deutschen und ausländischen Luftverkehrs innerhalb Deutschlands bereitet insofern erhebliche Schwierigkeiten, als die durch das Grundgesetz geschaffene Rechtslage durch die Kontrollratsgesetze, das Besatzungsstatut und die von der Alliierten Hohen Kommission, in Ausübung ihrer obersten Gewalt auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt erlassenen Gesetze und Verordnungen beeinflusst wird. Um festzustellen, was gegenwärtig rechtens ist, bedarf es zunächst es Hinweises, dass nach ihrer Erklärung vom 5.6.1945 die Besatzungsmächte die oberste Regierungsgewalt in Deutschland einschließlich aller Befugnisse der deutschen Regierung und der Regierungen, Verwaltungen oder Behörden der Länder, Städte und Gemeinden übernommen haben. Diese oberste Gewalt haben die Regierungen Frankreichs, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Ziffer 2a des Besatzungsstatus auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt beibehalten. Damit haben sie auf diesem Gebiet die Gesetzgebung und Verwaltung sowie die Gerichtsbarkeit bei Verstößen gegen ihre Anordnungen in ihren Händen beibehalten. Auf Grund ihrer obersten Gewalt haben sie die Abgabe aller Luftfahrzeuge, Industrieanlagen, Forschungs- und Prüfstellen und Einrichtungen des Luftverkehrs angeordnete und die Anlegung von Flughäfen, die fliegerische Ausbildung und den Besitz, die Unterhaltung und den Betrieb von Luftfahrzeugen aller Art durch Deutsche verboten. Damit war die vorhandene Luftfahrt restlos vernichtet und der Wiederaufbau einer neuen Luftfahrt verhindert.

In dem von den Besatzungsmächten genehmigten Grundgesetz für die Deutsche Bundesrepublik ist dem Bund in Artikel 73 Ziffer 6 die Gesetzgebung über den Luftverkehr übertragen. Sie ist im Verhältnis zu den Ländern eine ausschließlich, steht also nur dem Bund zu. Nach Artikel 123 Absatz 1 des Grundgesetzes gilt deutsches Recht in der Bundesrepublik weiter, so weit es dem Grundgesetz nicht widerspricht. Damit ist die deutsche Luftfahrtgesetzgebung, die bis 1945 vorhanden war, in dem vorbezeichneten Rahmen in Geltung geblieben; denn sie ist weder durch Bestimmungen der Kontrollratsgesetze noch durch Anordnungen der Besatzungsmächte noch durch Bestimmungen des Besatzungsstatus aufgehoben. Hiernach besteht deutsches Luftrecht und Besatzungsluftrecht nebeneinander. Erschöpfte sich das Besatzungsrecht zunächst ausschließlich in Verboten, so ist andererseits deutsches Luftrecht nur anwendbar, insbesondere in öffentlich-rechtlicher Hinsicht, so weit es eine Luftfahrt gibt, so weit die Verbote der Besatzungsmächte dies zulassen.

Der Gesetzgebungsgewalt des Bundes sind insofern enger Grenzen gezogen, als seine Gesetze oder sonstiger Maßnahmen nicht in Widerspruch mit Anordnungen der Besatzungsmächte stehen dürfen. Um dies zu Gewähr leisten, müssen nach Ziffer 4 des Besatzungsstatus Gesetze des Bundes vor ihrem Erlass den Besatzungsbehörden vorgelegt werden, die jederzeit anders bestimmen oder sie mit den von ihnen selbst getroffenen Entscheidungen als unvereinbar erklären können.

Die bisherige negative Gesetzgebung der Besatzungsbehörden ist einer aktiven Betätigung gewichen, indem ...die Modellflugzeuge, die meteorologischen Ballone und Ballone ohne militärischen Wert, d.h. die Fesselballone, ferner der Bau von Flughäfen und die Charterung von fremden Luftfahrzeugen von dem durch die Kontrollratsgesetze ausgesprochenen Verbot ausgenommen sind und durch die Bekanntmachung der von Civil Aviation Board in Wiesbaden...erlassenen Flugverkehrsordnung für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik im Bundesanzeiger vom 4. Mai 1951 Verkehrsvorschriften erlassen sind. Bei der Freigabe der Modellflugzeuge, Fesselballone usw. haben sich die Besatzungsmächte darauf beschränkt die Verwendung dieser Luftfahrzeuge durch Deutsche in Deutschland freizugeben. Vorschriften für ihren Betrieb haben sie nicht erlassen. Hier greifen die materiell-rechtlichen Bestimmungen der deutschen Luftfahrtgesetzgebung ein, deren Beachtung erforderlich ist, damit von der Freigabe Gebrauch gemacht werden kann. Durch die Vorschriften des Civil Aviation Board...werden die Verkehrsvorschriften der deutschen Verordnung über Luftverkehr ergänzt und abgeändert..

Im Einzelnen wird dann das „*Materielle Recht im von Deutschen ausgeübten Luftverkehr in Deutschland*“ . Nach dem Grundgesetz vom 23. Mai 1949 ist das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ebenso wie Verordnung über Luftverkehr (LuftVO) Bundesrecht geworden. Sie und andere noch vom Reichsminister für Luftfahrt erlassene Verordnungen sind aber nicht anwendbar, „*solange und so weit der Betrieb von Luftfahrzeugen durch Deutsche in Deutschland usw. verboten ist.*“

Aus der Abhandlung über „*Materielles internationales Luftrecht bei Ausübung eines deutschen Luftverkehrs*“ wird klargelegt, dass auch hier entsprechende Abkommen Bundesrecht geworden sind., Dazu gehört das Warschauer Abkommen vom 10.9.1929, welches aber gegenüber denjenigen Staaten, mit denen sich Deutschland im Kriegszustand befunden hat, suspendiert ist. Dieses gilt auch für das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen vom 29.5.1933 wie auch über sämtliche Luftverkehrsabkommen, die Deutschland vor dem Kriege abgeschlossen hat.

In der Abhandlung „*Recht der von den Besatzungsmächten ausgeübten Luftfahrtverwaltung*“ wird die von den Besatzungsmächten eingerichtete Luftfahrtverwaltung abgehandelt. Es ist das Amt für Zivilluftfahrt in Wiesbaden (Civil Aviation Board), eingesetzt durch die Charta der Alliierten Hohen Kommission für Deutschland vom 20.6.1949. Nach dem Memorandum der Alliierten Hohen Kommission über die Zivilluftfahrt innerhalb des Bundesgebietes vom 30.3.1950 schließen die Befugnisse des Amtes sowohl Verbote wie Begrenzungen der deutschen Betätigung in der Zivilluftfahrt ein. Während die Freigabe des Modellflugs noch durch die Alliierte Hohe Kommission selbst erlassen wurde, ist die Flugverkehrsordnung für das Gebiet der Bundesrepublik vom 4.5.1951 die Erste vom Civil Aviation Board getroffene Regelung.

In der Bestandsaufnahme „*Das Recht der Deutschen Luftfahrtverwaltung*“ wird festgestellt, dass es diese nicht gibt, da sie bei dem absoluten Verbot jeder Betätigung auf dem Gebiet der Luftfahrt auch gar nicht eingerichtet werden konnte. Zum „*Recht des fremden Luftverkehrs in Deutschland*“ ist zu erfahren, dass der Luftraum über dem deutschen Bundesgebiet zwar zum Bundesgebiet gehört, die oberste Gewalt aber hier von den Besatzungsmächten ausgeübt wird. Die entsprechenden Bedingungen, unter denen von den Besatzungsmächten ein Einflug genehmigt wird, schreibt das Civil Aviation Board vor.

„*Das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt*“ vom 7.12.1944 kann noch nicht zu den Rechtsgrundlagen des gegenwärtig innerhalb des deutschen Bundesgebiets betriebenen deutschen und fremden Luftverkehrs zählen, da Deutschland dem Abkommen noch nicht beigetreten ist und auch nicht beitreten konnte. Indessen wird es durch das Civil Aviation Board sinngemäß angewendet.

Aus den Kalenderblättern 1951:

Beginn des „Wirtschaftswunders“ in Westdeutschland. Das Mitbestimmungsrecht der Arbeitnehmer in der Montanindustrie wird eingeführt. Der paramilitärische Bundesgrenzschutz mit anfangs 10.000 Mann wird gebildet. Das Besatzungsstatut wird gelockert und führt zu einem Souveränitätsgewinn. Produktionsverbote werden gelockert. Anstelle des Besatzungsstatuts wird der Entwurf der EVG, einer Europäischen Verteidigungsgemeinschaft erarbeitet. Beitritt zum 1949 gegründeten Europarat. Aufhebung des Ruhrstatus. In Korea wütet der Stellungskrieg und in Europa tritt der Montanunion-Vertrag als Vorstufe der von Robert Schumann initiierten Einigung Europas in Kraft.

Was so alles verboten ist – was verboten bleibt

In einer Bekanntmachung des Bundesverkehrsministeriums über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt im Bundesgebiet wird klargestellt, dass „*grundsätzlich zurzeit noch alle Luftfahrtbefugnisse den Besatzungsmächten zusteht*“. Und weiter: „*Auf dem Gebiet des Modellflugs, des Ballon- und Segelflugsports sind jedoch einige Erleichterungen eingetreten. Verboten bleiben Herstellung, Einfuhr, Besitz und Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen leichter und schwerer als Luft mit Antriebsvorrichtungen nebst sämtlichen Hilfsgeräten unter Einschluss von Flugzeugmotoren, Bestandteilen, Zubehörstücken und Ersatzteilen...Es ist weiter für Deutsche verboten, sich mit Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Luftfahrtgebiet zu beschäftigen*“.

Das Bundesverkehrsministerium stellt in diesem Zusammenhang klar, seine Aufgabe sei nur beobachtend und vorbereitend. Dafür ist eine kleine „Luftfahrtgruppe“ vorhanden, die vorerst nicht erweitert werden kann. Es gibt den Hinweis, dass sich das Bundesverkehrsministerium nur mit der zivilen Luftfahrt befasst. „*Es bearbeitet daher keine Gesuche um Einstellung bei einer möglicherweise entstehenden taktischen deutschen Luftwaffe*“. Und: „*Bewerbungen um Einstellung eine künftige deutsche Luftverkehrsgesellschaft sind zurzeit noch zwecklos*“.

Die Organisation der Referate Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium umfasst 1. *Gesetzgebung, Verwaltung und Verkehr*, Leiter ist Oberregierungsrat Dr. Hübener und 2. *Luftfahrttechnik, Bodenorganisation*, Leiter ist Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Kübler. Eine Luftfahrtzuständigkeit gibt es außerdem im Bundesinnenministerium. Der Referent für Sportfragen ist hier Prof. Dr. Diem. Schließlich gibt es bereits bei allen Länderministerien Referate für den Luftverkehr – bzw. sie befinden sich in der Vorbereitung.

Nach sechsjähriger Verbannung vom Himmel dürfen deutsche Sportflieger wieder Segelfliegen und Freiballons in Betrieb nehmen. Der sportlichen Jugend war es also vergönnt, wie so oft schon, die Gegensätze der Völker zu überwinden und die erste Bresche in die bestehenden Verbote zu schlagen.

Wenn sich nunmehr unsere Flieger in den Himmel erheben, werden sie ihn unverändert finden. Auf der Erde ist aber manches anders geworden. Dem wird das ‚Jahrbuch der Luftfahrt‘ Rechnung tragen. Es will ein Wegweiser sein und den Flieger durch den Dschungel der Gesetze, Behörden und Zuständigkeiten führen. Es wird sicher von allen Freunden des Luftsports freudig begrüßt werden.

Geleitwort von Oberregierungsrat Dr. Hübener vom Bundesverkehrsministerium vom 26. Juli 1951

Wieder deutsches Recht für den Segelflug – Der DAeC nimmt seine Arbeit auf

Der Deutsche Aero-Club wurde formal von Vertretern so genannter „federführender Gruppen“ am 4.8.1950 auf der Wasserkuppe gegründet. Auf der erste Mitgliederversammlung am 3./4.3.1951 in Frankfurt am Main waren Vertreter als Abgesandte von etwa 17 000 Mitgliedern präsent. Mit dem Rückenwind der bevorstehenden Wiedenzulassung des Segelflugsports und der ab 10. September 1950 bereits erfolgten Freigabe des Modellflugs (für Flugmodell unter 5 kg) und des Freiballonsports organisierte sich der DAeC. Präsident ist Dipl.-Ing. Wolf Hirth, Nabern/Teck, Vizepräsidenten sind Rechtsanwalt K.F. Reuss, München, Flugkapitän Helmut Kaden, Augsburg und Dr. Werner Naumann, Bremen. Die Vorsitzenden der Sportflugkommissionen für Ballonsport, Modellflug, Segelflug und Motorflug gehören dem Präsidium an. Generalsekretär ist Fritz Stamer; die Geschäftsstelle ist in Frankfurt am Main im Kettenhofweg 9-11. Es werden die ersten Ehrenmitglieder ernannt.

Die ersten Ehrenmitglieder des DAeC

- Ministerialdirektor Dr. Ernst Brandenburg, Bonn, der verdienstvolle Leiter der Abteilung Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium der Weimarer Zeit,
- Dr.h.c.Hugo Eckener, der Zeppelinpionier,
- August Euler, der Inhaber der Fluglizenz Nr. 1
- Prof. Dr.Wolfgang Klemperer (USA), der erste Leistungsflieger der Rhön,
- Prof. Dr. Ludwig Prandtl, der weltbekannte Aerodynamiker,
- Zivil-Ing. Oskar Ursinus, der „Rhönvater“

Am 8. Januar 1951 schrieb Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, der Bundesminister für Verkehr, er habe von davon Kenntnis genommen, „*dass zur Förderung des Luftsportgedankens und zur Wahrnehmung der Luftsportinteressen des Bundesgebietes der Deutsche Aero-Club e.V. (Luftsportverband) mit dem vorläufigen Sitz in Gersfeld/Rhön gegründet und am 8. November 1950 in das Vereinsregister eingetragen worden ist. Da die Luftsportinteressen des Bundesgebietes, insbesondere dem Ausland gegenüber, einheitlich vertreten werden müssen und Ihrer Organisation die Mehrzahl aller luftsportlichen Vereinigungen des Bundesgebietes angehört, werde ich künftig in allen Luftsportangelegenheiten*

nur mit Ihrer Organisation verhandeln...“ Seebohm gab bei dieser Gelegenheit der Hoffnung Ausdruck, *„dass die Beschränkungen, die der luftsportlichen Betätigung...heute noch auferlegt sind, im neuen Jahr endgültig aufgehoben werden“*.

Und bald ist es so weit: Um die Wiederezulassung des durch die Alliierten verbotenen Segelflugsport zu ermöglichen, wandte sich mit Schreiben vom 11. März 1950 der Bundesminister des Innern an den Bundeskanzler mit der Bitte, bei der Alliierten Hohen Kommission vorstellig zu werden, um die verbotenen Sportarten wie Segelfliegen, Schießen und Fechten, wieder zuzulassen. Nach langwierigen Verhandlungen hob die Alliierte Hohe Kommission am 28. April 1951 das Verbot des Segelfliegens auf. Erlaubt werden

Segelflugzeuge mit weniger als 400 kg Leergewicht und mit höchstens zwei Sitzen.

Sie können ab sofort gebaut, eingeführt, ausgeführt, transportiert und geflogen werden.

Modellflugsport redivivus

betitelt Hans Justus Meier, Vorsitzender der Modellflug-Kommission des DAeC seine Bestandsaufnahme zum durch das Kontrollratsgesetz Nr. 43 verbotenen Modellflugsport. Durch dieses Gesetz war das Flugmodell mit dem Düsenjäger auf eine Stufe gestellt. *„Die Definition des Flugmodells als Bomber-Embryo war so absurd, als dass ein Modellflieger sie hätte ernst nehmen können. Nach der Kapitulation vergingen daher nur wenige Wochen, bis die Ersten von ihnen zur Militär-Regierung gingen und versuchten, eine Lockerung des Verbots zu erreichen. In dem Durcheinander der ersten Zeit das örtlich verschiedentlich geglückt uns so flogen bereits 1945, wenn auch mit sehr wackeligen „permits“, die ersten Flugmodelle wieder.“*

Im Zuge der Entwicklung mit den ersten Vereinsgründungen tauchte um 1948/49 das Projekt einer Dach- und Fachorganisation für den Modellflugsport auf, für den man den Namen „Arbeitsgemeinschaft deutscher Modellflugvereine“ wählte – aber das wurde dann erst mal verboten. Die Tendenz zur klaren Trennung von Modellflug und Segelflug war klar. Die Gründung des DAeC und die Tatsache, dass sein provisorischer Vorstand fast ausschließlich aus Segelfliegern bestand, waren Anlass zur erneuten Forderung nach einer eigenen Dachorganisation für den Modellflug. Es war Wolf Hirth, der hier eine Einigung herbeiführte. Seit dem 14. Januar 1951 besteht die Modellflug-Kommission, die als oberste nationale Sportbehörde für den Modellflugsport im Rahmen des DAeC fungiert.

Der Modellflug hat eine Hypothek aus der Vergangenheit. Es besteht immer noch die weit verbreitete Vorstellung, dass ein luftfahrtbegeisterter Junge durch seine Beschäftigung mit dem Flugmodellbau Vorkenntnisse für den Segelflug erwerben muss. Diese Vorstellung trifft ebenso wenig zu wie etwa die, dass ein Aquariumbesitzer durch das Halten von Goldfischen wertvolle Erfahrungen für die Hochseefischerei oder den Walfang sammeln könnte. Der Modellflugsport ist ein Sport, der von seinen Anhängern um seiner selbst Willen betrieben wird und nicht von ihnen als Vorschule für eine andere Sparte angesehen wird (unter dem Deckmantel von Modellflugvereinen wurde vereinzelt versucht, Segelflugzeuge zu bauen, was nicht den ungeteilten Beifall der Modellflieger fand). Die Auffassung, dass Flugzeuge das Vorbild des Modellfliegers seien, ist weit verbreitet, trifft aber nicht zu. Insbesondere die Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeiten von Franz Wilhelm Schmitz zur Aerodynamik niedriger Reynoldsen Zahlen haben dem Modellflugsport und Flugmodell ein völlig neues Gepräge gegeben.

Deutsche Luftfahrtpresse

Sechs Fachmagazine nennt das Kapitel „Deutsche Luftfahrtpresse“:

1. AERO: verantwortlich Hubert Zuerl, München,
2. DER FLIEGER: verantwortlich Walter Zuerl, München,
3. THERMIK: verantwortlich Hans Deutsch, Göttingen,
4. WELTLUFTFAHRT: verantwortlich Georg Brütting,
5. FLUGWELT: verantwortlich Wolfgang Wagner, Köln,
6. DER Flugmodellbau: verantwortlich Alfred Gymnich, Hamburg.

Der Text nennt manch anderes Druckerzeugnis, so die „Modellgleitflugpost“ von H.G.Waschkowitz, die – wie „Cumulus“, „Flugmodell“ und manche andere – aber wieder eingingen.

Informationen zur Luftfahrt gibt es außerdem im „Verkehrsblatt“, dem Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums in Bonn und der Zeitschrift der Flughafenverwaltung Rhein-Main. Durch „Handvervielfältigung“ hergestellt sind „Wirtschafts-Correspondent“, Hamburg, „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen“, Stuttgart, „Flughafenverwaltung Köln-Wahn. Außerdem gibt es das Presse-Archiv Luftfahrt PAL in Berlin.

Luftfahrtwissenschaft auf Warteposition

Seit dem 1. Januar 1951 arbeitet in der Universität Köln die „Forschungsstelle für Luftrecht“ mit ihrem Leiter Oberregierungsrat Dr. Alex Meyer. An der Technischen Hochschule Aachen ist Prof. Seewald auf dem technisch-wissenschaftlichen Gebiet der Luftfahrt tätig. Die deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) ist auf der Suche nach einer neuen Heimat: *„...es besteht kein Zweifel, dass im gleichen Augenblick, in dem Luftfahrt in irgendeiner Form praktisch ausgeübt wird, auch die Möglichkeit bestehen muss, aus Sicherheitsgründen Versuche aller Art durchzuführen...“*.

Luftverkehrswirtschaft - Flughäfen

Trotz der immer noch bestehenden Beschränkungen hat sich das trostlose Bild der nach der bedingungslosen Kapitulation unter Trümmern liegenden deutschen Flughäfen geändert. Einen eigenen deutschen Luftverkehr gibt es zwar noch immer nicht, jedoch werden 11 Flughäfen in der Bundesrepublik und Berlin inzwischen durch ausländische Luftverkehrsgesellschaften im planmäßigen Luftverkehr angefliegen, wobei allein im Flughafen Frankfurt/Main zwölf ausländische Luftverkehrsgesellschaften vertreten sind. Mit einer Verordnung der Alliierten Hohen Kommission vom 23.1.1951 sind bis auf Berlin-Gatow und Hannover-Bückeburg auf allen Verkehrsflughäfen wieder die deutschen Flughafengesellschaften verantwortlich tätig. Es sind dies: Berlin-Tempelhof, Bremen, Düsseldorf-Lohausen, Frankfurt/Rhein-Main, Hamburg-Fuhlsbüttel, Köln (Wahn), München-Riem, Stuttgart-Echterdingen und Nürnberg-Fürth.

Band 2 – 1952/53

Das vorliegende Jahrbuch, so schreibt der Herausgeber zum 2. Band, soll ein „Wegweiser“ für die Vielen sein, die in neuerer Zeit wieder zur Fliegerei gestoßen sind. Es soll durch Zusammenfassung möglichst aller erreichbaren Namen, Adressen und sonstigen Daten über den derzeitigen Stand der Luftfahrt in Deutschland Auskunft geben und – im Vergleich zum letztjährigen Jahrbuch – von dem im Laufe der Letzten zwölf Monate erzielten Fortschritt berichten.

Aus den Kalenderblättern 1952:

Das Besatzungsstatut für die Bundesrepublik Deutschland wird vom Deutschlandvertrag mit den drei Westalliierten abgelöst der bis zur Wiedervereinigung Deutschlands Gültigkeit hat. In Paris wird er EVG-Vertrag über die Europäische Verteidigungsgemeinschaft auch von der Bundesrepublik unterzeichnet. Er garantiert u.a. den Erhalt Westdeutschlands und Westberlins und sieht vor, dass die Bundesrepublik 12 der 43 geplanten Truppeneinheiten zu je 13.000 Mann stellt. Die DDR reagiert mit der sofortigen Sperrung der Grenzen und beginnt wenig später mit dem Aufbau der Volksarmee. Das Betriebsverfassungsgesetz und das Lastenausgleichsgesetz werden verabschiedet. Die Außenhandelsbilanz schließt erstmals mit Überschüssen ab. In den USA wird Dwight D. Eisenhower neuer Präsident. Der Krieg in Korea hält an. Deutschland (West) ist erstmals wieder bei einer Olympiade (Helsinki) dabei. Sony entwickelt das Transistorradio und in Deutschland beginnt das Fernsehzeitalter. Friedensnobelpreis für Albert Schweitzer. Die USA und die UdSSR zünden ihre ersten HBomben. Ab dem 2. Mai setzt die BOAC das vierstrahlige Verkehrsflugzeug Comet von de Havilland auf der Strecke London-Johannisburg ein.

Es zeigt eine beachtliche Ausdehnung und Konsolidation auf dem Gebiet des Luftsport, der wiederum den Schwerpunkt des Jahrbuches ausmacht. Obwohl der Motorflug immer noch nicht zugelassen ist, vereinigt der DAeC bereits 40.000 Mitglieder. Das Jahrbuch zeigt insbesondere, dass sich die Luftfahrtwissenschaft und Forschung zu reorganisieren beginnt. Und schließlich, so der Herausgeber, ist es die zukünftige Beteiligung Deutschlands am Luftverkehr und an der Herstellung von Luftfahrzeugen, die sich in ihren ersten Anfängen abzeichnet.

Rechtsgrundlagen der Luftfahrt im deutschen Bundesgebiet

Dr. Wegerdt schreibt die Rechtsgrundlagen der Luftfahrt im deutschen Bundesgebiet, an denen sich gegenüber dem ersten Jahrbuch nur wenig geändert hat, fort. Das Verbot der Herstellung, des Besitzes und des Betrieb von Luftfahrzeugen aller Art durch Deutsche ist auf eine andere Rechtsgrundlage gestellt worden. Bislang ging das Verbot zurück auf die Proklamation 2 und den Kontrollratsgesetzen. Durch die Neuregelung vom 26.7.1951 hat sich aber nichts daran geändert, dass von den Besatzungsmächten nur Flugmodelle, meteorologische Ballone, sonstige Ballone und Gleitflugzeuge ohne Antriebskraft mit Beschränkungen freigegeben wurden. Änderungen werden sich ergeben, wenn der am 26.5.1952 zwischen der Deutschen Bundesrepublik und den drei Besatzungsmächten unterzeichnete Deutschlandvertrag (auch Generalvertrag genannt) ratifiziert ist und in Kraft tritt. Seine unmittelbare Wirkung ist jedoch nicht eine Änderung des geltenden materiellen Luftrechts, sondern eine Übertragung der Ausübung der Gesetzgebung und Verwaltung auf dem Gebiet der Luftfahrt auf den Bund und auf die Länder nach Maßgabe des Grundgesetzes. Mit dem Deutschlandvertrag erhält die Bundesrepublik volle Macht über ihre inneren und ä-

ßeren Angelegenheiten. Mit dem In-Kraft-Treten des Vertrages und der Zusatzverträge werden die drei Mächte das Besatzungsstatut aufheben und die Alliierte Hohe Kommission auflösen. Der so genannte „zwölfte Teil“ der Zusatzverträge befasst sich mit der zivilen Luftfahrt. Mit seinem In-Kraft-Treten übernimmt die Bundesrepublik die volle Verantwortung für den Bereich der zivilen Luftfahrt, die sich die Besatzungsmächte bisher im Besatzungsstatut vorbehalten hatten. Mit der Auflösung der Alliierten Hohen Kommission verschwindet auch das von ihm eingesetzte Civil Aviation Board.

Im Einzelnen:

1. Materielles deutsches Recht der Luftfahrt

Alle Bestimmungen des LuftVG und der LuftVO werden mit In-Kraft-Treten des Deutschlandvertrages anwendbar. Gemäß Überleitungsvertrag gelten die von den Besatzungsmächten erlassenen Rechtsvorschriften weiter, bis sie von der Bundesrepublik auf dem durch die Gesetzgebung vorgeschriebenen Weg aufgehoben oder geändert werden.

2. Materielles internationales Recht

Das suspendierte Warschauer Abkommen wird mit folgenden Ländern gegenseitig angewandt: Dänemark, Frankreich, Griechenland, Indien, Jugoslawien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz, Spanien, Brasilien, Ceylon, Pakistan und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Bezüglich des Abkommens über die Sicherungsbeschlagnahme hat sich gegenüber der Darstellung im Jahrbuch 1951/52 nicht geändert. Die Bundesrepublik verpflichtet sich dem ICAO-Vertrag vom 7.12.1944 beizutreten. Die Bundesrepublik wird den Luftverkehrsgesellschaften jedes Staates erlauben, ihren Betrieb einschließlich der Cabotage im Bundesgebiet auf eine Grundlage fortzuführen, die nicht ungünstiger ist, als sie im Rahmen der von den Alliierten erteilten Genehmigungen war. Die drei Mächte behalten sich die Regelung des Luftverkehrs nach und von Berlin auf den von den alliierten Kontrollbehörden festgelegten Luftschneisen vor.

3. Recht der von den Besatzungsmächten ausgeübten Luftfahrtverwaltung

Mit der Auflösung des Alliierten Zivilen Luftamtes wird auch das entsprechende Gesetz der Alliierten Hohen Kommission hinfällig.

4. Recht der deutschen Luftfahrtverwaltung

Mit dem In-Kraft-Treten des Deutschlandvertrages geht die Gesetzgebung und die Verwaltung auf die Bundesrepublik über. Hierzu müssen zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Verkehrsministern der Länder eine Verwaltungsvereinbarung getroffen werden. Im Übrigen liegt ein Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung mit allen erforderlichen Nebenbestimmungen zur Beschlussfassung vor.

5. Das Chicagoeer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Hier gibt es Probleme. Ein Beitritt ist außer von der Zustimmung der Vereinten Nationen, zu denen die deutsche Bundesregierung bisher nicht gehört, auch von der Zustim-

mung eines jeden Staates abhängig ist, der im letzten Krieg von Deutschland „überfallen oder angegriffen“ worden ist.

Aus den Kalenderblättern 1953:

In der DDR Aufstand vom 17. Juni, Gewaltaktionen, Einsatz sowjetischer Panzer. Im Februar wurde mit dem Londoner Schuldenabkommen ein Schlusstrich unter die aus dem 1. Weltkrieg stammenden Reparationsleistungen Deutschlands gezogen. Die Bundesrepublik übernimmt die gesamte Altlast von 29,5 Mrd. DM den westlichen Gläubigern gegenüber. Im deutschen Wahlrecht wird die 5 %-Klausel eingeführt. Die Bundestagswahl vom 6.9. bringt der CDU/CSU unter Kanzler Konrad Adenauer beinahe die absolute Mehrheit, an der ihr ein einziges Mandat fehlt. Josef Stalin stirbt am 2.3.; Nikita Chruschtschow wird am 14.3. Erster Sekretär des ZK der KPdSU. Waffenstillstand in Korea. Winston Churchill erhält den Nobelpreis für Literatur. Am 9.9. stirbt der Regierende Bürgermeister von Berlin Ernst Reuter. In Deutschland bestimmen die Kleinwagen, wie der „Leukoplastbomber“ von Borgward das Bild der Straße.

Behörden in Bund und Länder

Im Bundesministerium für Verkehr gibt es seit September 1951 in Erweiterung des bisherigen Referats eine Abteilung Luftfahrt mit Ministerialdirektor Dr. Kurt Knipfer als Leiter. Der Aufbau der Luftfahrtverwaltung in der Bundesrepublik wird damit auf eine breite Grundlage gestellt. Die Abteilung L des Ministeriums hat die Referate L1 Allgemeine Luftrecht mit ORR Dr. Darsow, L2 Luftprivatrecht/Justizariat mit ORR Dr. Hübener, L3 Luftverkehr, Referent ist Werner Kreipe, L4 Bodenorganisation mit ORR Klüter, L5 Luftfahrttechnik mit ORBR Dr.-Ing. Kübler und L5 Flugsicherung mit RBR Dr.-Ing. Hentschel.

In Frankfurt gibt es die Vorbereitungsstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung und der Flugwetterdienst befindet sich im Allgemeinen wieder in deutschen Händen.

In den Ländern gibt es in unterschiedlichen Zuordnungen zu den Ministerien Referate für Angelegenheiten der Luftfahrt. Seit der Wiedezulassung des Segelflugs wurden von den Landesbehörden Baden, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Württemberg-Baden über 1300 Luftfahrtscheine für Segelflieger ausgestellt, mehrere Dutzend Segelflugzeuge zugelassen und rund 110 Segelfluggelände zugelassen. Zu herausragenden Personen der Luftfahrtzuständigkeiten auf Länderebene zählen Hans-J. Reichel, Stuttgart, Ministerialrat Dienstbach, Wiesbaden, Oberregierungsrat Dr. Wiedemann, Hannover und Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Leo Brandt, Düsseldorf.

Aufbau von Forschung und Lehre

An den Hochschulen und Universitäten in Aachen, Braunschweig, Darmstadt, Göttingen und Stuttgart sind Institute und Lehrstühle auf dem Gebiet der Luftfahrt im Aufbau. Am Max-Planck-Institut für Strömungsforschung in Göttingen mit Prof. Dr. Albert Betz als Direktor und Prof. Dr. Ludwig Prandtl und Prof. Dr. Walter Tollmien als Abteilungsleiter laufen wieder Arbeiten zur Grundlagenforschung auf dem Gebiet der Strömungslehre.

Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) hat eine vorläufige Geschäftsstelle in der Schönefeldstraße in München. Nach dem Zusammenbruch 1945 standen die nach

Süd- und Westdeutschland verlagerten Vermögenswerte der DVL zunächst unter Vermögenskontrolle, doch gelang es dem Verein, seine Vereins- und Vermögensverhältnisse vollständig zu ordnen und ein Grundstock an Sachwerten zu erhalten. Die DVL zählt 40 Mitglieder, im wesentlichen Industriefirmen. Vorsitzter des Aufsichtsausschusses ist Prof. Dr.-Ing. F. Seewald von der TH Aachen. Vorstandsmitglieder sind Prof. Dr.-Ing. Karl Lürenbaum und Dipl.-Ing. Otto Fuchs.

aus dem Bericht der DVL:

Zurzeit ist die DVL mit Vorarbeiten für ihren Wiederaufbau beschäftigt. Sowohl die deutsche Luftfahrtindustrie wie auch Bund und Länderregierungen sind daran interessiert, dass die DVL wieder arbeitsfähig wird. Wie bald das sein kann, hängt neben der Bewilligung ausreichender Mittel weitgehend von der allgemeinen politischen Entwicklung ab. Die in dem Deutschlandvertrag enthaltene Wiederherstellung der deutschen Lufthoheit wird auch für die Zukunft der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt entscheidend ein.

Am 27. April 1952 findet in Braunschweig anlässlich einer luftfahrtwissenschaftlichen Tagung die erste Mitgliederversammlung der neuen, Anfang 1952 wiedergegründeten Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt e.V. (WGL) statt, die 1912 gegründet und 1936 aufgelöst wurde. Die Tagung wurde veranstaltet von der TH Braunschweig, von der Bezirksvereinigung Braunschweig des VDI und der Arbeitsgemeinschaft für Luftfahrttechnik des VDI (ALT). Ohne die Verdienste der Veranstalter zu schmälern, ist es die erste WGL-Tagung nach dem Kriege. Die Tagung vereinigte etwa 250 Fachleute, hauptsächlich aus der Bundesrepublik, aber auch aus dem Ausland und hier vor allem solche, die seit Kriegsende in Frankreich tätig sind. Die WGL wählte ihren Vorstand, den Vorstandsrat und bestätigte die Satzung. Vorsitzender ist Prof. Dr. phil. Hermann Blenk, Braunschweig, 1. Stellvertreter ist Prof. Dipl.-Ing. Walter Blume, Düsseldorf, 2. stellv. Vorsitzender ist Willi Sondermann, Braunschweig. Die Geschäftsstelle, vorerst noch ohne Geschäftsführer, befindet sich im Flughafen Braunschweig.

Die am 30. August 1951 gegründete Arbeitsgemeinschaft Luftfahrttechnik im VDI (ALT), Düsseldorf (Geschäftsführer ist Ing. W.R. Schulz, Obmann ist Dr.-Ing. Rolf Stüssel) hat das Ziel, die Verbindung zwischen den heute auf anderen Gebieten der Technik arbeitenden Luftfahrtingenieuren wiederherzustellen, sie mit dem technischen Fortschritt ihres alten Fachgebietes bekannt machen und die Anwendung technisch-wissenschaftlicher Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Luftfahrt auf die allgemeine Technik fördern. Die Liste der Mitglieder von Vorstandsrat der WGL bzw. Hauptausschuss der ALT geht quer durch die deutsche Luftfahrtforschung und -industrie.

Die am 18. August 1937 in Breslau begründete Gesellschaft für Weltraumforschung e.V. gründete sich am 29. Januar 1948 in Stuttgart neu. Sie widmet sich der Pflege und Förderung der Idee „Weltraumforschung durch Weltraumfahrt“. Erster Vorsitzender ist Prof. Dr. K. Schütte, München, sein Stellvertreter ist Dipl.-Ing. Dr. jur. F. Gerlach vom Bundesverkehrsministerium in Bonn. Sekretär ist cand.ing. H.H. Koelle, Stuttgart.

Zum Bereich

Luftverkehr und Luftverkehrswirtschaft

zählen das Institut für Verkehrswissenschaften an der Uni Köln mit dem von Dipl.-Ing. Röhm geleiteten Referat Luftfahrt. Es gibt das Verkehrswissenschaftliche Institut von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath an der TH Stuttgart und den Luftverkehrsausschuss beim Deutschen Industrie- und Handelstag.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) blickt zufrieden auf 1952. *„Die Aufwärtsentwicklung ist nicht nur an der großen Zahl von Fluggästen (1 062 539), an den größeren Post- und Frachtmengen 6 002 815 kg bzw. 50 709 222 kg) zu erkennen, sondern sie ist auch sichtbar durch die zunehmende Zahl der Luftverkehrsgesellschaften, die die einzelnen Flughäfen anfliegen, der Spediteure, die ihre Geschäftsräume auf den Flughäfen einrichten, die nicht zuletzt durch die Zahl der Besucher, die Tag für Tag die Verkehrsabwicklung auf einem modernen Flughafen beobachten.“*

aus dem Bericht der ADV über das Jahr 1952:

...Zurzeit werden zehn Flughäfen in der Bundesrepublik und in West-Berlin von den Fluggesellschaften planmäßig angeflogen. Hält man sich das gegenwärtige Verhältnis der reinen Flugzeiten zu den Bodenverkehrszeiten vor Augen und berücksichtigt man die Erfordernisse einer modernen Luftverkehrskontrolle und Flugsicherung, so muss man zu der Überzeugung gelangen, dass nur bei sehr zwingenden Gründen die Zahl der dem planmäßigen Linienverkehr dienenden Verkehrsflughäfen vergrößert werden sollte...

Fünf Zeilen beansprucht der Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V. (früher Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie), Düsseldorf, Kaiserswerther Str. 164, Vorsitzender des Beirates: Generaldirektor Fr.J.Popp, Präsident: Dr.-Ing. Dr.jur. Fr. Jastrow.

Es gibt die Arbeitsgemeinschaft Segelflugzeugbau Nabern/Reck, der sich „in Anbetracht der vorerst noch geringen wirtschaftlichen Bedeutung des Segelflugzeugbaues nicht zu dem geplanten Fachverband, sondern am 13. Oktober 1951 zu der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen hat.

neben Zulieferern aller Art sind 1952 in der Arbeitsgemeinschaft Segelflugzeugbau an Flugzeugherstellern vertreten:

• Alexander Schleicher, Poppenhausen	Baby III, ES 49
• Wolf Hirth GmbH, Nabern/Teck	Doppelraab, Gaue 4
• Rheinlandflug, Morsbach ü. Gemünd/Eifel	Mü 13E, Cumulus, Cirrus
• Focke-Wulf GmbH, Bremen	Weihe, Kranich III
• Otto Ganz, Kassel	Teile SG 38
• Siebel-Werke GmbH, Bad Wiessee-Süd	ohne Angaben
• Heinkel AG, Stuttgart-Zuffenhausen	ohne Angaben
• Orbis Sport- und Segelflug GmbH, Münster	Baby IIB, SG 38
• Ferdinand Bernhard Schmetz, Herzogenrath	Condor IV
• Espenlaub Flugzeugbau, Wuppertal	Baby III, Mi 13E
• Alfred Vogt, Peißenberg/Obb.	Lo 100

Unter Luftverkehr und Luftverkehrswissenschaft wird hier auch die Luftfahrtversicherung gezählt. Bis zum Kriege hatten die in Deutschland arbeitenden Versicherungsunternehmen ihre Luftfahrtrisiken beim deutschen Luftpool, dem alle größeren privaten Versicherungsgesellschaften sowie der Verband der öffentlichen Unfall- und Haft-

pflichtversicherungsanstalten angehörten, abgedeckt. Nach 1945 war der deutschen Luftfahrtversicherung zunächst jede Betätigungsmöglichkeit entzogen. Inzwischen wurde der deutsche Luftpool wieder ins Leben gerufen, der seine Tätigkeit in den Klassen Unfall- und Haftpflicht am 1. Januar 1950 und in der Klasse Kasko am 1. August 1951 aufnahm. Der Deutsche Luftpool ist ein zum Zweck der gegenseitigen Rückversicherung erfolgter Zusammenschluss fast aller namhaften, in Deutschland arbeitenden Luftfahrtversicherer. Die Poolgeschäftsstelle befindet sich in München.

„Die im Bundesgebiet tätigen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften“

Ausgeführt werden die die Bundesrepublik anfliegenden Gesellschaften, darunter die Air France, die in ihrer Flottenliste im REUSS von 139 Flugzeugen noch zwei Junkers Ju 52 nennt. Auch beim Scandinavian Airlines System SAS gibt es in der Flottenliste noch zwei Ju 52; schließlich nennt die entsprechende Liste der Swissair eine Messerschmitt Me 108 „Taifun“.

Luftsport

Nahezu zwei Drittel des Jahrbuches betreffen den Luftsport mit dem steilen Anstieg des DAeC. Waren es zum 1. deutschen Luftfahrttag nach dem Kriege am 4. März 1951 schon rund 17.000 Luftsportler in etwa 600 Vereinen, die sich durch ihre Abordnungen vertreten ließen, sind es am 20. April 1952 in Düsseldorf zum 2. Luftfahrttag, so nennen sich die Mitgliederversammlungen des DAeC, bereits 40.000 Mitglieder in über 800 Vereinen. Diese Zahl ist angesichts der Tatsache besonders beachtlicher, dass zurzeit der Motorflugsport immer noch nicht erlaubt ist, dass also die bisherigen im DAeC zusammengefassten Flugbegeisterten sich im Wesentlichen aus Segelflieger, Modellfliegern und Ballonfahrern zusammensetzen.

Herausragendes Ereignis ist die zum 10. Juli 1951 erfolgte Aufnahme des DAeC als Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale FAI. Damit ist der DAeC durch die FAI als oberste Luftsportbehörde für die Bundesrepublik anerkannt und der DAeC ist verpflichtet, den gesamten Luftsport nach den FAI-Bestimmungen zu gestalten. Hierzu wird der Code Sportif Général den Vereinen in deutscher Übersetzung an die Hand gegeben. An der 45. FAI-Generalversammlung nahmen aus Deutschland Fritz Stamer und K.F.Reuss teil. Die FAI veröffentlichte nach dem Stand vom 1. Juni 1952 seine sog. „FAI-Weltrekordliste“. In ihr wird u.a. Flugkapitän Fritz Wendel mit seinem absoluten Geschwindigkeitsrekord vom 26. April 1939 mit 755,138 km/h auf BF 109R mit DB 601 geführt, der hierfür von der FAI mit dem „Prix Henry de la Vaux“ ausgezeichnet wurde. Herausragend ist ebenfalls die Tatsache, dass der DAeC durch eine Verwaltungsanordnung der Bundesregierung vom 14. Mai 1952 die „Große Gemeinnützigkeit“ rückwirkend ab 1951 erhielt.

In der Frankfurter Hauptgeschäftsstelle, es ist mehr oder weniger ein „Ein-Man-Betrieb“ mit Fritz Stamer mit Sekretärin und Schreibkraft nimmt die Pressestelle mit Dr. Joseph Dabrock und das Referat Modellflug und Jugendpflege mit Heinrich Pempe die Arbeit auf.

Im Freiballonsport gingen die ersten drei deutschen Ballone an den Start und es gibt wieder 48 aktive Ballonführer (das Durchschnittsalter beträgt 54 Jahre). Der Modell-

flugsport, mit seiner aktiven Modellflug-Kommission des DAeC (MFK) stützt sich auf 208 Vereine mit über 4000 Mitglieder.

Der Segelflugsport trat erstmals zum Rhöntreffen 1952 an die Öffentlichkeit. Die „Rhön 1952“ gilt als der „erster Flugbetrieb der neuen Epoche“. Außer einem von Engländern geflogenen Kranich II, sahen etwa 50.000 Zuschauer elf deutsche Segelflugzeuge. Darunter das von Egon Scheibe in Tirol gebaute Leistungssegelflugzeug Mü 13 E Bergfälsche. Das Aufbaujahr 1951 gilt mit bemerkenswerten Erfolgen als abgeschlossen. Es wurden 12 067 Flüge mit 697 Flugstunden geleistet. Es gab wieder 134 Segelflugzeuge. Im Verlauf der Sommersaison 1952 erhöht sich diese Zahl auf 536. Und die deutschen Segelflieger waren nach 12 Jahren und nach sechs Jahren Flugverbot erstmals wieder auf einer Segelflugweltmeisterschaft vertreten. An den Segelflugweltmeisterschaften 1952 in der Nähe von Madrid in Spanien bestand die deutsche Vertretung unter Leitung von Seff Kunz aus fünf Mannschaften: in der Einsitzer-Klasse Ernst Günter Haase auf Condor IV, in der Doppelsitzerklasse Hanna Reitsch und Dr. Ernst Frowein jeweils auf Kranich III, Heinz Kensche auf Condor IV und Rudolf Ziegler auf Mü 13E. In der Klasse Doppelsitzer erzielten Dr. Ernst Frowein und Hanna Reitsch den 2. und 3. Platz. Von den 59 Teilnehmern der Weltmeisterschaft flogen 33 Flugzeuge deutscher Konstruktion.

Die Motorflugkommission des DAeC wählte auf einem Treffen der Landesverbände am 25. Juli 1951, obwohl der Motorflugsport noch verboten war, seine Repräsentanten. Immer noch „am Boden gebunden“ fand am 2. Februar 1952 eine Industrietagung statt. Es sollte festgestellt werden, welche Sportmaschinen will die Motorflugkommission und was kann die Industrie bieten? Nach einer Analyse von Wolfgang Wagner, in der er sämtliche ausländischen Sportmaschinen nach Leistung, Preise usw. behandelte, wurde festgestellt, *„dass die früheren deutschen Sportflugzeuge konkurrenzfähig geblieben sind.“* Es wurde eine Aktion zu Rückkauf ehemaliger deutscher Sportflugzeuge im Ausland beschlossen. Im Bericht heißt es, dass *„die deutsche Flugzeugindustrie ferner bereit ist, sobald die Lufthoheit hergestellt ist, wieder einwandfreie Sportflugzeuge zu liefern.“*

„Stark im Fluss“ befindet sich die Entwicklung „Sonstiger Zusammenschlüsse“ außerhalb des DAeC. Einzelheiten liegen vor zum „Deutschen Freiballonsport-Verband e.V.“ mit der Geschäftsstelle in Münster/Westf., ferner sind es die „Alten Adler“, die sich im Februar 1952 zu einer Freundschaftstagung in Frankfurt am Main trafen. Genannt wird die „Akademische Fliegerabteilung der Deutschen Burschenschaften e.V., Konstanz, der „Akademische Fliegerring (Akaflieg)“, Ansbach/Mfr., der „Ring Deutscher Flieger e.V.“, Kassel und der „Verband ehemaliger Fliegerkorpsangehöriger e.V. (V.e.F.)“, Lübeck.

Band 3 - 1954

Das Jahrbuch geht auf „volle“ Jahre über – statt der bisherigen Doppeljahre. Nach 1950/51 und 1952/53 folgt jetzt 1954. Der Herausgeber Karl Ferdinand Reuss schreibt hierzu: *„Wieder sind zwölf Monate seit dem Erscheinen eines Jahrbuches der Luftfahrt vergangen, und wieder erscheint ein neuer Jahresband. In schon fast traditioneller Weise zieht er das Fazit aus der letztjährigen Arbeit in der Luftfahrt. Er fasst das Luftfahrtgeschehen dokumentarisch zusammen und legt somit Stein auf Stein zu einer kurz gefasst „neuen deutschen Fluggeschichte“. Das doch nur sozusagen beiläufig. In erster Linie ist es das Anliegen des Jahrbuches, dem in der Luftfahrt tätigen oder an ihr in irgendeiner Weise Interessierten ein umfassendes Auskunfts- und Nachschlagemittel an die Hand zu geben...Manch einem mögen die Zusammenfassungen...erst auf Gegebenheiten aufmerksam machen, von deren Bestehen er bisher nichts wusste.“*

Immer mehr Namen und Adressen, verbunden mit Kurzberichten, füllen diesmal 327 Seiten. Das Jahrbuch wird von einer zunehmenden Zahl von Inserenten unterstützt; dabei macht sich das Drängen ausländischer Unternehmen auf einen erhofften deutschen Markt bemerkbar. Den größten Abschnitt des redaktionellen Teils füllt wieder der Sport und dort der DAeC mit seinen Kommissionen und den Landesverbänden; hinzu kommen sonstige Zusammenschlüsse. Der band ist in besonderem maße den Fragen des Verkehr, der Wissenschaft und der Technik gewidmet – gesehen auch als Vorarbeit für den Tag, an dem Deutschland die Souveränität im Luftraum wieder zurückerstattet werden wir. *„Nach langem Warten, das die bisherigen Jahrbücher deutlich widerspiegeln, scheint er jetzt nicht mehr fern zu sein.“* schreibt der Herausgeber am 1. Januar 1954.

In der redaktionelle Einleitung gibt es einen Überblick über 50 Jahre Fluggeschichte beginnend mit dem 3. Juli 1900 „Erster Aufstieg des lenkbaren Luftschiffs Nr. 1 des Grafen Zeppelin in Manzell/Württemberg“ bis hin zu 1953 „Die Engländer erringen mit der Schaffung schneller Turbinen- und Turboprop-Verkehrsflugzeuge einen ungeahnten Vorsprung. In diese Zeit fällt auch die Gründung der „AG für Luftverkehrsbedarf“ als der Vorgängerin einer Deutschen Lufthansa. Sie hat inzwischen 4 Convair 340 und 4 Lockheed Constellation Verkehrsflugzeuge in den USA bestellt und weitere 7 Convair vorbestellt.“

Rechtsgrundlagen immer noch mit gravierenden Verboten und Behinderungen

In seiner Fortschreibung der „Rechtsgrundlagen der Luftfahrt im deutschen Bundesgebiet“ schreibt Dr. Wegerdt, dass sich die Situation gegenüber dem in den vorherigen Jahrbüchern geschilderten Zustand nur wenig geändert habe. Wesentliche Punkte einer >Änderungen sind: • An die Stelle der Flugverkehrsordnung für das Gebiet der deutschen Bundesrepublik vom 4.5.1951 ist die vom Civil Aviation Board erlassene Verordnung über Luftverkehrsregeln vom 4.6.1953 getreten. • Mit der Wiederverwendung des Warschauer Abkommens vom 12.10.1929 haben sich weitere Staaten einverstanden erklärt. • Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung ist am 23.3.1953 erlassen worden. Es schafft die rechtlichen und verwaltungsmäßigen Voraussetzungen für die Durchführung der Flugsicherung, die seit 1945 von den Besatzungsmächten wahrgenommen wurde und am 1.7.1953 wieder in deutsche Verantwortung übergegangen ist. • Am 29.8.1953 ist die Prüfordnung für ausländisches Luftfahrtgerät erlassen worden. Sie schafft die Möglichkeit, ausländische Bau- und Prüfvorschriften anzuwenden sowie die Musterprüfung in vereinfachter Form durchzuführen. • Der Entwurf eines Gesetzes über das Bundesluftamt hat

den gesetzgebenden Körperschaften 1953 vorlegen; es ist aber nicht verabschiedet worden. Es ist daher im neuen Bundestag erneut einzubringen. • Ein Beitritt der Bundesrepublik zum Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt ist noch nicht erfolgt. Die Bundesrepublik ist jedoch in Ausschüssen vertreten und entsandte zur ICAO-Vollversammlung 1953 in Brighton Beobachter.

Der Ausbau der Verwaltung erfolgt im Hinblick auf die Übernahme der vollen Lufthoheit durch die Bundesrepublik. Die Abteilung Luftfahrt des Bundesverkehrsministers erhält das Referat L 7 Verkehrstechnische Luftschutz-, Feuerschutz- und Rohstoffangelegenheiten ; Leiter ist Oberregierungsbaurat Dipl.-Ing. Stelle und das Referat L 8 Internationale und Koordinierungsangelegenheiten der Luftfahrt (ICAO und PACC/Sekretariat des deutsch-alliierten Koordinierungsausschusses zwischen Zivil- und Militärluftfahrt) mit Regierungsrat Dr. Schmitt-Ott als Referent.

Am Opernplatz in Frankfurt am Main arbeitet die Bundesanstalt für Flugsicherung, die am 7. Juli 1953 die gesamte Flugsicherung im deutschen Bundesgebiet formell übernommen hatte. Im Aufgabenkatalog heißt es unter anderem bei den vordringlichen Aufgaben „Vorbereitung des Einsatzes von Radaranlagen als Landehilfe und zur Bewegungskontrolle“. In Bonn gibt es unter Leitung von Regierungsdirektor Dr. Kübler die „vorläufige Bundesstelle für Luftfahrtgerät und Flugunfalluntersuchung (VBL) mit der schönen Telegrammanschrift „Bonn Flugstörung“.

Bei den Ländern befinden sich die Luftfahrtverwaltungen im zügigen Ausbau. Dabei werden eine Reihe von Zuständigkeiten den Regierungspräsidien übertragen.

Bestandsaufnahme in Luftfahrtwissenschaft und –technik

Die zweite Jahrestagung der am 21. April 1952 wiedergegründeten Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt (WGL) im Mai 1953 in Göttingen dient weitgehend der Bestandsaufnahme des Standes der Luftfahrtwissenschaft. Zur Jahrestagung zählt die WGL 545 Mitglieder. Eine Geschäftsstelle wurde zum 1. Januar 1953 in Braunschweig eingerichtet. Nachdem alle mit dem Neuaufbau der WGL verbundenen Arbeiten vom Vorsitzenden, Prof. Hermann Blenk, nebenberuflich geleistet wurden, hat diese Aufgaben Flugkapitän Will Ennenbach als Generalsekretär übernommen.

Seit dem 30. Juni 1953 gibt es in Stuttgart die „Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber“, die es sich Aufgabe gemacht hat, Unterlagen über Forschung und Entwicklung, die Fertigung, über Flugeigenschaften sowie den Einsatz von Hubschraubern zu sammeln und auf Grund eigener Erfahrungen zusammenzustellen und an die Mitglieder weiterzugeben. Die Mitglieder sind Länder, Industrieunternehmen, Forschungsanstalten, Einrichtungen des Luftverkehrs und des Luftsports, Städte und die Deutsche Bundesbahn.

Die Forschung und Lehre an den Universitäten und Hochschulen wird ausgebaut

Luftverkehr im Aufbau

War in den vorausgegangenen Bänden „Luftverkehr und Luftverkehrswirtschaft“ noch ein Sammelbegriff für manche noch im Aufbau, noch Ungewissen arbeitende Bereiche der Luftfahrt ist der Luftverkehr im neuen Jahrbuch klar gegliedert. Der Abschnitt Weltluftverkehr gibt einen Bericht über die 7. ICAO-Vollversammlung und gibt in einer Statistik

der IATA eine Übersicht über die Entwicklung des Weltluftverkehrs von 1937 bis 1952. Danach betrug die durchschnittliche Passagierzahl je Flugzeug im Jahr 1937 erst 5,3, sie stieg bis 1947 auf 16,6 und betrug 1952 23,5. 1952 wurden 45 Mio. Passagiere in über 1,6 Mio. Passagier-km befördert. Bis 1960 rechnen die amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften mit einer Steigerung von mindestens 60 %. „Wenn auch die Zahlen des inneramerikanischen Luftverkehrs in dem engen, von vielen Landesgrenzen zerschnittenen Europa mit einem guten Straßennetz nicht erreichbar sind, so können sie doch eine Vorstellung ergeben, wie der Luftverkehr in der Zukunft sich einmal ausdehnen wird.“

Ein Wille nimmt Gestalt an - Die neue Deutsche Lufthansa

War die Deutsche Lufthansa bzw. die Vorbereitungsgesellschaft in den ersten beiden Bänden noch nicht erkennbar, so ist sie in diesem Band erstmals präsent:

Ungebrochen ging aus dem Zusammenbruch 1945 bei den Männern, die sich schon lange vor dem Kriege, seit Beginn der Lufthansa und schon weit vorher, der Idee des völkerverbindenden zivilen Luftverkehrs verschrieben hatten, der Wille hervor, wieder Luftverkehr zu betreiben. Es war so gut wie alles, was von der altern stolzen Lufthansa mit ihrer Flotte von über 150 Flugzeugen übrig geblieben war, zerstört.

*Erst sechs Jahre später nahm dieser Wille wieder Gestalt an. Das **Büro Bongers** in Köln, seit seinem Bestehen Unterlagen für eine mögliche Wiedereinschaltung Deutschlands in den Weltluftverkehr erarbeitend und damit Keimzelle aller Nachkriegsbemühungen um ein Wiederkommen einer eigenen deutschen Luftverkehrsgesellschaft, erhielt Anfang 1951 vom BVM den ersten Planungsauftrag. Am 9.11. des gleichen Jahres berief der Bundesverkehrsminister, der frühzeitig die Notwendigkeit der Vorbereitung des deutschen Luftverkehrs erkannte, den „**Vorbereitungsausschuss für Luftfahrt**“ ein. Er tagte unter Vorsitz von Dr. Kurt Weigelt, dem letzten Aufsichtsratsvorsitzenden der alten Lufthansa. Ihm gehörten an:*

- Dr. Kurt Weigelt, Vorsitzender, Bad Homburg
- Ministerialdirektor Prof. Dipl.-Ing. Leo Brandt, Düsseldorf
- Ministerialrat Dienstbach, Wiesbaden
- Regierungsdirektor Finck, München
- Ministerialrat Korff, BVM, Bonn
- Direktor Dr. Panzerarm, Bundesrechnungshof, Frankfurt/Main
- Oberpoststrat Schuch, Oberpostministerium, Frankfurt/Main
- Direktor Dr. Welland, Düsseldorf.

*Auf Grund der Vorarbeiten des Ausschusses beschloss am 26. September 1952 das Bundeskabinett, die „**Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf**“ ins Leben zu rufen. Am 6. Januar 1953, dem gleichen Tag, an dem vor 27 Jahren die Lufthansa in Berlin gegründet worden war, war es soweit. An diesem Tag wurde in Anwesenheit des Bundesverkehrsministers Dr. Seehoß die LUFTAG (Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf) gegründet. Das Gründungskapital betrug 6 Mill. DM (davon Bund 4,5 Mill., Bundesbahn 1 Mill. Land Nordrhein-Westfalen 0,5 Mill. DM).*

Die Gründerversammlung bestellte zu Mitgliedern des Aufsichtsrates die Herren:

- Dr. Kurt Weigelt, (Vorsitzender), Bad Homburg
- Ministerialdirektor Dr. Kurt Knipfer (stellvertretender Vorsitz), Bonn
- Ministerialdirektor Prof. Leo Brandt, Düsseldorf
- Staatssekretär a.D. Prof. Dipl.-Ing. Edmund Frohne, Offenbach/Main
- Oberbürgermeister Dr. Arnulf Klett, Stuttgart
- Werner Kreipe, Bonn
- Ministerialdirektor Prof. Dr. Heinz Oeftering, Bonn

*Der Aufsichtsrat bestellte als ersten Vorstand die Herren
Hans M. Bongers und Dipl.-Ing. Gerhard Höltje.
Zum Prokuristen wurde*

*Walter Issel
berufen.*

Damit war das Büro Bongers übergeleitet in die LUFTAG. Sie begann in den Räumen der alten Kölner Universität, Claudiusstraße 1 mit 15 Angestellten. Heute zählt sie bereits über 100 Mitarbeiter.

Bereits Anfang März 1953 konnte die Entscheidung getroffen werden, dass für die neue Luftverkehrsgesellschaft nur fabrikneue ausländische Flugzeuge infrage kämen, und zwar solche mit kolbengetriebenen Motoren neuester Konstruktion, die bereits im praktischen Luftverkehr erprobt sind. Ein Vierteljahr später stand fest, dass die neue Lufthansa sich endgültig für die amerikanischen Flugzeugmuster „Convair 340“ (für Kurz- und Mittelstrecken) und „Super Constellation“ (für Langstrecken) entschieden habe. Es wurde dann im Laufe der nächsten Monate die Verträge ausgehandelt, denen zufolge zunächst vier Flugzeuge von jedem dieser Muster mit Lieferfrist im Frühjahr 1954 für die „Convair 340“ und im Frühjahr 1955 für die „Super Constellation“ angekauft wurden.

Dieser Park von acht Maschinen bildet die erste Aufbaustufe. Nach wie vor strebt die LUFTAG stufenweise die Anschaffung von 24 Flugzeugen an. Der praktische Verkehrsbetrieb soll auf den europäischen Strecken im Sommer 1954 mit der „Convair 340“ (nach London, Paris, Zürich und Rom) aufgenommen werden, der Nordatlantikdienst nach den USA ein Jahr später mit der „Super Constellation“.

Eine weitere wichtige Entscheidung betraf den Sitz des Werfthafens. Anfang September konnte mitgeteilt werden, dass Hamburg der Sitz der technischen Basis der neuen Lufthansa sein werde, aus Gründen der Streckenführung sowie des rationelle Betriebes.

Die Organisation der neuen Lufthansa ist mittlerweile weit gediehen. In den Westeuropäischen Hauptstädten werden wahrscheinlich eigene Vertretungen eingerichtet werden, ebenso in den USA.

Die Vorarbeiten der LUFTAG sind so weit abgeschlossen, dass es nur noch des politischen Startschusses bedarf.“

Die Luftfahrtindustrie formiert sich

Erstmals ist der Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V., nachdem er im vorhergehenden Jahrbuch mit fünf Zeilen Erwähnung fand, vertreten. Zu einer ersten Nachkriegsmitgliederversammlung des früheren Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie trafen sich Vertreter ehemaliger Mitgliedsfirmen am 13. November 1951 in Stuttgart. Die Erhaltung des Verbandes wurde beschlossen. Der Namen wurde zunächst in „Verband der deutschen Luftfahrt“ und nach Einspruch der Behörden in „Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V.“ geändert:

Zu dem Verband der Förderung der Luftfahrt e.V. haben sich Firmen des früheren Zellen- und Motorenbaues mit Firmen des Baues von Zubehör und von Zulieferungen zusammengeschlossen, weil sich keine andere Stelle in Deutschland fand, die sich aus ihrem Wissen um die vitalen Zusammenhänge der Flugtechnik mit der Höhe unseres Industriepotenzials heraus für eine Wiederauflebung deutscher Flugtechnik einsetzen konnte. Der Verband bildet demgemäß den Sammelpunkt für alle Ideen und Bestrebungen für das Wiedererstehen einer deutschen Flugtechnik und einer deutschen Luftfahrtindustrie.

Die Hauptschwierigkeit, zu einem solchen Ziel zu kommen, liegt in den Verbotsbestimmungen der politischen Verträge. Während die militärischen Verbotsbestimmungen in anderen Industriezweigen, z.B. im Kraftwagenbau, sich allein auf den spezifisch militärischen Panzerbau beziehen, greifen die Verbote auf dem Luftfahrtsektor

weit in den zivilen Bereich hinein, Verboten sind uns neben rein militärischen Zwecken dienenden Flugzeugen auch Motorsportflugzeuge, Hubschrauber, Transporter und Verkehrsflugzeuge.

Der Verband hat seine erste Geschäftsstelle in Düsseldorf und es gibt 15 Beiratsmitglieder, die im Wesentlichen die „alte“ Luftfahrtindustrie repräsentieren.

Neben dem Verband zur Förderung der Luftfahrt gibt es die „Aero-Union“ in München: *Zum 31. Juli 1953 traten die Flugzeugwerke Dornier, Focke-Wulf, Heinkel, Messerschmitt und das frühere Flugmotorenwerk der Daimler-Benz AG unter voller Erhaltung ihrer eigenen Rechtspersönlichkeit unter dem Namen Aero-Union zu einer Interessengemeinschaft zusammen, um durch planmäßige Zusammenarbeit und zweckentsprechende Arbeitsteilung sich auf künftige Arbeiten vorzubereiten. Die Gesellschafter der Aero-Union – ausschließlich Persönlichkeiten, die bereits vor 1933 maßgeblich am deutschen Flugzeug- und Motorenbau beteiligt waren – sind heute noch im Besitz von Produktionsmitteln, deren sinnvolle Koordinierung ein bedeutendes Potenzial darstellt...Sämtliche in der Aero-Union zusammengeschlossenen Firmen sind Mitglieder des Verbandes zur Förderung der Luftfahrt e.V. Präsident der Aero-Union ist Dr. Claudius Dornier, Vizepräsident ist Direktor Nallinger und Geschäftsführer ist Direktor Dipl.-Ing. Hans A. Fiser.*

Aus den Kalenderblättern 1954

Wegen unüberbrückbarer Gegensätze zwischen den Westalliierten und der UdSSR zur Frage der deutschen Wiedervereinigung scheitert das am 18.2.1954 in Berlin zu Ende gehende (letzte) Gipfeltreffen der Außenminister der Siegermächte. Als unmittelbare Folge erklärt die UdSSR am 25.3. die Souveränität der DDR. Am 23.10. lädt die Konferenz der 14 NATO-Staaten die Bundesrepublik Deutschland zur Mitgliedschaft ein. Nachdem das französische Parlament eine Ratifizierung des EVG-Vertrages abgelehnt hat, scheitert die Europäische Verteidigungsgemeinschaft. Im Indochinakrieg erleidet Frankreich am 7.5. in Dien Bien Phu eine katastrophale Niederlage. In China wird Mao Tse-Tung endgültig Präsident der Volksrepublik China. Die Bundesrepublik gewinnt mit Trainer Sepp Herberger und Kapitän Fritz Walter am 4.7. in Bern gegen Ungarn den Titel des Fußballweltmeisters. In den USA wird die Fotoröhre entwickelt. Das erste Strahlverkehrsflugzeug der Welt, die de Havilland Comet (Erstflug 27. Juli 1949) verliert im Januar 1954 nach spektakulären Unfällen ihrer Zulassung. Das bei der Konstruktion der Comet beschrittene Neuland und das mit den Unfalluntersuchungen erkaufte Wissen kamen der gesamten Luftfahrt zugute. Am 15.7. Erstflug der Boeing 367-80, aus der die berühmte Boeing 707 entstand. Mercedes-Benz verkauft mit dem 300SL den ersten Serienwagen mit Benzineinspritzung.

Luftsport im Aufwind

Der dritte Deutsche Luftfahrttag, die Mitgliederversammlung des DAeC, fand vom 4. bis 7. Juni 1953 in Augsburg statt. Der DAeC umfasst 35 893 Mitglieder in 857 Vereinen, die in 11 Landesverbänden zusammengeschlossen sind (Stand vom 31.3.1953). Es gab 514 Segelflugzeuge, davon etwa 45 % Doppelsitzer, die einen Wert von etwa je 6000 DM repräsentieren, hinzu kamen etwa 500 in Bau befindliche Flugzeuge. Die bisherige Entwicklung hat damit alle Erwartungen übertroffen. 28 000 Segelflieger sind in den Gruppen des DAeC erfasst, davon entfällt 35 auf den Nachwuchs. Fast 300 Segelfluggelände nehmen den Flugbetrieb auf, der zum weitaus größten Teil im Windenstart durchgeführt wird.

Neue Ehrenmitglieder und Goldene Ehrennadel - Wolf Hirth nahm folgende Ehrungen vor:

Ehrenmitglieder

- *Hugo Kaulen ist mit 84 Jahren einer der ältesten Freiballongführer der Welt; er errang mit dem Freiballon „Duisburg“ vom 13. bis 17.12.1913 auf der Strecke Bitterfeld-Perm im Ural einen Dauerweltrekord, der mit 87 Stunden bis heute nicht überboten wurde.*
- *Dr. Ludwig Dürr, der an der Entwicklung der Luftschiffe einen überragenden Anteil hat*
- *Dr. Igo Etrich, der als Konstrukteur der „Taube“, das wohl erfolgreichste Flugzeug vor dem Ersten Weltkrieg, die technische Entwicklung grundlegend beeinflusst hat.*

*Mit der Goldenen Ehrennadel wurden ausgezeichnet: Elly Beinhorn, Oberregierungsrat Christian Biser, Wolfgang von Gronau, Prof. Dr. Ernst Koschel, Hanna Reitsch, Ferd. Bernh. Schmetz und Ing. Franz Wilhelm Schmitz *) und auf spontanem Antrag Wolf Hirth und Fritz Stamer.*

**) der Vater des Rezensenten*

Die Krönung des Segelflugbetriebs 1953 war der „Deutsche Segelflugwettbewerb“ in Oerlinghausen mit 28 Leistungsflieger am Start, der gleichzeitig eine Vorentscheidung für die deutschen Teilnehmer an den Segelflugzeugweltmeisterschaften 1954 war. Vorgestellt wurde ein neues deutsches Hochleistungssegelflugzeug, die „HKS 1“ der Entwicklungsgemeinschaft Haase-Kensche-Schmetz aus Herzogenrath.

Die Freiballon-Kommission des DAeC erinnert an die erste Nationale Wettfahrt nach dem Kriege am 3. Mai 1953 ab dem Startplatz Wuppertal. Es folgten weitere Wettfahrten ab Oldenburg, Velbert, Düsseldorf und Delmenhorst.

Die Modellflug-Kommission arbeitet nach dem Grundsatz *Modellflug nicht zu verordnen und zu verwalten, sondern Modellflug zu betreiben, ihn aus sich heraus wachsen zu lassen: dann wird er für sich selber werben und Tausende neuer Anhänger finden, die ihn aus Freude am Spiel, Freude am Sport, Freude an der Natur, Freude an Technik und Wissenschaft um seiner selbst willen betreiben werden.* Bei der Weltmeisterschaft für Segelflugmodelle Klasse A 2 1952 in Graz erzielte Deutschland in der Mannschaftswertung den ersten Platz.

Die Motorflieger des DAeC können ihren Sport noch immer nicht aktiv ausführen. Geplant wird aber immer weiter. Da geht es vor allem um die Beschaffung guter und preiswerter Sportflugzeuge – für die Zeit nach der Freigabe des Motorfluges in der Bundesrepublik. Hierzu aus dem Bericht der Motorflug-Kommission: *Da bei Freigabe des Motorfluges nicht damit gerechnet werden kann, dass die deutsche Luftfahrtindustrie sofort lieferbereit ist, war unser Hauptproblem für den Anfang eine Zwischenlösung zu finden. Die Firma Bücker bot uns die bekannter Bü 181 aus Schweden an, diese Maschinen werden grundüberholt und kurzfristig zum Preise von 11.000 DM geliefert, ebenso beabsichtigt die Firma Klemm ihre Kl 35 wieder einzuführen und nach in Deutschland erfolgter Grundüberholung zu einem ähnlichen Preis auf den Markt zu bringen. Die von uns benötigte Zahl von Sportflugzeugen liegt bei etwa 120 Maschinen... Wir hoffen, dass die deutsche Luftfahrtindustrie nach Freigabe des Motorfluges bald wieder in der Lage ist, gute Sportflugzeuge zu angemessenem Preis anzubieten...*

Auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München war als einzige Motormaschinen eine Siebel-MB 308 mit italienischer Zulassung ausgestellt. Ein Hoffnungsträger für die Zeit nach der Wiedezulassung des Motorfluges?

Band 4 – 1955

Das Buch erscheint im Jahr der entscheidenden Wende wie der Herausgeber im Geleitwort zum 4. Band schreibt. Und er schreibt weiter: *Das Jahr 1955 wird der Bundesrepublik die Souveränität und damit wieder die Lufthoheit bringen. Wir stehen von der Wiederaufnahme des Luftverkehrs durch die Deutsche Lufthansa, der Luftsport wird seiner letzten Fesseln ledig werden, die Luftfahrtwissenschaft kann sich wieder in Freiheit entfalten und der Aufbau der Luftfahrtindustrie ist eine ebenso schwere wie für unsere Volkswirtschaft wichtige Aufgabe...Das Jahrbuch will zu seinem Teil Helfer sein. Es registriert und berichtet, es hält das Geschehen unserer schnelllebigen Zeit fest und liefert dem künftigen Historiker das Material.*

Das Bild des Jahrbuches ändert sich. Der Dank an die Mitarbeiter, die den Herausgeber wieder unterstützt haben, gilt erstmals in Sonderheit Kurt A.St.Jentkiewicz. An den 383 Seiten hat der Luftsport nach wie vor den größten aber insgesamt sinkenden Anteil bei gleichzeitiger deutlicher Zunahme der Bereiche Luftfahrtwissenschaft, Luftverkehr und Luftfahrtindustrie. Die Zahl der Inserenten vergrößert sich vor einem sich weiter öffnenden Markt. Eine nützliche Unterstützung für ein das Jahrbuch als Auskunfts- und Nachschlagewerk ist die Einführung eines Stichwortverzeichnisses. Nach dem Überblick über 50 Jahre Fluggeschichte im letzten Band – Motto war und ist *Um das heute zu verstehen und der Zukunft gerecht zu werden, muss man die Vergangenheit kennen* - bringt das neue Jahrbuch einen Streifzug von Werner Thies durch die Geschichte des Modellfluges von 440 v. Chr. bis 1950, um aufzuzeigen, wie stark das Flugmodell den Weg bahnte. Dem Streifzug ist ein Wort von Pro. Dr. Alexander Lippisch vorangestellt: *Das Flugmodell ist die Keimzelle der Flugtechnik. Die Entwicklungsgeschichte des Flugmodells ist die Geschichte des Flugwesens und die Erfindung des ersten freifliegenden Modells ist die Geburtsstunde der Fliegerei.*

Ausbau der Luftfahrtverwaltung

In der Behördenorganisation gibt es im Bundesverkehrsministerium Anpassungen an die neuen Aufgaben bei etwa gleichem Aufbau wie im vorigen Jahrbuch. In der Bundesanstalt für Flugsicherung hat Dr.-Ing. Heer seine Aufgabe als Direktor übernommen. Seit dem 30. November 1954 gibt es das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt, welches ab dem 1. Februar 1955 am Flughafen Braunschweig-Waggum ansässig ist. Der dem Bundesverkehrsministerium unterstehende Wetterdienst ist durch das Gesetz vom 11. November 1952 im Deutschen Wetterdienst in Frankfurt/Main unter einem Präsidenten Dr.R.Benkendorff organisiert. Im Bundesinnenministerium gibt es die Gruppe „Jugendfragen und Sport“ und dort das Referat „Sport und Leibesübungen“. Richtschnur für die Einstellung des Bundesinnenministeriums ist die Unantastbarkeit der Entschlussfreiheit des DAeC in allen flug-sportlichen Fragen, heißt es im Jahrbuch.

Erstmals nennt das Jahrbuch das Bundeswirtschaftsministerium. Minister ist Prof. Dr. Ludwig Erhard mit seinem Staatssekretär Dr. L. Westrick. Die Fragen der Luftfahrt werden in der Abteilung IV Gewerbliche Wirtschaft (Ministerialdirektor Dr. Krautwig) und dort in deren Unterabteilung IV A Eisen- und Metallindustrie (Ministerialdirigent Dipl.-Ing. W. Schmid) wahrgenommen. *„Da der Bundesrepublik gemäß Gesetz 24/61 der Alliierten eine Betätigung auf dem Gebiet der Luftfahrtindustrie noch verboten ist, befasst sich vorläufig das Referat IV A 2. Maschinenbau, Fahrzeugbau, Stahlbau, mit den entsprechenden Fragen.“* Referatsleiter ist Ministerialdirigent Dipl.-Ing. O., Baier. Mit der Wahr-

nehmung der Fragen der Luftfahrtindustrie ist Oberregierungsrat Dr.-Ing. F. Engelmann beauftragt.

Im Bundespostministerium wird unter Oberpostdirektor Schuch die Organisation des Luftpostdienstes weiter ausgebaut. Monatlich kommen zurzeit im Bundesgebiet einschl. Berlin (West) jeweils rund 300 000 kg Luftpostsendungen auf.

Sie fliegt wieder – die Deutsche Lufthansa

Seit dem 6. August 1954 trägt die LUFTAG wieder den alten Namen „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“. Im Jahrbuch heißt es im Bericht zur Deutschen Lufthansa u.a.:

...Auf Grund einer durch die Hohen Kommissare der Besatzungsmächte erteilten Sondergenehmigung wurde der Lufthansa am 8. November 1954 die Genehmigung zur Einfuhr der vier in den USA bestellten zweimotorigen Convair 340 und zur Anwendung im Ausbildungsbetrieb erteilt. Es ist beabsichtigt, am 1. März 1955 mit diesen Flugzeugen einen Streckenversuchsdienst aufzunehmen und am 1. April 1955 mit dem planmäßigen Linienverkehr auf einem innerdeutschen und europäischen Flugnetz, das voraussichtlich die deutschen Verkehrsflughäfen Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Köln-Wahn und München mit London, Paris und Madrid verbinden wird. Für den Sommer dieses Jahres ist die Lieferung von vier viermotorigen Lockheed Super-Constellation vorgesehen, mit denen der Transatlantik-Flugdienst nach den USA durchgeführt werden soll...

Die Wiedergeburt des deutschen Luftverkehrs ist bescheiden...(und) ist eine Folge der zur Verfügung stehenden begrenzten Mittel. Sie bedingt, dass sich der Weg der Gesellschaft bis zur Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit verlängert, die nach den wirtschaftlichen Erfahrungen der Gegenwart erst bei einem Flugzeugbestand von 20 bis 24 Maschinen erreicht werden kann...

Es ist daher mit Bestimmtheit zu erwarten, dass die Lufthansa nach einer notwendigen Anlauf- und Aufbauzeit, die durch Vergrößerung des Maschinenparks wesentlich beschleunigt werden kann, die wirtschaftliche Ausgewogenheit erreicht und Überschüsse erarbeitet. Selbst wenn diese auf sich warten lassen, stellt der Umstand, dass die deutsche Wirtschaft sich zukünftig ihren Bedürfnissen entsprechenden Luftverkehrsverbindungen bedienen kann, einen nicht zu unterschätzenden Gewinn dar. Die von ihr bisher in Anspruch genommenen Luftverkehrsdienstleistungen ausländischer Gesellschaften sind im Laufe der Jahre auf rund 300 Mill. DM jährlich angestiegen...

Die ersten deutschen Verkehrsflugzeuge werden mit britischen Bordkommandanten fliegen, da die deutschen Flugkapitäne als Co-Piloten Erfahrungen im Streckendienst sammeln sollen...Bei Betriebsaufnahme dürften etwa 40 deutsche Flugzeugführer und eine ausreichende Anzahl von Flugzeugingenieuren zur Verfügung stehen. Bei Redaktionsschluss des Jahrbuches zählte die Deutsche Lufthansa 511 Mitarbeiter.

Erste Charter- und Bedarfsfluggesellschaften

Mit einem vorläufigen Gründungskapital von 60.000 DM schlossen sich die in München tätigen Bedarfsflugunternehmen Aero Express GmbH, Süddeutscher Lufttransport „International“ GmbH und Bayerischer Flugdienst Hans Bertram zur „Aero Express – Bayerischer Flugdienst GmbH“ zusammen. Sitz der Gesellschaft ist der Flughafen München-

Riem; seine Geschäftsführer sind Flugkapitän A.W.Zober, Hans Bertram und Fritz Mall. Für den Flugbetrieb stehen vorläufig 14 gecharterte Maschinen zur Verfügung, die bis zur Rückgabe der Lufthoheit von ausländischen Piloten geflogen werden: 2 Vickers Viking, 1 Consul, 2 Auster, 2 deHavilland Rapide, 4 Stinson, 1 KZ VII und 2 Piper. Dann gibt es ferner die Bedarfsluftverkehr GmbH am Stuttgarter Flughafen mit Siegfried Elsäßer. Neben einer Reihe kleinerer Firmen ist die am 24. November 1952 gegründete „Südflug“ Süddeutsche Fluggesellschaft mbH, ebenfalls am Stuttgarter Flughafen tätig, Geschäftsführer ist Rul Bückle.

Mit einem Gründungskapital von 0,5 Mill. DM ging die Deutsche Lufttransport-Gesellschaft mbH (DLT) mit seinem Geschäftsführer Klaus.-Joachim Behrmann am 4. August 1954 am Hamburger Flughafen „an den Start“. Gründer sind Kühn & Nagle KG, Carl Prior oHG, Hamburger Aero Express, Rudolf P. Rennecke, Franz Haniel & Cie GmbH und die Lancashire Aircraft Corp. Ltd. London. Der Lufthansa wurde eine Option von 26 % eingeräumt. Die DLT betrachtet sich als notwendige und sinnvolle Ergänzung der Lufthansa wobei eine gegenseitige Konkurrenz beider Unternehmen vermieden werden soll. Bis zur Lufthoheit betreibt die DLT Charterdienste unter englischer Flagge mit drei DC 3.

Die deutschen Verkehrsflughäfen haben sich als Unternehmen etabliert. Ihre Geschäftsführer sind:

- Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH: Werner Loebermann
- Bremer Flughafenbetriebsgesellschaft mbH: Kurt Wurll
- Düsseldorfer Flughafenbetriebsgesellschaft mbH: Frhr.v. Buddenbrock
- Flughafen Aktiengesellschaft Frankfurt/Main: Grau und Lange
- Hamburger Flughafen-Verwaltung (Hamburger Luftschiffhallen-Gesellschaft) GmbH: Max Wachtel
- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH: Dr.-Ing. F.W.Petzel
- Köln-Bonner Flughafen Wahn GmbH: Prof. Dr.-Ing. H. Steinmann
- Flughafen München-Riem GmbH: Wulf Diether Graf zu Castell
- Flughafen Nürnberg GmbH: Heinz H. Starke
- Flughafen Württemberg GmbH: Lothar Zobel

Luftfahrt in Lehre, Wissenschaft und Forschung

Institute, die sich mit Fragen der Luftfahrt befassen gibt es

- an der Technischen Hochschule Braunschweig,
- an der Technischen Hochschule Darmstadt,
- an der Universität Göttingen,
- an der Universität Hamburg,
- an der Technischen Hochschule Hannover,
- an der Technischen Hochschule Karlsruhe,
- an der Universität Köln,
- an der Technischen Hochschule München und
- an der Technischen Hochschule Stuttgart.

An der Technischen Universität Berlin ist die Luftfahrttechnik nach wie vor verboten. Alle Anträge um Aufnahme des Unterrichts auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik wurden von

den drei westlichen Besatzungsmächten abgewiesen, trotzdem der Senator für Volksbildung der Stadt Berlin bereits die Mittel für zwei Forschungsprofessuren zur Verfügung gestellt hatte.

Am Stuttgarter Flughafen hat das Forschungsinstitut für Physik der Strahlantriebe e.V. am 1. August 1954 seine Arbeit aufgenommen. Es gibt ein Kuratorium mit Dr. Eckert von Daimler-Benz als Vorsitzenden. Zu den rund zehn Mitarbeitern zählen Dr.-Ing. Eugen Sänger, Dr. Irene Sänger-Bredt und Dipl.-Ing. H.H.Kölle. Das Institut befasst sich mit wissenschaftlichen Grundlagen und angewandte Forschung im Zwischenbereich von Luftfahrt und Raumfahrt. Die Arbeiten konzentrieren sich hauptsächlich auf die Theorie von Raketen und Staustrahlantrieben, die Physik der Verbrennungsvorgängen, Probleme der Gasstrahlung und der Grenzflächenphysik. In München wurde das Flugfunk-Forschungsinstitut Oberpfaffenhofen e.V. in das Vereinsregister eingetragen. Mit Sitz in München-Riem ist das Institut Rechtsnachfolger der vormaligen Instituts gleichen Namens. Am Flughafen Frankfurt/M. gibt es das „Deutsche Institut für Luftverkehrsstatistik e.V.“ mit seinem Leiter Dr. Rud. Gunzert und seinem Geschäftsführer Dr.-Ing. E.W.Pleines. Schließlich arbeitet seit 1952 in Freiburg i.Br. das Institut für Segelflugforschung (IfS) in der Gesellschaft zur Förderung der Segelflugforschung e.V. Leiter der Segelflugforschung ist hier Dr. Ernst Frowein. Als Nachfolger der „alten“ DFS in Darmstadt wirkt am Flughafen München-Riem die deutsche Forschungsanstalt für Segelflug e.V. (DFS) mit seinen Vorstandsmitgliedern Prof. Dr. Harald Koschmieder und Dipl.-Ing. Otto Fuchs. Neben Personen zählen der Bund, das Land Bayern und einige Industrieunternehmen, wie Zeiss, zu den Vereinsmitgliedern. Die Arbeiten umfassen hauptsächlich meteorologische Gebiete.

Zu den bisher schon im Aufbau befindlichen Luftfahrtforschungsanstalten AVA und DVL tritt die DFL hinzu. Die Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt e.V. (DFL) am Flughafen Braunschweig-Waggum hat sich am 21. Juli 1953 neu gegründet und tritt die Nachfolge der am 10. Februar 1936 gegründeten „Deutschen Forschungsanstalt für Luftfahrt“ (ab 1938 „Luftfahrtforschungsanstalt Hermann Göring“) an. Die neue DFL hat die Aufgabe *ausschließlich und unmittelbar die deutsche Luftfahrt durch wissenschaftliche und technische Forschung zu gemeinem Nutzen zu fördern. Die Forschungsanstalt soll auf verschiedenen Gebieten der Flugtechnik forschen und Behörden und Industrie zur Ausführung technischer Arbeiten und zur Klärung besonderer Fragen auf dem Luftfahrtgebiet zur Verfügung stehen.* Zum Vorstand zählen Prof. Dr.phil. Hermann Blenk, Vorsitzender, Prof. Dr.-Ing. Hermann Winter, stellv. Vorsitzender und Prof. Dr.phil. Heinrich Koppe. Es gibt bereits acht Institute: 1. Institut für Aerodynamik Prof. Dr. phil. H. Schlichting, 2. für Flugtechnik Prof. Dr. phil. H. Blenk, 3 für Luftfahrzeugführung Prof. Dr. phil. H. Koppe, für Flugzeugbau Prof. Dr.-Ing. H. Winter, für Kolbentriebwerke Prof. Dr.-Ing. K. Löhner und 6. für Strahltriebwerke Prof. Dr.-Ing. O. Lutz.

Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) mit seinen Vorstandsmitgliedern Prof. Dr.-Ing. A.W.Quick und Prof. Dr.-Ing. Hans Ebner residiert mit zwei Geschäftsstellen auf dem Flughafen Essen-Mühlheim und in München. Acht Institute gibt es bereits: 1. Institut für Aerodynamik, Aachen, Prof. Dr.-Ing. Seewald, 2. für Festigkeit, Mühlheim/Ruhr, Prof. Dr.-Ing. H. Ebner, 3. für Flugmedizin, Bonn, Prof. Dr. Ruff, 4. für Flugtreib- und Schmierstoff, München, Prof. Dr. Spengler, 6. für Thermodynamik, Mühlheim/Ruhr und Garmisch, Prof. Dr. F.A.F. Schmidt, 7. für Turbomaschinen, Aachen, Prof. Dr. Leist, für Werkstoffforschung, Aachen, Prof. Dr. Bollenrath. Hinzu kommen die Abteilung für Dokumentation und die Prüfabteilung.

Am Stuttgarter Flughafen wirkt die „Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber e.V.“ mit seinem Geschäftsführer Franz Walter; die wissenschaftlichen Mitarbeiter, unter anderem für Studienaufgaben für das BVM, sind Dr.-Ing. habil. W. Just und Flugkapitän Dipl.-Ing. Bode

Aus den Kalenderblättern 1955

Moskaureise von Bundeskanzler Konrad Adenauer (mit Super-Conny der Lufthansa), er kann der UdSSR, die diplomatische Beziehungen zur Bundesrepublik aufnehmen möchte, die Rückführung der Letzten ca. 10 000 immer noch einbehaltenen Kriegsgefangenen abtrotzen. Die UdSSR beenden formell den Kriegszustand mit Deutschland; alle Ostblockstaaten folgen. Am 5. Mai In-Kraft-Treten deren Pariser Verträge, die Hohe Kommission hebt das Besatzungsstatut auf, die Bundesrepublik erlangt die Souveränität. Der Warschauer Pakt unter gemeinsamen Oberkommando wird gegründet. Österreich erhält seine Souveränität zurück. Das Goggomobil wird als neuester Kleinstwagentyp vorgestellt. VW produziert mit dem Käfer als erster europäischer Hersteller mehr als 1 Million Fahrzeuge dieses Typs. In Frankreich starten die S.E.210 „Caravelle“ am 27. Mai und in der Sowjetunion am 17. Juni die Tupolew Tu-104 zu ihren Erstflügen.

Die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V. (WGL), sie zählt inzwischen fast 1000 Mitglieder, blickt auf die sehr erfolgreiche Jahrestagung 1954 in Duisburg mit mehr als 600 Teilnehmern zurück Die Tagung diente der Bestandsaufnahme von Luftfahrtwissenschaft und –technik und der Herausstellung der Bedeutung von Luftfahrt für den Wiederaufbau Deutschlands (Staatssekretär Leo Brandt). Deutsche, im Ausland tätige Wissenschaftler berichteten. Durch die Zusagen des Bundes zur finanziellen Förderung kann die Gesellschaft die 2. Geschäftsstelle in Köln unter dem Generalsekretär Flugkapitän Will Ennenbach auf- und ausbauen. Die Kölner Geschäftsstelle dient insbesondere der Vorbereitung und Abwicklung der wissenschaftlichen Jahrestagungen und anderer Veranstaltungen mit Arno L. Schmitz als Organisationsleiter. Der Vorstand besteht aus Prof. Dr.phil. Hermann Blenk (Vorsitzender) und Prof. Dipl.-Ing. Walter Blume und Flughafendirektor Willi Sondermann als stellvertretende Vorsitzende. Das Jahrbuch der WGL veröffentlicht die Vorträge der Jahrestagung und die Zeitschrift für Flugwissenschaften (ZFW) veröffentlicht monatlich Beiträge aus dem In- und Ausland. Die Redaktion erfolgt von Braunschweig aus.

Über 800 Mitglieder zählt die „Gesellschaft für Weltraumforschung e.V.“ mit seinem Geschäftsführer Dipl.-Ing. Heinz Gartmann, Bad Soden am Taunus. Sie trägt zur Verbreitung des Raumfahrtgedankens bei. Organ ist die Zeitschrift „Weltraumfahrt“.

Luftfahrtindustrie am Start

Noch (bis zur Souveränität) ist die Luftfahrtindustrie im Jahrbuch vertreten durch den Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V. (VFL), Düsseldorf, Kaiserswerther Str. 164 mit seinem Geschäftsführer Hermann Kastner. Die Aufgabe des Verbandes, bestand zunächst darin, die noch vorhandenen ideellen und personellen Kräfte zu sammeln und *propagandistisch, psychologisch und politisch die Voraussetzungen für einen Wiederaufbau der deutschen Luftfahrtindustrie zu schaffen. In der Zukunft sieht er seine Hautaufgabe in der Interessenvertretung der deutschen Luftfahrtindustrie.*

Verband zur Förderung der Luftfahrt: Die Mitgliederzahl beträgt etwa 50, unter ihnen sind alle Firmen, die in der früheren Luftfahrtindustrie eine Rolle gespielt haben und auch wahrscheinlich den ihnen gebührenden Platz in einer zukünftigen Luftfahrtindustrie einnehmen werden. Da das Interesse an dem Verband in der Zuliefererindustrie, die heute im Flugzeugbau eine noch größere Rolle spielt als früher, ist nach dem Start der deutschen Luftfahrtindustrie mit einem großen Zuwachs an Mitgliedern zu rechnen.

Die Organe des Verbandes sind:

1. Der Präsidialausschuss mit
 Prof. Dr. C. Dornier, Zug/Schweiz
 Dr.-Ing. E.h. Fritz Nallinger, Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim
 Dr. L.S.Rothe, Bad Homburg v.d.H.
 2. Der Beirat mit
 Rechtsanwalt Adenauer, Bonn
 Dr. Richard Bruhn, Düsseldorf
 Prof. Dr. C. Dornier, Zug/Schweiz
 Direktor Fritz Feilcke, Bremen
 Direktor Dipl.-Ing. Karl Frydag, Kassel
 Prof. Dr. Ernst Heinkel, Stuttgart-Zuffenhausen
 Dr.-Ing. Walter Lippert, Stuttgart-W.
 Prof. Willy Messerschmitt, München
 Dr.-Ing.E.h. Fritz Nallinger, Stuttgart-Untertürkheim
 Direktor M.W. Nolden, Bonn
 Direktor Arthur Rothe, Bremen-Flughafen
 Dr. B. Weinhardt, Hamburg-Blankenese
- kooptierte Mitglieder sind Walter Jordan, Braunschweig, und Dr. L.S. Rothe, Bad Homburg v.d.H.

Zur Luftfahrtindustrie zählt der REUSS 1955 auch die am 26. Oktober 1954 gegründete „Arbeits- und Forschungsgemeinschaft Graf Zeppelin (AFZ)“ am Stuttgarter Flughafen, die ein freiwilliger Zusammenschluss von Personen, Firmen (darunter Daimler-Benz) und Forschungsinstituten des Landes Baden-Württemberg ist. Bei den kommenden gemeinschaftlich zu bewältigenden Aufgaben der Luftfahrttechnik soll die AFZ die Belange der baden-württembergischen Luftfahrtindustrie und –forschung miteinander in Einklang bringen, sie gegenüber der Bundes- und der Landesregierung vertreten und durch Herbeiführung einer engen Zusammenarbeit aller führenden Fachleute fördern. Es gibt einen vorläufigen Vorstand mit Generaldirektor Könecke, Generaldirektor Dr. Burkhardt und Ministerialrat Dr. Seifritz sowie Prof., Dr. Madelung als wissenschaftliches Vorstandsmitglied. Geschäftsführer ist Direktor Franz Walter.

Luftfahrtunternehmen aller Art

Der REUSS fasst eine ganze Reihe von Unternehmen unter diesem Oberbegriff zusammen, die sich zum Teil in Erwartung der Lufthoheit die Vertretungsrechte ausländischer Unternehmen gesichert haben und dabei aber unter anderem Luftfahrtdienste wie Reklame- und Charterflüge usw. anbieten.

Dazu zählen

- Deutsche Luftwerbung DLW von Walther Dahl, Flughafen Düsseldorf,

- Deutscher Luftfahrt-Beratungsdienst oHG, Wiesbaden und Düsseldorf, mit Walter Sachsenberg und Flugkapitän Ernst Seibert, sie besitzt die westdeutsche Cessna-Vertretung,
- Luftfahrt-Technik GmbH in Köln-Ehrenfeld mit C.A.von Schoenebeck der u.a. vertritt Bristol, Beech, Hiller, Piper, SNCASO.

Luftsport im Steilflug und Ministerschelte

In Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Hans Christoph Seebohm präsentierte sich der DAeC auf dem 4. Deutschen Luftfahrttag im Juni 1954 in Braunschweig: *Mit tiefen Ernst wies der Verkehrsminister den DAeC auf die Verantwortung hin, die ihm als der zentralen Körperschaft des deutschen Luftsports und als oberste nationale Luftsportbehörde zufalle. Der Deutsche Aero Club habe bei seiner Gründung nicht nur die Aufgabe des früheren Deutschen Luftsport-Verbandes, sondern auch die des Aero-Clubs von Deutschland und des deutschen Lufrates übernommen, diesen aber bisher zu wenig Bedeutung geschenkt. Zur Erfüllung dieser Aufgaben forderte der Minister eine straffere Organisation und die Übernahme der Verantwortung für die Gestaltung und Entwicklung des Luftsports im Rahmen einer gesunden Selbstverwaltung.*

Der scheidende DAeC-Präsident Wolf Hirth nennt stolze Zahlen. „Großartiger Fortschritt macht der Segelflug, in dem 1953 22.000 Segelflieger tätig waren, davon 9700 ohne Prüfung, 2600 mit der A, 2300 mit der B und 7000 mit der C. 483 besaßen die Silber-C, die Gold-C 15 und 3200 den Luftfahrerschein I und 1774 den Luftfahrerschein II. Die dem DAeC angehörenden Fluggruppen verfügten über 646 Einsitzer, 241 Doppelsitzer und hatten rund 400 Flugzeuge im Bau. Bei den Internationalen Segelflugweltmeisterschaften 1954 in Camphill/England belegte Flugkapitän August Wiethüchter auf seiner „Weihe“ im Wettkampf von 19 Nationen den 3. Platz. Auch der Modellflug mit etwa 10 000 Aktiven entwickelt sich gut und konnte die internationale Spitzenklasse wieder erreichen. Als Nachfolger von Wolf Hirth wurde Dr. Eitel-Friedrich Mann, München, zu neuen DAeC-Präsidenten gewählt.

Deutschland ist nach zehnjähriger Pause am 5. Mai 1955 wieder in den Kreis der luftfahrttreibenden Nationen zurückgekehrt schreibt der Herausgeber in seinem Geleitwort zum fünften Band. Und weiter heißt es: *Die Deutsche Lufthansa konnte...endlich ihren Betrieb wieder aufnehmen. Der Luftsport wurde seiner letzten Fesseln ledig. Unsere Luftfahrtwissenschaft unterliegt keinen Beschränkungen mehr und kann nun neben den reinen Forschungsaufgaben auch den Nachwuchs für die vor dem Wiederaufbau stehenden Luftfahrtindustrie – den Spätheimkehrer unserer Wirtschaft – heranbilden. Schließlich stellt die Bundesrepublik ein Luftwaffenkontingent auf.* Der Aufbau des Buches wurde beibehalten und nur den neuen Verhältnissen angepasst. Der Umfang stieg um runde 50 Prozent und an der Arbeit hatte Kurt A.St. Jentkiewicz wieder beträchtlichen Anteil. Neben dem Sachregister gibt es ein Branchenverzeichnis. Den größten Umfang nimmt mit knapp einem Viertel immer noch der Sport ein. Andere Bereich habe deutlich zugenommen. Sehr umfangreich ist ein redaktioneller Teil mit einer Geschichte des deutschen Luftverkehr 1917 bis 1955. Anknüpfend an die Bestandsaufnahme im ersten Jahrbuch gibt Dr.jur. Alfred Wegerdt eine ausführliche Übersicht zum Luftrecht. Präsident a.D. Dr.jur. Alfred Wegerdt, er ist einer der ältesten und bedeutendsten Mitarbeiter des Jahrbuches, verstarb am 24. Januar 1956 im Alter von 77 Jahren in Bonn und hat das Erscheinen des Jahrbuches 1956 nicht mehr erlebt. Sein Beitrag ist möglicherweise seine letzte Arbeit.

Rechtsgrundlagen der Luftfahrt

Die Rechtsgrundlagen der Luftfahrt bilden jetzt alle diejenigen Gesetze und Rechtsverordnungen, die bis zur Beendigung des zweiten Weltkrieges erlassen und zu diesem Zeitpunkt in Geltung waren – so weit sie nicht inzwischen abgeändert, ergänzt oder aufgehoben sind und so weit sie nicht mit dem Grundgesetz in Widerspruch stehen. Nachdem die Vollversammlung der Vereinten Nationen am 25. Oktober 1955 der Zulassung der Bundesrepublik zur ICAO zugestimmt hat, ist das ICAO-Abkommen innerdeutsches Recht.

Bereits vor der Wiederherstellung der deutschen Lufthoheit wurden Vorbereitungen für den Abschluss zweiseitiger Luftverkehrsabkommen eingeleitet. Bereits am 7. Juli 1955 wurde das Luftverkehrsabkommen mit den USA unterzeichnet. Der deutsche Luftverkehr erwarb das Recht für Linien nach Boston, Chicago, New York und Philadelphia. Alle Gesetze und Verordnungen der Alliierten Hohen Kommission, die sich auf die zivile Luftfahrt bezogen sind außer Kraft getreten und wurden aufgehoben. Gleichzeitig ist das Amt für Zivile Luftfahrt der Alliierten Hohen Kommission aufgehoben worden, sodass mit der Wiedererlangung der Lufthoheit die Gesetzgebungsgewalt und die Verwaltungshoheit auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt in den Händen der Bundesrepublik liegt. Von den von der Alliierten Hohen Kommission erlassenen Vorschriften sind lediglich die Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Bundesrepublik in Kraft geblieben. Sie sind eine Wiedergabe des Anhangs 2 des ICAO-Abkommens vom 7. Dezember 1944. Die Rechtsgrundlagen der darüber hinaus von den USA über Flughäfen in der Karibischen See nach Südamerika, ferner nach San Francisco oder Los Angeles. Das Luftverkehrsabkommen mit Großbritannien wurde am 22. Juli 1955 und das mit Frankreich am 4. Oktober 1955 unterzeichnet. Mit einer Vielzahl anderer Staaten wurden Verhandlungen zum Abschluss von Luftverkehrsabkommen eingeleitet. Am 13. August 1955 erließ der Bundesminister für Verkehr die Richtlinien zur Genehmigung von Luftfahrtunternehmen und Fluglinien.

Die Luftwaffe macht sich bemerkbar

Zu den Bundesbehörden tritt erstmals das „Bundesverteidigungsministerium, Bonn, Argelanderstrasse. 105, Minister Theodor Blank, Staatssekretär Dr. Rust, Abteilung Luftwaffe Oberst Panitzki“ (wörtlich!). Der Aufbau der Streitkräfte macht sich in Annoncen der ausländischen Industrie bemerkbar. Fiat wirbt beispielsweise für das „Unterstützungsjagdflugzeug G 91“ oder Henschel & Sohn in Kassel macht auf „Henschel-Sikorsky-Hubschrauber“ aufmerksam.

Wissenschaftliche Gesellschaften

Zu den Wissenschaftlichen Gesellschaften tritt der „Ausschuss für Funkortung in der Gesellschaft zur Förderung des Verkehrs e.V.“, Düsseldorf, tritt mit der Aufgabe an, die im Interesse der Sicherheit des Verkehrs liegende Entwicklung der elektromagnetischen und akustischen Ortungsmittel zu fördern. Erster Vorsitzender ist Prof. Dipl.-Ing. Leo Brandt, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Geschäftsführendes Vorstandsmitglied ist General der Luftnachrichtentruppen a.D. W. Martini.

Die Arbeits- und Forschungsgemeinschaft Graf Zeppelin e.V. (AFZ), sie hat mittlerweile mit Dipl.-Ing. Albert Schmehl einen Geschäftsführer, tritt mit den „Stuttgarter Luftfahrtgesprächen“ hervor. Die Gesellschaft für Weltraumforschung e.V., Stuttgart, ist mit über 800 Mitgliedern die drittgrößte der in der IAF, der Internationalen Astronautischen Föderation, zusammengeschlossenen astronautischen Gesellschaften.

Von vier Geschäftsstellen aus operiert inzwischen die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V. (WGL). Es gibt die Hauptgeschäftsstelle in Braunschweig, dann die Geschäftsstelle West in Köln, die Geschäftsstelle Süd am Flughafen München-Riem und die Geschäftsstelle Südwest am Flughafen Stuttgart. Auf der Jahrestagung 1955 in Augsburg, mit über 800 Teilnehmern, referierten unter großer internationale Beteiligung abermals deutsche Wissenschaftler, die in den letzten Jahren im Ausland tätig waren, so vor allem in Frankreich und Großbritannien. Gemeinsam mit der DVL richtete die WGL am Flughafen München-Riem die „Zentralstelle für Luftfahrtokumentation (ZLD)“ ein, ihr Leiter ist Dr.-Ing. H.J.Rautenberg. Monatlich kommen rund 30 000 Literaturkarten durch die ZLD an über 60 Interessenten zum Versand. Damit baut die ZLD einen zentralen Literaturnachweis- und Auskunftsdienst für die Luftfahrt auf. Die ZLD ist laufend darum bemüht, die über 5000 früheren Forschungsberichte und Firmenberichte, die über 180 Beiträge des früheren Ringbuchs der deutschen Luftfahrttechnik und die Schriften der Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung allgemein wieder zugänglich zumachen.

Der BDLI tritt an

Entsprechend einem bereits vorher gefassten Beschluss seiner Mitglieder wurde der „Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V.“, 1951 gegründet, am 5. Mai 1955, dem Tag der Rückgabe der Lufthoheit, zum „Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie e.V. (BDLI)“ umgewandelt. Damit übernahm er offizielle die funktionell Nachfolge des ehemaligen „Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie“. Aus der Zeit des Reichsverbandes ist Dr. Walter Huth, Frankfurt am Main, Ehrenmitglied des BDLI.

Am 2.1. werden die ersten Freiwilligenverbände der Bundeswehr aufgestellt; die 12-monatige Wehrpflicht wird eingeführt. In der DDR rekrutiert sich die NVA. Konrad Adenauer bildet seine Regierung um; Franz Josef Strauß wird Verteidigungsminister. Volksaufstand in Ungarn. Die Suez-Kanal-Gesellschaft wird enteignet. Die Olympischen Spiele in Melbourne findet erstmals mit einer gesamtdeutschen Mannschaft statt. Die Programmiersprache FORTRAN wird entwickelt. Das Erste transatlantische Telefonkabel geht in Betrieb.

Vorstand des BDLI im Sinne des § 26 BGB ist der Präsidialausschuss mit Dr.L.S.Rothe als Vorsitzenden sowie Prof. Dr.-Ing. Claudius Dornier und Prof. Dr.-Ing. E.h. Fritz Nallinger. Die Geschäftsstelle mit Hermann Kastner residiert in Düsseldorf. Erste Referate befinden sich im Aufbau, so ein Referat für technische Grundsatzfragen und ein Referat für Planung und Beschaffung. Zusammen mit der Luftfahrtnormenstelle Stuttgart wurde die Aufstellung von Luftfahrtnormen und die Festlegung von Güteziffern der im Flugzeugbau zu verwenden Werkstoffen in Angriff genommen. Als Mitglied der AICMA, der Association Internationale des Constructeurs de Matériel Aéronautiques, hält der BDLI bereits die Verbindung zu den Luftfahrtindustrien fast aller europäischen Staaten. Der Verband ist bestrebt, die Fragen der Auftragserteilung, der Lieferungs- und Abnahmebedingungen und der Abwicklung von Aufträgen gemeinsam mit den zuständigen Ministerien zu erarbeiten. Auf der ersten Jahrestagung/Mitgliederversammlung nach der Erringung der Lufthoheit am 25./26. November 1955 in Düsseldorf apellierte Dr. L.S. Rothe an die zuständigen Stellen, *die Luftfahrtindustrie, die zerstört oder demontiert und zehn Jahre an jegliche Betätigung gehindert war, nun bei ihrer Aufbauarbeit zu unterstützen.*

Zur Zeit vereinigt der BDLI mit seinen rund 60 Mitgliedern nicht nur die bekannten Flugzeug- und Flugmotorenfirmen, sondern auch die wesentlichsten Vertreter der Zubehör- und Zuliefererindustrie. In den Kurzinformationen der Mitgliederliste sind Absichten und Pläne erkennbar. Dazu zählen unter anderem:

- *BMW Studiengesellschaft für Triebwerksbau GmbH, München, Geschäftsführer Helmuth Sachse, Entwicklung und Bau von Gasturbinen und Flugtriebwerken*
- *Prof. Dipl.-Ing. W. Blume, Ingenieurbüro für Leichtbau und Strömungstechnik, Duisburg, Neuentwicklung einmotoriges 4sitziges Sport- und Reiseflugzeug Zur Bl.500*
- *Bücker Flugzeugbau Hamburg GmbH, die Vorbereitung der Fertigung ist im Gange*
- *Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Chefkonstrukteur Prof. Dr. E.h. Fritz Nallinger, die Planungen auf dem Gebiet des Flugmotorenbaues sind ange laufen*
- *Dornier-Werke GmbH, Friedrichshafen/Bodensee, Fertigungswerke in Oberpfaffenhofen und Neuaubing-München, seit Spätherbst 1955 Erprobung auf dem Werkflugplatz Oberpfaffenhofen des Prototypen des in Spanien entwickelten Mehrzweckflugzeug Do 27*
- *Finanz- und Verwaltungsgesellschaft „Weser“ GmbH (vormals „Weser“ Flugzeugbau GmbH), Bremen mit Werken in Lemwerder und Einswarden; Tochtergesellschaft Motorenwerk Varel GmbH, Varel i.O.*
- *Focke-Wulf GmbH, Bremen, Segelflugzeugbau der Muster „Weihe 50“ und „Kranich III“, der Motorflugzeugbau befindet sich der Planung*
- *Hamburger Fahrzeugbau GmbH, Werk Finkenwerder, Hamburg, Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann*

- *Ernst Heinkel AG Stuttgart-Zuffenhausen, Zweigwerk Ernst Heinkel Motorenbau GmbH, Karlsruhe, Ernst Heinkel Fahrzeugbau GmbH, Speyer, bis zur Aufnahme der Flugzeugproduktion Mopeds, Motorroller und Kabinenroller*
- *Telefunken GmbH, Berlin, Werke u.a. in Backnang und Ulm, Geräte und Anlagen der Nachrichten- und Funknavigationstechnik für die Luftfahrt*

Erstes Betriebsjahr der Deutschen Lufthansa AG

In der ersten ordentlichen Hauptversammlung der Lufthansa nach dem 5. Mai 1955, am 4. Oktober 1955, wurde der Geschäftsabschluss per 31. Dezember 1954 vorgelegt, der von der Aufnahme des Flugbetriebs noch nicht betroffen war. Im Bericht des Vorstandes werden die Fakten bis zur Aufnahme des Luftverkehrs und die nahen Zukunftspläne und Aussichten wiedergegeben:

- Die Betriebsgenehmigungen und andere Daten:
 - 3. Januar 1953: Gründung der Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf .
 - 4. Januar 1954: Einrichtung der eigenen Bauaufsicht bei der Consolidated Vultee Aircraft Corporation (Convair) in San Diego/California.
 - 24. Mai 1954: der deutsche Bundeskanzler bittet die Alliierte Hohe Kommission der LUFTAG die Genehmigung zur Einfuhr, zum Besitz und zum Betrieb von vier Convair-349-Flugzeugen zu erteilen.
 - 6. August 1954 Beschluss zur Umbenennung in Deutsche Lufthansa AG
 - 8. November 1954: die Hohe Kommission entscheidet positiv.
 - 13. Dezember 1954: Übersiedlung der Bauaufsicht von Convair zu Lockheed nach Burbank/California.
 - 13. November 1954: Military Security Board (M.S.B.), das Militärische Sicherheitsamt, erteilt seine Sondergenehmigung zur Einfuhr der Flugzeuge, um sie zur Schulung zu nutzen. Eine allgemeine Betriebsgenehmigung war damit noch nicht verbunden.
 - 26. November 1954: Genehmigung zur Einrichtung der Technischen Basis Hamburg, zur Wartung eigenen Geräts und Schulung eigenen Personals.
 - 26. November 1954: die ersten beiden Convair 340 landen in Hamburg.
 - 29. Dezember 1954: Kauf einer Douglas C.47 von der Aigle Azur Paris, zwei weitere C-47 werden Ende Mai 1955 von der Air Outre Mer übernommen.
 - 14. Februar 1955: LH nutzt Optionen und bestellt vier weitere Super-G-Constellation zur Lieferung Anfang und Spätsommer 1956.
 - 1. März 1955: Genehmigung zur Einfuhr von vier Super-G-Constellation.
 - 1. März 1955: Aufnahme eines Probeverkehrs in Deutschland mit Genehmigung des Bundesverkehrsministers im Einvernehmen mit der Alliierten Hohen Kommission.
 - 29. März 1955: die erste der vier bestellten Lockheed L-1049 Super-G-Constellation trifft in Hamburg ein.
 - 1. April 1955: Aufnahme des kommerziellen Verkehrs in Deutschland.
 - 14. April 1955 Zulassung als Luftfahrtunternehmen gemäß § 11 des Luftverkehrsgesetzes durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.
 - 15. Mai 1955: Aufnahme des kommerziellen Verkehrs in Europa (Hamburg, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt und München werden mit London, Paris und Madrid verbunden).

1. Juni 1955: Aufnahme des Transatlantikverkehrs nach Nordamerika mit den Routen Hamburg-Düsseldorf-Shannon-New York und Hamburg-Frankfurt-Shannon-New York (in 1956 Ausdehnung des Netzes nach Südamerika mit dem Endpunkt Buenos Aires und nach dem Mittleren Osten mit dem Endhafen vorerst Teheran).

- Zur Materialpolitik:

Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen wir die Entwicklung der Technik im Flugzeugbau. Insbesondere beobachten wir sorgfältig die sich anbahnende Umstellung...auf Strahl- sowie Propeller-Turbinen-Antrieb. Auch unsere Gesellschaft wird in absehbarer Zeit die Beschaffung von Flugzeugen mit Turbinentriebwerken in Betracht zu ziehen haben...unsere bisherige Materialpolitik hat sich als richtig erwiesen..Die Vertraglich in den Monaten März bis Juni 1954 zur Lieferung anstehenden Convair-Flugzeuge konnten aus politischen Gründen zu diesem Zeitpunkt noch nicht übernommen werden. Wir verabredeten deshalb mit dem Lieferanten, uns Ersatzflugzeuge zu einem späteren Zeitpunkt liefern und mit den für uns ursprünglich vorgesehenen Flugzeuge zunächst andere Kunden zu bedienen. Die schließlich im September und Oktober von uns technisch übernommenen Convair-Flugzeuge konnten auch zu diesem Zeitpunkt noch nicht übergeführt werden, sondern mussten zunächst beim Lieferanten eingelagert werden. Zur Anfangsschulung wurde die SAAB Safir ausgewählt. Mit Finair und Alitalia wurden Verabredungen zur gegenseitigen Hilfe und Disposition bei den Convair-Ersatzteilen getroffen. Abkommen mit BP, Esso und Shell wurden vorbereitet. Für vier Convair 340, acht Super-G-Constellation, drei C-47 und 2 SAAB Safir wird ein Investitionsrahmen von 82,8 Mio. DM benötigt, plus 31,6 Mio. DM für Ersatzteile.

- sonstige Fakten:

Zur Aufnahme des Liniendienstes wurden 70 Flugzeugführer und 26 Flugingenieure benötigt. Der Bedarf bis Mitte 1956 erhöht sich rund 130 Flugzeugführer und rund 70 Flugingenieure. Auf Grund der zehnjährigen Ausschaltung Deutschlands aus der Luftfahrt ergaben sich um das um Wiedereinstellung nachsuchende fliegende Personal Nachteile und Schwierigkeiten. Als Bewerber wurden ausschließlich Kandidaten mit Flugerfahrung in der Zivil- oder Militärluftfahrt zugelassen, es waren insgesamt 4500. Davon wurden 407 Bewerbungen als Flugzeugführer und 80 als Flugingenieure in die engere Wahl gezogen. Zur Einstellung vorgesehen wurden dann 104 Flugzeugführer und 40 Flugingenieure. Neben deutschen Piloten werden neun Kapitäne der British European Airways für die Convair 340 und 11 Kapitäne der TWA für die Super-G-Constellation beschäftigt. Die Lufthansa ist bei der Frage der fliegenden Nachwuchses der Überzeugung, dass dies in keinem Fall eine Angelegenheit der Luftverkehrsgesellschaft sein kann. Dies ist ein Anliegen, welches in die Kompetenz der öffentlichen Hand gehört.

Band 6 - 1957

Im sechsten Band legt der Herausgeber Wert darauf, *dem größer gewordenen Kreis der in der deutschen Luftfahrt Tätigen in Verwaltung und Industrie, in Sport und Forschung als zuverlässiges Auskunft- und Nachschlagewerk für alle in der täglichen Arbeit auftretenden Fragen zu dienen*. Der Umfang entspricht mit 583 Seiten dem des Vorjahres. Die verdichtete Typografie erlaubt jedoch den beträchtlichen Zuwachs an Informationen. Neben der aktuellen Auskunftsfunktion „wer macht wo was?“ ist das Jahrbuch bemüht, „das hinter uns liegende Luftfahrtgeschehen festzuhalten“. Für den berichtenden Teil dankt der Herausgeber wiederum Kurt A. St. Jentkiewicz für eine redaktionelle Mitarbeit, sowie Hans-Georg Schulze für die Darstellung „Der Weg der deutschen Luftfahrtindustrie“ und Dr. Hans Achtnich für die Bearbeitung des Luftrechts. Hatte in den vorangegangenen Jahrbüchern der Sport seinen quantitativ größten Anteil, so haben sich die Gewichte der einzelnen Sparten seit der Lufthoheit vom Mai 1955 gleichmäßiger verteilt. Umfänglich haben der Verkehr einschließlich Flughäfen usw. mit dem Sport jeweils einen Anteil von knapp 20 Prozent. Es folgen Behörden des Bundes und in den Ländern, die Industrie und die Wirtschaft sowie Forschung und Wissenschaften. Die Tätigkeit der neuen deutschen Luftverkehrsgesellschaft und das Bemühen der die Bundesrepublik anfliegenden ausländischen Luftverkehrsgesellschaften um den ihnen nun nicht mehr allein zur Verfügung stehenden Markt blieben nicht ohne Auswirkungen. Im Verein mit dem weiter anhaltenden Trend in der Handelsluftfahrt erfolgte eine außerordentliche Belebung des Luftverkehr über Deutschland. Dies bewirkte eine beträchtliche Zunahme der entsprechenden Informationen im REUSS.

Guter Rat für den Bund

Am 26. Februar 1956 leitete der Bundesminister für Verkehr Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeborn die Bildung des „Luftfahrtbeirats“ zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Luftfahrt ein. Der Luftfahrtbeirat hat die Aufgabe, den Verkehrsminister in grundsätzlichen Fragen auf dem Gebiet der Luftfahrt zu beraten. Die Mitglieder werden vom Minister berufen und abberufen. Der Minister führt den Vorsitz und er bestimmt Ort und Zeit der Beratung. Die rund 60 Mitglieder wurden teils vom Ministerium benannt, teils von befragten Organisationen, wie DVL, WGL, Lufthansa, DAG usw. Beispielsweise wurde der Bundestagsabgeordnete Herbert Schneider auf Vorschlag der WGL berufen. Das Berufungsverfahren des Verkehrsministers führte auch zu einem neuen Verband, dem Verband der Deutschen Luftfahrt-Unternehmen e.V. (siehe dort)

Aus dem Beirat heraus sind Ausschüsse gebildet worden. Zu den Ausschusssitzungen können der Bundesverkehrsminister und die Verkehrsminister der Länder Beauftragte entsenden. Das Gleiche gilt von den obersten Bundesbehörden. Eingesetzt sind Ausschüsse für Luftverkehr, Düsenluftverkehr, Luftfahrtforschung, Flugsicherung und Segelflug.

Bundesverteidigungsministerium

Noch bescheiden, aber immerhin, ist der Bundesverteidigungsminister vertreten: Minister Franz Josef Strauß; Staatssekretär Dr. Josef Rust. Aufgeführt wird die „Abteilung für Luftwaffe“ in Bad Godesberg, Kölner Str. 89-91 mit Generalleutnant Kammhuber, Befehlshaber der neuen deutschen Luftwaffe, und Chef des Stabes Brigadegeneral Panitzki. Weiter: Unterabteilung Führung: Oberst Steinhoff, Unterabteilung Organisation: Oberst

Knauer, Unterabteilung Ausbildung: Oberst Poetter, Unterabteilung Logistik: Oberst Heyna und Unterabteilung Fernmeldewesen: Oberst Hentz.

Landesverteidigung und Luftwaffe ist ein sensibles Thema. Die Behörden und andere damit befasste Stellen aus Forschung und Industrie halten sich zurück. Beim Bericht der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft Graf Zeppelin e.V. (AFZ); Stuttgart, ist zu erfahren, dass zur Klärung von Fragen der militärischen Luftfahrt „weiterhin die so genannten ‚Koberner Luftfahrtgespräche‘ dienen“. Über die Pläne zur Ausrüstung der Luftwaffe ist im Jahrbuch noch nichts zu erfahren. Lediglich im redaktionellen Bericht von Hans-Georg Schulze/BDLI über den Weg der deutschen Luftfahrtindustrie heißt es in Bildunterschriften, als

„ größte Flugzeug der neuen Deutschen Luftwaffe, der französische Transporter ‚Noratlas‘, entsteht als Lizenzbau künftig in den Werkhallen der Flugzeugbau Nord GmbH, zu der sich der Hamburger Flugzeugbau, Siebel ATG und Weserflugzeugbau zusammengeschlossen haben“. Ferner: *„das italienische Schul-Flugzeug ‚Piaggio 149‘ wird von der Arbeitsgemeinschaft Blume-Focke-Wulf für die Bundeswehr in Lizenz gebaut“.*

Über das Bundesverteidigungsministerium organisiert die WGL (Flugkapitän Will Ennenbach und Arno L. Schmitz) im Auftrag des Veranstalters, der Advisory Group for Aeronautical Research and Development (AGARD), vom 23. bis 27. April 1956 in München das Seminar „History of German Guided Missiles Development“. Die deutschen nationalen Delegierten in der AGARD sind Dr. Theodor Benecke, Referent im Bundesverteidigungsministerium und Prof. Dr.-Ing. A.W. Quick/DVL.

Luftverkehr entwickelt sich

Ergebnisse für ein volles Betriebsjahr liegen für das Jahrbuch 1957 noch nicht vor. Der Geschäftsbericht 1955 lag der Hauptversammlung vor, die erst am 4. Dezember 1956 tagte und da war die Vorbereitung des Jahrbuches weitgehend abgeschlossen. Geflogen wurde mit den Convair-Maschinen auf den Europa-Strecken, mit Super Constellation nach den USA und mit DC-3 innerdeutsch. Der Sitzladefaktor betrug für das Rumpffjahr 1955 43 und der Nutzlastfaktor 35,9 Prozent. Der Europaverkehr entsprach den für die Anlaufzeit gehegten Erwartungen. Auf dem Nordatlantik war der Verkehr nicht befriedigend. Da die Zustimmung der USA erst unmittelbar vor Aufnahme des Betriebs erteilt wurde, verzögerte sich der Aufbau der dortigen Verkaufsorganisation. Buchungen in den USA konnten erst angenommen werden, nachdem die Mehrzahl der amerikanischen Touristen bereit Plätze anderswo gebucht hatten. *Trotzdem waren infolge der abermaligen Zunahme des amerikanischen Touristenstroms nach Europa unsere Flugzeuge auf dem Nordatlantik während der Hauptreisezeit zeitweilig gut besetzt.* Auf dem Nordatlantik betrug der Sitzladefaktor 38,9 % und der Nutzlastfaktor 32,3 %. Die vier Super Constellation standen mit durchschnittlich 6 Betriebsstunden im Flugdienst (die Mittel- und Kurzstreckenflugzeuge Convair 340 und die DC 3 mit 4,6 h).

Die Zahl der Beschäftigten stieg bei der Lufthansa bis zum Jahresende 1955 auf 2040 (+ 250 %!). Am 1. Februar übernahm Dipl.-Ing. Hans Süßenguth die technische Leitung und ab dem 25. Mai 1955 wurde Wolfgang Kittel Leiter der Bezirksdirektion Nord- und Mittelamerika. Der kaufmännische Leiter Dipl.-Kfm. Günter Gebbe wurde Gesamtprokurist.

Mitte 1956 ist die zweite Aufbaustufe der Lufthansa abgeschlossen; *die Lufthansa hat sich wieder in den Weltluftverkehr eingeordnet.* Seit dem Frühjahr 1956 gibt es auf dem Nord-

atlantik 22 wöchentliche Flüge in beiden Richtungen; neue Dienste gehen über Montreal nach Chicago und über Paris nach New York. Nach der Vergrößerung der Flotte um weitere zwei Super Constellation wurden die Strecken nach Südamerika und dem Mittleren Osten aufgenommen. In 1957 wird der Flugzeugpark erweitert. Zwei Convair 440 Metropolitan, ab Frühjahr 1957 und sieben Vickers 814 D Viscount ab Herbst 1958 erlauben die Ausweitung der Deutschland- und Europastrecken. Die ersten beiden Lockheed 1049G Super Constellation werden zurückgegeben; dagegen kommen ab Dezember 1957 vier Lockheed 1649A Super Constellation, die es erlauben, den Nordatlantik auch bei ungünstigen Wetterbedingungen im „Onehalt-Flug“ zu überqueren. *Als eines der dringlichsten gilt die Aufnahme des Berlin-Verkehrs. Wir hoffen, dass die politischen Voraussetzungen hierfür bald eintreten.*

Lufthansa fliegt die Regierung

Die Lufthansa flog von Verkehrsbeginn an auch für die Bundesregierung – nachdem der Bundeskanzler bislang auf die Flugdienste der Alliierten angewiesen war. So flog Bundeskanzler Konrad Adenauer am 7. Mai 1955 mit einer Super Constellation nach Paris und am 12. Juni 1955 nach Washington. Mit gleich zwei Flugzeugen dieses Typs flog der Bundeskanzler mit einer größeren Delegation am 8. September 1955 nach Moskau. Die gleichen Maschinen holten die Delegation am 14. September wieder ab. Spektakulär war das Ergebnis dieser Reise: die letzten Kriegsgefangenen der UdSSR konnten heimkehren.

Das Jet-Zeitalter kündigt sich an

Im Jahrbuch wird für die Lufthansa das Jet-Zeitalter angekündigt:

Dem Beispiel anderer Gesellschaften folgend, planen wir auch den Verkehr mit Strahltrieb-Flugzeugen auf dem Nordatlantik. Flugzeuge des Baumusters Boeing 707 sollen uns im Frühjahr 1960 geliefert werden. Diese Flugzeuge werden es gestatten, die jetzige Reisezeit zwischen der Bundesrepublik und den Vereinigten Staaten zu halbieren und unsere Beförderungskapazität je Flugzeug gegenüber den zurzeit im Einsatz befindlichen Mustern fast zu verdoppeln. Ferner beabsichtigen wir, Strahltrieb-Flugzeuge dieses Musters auch auf dem Südatlantik und nach dem Fernen Osten einzusetzen. Für die vier bestellten Boeing 707 nennt der Investitionsrahmen einen Betrag von 87,1 Mio. DM

Verbände „Ehemaliger“

Regelmäßig ist die Notgemeinschaft ehemaliger Lufthanseaten im REUSS vertreten. Vorsitzender ist Alfried Gymnich, Hamburg-Wellingsbüttel. Der am 14. Januar 1951 in Frankfurt am Main durch den Zusammenschluss einer Reihe von Vereinen gegründete Verband vertritt die wirtschaftlichen und beruflichen Interessen des ehemals im deutschen zivilen Luftverkehr beschäftigten Personen und sieht sich darüber hinaus als Traditionsgemeinschaft und Mittler zwischen einst und heute. Im Vordergrund, des Verbandes mit rund 1500 Mitgliedern standen und stehen Bestrebungen einer Wiederverwendung des Personals im deutschen Luftverkehr. Die neue Deutsche Lufthansa, die zwar Funktionsnachfolger, nicht hingegen Rechtsnachfolger der ehemaligen Lufthansa ist, hat bei einem Personalbestand von rund 3000 Beschäftigten sieben bis acht Prozent ehemaliger Lufthanseaten wieder eingestellt (Stand vom Oktober 1956). Ein großer Prozentsatz des ehemaligen

Personals ist inzwischen überaltert. Völlig ungelöst sind die Probleme der Versorgungsfrage der Ehemaligen.

Es gibt außerdem eine „Vereinigung ehem. Angehöriger der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG e.V.“, Köln-Mülheim. Am 4. Junkers-Treffen am 17. November 1956 nahmen über 400 ehemalige „Junkers-Leute“ teil. Es wurde beschlossen, die als Entwicklungsgesellschaft wieder tätig gewordene Junkers Flugzeug- und Motorenwerke zu unterstützen, desgleichen die Bestrebungen um Sanierung und Privatisierung der Firma. Im Ehrenpräsidium sind Dr. Rothe, Dr. Eichler, Dr.h.c.Koppenberg, Dr. Lichte, Mühlen, Thiedemann und Zindel Der Vorstand besteht aus: Keilholz, Dr.G.Müller, Augenreich, Brausewaldt, Maringer und Ramdohr.

Luftfahrtindustrie und BDLI

Der Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie e.V. (BDLI) ist aus seiner vorläufigen Bleibe in Düsseldorf in die direkte Nähe der Regierung nach Bad Godesberg in die Poststraße direkt neben dem Traditionslokal „Maternus“ umgezogen. Im Beirat ist die „neue“ Industrie zumeist repräsentiert durch die Vertreter der „alten“, im vormaligen Reichsverband der Luftfahrtindustrie organisierten Industrie. Hierzu zählen: Dr. L.S. Rothe, der Präsident, früher Junkers; Max P. Andreae, Hamburger Flugzeugbau; Prof. Dipl.-Ing. Blume, früher Arado; Dr. Richard Bruhn, früher Mitteldeutsche Motorenwerke; Prof. Dr. Claudius Dornier; Dipl.-Ing. Fritz Feilcke, „Weser“ Flugzeugbau; Dipl.-Ing. Karl Frydag, früher Henschel Flugzeugwerke; Prof. Dr. Ernst Heinkel; Dipl.-Ing. Martin Jordan, Siemens-Schuckert-Werke; Arthur Kleppel, früher Junkers; Dr.-Ing. Walter Lippart, Robert Bosch; M. Lock; Prof. Willy Messerschmitt; M.W.Nolden, Vereinigte Leichtmetallwerke; Helmut Sachse, BMW Studiengesellschaft für Triebwerksbau, früher Referent für Triebwerksentwicklung im RLM; Dr.-Ing. Hans Scherenberg, Daimler-Benz.

In der Mitgliederliste des BDLI kündigt sich aber auch die neue Generation einer deutschen Luftfahrtindustrie an. Als außerordentliches Mitglied erscheint die Bölkow-Entwicklung KG, Stuttgart-Flughafen und mit einem Zweigbüro „Ingenieurabteilung Augsburg“ und dem Betrieb in Nabern/Teck.

Im neuen Domizil sind die Referate des BDLI im Aufbau, die sich *vorläufig im Großen und Ganzen nach der Unterteilung Zelle, Triebwerk, Ausrüstung und Bodengerät gliedern*. Aus der Arbeit des BDLI ist zu erfahren:

Nach Erteilung der ersten Bauaufträge an die Luftfahrtindustrie durch das Bundesverteidigungsministerium bereitet der BDLI durch die Ausarbeitung eines für alle Firmen maßgebenden Mustervertrages die Vergabe des umfangreichen Betreuungsprogramms bei den zuständigen Ministerien vor. Um auch für das als vordringlich anstehende Entwicklungsprogramm eine grundsätzliche Klärung herbeizuführen, gründete der BDLI den „Technischen Ausschuss der deutschen Luftfahrtindustrie“, in dem die maßgebenden Zellen- und Triebwerkfirmen durch führende Fachleute vertreten sind. Dieser Ausschuss fasst die industriellen Ingenieurstäbe zusammen und stellt sich den zuständigen Ministerien, in erster Linie dem Bundesverteidigungsministerium, zunächst in den entscheidenden Entwicklungsfragen beratend zur Verfügung. Er übernahm es darüber hinaus, mit den beauftragten Stellen der Luftfahrtforschung einen engen Kontakt herzustellen, um die Forschungsarbeiten auf die Bedürfnisse der Industrie abzustimmen. Der Technische Ausschuss wandte sich wei-

terhin dem wichtigen Gebiet der Flugzeugausrüstung zu, die im modernen Flugzeugbau den größten Teil des Bauvolumens ausmacht. Für diese Aufgabe wurden Experten zusätzlich berufen.

Auf der Jahrestagung zur Mitgliederversammlung am 26. Juni 1956 betonte der Präsident Dr. L.S. Rothe die Notwendigkeit der Unterstützung des Staates für den Wiederaufbau der Luftfahrtindustrie, die mit den ersten Aufträgen des Verteidigungsministeriums ihren Ausdruck gefunden habe. *Mit einer solchen Starthilfe werde sich die Industrie im Zuge der weiteren Entwicklung ihrer eigentlichen Aufgabe zuwenden können, die mit dem mehr und mehr in den menschlichen Daseinsbereich eingreifenden technischen Fortschritt der Luftfahrt auf sie zukommt.*

Zu den Programmen der Industrie ist unter anderem zu erfahren:

- Dornier-Werke GmbH, Friedrichshafen/Bodensee und München [Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. E.h. Claudius Dornier, Dipl.-Ing. Claudius Dornier jr., Dipl.-Ing. Peter Dornier, Dipl.-Ing. Silvius Dornier, Fritz Oesterle, Walter Düwell]: Mehrzweckflugzeug DO 27 in Fertigung
- Finanz- und Verwaltungsgesellschaft „Weser“ mbH (Vormals „Weser“ Flugzeugbau“), Bremen [Geschäftsführer Dipl.-Ing. Hans Pasche, Dipl.-Ing. Gottfried Loew, Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Wilhelm Bansemir]: Im Werk Lemwerder erfolgt die „Entmottung“ von 558 Düsenflugzeugen der Muster F 84 F und RF 84 F. Zum Einfliegen ist die erste Industriestartbahn für Düsenflugzeuge in Deutschland gebaut worden. In Zusammenarbeit mit der Hamburger Flugzeugbau GmbH und der Siebel-Werke ATG GmbH baut die „Weserflug“ im Rahmen der Flugzeugbau Nord GmbH Großbauteile des französischen Großtransporters Nord 2501 Noratlas der S.N.C.A.N. in Lizenz und zwar Mittelflügel und Leitwerkträger im Werk Einswarden. Dort werden weitere Vorbereitungen getroffen für die Endmontage des amerikanischen Doppelhubschraubers H 21 der Vertol Aircraft Corporation. Die Gesellschaft strebt auch eine Produktion für den zivilen Luftfahrtbedarf an. Eine größere Gruppe von Spezialisten arbeiten bereits an einem ersten Entwicklungsauftrag, den eine ausländische Flugzeugfabrik erteilte. Die enge Zusammenarbeit mit der ausländischen Flugzeugindustrie soll auf eine möglichst breite Basis gestellt werden.
- Focke-Wulf GmbH, Bremen [Geschäftsführer August Harmening, Arthur Rothe, Technische Leitung Georg Meinken]: Lizenzbau der Segelflugzeuge Weihe 50 und Kranich III, Bau des Sport- und Reiseflugzeugs Blume Bl 500, Lizenzbau des italienischen Schul- und Übungsflugzeugs Piaggio P 149 für die deutsche Luftwaffe.
- Hamburger Flugzeugbau GmbH, Hamburg-Finkenwerder [Geschäftsführer Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann, Dipl.-Volkswirt Sigward Nolze, Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann]: Lizenzbau der Noratlas.

Verband der deutschen Luftfahrtunternehmen

Als Bundesverkehrsminister Seeböhm Anfang 1956 deutsche Luftfahrtunternehmen aufforderte aus ihrem Kreis einen Vertreter für den Luftfahrtbeirat zu benennen, war guter Rat teuer. Der Minister wollte das Gewerbe des Gelegenheitsverkehrs vertreten wissen. Aus dieser Aufforderung heraus wurde kurzfristig beschlossen, einen Verband oder eine Arbeitsgemeinschaft der deutschen Luftfahrt-Unternehmen ins Leben zu rufen. Als vorläufige Delegierten wurde Karl Herfurter, Düsseldorf, nominiert. Die Gründung des Verbandes erfolgte dann am 30. April 1956 auf dem Flughafen Frankfurt/Main. Zweck und Ziele sind die gleichen wie die des 1929 ins Leben gerufenen „Verbandes deutscher Flugzeug-

halter e.V.“, der 1934 zur Auflösung kam. Mitglieder des neuen Verbandes können natürliche und juristische Personen werden, die sich in der gewerblichen Luftfahrt betätigen und als solche Unternehmen behördlich zugelassen sind. Der neue Verband mit seinen elf Mitgliedern residiert in Wiesbaden bei Wilhelm Sachsenberg, der zugleich Vorsitzender ist. Dem Vorstand gehören weiter an Otto Rietdorf, Flugplatz Hummerich bei Andernach (gleichzeitig zuständig für das Referat Hubschrauber), sowie Günther Graf v.Hardenberg, Donaueschingen (Referat Fliegerschulen). Es gibt drei Beisitzer: Ernst Guenther, Flughafen Frankfurt/Main /Referat Luftbild), Karl Herfurtner, Düsseldorf (Referat Gelegenheitsverkehr) und Fritz Rang, Flughafen Nürnberg.

Aus den Kalenderblättern 1957

Am 1. Januar tritt das Saarland der Bundesrepublik bei. In Deutschland wird heftig die Frage der atomaren Bewaffnung der Bundeswehr diskutiert. Die CDU/CSU gewinnt die Bundestagswahl überlegen und erreicht knapp die absolute Mehrheit. Konrad Adenauer wird zum dritten Mal Bundeskanzler. Die Arbeitszeit wird auf 45 Stunden verkürzt. Die EWG, die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, wird am 25.3. in Rom von Belgien, der Bundesrepublik, Italien, Luxemburg und den Niederlanden gegründet. Die Russen starten am 4. 10. mit Sputnik I den ersten künstlichen Satelliten, am 3. 11. folgt bereits Sputnik II mit der Hündin Laika. Das Laser wird erfunden und Fritz Wankel erfindet den Drehkolbenmotor.

Harry von Rautenkranz veranstaltet parallel zur Hannover-Messe 1957 auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen seine „Internationale Reiseschau“ – der Vorläufer der späteren Deutschen Luftfahrtschau.

Luftsport im DAeC

Der DAeC wählte auf dem Luftfahrertag 1956 in Köln Dipl.-Ing. Harald Quandt, Bad Homburg, zu seinem Präsidenten; sein Stellvertreter ist Dipl.-Phys. Seff Kunz. Der Luftfahrertag nahm zahlreiche Ehrungen vor. Darunter Georg Brütting, Hans Deutsch und Wolfgang Wagner für ihren Einsatz um die Wiederzulassung des deutschen Luftsports als Herausgeber von Luftfahrtzeitschriften. Die Ehrenmitgliedschaft erhielten Prof. Dr. Carl Diem, Köln, und korporativ die Gemeinschaft „Alte Adler“. Den Abschluss des Luftfahrertages bildete ein Großflugtag auf dem früheren Verkehrsflughafen Köln-Butzweilerhof, der rund 200 000 Besucher angelockt hatte.

Nach 17 Jahren fand vom 22 bis 24. Juni 1956 wieder ein Deutschlandflug statt. Am Start mit Bundesverkehrsminister Seeböhm standen in Bonn-Hangelar 71 Wettbewerbsflugzeuge. Trotz sehr schlechten Wetters landeten am Ziel in Stuttgart 67 Flugzeuge.

Die deutsche Luftfahrtspresse mausert sich

Frei von jeglicher Reglementierung entwickeln sich diverse Luftfahrtzeitschriften, die im REUSS genannt werden:

- Der Adler, Monatszeitschrift des Württ.Luftfahrtverbandes, Stuttgart, Schriftleitung: Dr. Max Rembeck
- Aero, Monatszeitschrift, Verlag Hubert Zuerl, München, Schriftleitung: Hubert Zuerl

- Bildmessung und Luftbildwesen, Vierteljahrsschrift der Deutschen Gesellschaft für Fotogrammetrie, Berlin, Schriftleitung: Kurt Slawik
- Der Flieger, erscheint vierzehntägig im Luftfahrtverlag Walter Zuerl, Schriftleitung: Walter Zuerl
- Der Flugmodellbau, Carl Lange Verlag, Duisburg, erscheint monatlich, Schriftleitung: Alfried Gymnich
- Flug-Informationen-Dienst (fid), erscheint vierzehntägig im Pressebüro Roebel, Schriftleitung: W. Becker, H.T.Wagner
- Flug Revue, Vereinigte Motor-Verlage GmbH, Stuttgart, erscheint monatlich, Schriftleitung: Georg Brütting, H.U. Wieselmann und Günther Molter (verantwortlich)
- Flugwelt, Flugwelt-Verlag GmbH, Wiesbaden, Redaktion in Köln-Ehrenfeld, Schriftleitung: Wolfgang Wagner
- Flugwelt-Eildienst, Flugwelt-Verlag GmbH, Wiesbaden, erscheint wöchentlich mehrmals
- Flughafen Nachrichten Frankfurt/Main der Flughafen AG Frankfurt/Main, Schriftleitung: Walter H. Seiter
- Der Freiballon, Monatsschrift des Deutschen Freiballonsport-Verbandes e.V., Osnabrück, Schriftleitung: Wilhelm Köhler
- Luftfahrt-Technik, Monatszeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Schriftleitung: Ing. R.W.Schulz
- Zeitschrift für Flugwissenschaften (ZFW) der WGL, erscheint monatlich, Schriftleitung: Dr. Werner Schulz
- Zeitschrift für Luftrecht (ZLR), erscheint vierteljährlich, herausgegeben von Prof. Dr. jur Alex Meyer, Institut für Luftrecht an der Uni Köln

Erstmals erscheint der **Luftfahrt-Presse-Club e.V. (LPC)** mit seiner Geschäftsstelle im Flughafen Frankfurt am Main. Ehrenvorsitzender ist Dr. Peter Supf. Kurt A. St. Jentkiewicz, Frankfurt a. M., ist 1. Vorsitzender; 2. Vorsitzender ist Hans-Georg Schulze, Düsseldorf. Besitzer sind Jochen Franke, Frankfurt am Main, Hans-Georg von Studnitz, Köln und Wolf Eberhard, Ulm.

Der Herausgeber freut sich: *In sieben Jahren ist das ‚Jahrbuch der Luftfahrt‘ ...zu einem festen Begriff geworden. Mehr noch – es wurde zu einem...in seiner Gesamtheit zu einem fast lückenlosen Nachschlagwerk, das Auskunft über die Luftfahrtentwicklung in Deutschland seit der großen Zäsur gibt, die der zweite Weltkrieg bedeutete.*

Abermals mussten Abschnitte des Buches ausgebaut werden, was ein sichtbarer Beweis für den fortschreitenden Wiederaufbau der Luftfahrt in allen Sparten ist. Die Abschnitte Luftfahrtwirtschaft und Behörden nehmen fast ein Drittel des Bandes ein. Redaktionelle Beiträge kommen von Wilhelm Spiegel mit einer Darstellung der deutschen Luftfahrtforschung und von Dr. Hans Achtnich, Syndikus des ADV, mit der Bearbeitung des Teils Luftrecht.

Luftfahrtverwaltungen im Ausbau

Die Abteilung Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium, Minister ist nach wie vor Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, ist mit seinen Aufgaben gewachsen. Von der Lennéstraße in Bonn ging es in die Deichmansau in Bad Godesberg-Mehlem. Leiter der Abteilung Luftfahrt ist Ministerialdirigent Heinz Kallus. Er ist Nachfolger des wegen Erreichen der Altersgrenze ausgeschiedenen Ministerialdirektor Dr.h.c. Kurt Knipfer.

Der Luftfahrtbeirat erfährt eine Erweiterung durch neue Berufungen. Dazu zählt unter anderem der Bundestagsabgeordnete Herbert Schneider, der von er WGL nominiert wurde. Geschäftsführer ist Regierungsdirektor Dr. Hübener, Leiter des Referats L 2 (Luftprivatrecht, Justizariat) im Verkehrsministerium. Der Luftfahrtbeirat hat eine Reihe von Ausschüssen gebildet:

1. Luftverkehr: Vorsitz Dr. Hans-Herbert Wimmer, Deutscher Luftpool, München
2. Düsenluftverkehr, Vorsitz: Dr.-Ing. Werner Treibel, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV, Stuttgart
3. Flugsicherung, Vorsitz Dr.-Ing. Oskar Herr, Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt am Main
4. Luftfahrtforschung, Vorsitz: Fritz Rudolf, Hamburger Kreditbank AG, Hamburg
5. Segelflug, Vorsitz: Prof. Dr. Raethjen, Geophysikalisches Institut der Universität Hamburg, Hamburg
6. Steil- und Senkrechtstart: Vorsitz: Prof. Dr.-Ing.E. Frohne, Präsident der Deutschen Bundesbahn a.D., Frankfurt am Main

Auf seiner Vollversammlung am 6. Mai 1957, sie tritt zweimal jährlich zusammen, wurde unter anderem beschlossen:

- *Für das voraussichtliche Verkehrsaufkommen im Fern- und Weitstreckendienst mit Düsenflugzeugen im Jahr 1960 wird für die Bundesrepublik e i n Flughafen als Ab-sprunghafen für ausreichend angesehen.*
- *Ein z w e i t e r Düsenflughafen soll so bald wie möglich geplant werden.*
- Die Verkehrssituation und die Ausbaumöglichkeiten eines Berliner Flughafens für den Düsenfernstreckenverkehr sollen unter dem Gesichtspunkt der Wiedervereinigung untersucht werden.

Beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) in Braunschweig, Direktor ist Dipl.-Ing. Möhlmann, sind die Referate Zulassung (Fliegeroberstabsingenieur a.D. Dipl.-Ing. Ossenbühn), Flugunfalluntersuchung (Flugkapitän Reichel) und Bau- und Prüfvorschriften (Oberregierungsrat Dipl.-Ing. von Pilgrim) tätig.

Nach dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt wird die Prüfung von Luftfahrtgerät von privaten „Prüfstellen“ durchgeführt. Prüfstellen für Luftfahrtgerät gibt es bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL), Essen, und bei der Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DFL), Braunschweig. Für die Stück- und Nachprüfung wurden Prüfstellen in den Ländern eingerichtet.

Die Liste der „Zugelassenen Baumuster von Luftfahrtgerät“ kennt „alte deutsche Muster“, „neue deutsche Muster“ und „ausländische Baumuster“.

Bei den alten deutschen Baumustern findet man altbekannte Namen: Zaunkönig LF-1, Erla 5A, Messerschmitt Me 108 „Taifun“, Klemm Kl 25 und Kl 35, Bücker Bü 131 „Jungmann“ und Bü 133 „Jungmeister“, Fieseler Fi 156 „Storch“ und Siebel Si 204D. An neuen Mustern wurden zugelassen: Dittmar HD-153 und HD-156 „Möve“, Dornier Do 27, Aero-Jodel D-11 „Club“ und Klemm Kl 107. In der langen Liste der ausländischen Mustern findet man viele bekannte Namen wie Auster, Piper, Cessna, Zlin usw. Hier sind auch die Verkehrsflugzeuge zu finden: Douglas DC 3C und DC 4, Vickers „Viking“, Convair CV 340 „Liner“ und CV 440 „Metropolitan“, Lockheed 1049G „Super Constellation“. Bei den Segelflugzeugen findet man die alten Muster wie SG 38, Grunau „Baby“ IIB, Olympia Meise u.a.m.; die Liste der Neukonstruktionen der Segelflugzeuge nennt rund 50 Muster.

Im Bundeswirtschaftsministerium ist im Referat IV A 3 „Luftfahrzeugbau und Schiffbau“ unter Reg.-Direktor Dr. Boeker Oberregierungsrat Dr.-Ing. F. Engelmann mit der Wahrnehmung der Fragen der Luftfahrtindustrie beauftragt. Es sollen Voraussetzungen geschaffen werden, die es der deutschen Luftfahrtindustrie ermöglichen, Aufträge anzunehmen und durchzuführen. Dabei handelt es sich vor allem um die Bereitstellung von Investitionskrediten zur „Wiederausrüstung der gänzlich demontierten Firmen“.

Aus den Kalenderblättern 1958:

Die Verträge über EWG und EURATOM treten in Kraft. Die SPD beschließt ihr Godesberg Programm. In der DDR werden die Bauern zwangskollektiviert, sie werden zu LPG's, zu Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften vereinigt. In der Bundesrepublik findet der erste Ostermarsch von Atomgegner statt. Nikita Chruschtschow initiiert eine neuerliche Berlinkrise mit seinem „Berlin-Ultimatum“. Es ist die hohe Zeit des „Kalten Krieges“. Die Zahl der Flüchtlinge aus der DDR in die Bundesrepublik steigt; in diesem Jahr über 200 000. In Frankreich wird de Gaulle Präsident mit weit reichenden Befugnissen (5.Republik). Die USA leiden unter einer Wirtschaftsrezession. Erste Ultraschalluntersuchung Ungeborener in England. Ernst Heinkel (*1888) stirbt. Die Luftwaffe entscheidet sich im Oktober für die Lockheed F-104G Starfighter.

Die Luftpost ist im Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen organisiert. Referent I L „Luftpostdienst“ ist Ministerialrat Schuch. Bei den Oberpostdirektionen gibt es Luftpostleitstellen, daneben gibt es Postämter an den Flughäfen, die als Luftpostleitstellen mit der Wahrnehmung des Luftpostdienstes beauftragt sind. Beim Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt erfolgt die Abrechnung über die Luftpostbeförderungsleistungen mit

fremden Postverwaltungen. Die Zuschlaggebühr – neben dem normalen Porto - für Luftpostsendungen beträgt beispielsweise für Briefe bis 20 g 0,05 Pfennige.

Das Bundesverteidigungsministerium und damit die Luftwaffe ist noch zurückhaltend mit Namen und Adresse. Franz-Josef Strauß ist Minister, sein Staatssekretär Dr. Josef Rust, zuständig für Finanzen und Haushalt ist Ministerialdirektor Hopf und für Personal Ministerialdirektor Gumbel. Der Führungsstab der Luftwaffe residiert in Bonn auf der Hardthöhe. Inspekteur der Luftwaffe ist Generalleutnant Josef Kammlhuber, sein Stellvertreter ist Generalmajor Hermann Plocher. Die Unterabteilungen werden geleitet von Oberst Johannes Steinhoff (Führung), Oberst i.G. Carl-Egon Knauer (Organisation), Oberst i.G. Joachim Poeten (Ausbildung), Brig.-General Max Heyna (Logistik), Oberst i.G. August Hentz (Fernmeldewesen) und Oberst i.G. Hans Schramm (Arbeitsstab Flugabwehr).

Lufthansa

Der Ende 1957 vorgelegte Geschäftsbericht 1957 sagt, dass die gegenüber dem Anlaufjahr die Produktion in tkm auf das 3-fache, die Personenbeförderung auf das 3,1fache, der Erträge auf das 3,4fache und der Kosten dagegen nur auf das 2,3fache gestiegen seien. Die Vorarbeiten für den Düsenluftverkehr laufen. Seit dem 5. November 1956 wird die Strecke Frankfurt-New York täglich einmal auf dem Papier „beflogen“. Dieser simulierte Verkehr dient der Vorbereitung des echten Düsenluftverkehr im Jahr 1960. Das Investitionsprogramm bis 1961 umfasst neun Convair 340 bzw. 440, zehn Lockheed 1049G bzw. 1649A, neun Vickers Viscount 814D, vier Boeing 707, drei Douglas DC 3. Die Wartungs- und Überholungsarbeiten nehmen beträchtlich zu., Auf dem Werftgelände Hamburg-Fuhlsbüttel wurde 1956 mit dem III. Bauabschnitt begonnen.

Die Gesellschaft kämpft mit Engpassproblemen bei den Kommandanten für die Lockheed Super Constellation-Flugzeuge. Eine Zahl von 11 deutschen Kommandanten steht der Bedarf von 36 Kapitänen gegenüber. Mit ausländischen Kapitänen erfolgt die Überbrückung. Solange die in der Ausbildung befindlichen Nachwuchspiloten keine Kapitänreife haben, sind einer Flottenvergrößerung und weitere Steigerung der Ausnutzung der Flugzeuge vorläufig gewisse Grenzen gezogen.

Luftfahrtwissenschaften - Diskussion um Einheitsgesellschaft

Im redaktionellen Teil des REUSS wird ausführlich über die deutsche Luftfahrtforschung und -wissenschaft berichtet und Wilhelm Spiegel zeichnet vor dem Hintergrund der Geschichte den Wieder- und Neuaufbau der Luftfahrtforschungsanstalten auf:

Sowohl der Bund als auch eine ganze Reihe von Ländern und die Deutsche Forschungsgemeinschaft schufen die Grundlage für den Wiederaufbau der deutschen Luftfahrtforschung. Mit dieser Hilfe war es möglich von den früher in Deutschland vorhandenen Luftfahrtforschungsanstalten Folgende wieder zum Leben zu erwecken und tätig werden zu lassen:

1. die Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA) in der Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften, Göttingen;
2. die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) mit Sitz in Essen-Mülheim, mit Instituten außerdem in Aachen, Bonn und München;
3. die Deutsche Versuchsanstalt für Segelflug (DFS), München und
4. die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DFL), Braunschweig.

Die für den Aufbau und die ersten Einrichtungen der oben genannten Forschungsanstalten und –institute erforderlichen Mittel wurden vom Bund und von einigen Ländern aufgebracht...Während einige Länder, wie z.B. Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und besonders Nordrhein-Westfalen recht beträchtliche Mittel zur Verfügung stellten, hielten sich andere Bundesländer stark zurück. Ohne hier einen Weg aufzeigen zu können, wie dieser Zustand zu ändern wäre, sei jedoch darauf hingewiesen, dass in dieser Hinsicht eine gerechtere Verteilung der Belastung angestrebt werden sollte. Damit soll jedoch keineswegs einer Zentralisierung der deutschen Luftfahrtforschung das Wort geredet werden...

Man hat darüber diskutiert, ob es nicht zweckmäßig wäre, alle Luftfahrtforschungsanstalten zu einer einzigen Organisation zusammenzufassen. Für die Ministerien...würde eine derartige Zusammenfassung zweifellos eine Vereinfachung bedeuten. Vom Standpunkt der Forschung selbst ist sie jedoch abzulehnen, weil – wie Prof. Blenk auf einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Luftfahrtforschung und –industrie des Luftfahrtbeirates des Bundesverkehrsministers und des Vorstandsrates der WGL im Oktober 1956 ausführte – die einzelnen Anstalten damit ihre individuelle Verfassung aufgeben müssten. Die Unterschiede in den Satzungen der sechs Anstalten seien historisch bedingt und betreffen nicht nur unwesentliche Äußerlichkeiten...Die Frage nach der Höhe der jährlich notwendigen Mittel wird in eine Denkschrift von Prof. Blenk und Staatssekretär Leo Brandt mit jährlich 12 bis 15 Millionen beziffert.

Im Zusammenhang mit den Hochschulinstituten wird die ungenügende Ausstattung mit Forschungseinrichtungen *im höchsten* Maße beklagt. Der Zustrom der Studierenden sei nicht sehr groß, *eine Tatsache, die angesichts der...Lage der deutschen Luftfahrtindustrie durchaus verständlich ist. Auf der anderen Seite ist eine schreckliche Überalterung der Lehrstuhl und –institutsinhaber festzustellen, und der Zeitpunkt ist nicht mehr fern, wo diese Stellen verwaisen, weil...keine Nachfolger zur Verfügung stehen.*

Luftfahrtindustrie

Der BDLI – die Liste nennt neben Dr. Walter Huth jetzt auch Generaling. Dr. M.H. Bauer, München, als Ehrenmitglied – berichtet, dass der Verteidigungsminister neben den Nachbuaufträgen für die Bundeswehr auch solche für ein Entmottungs- und Betreuungsprogramm vergeben hat, in das auch kleinere Firmen eingeschlossen sind. Neben diesen öffentlichen Aufträgen stellte die deutsche Luftfahrtindustrie ihre ersten Erzeugnisse auf dem zivilen Sektor der Öffentlichkeit vor:

Prof. Blume sein Sport- und Reiseflugzeug Bl-501, die Erfindergemeinschaft Rhein-West-Flug Fischer & Co das Mehrzweckflugzeug RW-3 und die Arbeitsgemeinschaft Klemm-Bölkow das Sport- und Reiseflugzeug Kl-107. Von diesen Mustern ging als erstes die RW-3 bei der Firma Rhein-Flugzeugbau Ende 1957 in die Serienfabrikation. Die Firma Dornier bereitet die Zivilausführung ihrer für die Bundeswehr in Serie laufende Do-27 und die Hamburger Flugzeugbau eine Weiterentwicklung des spanischen Turboprop-Verkehrsflugzeuges „Azor“ als HFB C-209 vor. Bei der Carl F.W. Borgward GmbH in Bremen entwickelt Prof. Henrich Focke den Ersten deutschen Nachkriegshubschrauber „Borgward-Focke Kolibri 1“.

Auf der Mitgliederversammlung 1957 beklagte der Präsident Dr. L.S.Rothe, dass die Notwendigkeit der Luftfahrtindustrie allenthalben anerkannt sei, es fehle aber immer noch an der Bereitschaft der Bundesregierung, die nun einmal unerlässliche Voraussetzung für ihren Wiederaufbau zu schaffen. Durch die zehnjährigen Verbotszeit ist diese Industrie nicht mehr in den Genuss der Kriegsschädengesetzgebung gelangt. Somit sind nur öffentliche Aufträge mit einer angemessenen Gewinnspanne für die Werke die einzige Möglichkeit wieder ein gewisses Fundament zu schaffen. Die Mangelnde Einsicht bei einigen verantwortlichen Regierungsstellen geben zur ernsten Besorgnis Anlass.

Das Jahr 1959 bringt eine Zäsur. Das Jahrbuch erscheint in einer veränderten Gestalt. *Längst sprengt der mit der zunehmenden Entwicklung aller Luftfahrtsparten anwachsende Stoff den Rahmen des Büchleins, dessen Format 1951/52 noch für ausreichend gehalten werden durfte* stellte der Herausgeber in seinem Geleitwort zum 1. Januar 1959 heraus. *Der altvertraute und gewohnte Aufbau durfte der Herausgeber beibehalten. Besonderer Wert wurde auf die satzmäßige Durcharbeitung des Inhalts zur Erzielung größtmöglicher Klarheit und die Verfeinerung der dargestellten Stoffe gelegt. Auch das Adressenmaterial wurde vollkommen neu überarbeitet und vervollständigt...Das Jahrbuch der Luftfahrt 1959 ist neben seiner Eigenart als umfassendes Orientierungsmittel für alle an der Luftfahrt interessierte, für Behörden, die Luftfahrt-Wissenschaft, den Luftverkehr, den Flugsport und der Luftfahrt-Wirtschaft zusätzlich zu einer Leistungsübersicht über die Arbeit aller in der Luftfahrt Tätigen geworden, der in Zusammenarbeit mit den übrigen Jahrbüchern dokumentarischer und histographischer Wert wachsen dürfte.*

Mit dem neuen, größeren Format geht ein Ausbau des Umfangs auf 360 Seiten einher. Branchen- und Inserentenverzeichnisse und Sachwortregister werden endlich (!) durch ein Personenverzeichnis ergänzt. Statt redaktionell vorgeschalteter Beiträge wie in der Vergangenheit, die als Verzeichnis nochmals genannt werden, erfolgt die Pflege so genannter „Berichte“ bei einzelnen Beiträgen. Ein Sonderteil „Luftfahrt im Ausland“ mit ICAO, IATA, FAI, Österreich und Schweiz runden den Band ab. Annähernd ein Fünftel des Buches decken die Behörden ab. Wissenschaft und Forschung, Verkehr, Industrie und Sport haben annähernd gleichen quantitativen Umfang. Der Bereich Zivilschutz und Luftschutz ist Ausdruck der Zeit.

Bundesverkehrsministerium

Auf Empfehlung der ICAO wurde zur Vereinfachung der Formalitäten im internationalen Luftverkehr in „Facilitätenausschuss“ beim Bundesverkehrsministerium eingerichtet. Eingebunden sind das Auswärtige Amt, die Bundesministerien des Innern, für Justiz, der Finanzen, für Wirtschaft, für Post, und für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten; ferner das Statistische Bundesamt, die ADV, die Lufthansa und das Institut für Luftrecht an der Uni Köln. Vorsitz des Ausschusses ist Regierungsdirektor Dr. Hübener aus dem Bundesverkehrsministerium.

Verbote in Berlin

Die Vorbehalte der Alliierten auf dem Gebiet der Luftfahrt und das Flugverbot für Berliner Segel- und Motorflieger besteht weiter. Die Berliner Flugsportler fliegen deshalb im Bundesgebiet zumeist in Niedersachsen. Das Land Niedersachsen hat für die Ablegung der theoretischen Prüfungen einen besonderen Prüfungsrat in Berlin eingesetzt. Den Vorsitz führt Regierungsrat Willy Polte (Referent für Luftfahrtangelegenheiten und Leiter der Luftfrachtbrücke beim Berliner Senator für Verkehr und Betriebe).

Aus den Kalenderblättern 1959:

Mit Dwight D. Eisenhower besucht erstmals seit Kriegsende wieder ein US-Präsident Deutschland. Nach heftigem Parteienstreit über den Kandidaten des Bundespräsidenten (die Amtszeit von Prof. Heuss läuft nach dessen Wiederwahl 1954 aus) wird Heinrich Lübke am 1. Juli im 2. Wahlgang gewählt. Die Bundeswehr wird mit den Ersten 96 Jagdflug-

zeugen Starfighter F-104 ausgerüstet. Nikita Chruschtschow besucht die USA und führt das erste Gipfelgespräch zur Ost-West-Entspannung. Die UdSSR starten Lunik II in Richtung Mond, die dort zerschellt, vorher hat sie aber noch ein russisches Fähnchen platziert. Lunik III fotografiert die Rückseite des Mondes. Das erste Kopiergerät kommt auf den Markt. Die Computersprache COBOL wird entwickelt. An der Börse werden erstmals Volksaktien der Preussag gehandelt. Im Tresor der Bank deutscher Länder lag eine Goldreserve im Wert von 11,1 Mrd. DM und die Außenhandelsüberschüsse summierten sich beinahe 20 Mrd. DM.

Nordrhein-Westfalen

Die besondere Aktivität der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen drückt sich in der Übersicht im Jahrbuch aus: Der Minister für Wirtschaft und Verkehr Dr. Lauscher hat zwei Staatssekretäre: 1. Dr. Ewers für die Bereiche Wirtschaft, allgemeine Verwaltungsaufgaben und Preisbildung; 2. Prof. Dr.med. h.c. Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Brandt für die Bereiche Verkehr und Technik in der Wirtschaft, Forschung und Rationalisierung. Die Abteilung Verkehr leitet Ministerialdirigent Dr. Beine; Leiter der Gruppe Luftfahrt, Post- und Fernmeldewesen und Wetterdienst ist Oberregierungsrat Dr. Diehl.

Der BDLI passt sich neuen Aufgaben an

Der aus dem Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V. durch Namensänderung vom 5. Mai 1955 hervorgegangene Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie e.V. (BDLI) erfuhr in 1958 und erfährt in 1959 organisatorische Anpassungen. Es gibt mit Dipl.-Ing. Karl Frydag neben W.M. Hermann Kastner einen zweiten Geschäftsführer. Der Beirat ist zum großen Teil mit Repräsentanten der „alten“ Luftfahrtindustrie besetzt. Die verliehenen Ehrenmitgliedschaften stehen in Zusammenhang mit dem vormaligen Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie. Es sind dies General-Ingenieur a.D. Dr. M.H. Bauer, München-Stockdorf; Direktor Dipl.-Ing. Fritz Feilcke, Hamburg-Blankenese und Dr. Walter Huth, Frankfurt/Main.

Der BDLI berichtet im Jahrbuch, dass 1958 die Auslieferung der ersten vom Bundesverteidigungsministerium in Auftrag gegebenen Flugzeuge für die Erstausrüstung der deutschen Luftwaffe begonnen habe: Im Rahmen des Auftragsprogramms bauen die Firma Dornier als Eigenkonstruktion ihr Verbindungsflugzeug Do 27, die Arbeitsgemeinschaft Focke-Wulf/Prof. Blume in Bremen in italienischer Lizenz das Schulflugzeug Piaggio 149, die Flugzeugbau Nord GmbH als Arbeitsgemeinschaft der Weser Flugzeugbau GmbH, Hamburger Flugzeugbau GmbH und Siebelwerke ATG GmbH in französischer Lizenz das Transportflugzeug Noratlas sowie die in der Flugzeugunion-Süd GmbH zusammengeschlossenen Firmen Messerschmitt AG und Ernst Heinkel GmbH ebenfalls in französischer Lizenz den Düsentrainer Fouga „Magister“.

Auf der Mitgliederversammlung am 4. Juni 1958 in Bad Godesberg kündigte Verteidigungsminister Franz Josef Strauß ein umfassendes Auftragsprogramm für die nächsten drei Jahre an. Dieses enthalte sowohl weitere Bauaufträge als auch Entwicklungsaufträge im Zellen- und Triebwerkbau. Das ablaufende erste Auftragsprogramm umfasse einschließlich der Beschaffungs- und Entwicklungsaufträge 424 Mio. DM. Allein an Bauaufträgen würden demnächst über 1 Milliarde DM vergeben. Auf dem Gebiet der Flugkörper würde mindestens der gleiche Betrag zu vergeben sein. Der Präsident Dr. L.S. Rothe unterstrich auf der Mitgliederversammlung, die rund 10 000 Beschäftigte repräsentierte, das Bestre-

ben, in engem internationalen Kontakt, insbesondere auf europäischer Basis, ihren Wiederaufbau zu vollziehen. Er betonte die deutschen Chancen, in absehbarer Zeit den Wiederanschluss an die Gesamtentwicklung zu gewinnen.

Die Liste der BDLI-Mitglieder wächst im Zusammenhang mit den Aufträgen des Verteidigungsministeriums an und charakterisiert sowohl die Fortführung traditioneller Namen wie auch neue Unternehmen. Hier einige Beispiele:

- Apparatebau Gauting GmbH, Gauting bei München, Direktor Rudolf Höfling
- BMW Triebwerkbau GmbH, München, Geschäftsführer Hugo Friedrich Krambeck und Hellmut von Zborowski (stellvertretend)
- Bodenseewerk Perkin-Elmer & Co GmbH, Überlingen/Bodensee, Geschäftsleitung K. Wilde und A. Heinzle, Hauptwerk: Askania-Werk Überlingen, Entwicklungsleiter Dr. W. Höppner, L-Werk Überlingen, Entwicklungsleiter Dipl.-Ing. W. Möller
- Bölkow-Entwicklungen KG, Ottobrunn bei München
- Carl F.W. Borgward GmbH, Abteilung Hubschrauberbau, Bremen, Chefkonstrukteur Prof. Dr.-Ing. E.h. Henrich Focke
- Focke-Wulf GmbH, Bremen, Geschäftsführer Arthur Rothe und Hans Georg Scheffler
- Ernst Heinkel Fahrzeugbau GmbH, Speyer, Geschäftsführer Gen.-Dir. A. Klein, Dir.. F. Walter, Prof. Dr.-Ing. K. Thalau, Dir.. W. Bücheler
- Junkers Flugzeug- und Motorenwerke GmbH, München im Hause der Flugzeug-Union-Süd, Geschäftsführer Dr.-Ing., Fritz Gossiau und Hans Frieseke
- Merckle KG, Flugzeugwerke, Oedheim/Württemberg
- Messerschmitt AG, Augsburg, Vorstand: Dr.L.S. Rothe (Vorsitzender), Siegfried Keller, Hubert Bauer (stellv.)

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Bemühungen der „Vereinigung ehemaliger Angehöriger der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG e.V.“, Köln-Mülheim, frühere Junkersmitarbeiter wieder der deutschen Luftfahrtindustrie nutzbar zu machen. Hierzu gründete die Vereinigung im Mai 1958 gemeinsam mit dem süddeutschen Industriellen Hans Liebherr die „Internationale Fluggeräte- und Motoren-Aktiengesellschaft“.

Die erste deutsche Luftfahrtausstellung

Aus dem Bericht des BDLI:

In der Zeit vom 26. April bis 6. Mai 1958 veranstaltete der BDLI gleichzeitig mit der Deutschen Industrie-Messe als erste deutsche Luftfahrtausstellung nach dem Kriege die „Sonderschau Luftfahrtgerät, Luftfahrtausrüstung und –zubehör“ auf dem Flughafen Hannover. Die Veranstaltung war ein bescheidener Anfang und ein großer Erfolg zugleich. 54 Firmen der Luftfahrtindustrie stellen in den Ausstellungshallen und auf dem Freigelände ihre Erzeugnisse aus. Der deutsche Flugzeugbau zeigte 13 deutsche Nachkriegskonstruktionen an Sport- und Reiseflugzeugen, 2 Segelflugzeuge sowie den ersten aus deutscher Serienfertigung kommenden Düsentrainer Fouga „Magister“. Das Ausland war mit 15 Sport- und Reiseflugzeugen vertreten...Besondere Beachtung fand die Sonderschau bei den für die Luftfahrt zuständigen Ressortvertretern der Bundes- und Landesbehörden. An ihrer Spitze besichtigten Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard, Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer

und Staatssekretär Dr. Rust vom Bundesverteidigungsministerium diese erste der deutschen Luftfahrtindustrie. Der Tagesrekord wurde mit Nachkriegsausstellung 30 000 Besuchern erreicht.

Sportliche Höhepunkte

In der Statistik des DAeC wird die Zunahme der Motor- und Segelflugzeuge herausgestellt: 1958 gab es 1551 Segelflugzeuge, 460 Sport- und zivile Reiseflugzeuge und acht einsatzbereite Ballone. Zum dritten Mal nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Deutschlandflug vom 1. bis 6. Juli 1958 „unter sensationeller“ Beteiligung mit 133 Flugzeugen am Start in Braunschweig-Waggum durchgeführt. Der Deutschlandflug brachte die größte Ansammlung des Jahres auf 65 größeren und kleineren Flugplätzen. Diese immer wieder neue Konzentration der Flugzeuge an verschiedenen Orten stellte die allergrößte Herausforderung an die Deutschlandflugleitung, Wettbewerbsbesatzungen und Bodenorganisation. Die Oberleitung hatte Wilhelm Sachsenberg. Den begehrten „Burda-Preis der Lüfte“, eine Piper, gewannen Edgar Dittmar und Georg Brütting. Bei den platzierten Besatzungen findet man Namen wie Adolf Galland und Peter Erhardt auf Klemm 107, Oberst Johannes Steinhoff und Dr. Theo Benecke auf Cessna 175, Herbert Gomolzig und Rudolf Knittel auf RW 3 und andere mehr.

Im Segelflug wurde Ernst Günter Haase auf der Weltmeisterschaft vom 15. bis 29. Juni in Leszno mit seiner HKS 3 Weltmeister in der Offenen Klasse. Rudolf Kaiser, Poppenhausen, Konstrukteur der erfolgreichen Ka-Segelflugzeuge, erhielt von der OSTIV den Preis für das beste Segelflugzeug der Standardklasse.

Luftfahrt-Press-Club

Der Luftfahrt-Press-Club e.V. (LPC) ist erstmalig mit einem Mitgliederverzeichnis im Jahrbuch vertreten. Ehrenvorsitzender ist Dr. Peter Supf; 1. Vorsitzender ist Hans-Georg Schulze, Düsseldorf, Flughafen (dort ist auch die Geschäftsstelle), 2. Vorsitzender ist Hans-Georg von Studnitz, Deutsche Lufthansa Köln. Beisitzer sind Horst Wähler, Deutsche Lufthansa Köln, Kurt W. Streit, Lenggries/Obb. und Wilhelm Spiegel, VDI-Verlag Düsseldorf. Das Verzeichnis nennt 74 Mitglieder.

Weniger die Umstellung auf das neue Format sondern vor allem die völlige Neuordnung und damit die erforderliche Überarbeitung des Inhalts ab Band 8 hat den Herausgeber in arge Bedrängnis gebracht. In Band 8 fehlte manches, dafür liegt der Band 9 deutlich erweitert vor. Es ist das erste Jahrbuch ohne ein Geleitwort des Herausgebers; die Gründe hierzu sind nicht überliefert. Der Umfang und somit die zu bewältigende Arbeit haben aber deutlich zugenommen. An den 416 Seiten hat der Bereich Behörden wiederum mit mehr als einem Fünftel den größten Anteil. Es folgen die Bereiche Verkehr und Wirtschaft. Der Sport, der in den Anfangsjahren den größten Anteil hatte, hat zwar nur noch einen solchen von zehn 10 Prozent; insgesamt ist dieser Bereich aber nach wie vor mit mehr Informationen vertreten. Je Seite sind mehr Informationen enthalten als je zuvor.

Der Nutzwert des REUSS hat sich seit dem Vorjahr durch das Personenregister deutlich gebessert; in diesem Jahr kommt ein Daumenregister hinzu, die schnell zu den zehn Hauptbereichen führen:

1. **Luftrecht** mit einem Auszug aus dem Werk „Wegerdt-Reuss, Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 3. Auflage 1959“
2. **Behörden** von Bund und Länder
3. **Wissenschaft** mit Universitäten, Technischen Hoch- und ingenieurschulen und den Lehrstühlen und Instituten für Luftfahrtfragen an Hochschulen, sonstigen Instituten, Forschungsanstalten, wissenschaftlichen Gesellschaften und Privatanstalten.
4. **Verkehr** mit Deutsche Lufthansa mit Geschäftsbericht und Tarifvertrag Nr. 4, Verbände, Luftverkehrsgesellschaften, Bodenorganisationen, Flughäfen des Linienverkehrs, Hubschrauberlandeplätze und sonstige Flughäfen, Landeplätze von A bis Z, Flugbetriebsstoff-Versorgung sowie Luft-, Reise-, Fracht und –Charter.
5. **Wirtschaft** mit Verbände, Luftfahrt-Unternehmen von A bis Z mit Kennzeichnung der Mitglieder des BDLI, Luftbildwesen, Luftfahrtversicherung und Club der Luftfahrt.
6. **Sport** mit DAeC und den luftsportlichen Ereignissen 1959, Sportkommissionen und ständige Ausschüsse des DAeC, DAeC-Zeitschrift, die Gemeinschaft „Alte Adler“ im DAeC, ferner Landesverbände des DAeC, andere Luftsportverbände und Flugschulen.
7. **Presse** sowie Verlage und Werbung mit Amtlichen Veröffentlichungen, Luftfahrtzeitschriften, Luftfahrtkorrespondenzen, Zeitschriften mit Luftfahrtteil, Luftfahrt-Verlage, Luftfahrt-Presse-Club und Werbung.
8. **Ausland** mit ICAO, IATA, Internationaler Luftsport, FAI, OSTIV, Internationaler Wettbewerb in Deutschland 1959, Luftfahrt in Österreich und in der Schweiz.
9. **Luftschutz** mit den Gesetzlichen Grundlagen von 1959, Behördlichen Gliederungen in Bund und Länder und Bundesluftschutzverband BLSV.
10. **Anhang/Register** mit Branchen-Verzeichnis, Inserenten-Verzeichnis, Personen-Verzeichnis und Sachwort-Register.

Luftfahrtaufgaben im Bundesministerium für Wirtschaft

Das Referat IV A 3 „Luftfahrzeugbau und Schiffbau“ befindet sich im leichten Aufbau. Referatsleiter ist Regierungsdirektor Dr. Boecker, sein Hilfsreferent für Luftfahrzeugbau ist Regierungsrat Dipl.-Ing. Sacher. Es gibt die Sachbearbeiter Regierungsamtmann Grote

und der Verwaltungsangestellte Mündlein, die die ersten Entwicklungsaufträge an die deutsche Luftfahrtindustrie bearbeiten. Aus dem Wirtschaftsministerium wird zum Aufbau der Luftfahrtindustrie festgestellt, dass dieser „maßvoll“ betrieben worden sei. Für den Wiederaufbau habe die Industrie im Zuge der Ausrüstung für die Bundeswehr Aufträge von rd. 1 Milliarde DM erhalten. *Die Tatsache, dass sich die Tätigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie fast ausschließlich auf militärische Aufträge stützt, bringt zwangsläufig Beschäftigungslücken mit sich. Aus diesen Gründen ist es wünschenswert, dass sich die Luftfahrtindustrie wieder mit zivilen Entwicklungsaufträgen befasst. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung dieser Frage wird in einer Kabinettsvorlage des Bundesministeriums für Wirtschaft die Bundesregierung um Entscheidung gebeten, ob die erforderlichen Mittel in Höhe von 60 Millionen DM, verteilt auf sechs Jahre, für die Förderung und Entwicklung eines Schul- und Übungsflugzeuges sowie von Nah- und Mittelstreckenverkehrsflugzeugen zur Verfügung gestellt werden können.* Im Bericht des BDLI heißt es hierzu, dass aus Entwürfen einer Reihe von Firmen zwei Flugzeugmuster für den Mittelstreckenverkehr durch eine Kommission als besonders wertvoll dem Ministerium vorgeschlagen wurde. Darüber hinaus habe sich das Ministerium bereit erklärt, für die Entwicklung eines leichten Schul- und Sportflugzeuges ebenfalls Mittel zur Verfügung zu stellen.

Zivile Projekte der Flugzeugindustrie

Auf Initiative des Bundeswirtschaftsministeriums arbeiteten seit Herbst 1958 mehrere deutsche Flugzeugwerke an Projekten für Kurz- und Mittelstreckenverkehrsflugzeuge. Aus diesen Studien gingen zwei Entwürfe hervor: die Heinkel He 211 als PTL-Flugzeug für rund 20 Passagiere und die HFB 314 der Hamburger Flugzeugbau GmbH als TL-Verkehrflugzeug für 70 bis 80 Passagiere.
[aus INTERAVIA 4/1960]

Luftverkehrsverwaltung im zügigen Aufbau

Erstmals gibt es im REUSS einen Bericht über die Tätigkeit der Abteilung Luftfahrt des Bundesverkehrsministeriums im Jahr 1959 mit besonderen Ereignissen. Dazu zählen

- Seit dem 10. Januar 1959 ist die Neufassung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Kraft.
- In der Luftfahrtstatistik wird nunmehr auch der nichtgewerbliche Luftverkehr erfasst.
- Bei dem Recht im nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr gab es einen Schritt zur Liberalisierung.
- Die 1955 aufgenommenen gesetzgeberischen Arbeiten zur Sicherung der wichtigsten Flugverbindungen durch zweiseitige Luftverkehrsabkommen wurden fortgesetzt. Ratifiziert wurden die Abkommen mit Belgien, Australien und Jugoslawien; die Zustimmungsgesetze mit Brasilien, Uruguay und Portugal traten in Kraft; die Abkommen mit Afghanistan und Island wurden unterzeichnet.
- Im Ausbau der Flugsicherung wurde die Radarabdeckung der Bundesrepublik vervollkommen; Luftstraßen wurden weiter ausgebaut und der technische und betriebliche Rückstand der Flugsicherung, der seit der Übernahme durch den Bund 1955 noch bestand, wurde aufgeholt.
- Die Bundesrepublik wurde in den Rat der ICAO gewählt.
- Eine neue Aufgabe für die deutsche Luftfahrtverwaltung ist die Prüfung der vielseitigen staatlichen Probleme, die sich aus dem Projekt der „AIR UNION“ ergeben.

Aus den Kalenderblättern 1960:

Walter Ulbricht wird Staatsratsvorsitzender der DDR. Die DDR führt Reisebeschränkungen im Verkehr zwischen Ost- und Westberlin. Ein a-

merikanisches Verkehrsflugzeug stürzt über der City von München ab; 52 Tote. Ein U2-Flugzeug wird über der UdSSR abgeschlossen. Pilot Powers gerät in Gefangenschaft. Frankreich zündet in der Sahara seine erste Atombombe. Im Laufe des Jahres werden eine Reihe ehemaliger Kolonien unabhängig. John F. Kennedy, 44 Jahre alt, wird Präsident der USA. Olympiade in Rom. Rudolf Mößbauer entdeckt den nach ihm benannten Effekt; 1961 erhält er dafür den Nobelpreis. Der Autobauer Karl Maybach stirbt. Krisenhafter Arbeitskräftmangel in der Bundesrepublik (1/4 Millionen ausländische Arbeitskräfte). Auf dem Fliegerhorst Nörvenich treffen die ersten Lockheed F-104F (Trainer) ein.

Der „Düsenluftverkehr“ kommt

Das Bundesverkehrsministerium stellt denjenigen Flughäfen, an denen er beteiligt ist, beträchtliche und gegenüber den früheren Jahren erhöhte Zuschüsse für den Ausbau für den Düsenluftverkehr zur Verfügung. Entsprechend dem Verkehrsaufkommen entstehen zunächst zwei „interkontinentale Düsenverkehrsflughäfen“: Frankfurt am Main und Köln/Bonn; auch in Hamburg besteht ein solcher Plan. Hierzu heißt es: „Der Flughafen „Rhein-Main“ in Frankfurt/Main verfügt bereits über eine auf 3600 m (zuzüglich 300 m Stoppfläche) verlängerte Startbahn mit entsprechenden Rollbahnen und über erweiterte Abfertigungseinrichtungen. Der Gesamte Ausbau des Flughafens in den Jahren 1956 bis 1961 erfordert rd. 77 Mio. DM. Auf dem „Rhein-Ruhr-Flughafen“ in Köln/Bonn ist der Bau einer 3800 m langen Startbahn in Angriff genommen worden. Der Flughafen wird in einem zweiten Bauabschnitt neue Abfertigungsanlagen erhalten. Für den Ausbau dieses Flughafens in den Jahren 1959 bis 1962 werden annähernd 70 Mio. DM benötigt.“

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) sieht im „angebrochenen Zeitalter der Strahlverkehrsfluffahrt“ eine neue Fülle zusätzlicher Probleme, die überdies einer möglichst raschen Lösung bedürfen. Zu den Problemen tritt seit einiger Zeit die Frage der Startbahnlänge und deren Berechnung, die durch neue US-Richtlinien und Angaben der Flugzeughersteller eine weitere Verschärfung erfuhr. Die ADV ist bemüht sich ständig über den Ausbau europäischer und überseeischer Flughäfen, insbesondere über die praktischen Erfahrungen im Düsenluftverkehr zu informieren und die Erfahrungen umzusetzen. Hierzu gibt es einen „Sonderausschuss Flughafenbetrieb“ mit allen Vorstandsmitgliedern und Geschäftsführern der westdeutschen Verkehrsflughäfen (incl. Berlin). In den Beratungen geht es besonders um den Verkehr mit Strahlflugzeugen, und das Wort Überschallverkehr kommt auch schon vor, seine Anforderungen an die technischen Anlagen und Verkehrseinrichtungen der Flughäfen, seine Eingliederung in den Flug- und Flughafenbetrieb, sowie seine Auswirkungen auf die Nachbarschaft der Flughäfen. Man hat Sorge, dass der in naher Zukunft zu erwartende Einsatz größerer und schnellerer Verkehrsflugzeuge noch höhere Anforderungen an die Flughäfen, insbesondere hinsichtlich der Startbahnlänge, stellen könnte. In der Konferenz der westdeutschen Verkehrsflughäfen soll hierzu beantragt werden, dass die Flugzeughersteller und die Luftverkehrsgesellschaften von den zuständigen Behörden und Gremien auf die Grenzen der Bodenorganisation hingewiesen werden.

Für die Lufthansa beginnt 1960 das Düsenzeitalter mit vier Boeing 707-430, die zu einem Gesamtpreis von 93,6 Mio. DM bestellt wurden. Mit der Inbetriebnahme dieser Flugzeuge erfolgt auf dem Nordatlantik die Kapazität der Flüge zwischen der Bundesrepublik nach New York auf wöchentlich 16 gesteigert werden. Die Verantwortlichen in dieser Zeit sind die Vorstandsmitglieder Hans M. Bongers und Dipl.-Ing. Gerhard Höltje mit ihren Abtei-

lungsleitern (Stand vom 15. Juli 1959): Verkehrspolitik Heinrich Golcher, Flugbetrieb Helmut Alt, Technik Heinz Kressner, Werkstätten Joachim Alpheis, Kaufmännische Leitung Günther Gebbe, Verkehr Hans Süßenguth, Verkauf Bernhard Barg, Zentralbüro Dr. H. Culmann.

Ausbau der deutschen Luftstreitkräfte – Die F-104 kommt

Nach den eher magere Einträgen im REUSS der Vorjahre gibt es im Bereich des Bundesministeriums für Verteidigung erstmals weiterführende Namen und Adressen: Verteidigungsminister ist Dr. h.c. Franz-Josef Strauß. Pressereferent ist Oberstleutnant Gerd Schmückle. Inspekteur der Luftwaffe ist Generalleutnant Josef Kammhuber mit einem Stellvertreter Brigadegeneral Lothar von Heinemann. Leiter der Abteilung Verteidigungswirtschaft (W) ist Min.-Dir. Wolfgang Holtz und Leiter der Abteilung Wehrtechnik (T) ist Min.-Dir. Klaus Fischer. Erstmals findet der Bundestagsausschuss für Verteidigung mit einem Vorsitzenden Dr. Richard Jaeger, CDU/CSU, und seinem Stellvertreter Dr. Peter Scholz, SPD, und allen Mitgliedern Aufnahme.

Zur Ausrüstung der Luftwaffe im Jahr 1959 gibt es erstmalig einen Bericht, der vor Jahresfrist noch „Geheim“ war:

Als Grundlage für den Aufbau der Luftwaffe ergab sich eine Planung, die die Aufstellung folgender Verbände und Einheiten vorsieht:

1. Jagdgeschwader zur Abwehr eindringender Feindflugzeuge im Zusammenwirken mit Flugmeldedienst und bodenständigen Flugabwehrwaffen. Als Flugzeugtyp ist vorläufig noch die kanadische F 86 Sabre VI eingesetzt. Dieser Typ wird jedoch durch die Lockheed F 104 Starfighter ersetzt. Dieses Flugzeug wurde nach sorgfältiger taktisch-technischer Überprüfung aus 14 Mustern moderner Abfangjäger ausgewählt. Neben der Tatsache, dass sich die F 104 bereits in Einsatzverbänden der USAF bewährt hat und außerdem kurzfristig lieferbar ist, bietet sie den Vorteil durch auswechselbare Elemente außer als Interceptor und taktischer Jäger auch als Jabo und Aufklärer und darüber hinaus in zweiseitiger Ausführung bei der Marine als Nachfolgemuster der (Armstrong Whitworth) Sea Hawk verwendet werden zu können. Drei Jagdgeschwader sind aufgestellt und bereits mit wesentlichen Teilen einsatzbereit.
2. Jagdbombergeschwader zur Verstärkung der taktischen NATO-Luftstreitkräfte...Als Flugzeugtyp wird die zurzeit noch durchaus moderne, leistungsstarke und einsatzerprobte (Republic) F 84 F („Thunderstreak“) verwendet. Sie wird später ersetzt durch die F 104 und für das unmittelbare Zusammenwirken mit dem Heer im frontnahen Raum durch die Fiat G.91, die auf Grund der NATO-Konzeption eines „Light Weight Strike Feighter“ entwickelt wurde. Fünf Jabogeschwader wurden bereits aufgestellt und als einsatzbereit zur Verfügung der NATO gemeldet.
3. Aufklärungsgeschwader zur Lichtbild und Augenaufklärung, Gewinnung von Zielunterlagen, Geländeerkundung und Tarnüberwachung. Flugzeugtyp: (Republic) RF 84 F (Thunderflash), später F 104, für frontnahe Einsätze Fiat G. 91. Zwei Aufklärungsgeschwader sind aufgestellt...Nach Ausrüstung der Verbände mit F 104 und G.91 ergibt sich die günstige Lage, dass in Zukunft die eigentlichen Kampf- und Einsatzaufgaben von zwei Flugzeugtypen erfüllt werden kön-

- nen. Auf diese Weise werden die Beschaffungskosten herabgesetzt, die Instandsetzung vereinfacht...
4. Lufttransportgeschwader zum schnellen Transport von Truppen, Absetzen von Fallschirmeinheiten, Versorgung von Truppen mit Waffen und Nachschub in besonderen Lagen sowie zum Abtransport von Verwundeten. Flugzeugtyp: Nord 2501 „Noratlas“, zum Teil noch Dakota C 47 (DC 3)...
 5. Verbindungsstaffeln ausgerüstet mit Hubschraubern verschiedenster Mustern und leichten Propellerflugzeugen Do 27...
 6. Flugabwehrverbände: Wo es nicht auf Beweglichkeit über größere Räume, sondern auf Objektschutz ankommt, werden Fla-Raketeneinheiten eingesetzt...Sie werden voraussichtlich zu 2/3 mit Nike „Ajax“ und 1/3 Nike „Hercules“ ausgerüstet. Dazu treten mehrere Btl. mit der Flugabwehrrakete „Hawk“...Die Fla-Raketen treten heute...an die Stelle der früher verwendeten schweren Flak. Die Fla-Raketen sind so konstruiert, dass sie nur im Fluge explodieren können. Notfalls sorgt eine besondere Einrichtung dafür, dass sich die Rakete noch weit vor dem Aufprall auf die Erdoberfläche in der Luft selbst zerstört und damit unschädlich wird...In den USA sind derartige Fla-Raketen-Batterien sogar in Großstädten eingesetzt (z.B. Washington, New York, Chicago). Des könnte sicher nicht erfolgen, wenn die Bevölkerung in diesem Einsatz eine Gefährdung sehen würde...nukleare Munition bleibt entsprechend der amerikanischen Gesetzgebung ausschließlich in amerikanischer Verfügungsgewalt...

Der Bericht des Verteidigungsministeriums nennt die Mitwirkung der deutschen Industrie am Aufbau der Luftwaffe. Danach werden rund 500 Flugzeug ausländischer Lizenztypen von deutschen Werken gebaut, nämlich 200 Fouga Magister (Zweitzer Düsen-Trainer), 200 Piaggio Propellerflugzeuge und etwa 100 Noratlas Transportflugzeuge. Dazu kommen 400 Verbindungsflugzeugen von Typ Do 27.

Auf Grund der so gewonnenen Erfahrungen besteht nunmehr auch die Möglichkeit, an die deutsche Industrie Aufträge zum Lizenzbau von Hochleistungs-Flugzeugen zu erteilen. Neben dem Nachbau des leichten Erdkampfflugzeuges Fiat G.91 ist die Fertigung der Lockheed 104 Starfighter bei deutschen Firmen vorgesehen. Außerdem wird die deutsche Industrie den Nachbau der amerikanischen Flugabwehrrakete „Hawk“ in der Weise aufnehmen, dass einzelne Firmen bestimmte Teile herstellen, die von anderen Firmen zu Gesamtfertigstellung übernommen werden.

Industrie im Verteidigungsboom

Mit den Verteidigungsaufträgen an die deutsche Luftfahrtindustrie wird diese größer und damit auch ihr Verband der BDLI. Der bisherige Geschäftsführer Kastner ist ausgeschieden; neuer Präsidialgeschäftsführer ist Dipl.-Ing. Karl Frydag. Vereinigt sind im BDLI rund 100 Unternehmen. Die wachsende Bedeutung der Luftfahrtausrüstungsindustrie führte zur Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Luftfahrtausrüstung im BDLI“, die die Sparte in allen wichtigen Fragen, besonders den Ministerien gegenüber, vertritt. Auf dem Triebwerksektor brachte das Jahr 1959 den ersten Produktionsanlauf. Bei der BMW Triebwerkbau GmbH wurde die Lizenzfertigung des Lycoming-Motors aufgenommen, der sowohl in der Dornier Do 27 wie Piaggio 149 zum Einbau gelangt. 1959 vergab das Bundesverteidigungsministerium mit dem Lizenzbau der Fiat G. 91 und der Lockheed F 104 ein zweites Auftragsprogramm. Der Nachbau dieser Muster wurde zunächst an die Firmen Dornier, Heinkel, Messerschmitt und Siebel-Werke ATG verteilt. Die Triebwerkindustrie erhielt

durch den Lizenzbau der Triebwerke für diese Flugzeuge ein erstes größeres Auftragsprogramm, in das die bestehenden Firmen BMW, Daimler-Benz, Klöckner-Humboldt-Deutz, Henschel und MAN eingeschaltet wurden. In Erfüllung erster Entwicklungsaufträge des Verteidigungsministeriums wurde im Sommer 1959 bei Dornier die Erprobung des zweimotorigen Kurzstartflugzeugs Do 29 und bei den Merckle KG Flugzeugwerken der Probe- lauf des Turbinenhubschraubers SM 67 aufgenommen.

Im zivilen Bereich befinden sich die Sport- und Reiseflugzeuge RW 3 der Rhein- Flugzeugbau GmbH, Klemm 107 der Bölkow-Entwicklungen KG und Do 27 in Bau. Der Borgward-Hubschrauber legte 1959 seine Musterprüfung ab. Die Bölkow-Entwicklungen KG entwickelt neben dem Helitrainer Bo-102 den Ein-Mann-Hubschrauber Bo-103. Dornier nahm die Flugerprobung der Do 28, es ist ein zweimotoriges Reise- und Mehrzweck- flugzeug, auf; eine Weiterentwicklung der Do 27.

Transall und Atlantic kommen

In Bremen wurde 1959, so sagt der BDLI in seinem Bericht, zwischen den Firmen Weser- flug, Hamburger Flugzeugbau, Prof. Blume und der französischen Nord Aviation die Ge- sellschaft „Transall“ (Transporter-Allianz) gegründet. Sie hat die Aufgabe einen für den europäischen Bereich geeigneten Kampfzonentransporter zu entwickeln. In dem von der NATO ausgeschriebenen Wettbewerb für einen Seeaufklärer schlossen sich die französi- sche Firma Breguet, die holländischen Fokker-Werke und Dornier zu einem Arbeitsteam zusammen und erhielten zunächst den Auftrag, gemeinsam die ersten Prototypen des von Breguet entwickelten Musters Atlantic zu bauen. Zwischen Sikorsky und der Weser Flug- zeugbau kam es zu Abmachungen über die Entwicklung und den Bau von Hubschraubern sowie zwischen der französischen Firma SNECMA und der Focke-Wulf GmbH über eine Zusammenarbeit zur Weiterentwicklung des „Coleopters“.

Deutsche Luftfahrtschau in Hannover und Pariser Aero Salon

Die zweite Deutsche Luftfahrtschau, so der endgültiger Name, fand vom 26. April bis 5. Mai 1959 auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen statt. Sie wurde von 107 Aussteller- firmen beschickt; vorgeführt wurden 31 Sport- und Reiseflugzeuge deutscher und ausländischer Konstruktion. Spektakulär war die Vorführung der Lockheed F 104 Starfighter unter amerikanischer Flagge. Erstmals nach dem Kriege beteiligte sich die deutsche Luft- fahrtindustrie am Internationalen Aerosalon in Paris 1959. Es folgte die deutsche Luftfahrt- schau 1960 an der bereits 170 Firmen teilnahmen und von Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard eröffnet wurde. Die Ausstellung stand unter dem Motto „Die deutsche Luftfahrtin- dustrie ist wieder zur Stelle“.

Band 10 – 1961

Der Herausgeber schreibt dem zehnten Band unter anderem zum Geleit: *Das schmale Bändchen, das im Sommer 1951 erstmalig nach dem Kriege die Aufgabe übernahm, eine Bestandsaufnahme dessen, was uns an der Luftfahrt noch verblieben war, durchzuführen, mag von manchem belächelt worden sein...Es war das Verdienst der Männer, die kurz vorher den „Deutschen Aero-Club“ ins Leben gerufen hatten..Der Herausgeber versuchte durch eine jährlich sich wiederholende Darstellung der deutschen Luftfahrt, die alten Traditionen vor der Vergessenheit zu schützen, die versprengten deutschen Luftfahrer wieder aufzuspüren, über ihre Zusammenschlüsse zu berichten und die Anfänge einer deutschen Luftfahrtwissenschaft und –wirtschaft darzustellen, schließlich auch den – zuerst wiedererwachenden – Luftsport zu propagieren und wenigstens auf diesem Wege Anschluss an die Entwicklung des Auslandes zu gewinnen. Es entstand...ein Auskunftsmedium, gleichzeitig aber auch eine kleine, sich stets auf den neuesten Stand haltende „kleine Luftfahrtgeschichte. Nachdem zehn Bände in einer Reihe stehen, darf gesagt werden, dass dieses Ziel erreicht wurde.*

Der Jubiläums-REUSS erscheint in einem überdurchschnittlichen Umfang. Neben der Vervollständigung des Adressmaterials wurde auf eine Ausgestaltung des Berichtswesens besonderen Wert gelegt. Die 1960 eingeführte Einteilung wurde beibehalten. Hinzu kommt ein Abschnitt „Club der Luftfahrt“.

Luftverkehr mit überaus lebhafter Entwicklung

Der Bericht der Abteilung Luftfahrt des Bundesministers für Verkehr, sie residiert inzwischen wieder in Bonn (in der Sternstraße) ist gekennzeichnet von der lebhaften Entwicklung der Luftfahrt auf allen Gebieten:

- Der Bund fördert als wesentliche Beteiligungsgesellschaft die weitere Entwicklung der **Lufthansa**, die beim Ausbau des Linienverkehrs beachtliche Fortschritte erzielen konnte. Im Südatlantikverkehr entwickelte sich die Ausnutzung der Flugzeuge befriedigend. Am 11. Januar 1959 verlor die Lufthansa bei Anflug auf Rio eine Super Constellation L 1049 G. Bei drei Überlebenden waren 36 Opfer zu beklagen. Bemerkenswert ist die Ausdehnung des Streckennetzes auf den Fernen Osten sowie die Verdichtung des Verkehrs über dem Nordatlantik, insbesondere durch den Einsatz der Strahltriebflugzeuge des Musters Boeing 707. Drei Boeing 707 wurden im Frühjahr termingerecht ausgeliefert. Die Lieferfrist einer vierte 707 wurde auf den Herbst 1960 vorgezogen; eine fünfte 707 wird im Frühjahr 1961 geliefert. Für den Dienst nach Südamerika, Nah-, Mittel- und Fernost wurden vier Boeing 720 B (Kosten 84 Mio. DM) in Auftrag gegeben. Sie fliegen ab 1961 im Netz der LH. Die frei gewordenen Super Constellation-Flugzeuge werden im Charter- und Frachtdienst eingesetzt. Eine vorrangige Aufgabe sieht die Lufthansa in der Anschaffung von Strahltriebflugzeugen für kurze Mittelstrecken. Insgesamt zeigt die Lufthansa in 10 europäischen und 15 außereuropäischen Ländern Flagge. Die wöchentlichen Flugleistungen beliefen sich 1960 auf 580 000 km. Im vierten vollen Betriebsjahr waren die Erträge der Lufthansa durch mehrere Faktoren beeinflusst. Die Folge der Rezession machte sich im Frühsommer 1959 bemerkbar. Erst in der zweiten Jahreshälfte machte sich die Konjunkturbelebung im Luftverkehr bemerkbar. Infolge zunehmender weltpolitischer Spannung und regionaler Wirren profitierten die einzelnen Verkehrsgebiete der Lufthansa aber

unterschiedlich. Die Notwendigkeit zu Sonderabschreibungen ergab sich aus der Umstellung auf Düsenflugzeuge, die die Fristen für den Einsatz herkömmlichen Fluggeräts um mehrere Jahre verkürzte hat. Die den Normalabschreibungen zu Grunde liegende Lebensdauerschätzungen mussten daher korrigiert werden. Die Einschaltung der Lufthansa in den Berlin-Verkehr bleibt ein dringliches Anliegen der Gesellschaft. *Wir sind uns darüber klar, dass die Erfüllung unserer Wünsche Hindernisse im Wege stehen, zu deren Überwindung wir die Hilfe aller bedürfen.*

- Im **gewerblichen Gelegenheitsverkehr** betätigen sich in der Bundesrepublik 35 genehmigte Luftfahrtunternehmen, von denen sich aber die Mehrzahl auf die Durchführung ortsgebundener Flüge, wie Rund- und Gesundheitsflüge beschränkt. Während der Anforderungs-(Taxi-)Verkehr zunahm, hatte die im Vorjahr stark angewachsene Lufttouristik (Pauschalflugreisen) infolge verminderter Nachfrage einen gewissen Rückgang zu verzeichnen. Die vier auf diesem Gebiet arbeitenden größeren Unternehmen wandten sich daher mehr als bisher der Beförderung von Fracht im Trampverkehr zu.
- Die Ausbildungsergebnisse der in der Bundesrepublik zugelassenen gewerblichen **Luftfahrtschulen** und Ausbildungsbetriebe der Luftsportorganisationen stiegen weiterhin an: Von den 1960 erteilten 2700 Luftfahrerscheinen entfallen 830 auf private Flugzeugführer, 165 auf Berufs- und Linienflugzeugführer, 1630 auf Segelflieger und 275 auf sonstige.
- Der **Luftsport** verfügt über annähernd 1000 Motorflugzeuge, 2000 Segelflugzeuge und 16 Freiballone. Herausragendes Ereignis waren die Segelflugweltmeisterschaften 1960 in Köln-Butzweilerhof.
- Die starke Zunahme des Luftverkehrs und die technische Fortentwicklung des Luftfahrtgeräts übten weiterhin nachhaltigen Einfluss auf die zehn **Verkehrsflughäfen** der Bundesrepublik einschl. West-Berlin aus. Nunmehr sind sieben deutsche Verkehrsflughäfen in den Strahlverkehr einbezogen. Im Sommer 1960 entfielen bereits 10 Prozent aller Starts und Landungen auf Strahlflugzeuge. In absehbarer Zeit werden sämtliche Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Düsenverkehrsflughäfen sein. Der Bund fördert die bauliche und betriebliche Anpassung der Flughäfen an die Entwicklung. Er stellte den Verkehrsflughäfen, an denen er beteiligt ist, wieder erhebliche, die Beträge aller Vorjahre übersteigende Investitionsmittel zur Verfügung. Bedeutende Fortschritte machte der Ausbau des Köln-Bonner Verkehrsflughafens Wahn, der – außer dem Flughafen Frankfurt/Main – für die Starts vollbelasteter zu interkontinentalen Ohnehalt-Flügen bestimmt ist. Hier wird 1961 die 3800 m lange Start- und Landebahn mit einem Kostenaufwand von 41 Mio. DM fertig gestellt. Das Startbahnsystem Frankfurt/Main wird großzügig erweitert, sodass es für absehbare Zeit den Erfordernissen des interkontinentalen Direktverkehrs mit Strahlflugzeugen unter Volllast auch in den Spitzenverkehrsstunden entspricht. Die nördliche Startbahn wurde auf 3900 m und die südliche auf 3000 m verlängert. Das Wartungszentrum der Lufthansa für Strahlflugzeuge steht auf diesem Flughafen mit einer der größten freitragenden Betonhallen Europas kurz vor der Vollendung.

Aus den Kalenderblättern 1961

Zentrales politisches Ereignis ist der Bau der Berliner Mauer ab dem 13. August. Mit ihrer totalen Abriegelung will die DDR den stark angestiegenen Strom von Flüchtlingen (seit 1949 2,7 Mio.) in den Westen beenden. Erste Aufwertung der DM (\$-Parität 4 statt 4,20 DM), die die Hochkonjunktur mit ihrer Preissteigerung bekämpfen, hohe Exportüberschüsse und Devisenabflüsse abbauen soll. In der Bundestagswahl am 17. September verliert die CDU/CSU ihre absolute Mehrheit und muss mit der FDP koalieren. Konrad Adenauer bleibt Kanzler. Borgward geht in Konkurs. Das

erste westdeutsche Kernkraftwerk geht versuchsweise ans Netz. In Kuba scheitert die Invasion in der Schweinebucht. Kuwait wird unabhängig. Die EWG nimmt Beitrittsverhandlungen mit England auf, die 1963 am Veto Frankreichs scheitern werden. Chruschtschow besucht Kennedy, Am 12. April gewinnt Russland mit Juri Gagarin als ersten Menschen den Wettlauf gegen die Amerikaner; der Flug dauert 1,8 Std. Am 5. 5. starten die USA Alan Shepard jr. mit Mercurykapsel zu einem ballistischen Flug in den Weltraum von 15 min Dauer. Virgil I. Grissom ist der zweite Amerikaner im Weltraum. Sein Flug dauert am 21.7. 16 min. Am 6. 8. umrundet der Russe German Stephanowitsch Titow die Erde in 25,6 Std. 17-mal.

Luftfahrtforschung im Konzentrationsprozess

Mit der Zusammenfassung der verschiedenen Einrichtungen der deutschen Luftfahrtforschung in der „Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften e.V.“ (DGF) 1959 ist die ressortmäßige Betreuung dieses Forschungszweiges auf den Bundesminister für Verkehr übergegangen. Zwischen dem Bund und den beteiligten Ländern wurde eine Vereinbarung zur näheren Festlegung des behördlichen Zusammenwirkens bei dieser Aufgabe vereinbart. Unter grundsätzliche Beibehaltung der Freiheit der Forschung soll eine Konzentration der Fördermittel auf einige zunächst als vordringlich erkannte Schwerpunktarbeiten erreicht werden.

Die DGF wurde am 29. Mai 1959 in Göttingen gegründet und am 12. September 1959 in Bonn eingetragen. Zweck der DGF ist, die Flugwissenschaften, insbesondere auf dem Gebiet der angewandten Forschung, zu fördern sowie Einrichtungen zu unterhalten, die den Arbeiten der angeschlossenen Forschungsanstalten dienen. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden Prof. Dr. Hermann Blenk, Braunschweig, und den stellvertretenden Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. Hans Eber, Mülheim/Ruhr und Dipl.-Ing. Otto Fuchs, München. Die Geschäftsstelle befindet sich in Bad Godesberg mit seinem Geschäftsführer Dipl.-Ing. Matthias Bös. Mitglieder sind die Luftfahrtforschungsanstalten einschl. WGL und AFZ. Es gibt ein Kuratorium in denen Bundesministerien, Länderministerien, die Hochschulen und die Industrie vertreten sind. Daneben gibt es ein Wissenschaftlichen Rat. Die Konzentration der Luftfahrtforschung auf die Ressortzuständigkeit macht sich im Ausbau der Abteilung L „Flugtechnik und Flugforschung, Luftfahrt-Bundesamt“ mit Ministerialrat Stelle als Referent im Bundesministerium für Verkehr bemerkbar.

Die Ermittlung zentral zu erstellender Entwicklungseinrichtungen für die Luftfahrtindustrie, d.h. solcher Einrichtungen, die von allen Firmen gemeinsam benutzt werden sollte, gehörte zu den Hauptaufgabe des technischen Ausschusses des BDLI und erfolgte in Abstimmung mit der DGF. Die Planung der erforderlichen Einrichtungen erfolgt in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit durch die als Zusammenschluss der interessierten Luftfahrtindustriefirmen neugegründeten „Gesellschaft für Flugtechnik“, München.

Aufbauphasen der Luftwaffe

Der Aufbau der Luftwaffe gliedert sich bisher in drei Phasen:

Ab 1955 Aufbau einer weit verzweigten Ausbildungsorganisation für die Heranbildung des fliegenden und technischen Personals, des Fachpersonals für die Flugabwehrverbände, für die Fernmeldeeinheiten, Radarstationen und die Flugsicherungsorganisation, für Instandsetzungs- und Versorgungseinheiten und für den Stabs- und Truppendienst. Die

Ausbildung in dieser Phase erfolgte zunächst im Rahmen des Military Defense Assistance Program (MDAP) an den von der USAF in der Bundesrepublik eingerichteten Schulen. Schrittweise wurden diese Einrichtungen in deutsche Verantwortung übernommen und durch weitere Ausbildungsstätten ergänzt. Schwerpunkt war die Heranbildung eines ausreichenden Stammes an Lehrpersonal. Dabei konnte weitgehend auf gediente Soldaten zurückgegriffen werden, die jedoch erst mit den neuen Geräte, Waffen usw. vertraut gemacht werden mussten. Für die Ausstattung mit Flugzeugen, Waffen und Geräten aller Art standen für den Anfang ein amerikanisches Hilfsprogramm (Nash) zur Verfügung. Ein Teil der Ausbildung erfolgte in den USA, Kanada, England, Frankreich und Italien.

In der zweiten Aufbauphase – ab 1958 – wurden die Einsatzverbände unter Verwendung der im Nash-Programm gelieferten und der ersten aus nationalen Mitteln beschafften Flugzeuge aufgestellt: 5 Jabo-Geschwader, 3 Jagd-Geschwader, 2 Aufklärungs-Geschwader, 1 Lufttransport-Geschwader. Die Gesamtstärke der Luftwaffe betrug am 1. Oktober 1960 64 000 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften.

Die dritte Aufbauphase begann 1960:

- Im Februar und März 1960 haben bei Lockheed in Palmdale/Kalifornien die ersten fünf deutschen Flugzeugführer der Luftwaffe auf die F 104 Starfighter umgeschult und erhielten die Fluglehrerqualifikation. Am 22. Juli 1960 nahm der Inspekteur der Luftwaffe Generalleutnant Kamhuber in Anwesenheit des Verteidigungsministers auf dem Fliegerhorst Nörvenich an dem Erstflug einer deutschen F 104 teil. In Nörvenich werden weitere Fluglehrer ausgebildet, sodass im Herbst 1960 die erste Ausbildungsstaffel aufgestellt werden konnte. In Nörvenich stehen bereits 20 dopsitzige F- 104F zur Verfügung. Voraussetzung für die F 104-Schulung ist, dass der Flugzeugführer zunächst etwa 300 Flugstunden auf Trainingsflugzeugen zu absolvieren hat und dann noch einmal 330 Stunden auf den Einsatzmuster F 84 oder F 86. Erst nach der Vorbereitung von rund 660 Flugstunden erfolgt die Zulassung zur F 104-Schulung. Parallel hierzu läuft die Ausbildung des technischen Personals an den Technischen Schulen in Kaufbeuren und Fassberg.

Die Umrüstung der Einsatzverbände auf das Muster F 104G „Super Starfighter“ soll 1961 mit dem Jabo-Geschwader 31 beginnen. Die F 104G wird mit geringfügigen Änderungen auch bei den kanadischen, holländischen, belgischen und italienischen Luftstreitkräften und auch bei der japanischen Luftwaffe eingeführt. Das Flugzeug wird als europäischer Lizenzbau in Gemeinschaftsproduktion hergestellt. Insgesamt sollen 739 Starfighter für die deutsche, holländische und belgische Luftwaffe gebaut werden. Damit ist das F-104-Programm das erste größere intereuropäische Flugzeugbeschaffungsvorhaben, das die beteiligten Firmen auf Jahre hinaus beschäftigt und ihnen die Möglichkeit gibt, sich in größerem Umfang als bisher mit dem amerikanischen Entwicklungsstand vertraut zu machen.

- Die Umrüstung auf das Waffensystem Fiat G. 91 begann im Herbst 1960 auf der Technischen Schule in Kaufbeuren. Die ersten von 20 bestellten zweiseitigen Trainer werden im Frühjahr 1961 angeliefert, sodass dann die Umschulung der Fluglehrer beginnen und die ersten Ausbildungsstaffeln erfolgen kann. Die Umschulung ist einfacher und in kürzerer Zeit möglich als bei der F 104 möglich. Das Beschaffungsprogramm sieht den Lizenzbau von 232 G. 91 vor.

- Zur dritten Aufbauphase zählt auch der Kampfzonentransporter „Transall“ C 160. Zunächst unabhängig voneinander wurde in Frankreich und in der Bundesrepublik an dem Projekt eines Kampfzonentransporters gearbeitet. Infolge des Lizenzbaues des französischen Transportflugzeugs Noratlas bei deutschen Firmen ergaben sich gute gegenseitige Beziehungen, aus denen der Plan erwuchs, die Entwicklung eines Kampfzonentransportflugzeuges in Gemeinschaftsarbeit unter zusätzlicher Berücksichtigung italienischer Wünsche zu betreiben. Zwischen der Bundesrepublik und Frankreich wurde beschlossen, die Entwicklungskosten zu gleichen Teilen zu tragen. Die militärischen Forderungen und die Konstruktionsmerkmale wurden gemeinsam festgelegt. Mit der Flugerprobung von drei Prototypen soll Mitte 1962 begonnen werden.

Zum Auf- und Ausbau der Luftwaffe zählt auch die Aufstellung von zwölf Luftwaffen-Sportfluggruppen in Köln-Wahn, Wunstorf, Fassberg, Neubiberg, Lechfeld und Kaufbeuren, sowie in Ahlhorn, Uetersen, Memmingen, Landsberg, Fürstenfeldbruck und Erding. Die Flugzeuge und das erforderliche Bediengerät wurde aus Haushaltsmitteln beschafft. Als Motorflugzeug wurde der Typ „Elster“ der Firma Alfons Pützer ausgewählt. Für Schleppflüge werden die Do 27 eingesetzt. An Segelflugzeugen wurden beschafft: Schleicher K 6 und Doppelsitzer K 7, Scheibe Zugvogel, L-Spatz und Bergfalke.

„Die deutsche Luftfahrtindustrie ist wieder zur Stelle“

Der BDLI bedankt sich im Geschäftsbericht für das Jahr 1961 beim Bundesminister für Verteidigung, dessen Aufträge allein der praktische Wiederaufbau der Luftfahrtindustrie zu verdanken sei. Gegenüber dem Bundesminister für Wirtschaft wird der Hoffnung Ausdruck gegeben die von ihm in Aussicht gestellten Förderung der zivilen Luftfahrtentwicklung bald zur Tat werden zu lassen. An den Bundesminister für Verkehr wird die Bitte gerichtet, ebenfalls sein Wohlwollen den zivilen Entwicklungsvorhaben der Luftfahrtindustrie zuzuwenden, insbesondere nachdem die Betreuung der Luftfahrtforschung auf ihn übergegangen ist. Der Bericht lässt erkennen, dass die Industrie „einen Stand erreicht hat, der zur ersten Abschlussphase führen kann und eine Grundlage bildet, die zu einem gewissen Optimismus für den zukünftigen Fortgang berechtigt.“

Mit den Lizenzaufträgen für die Fiat G. 91 und Lockheed F 104 gelang es vor allem, auch für die Firmen des norddeutschen Raumes die Lücke zwischen dem Auslaufen der bestehenden Lizenzfertigungen und dem Serienbau für den bei der deutsch-französischen Arbeitsgemeinschaft „Transall“ in Entwicklung stehenden Transporter zu schließen. Für den BDLI ist das Jahr 1960 für die Einschaltung der Ausrüstungsindustrie in die laufenden Programme erfolgreich verlaufen. Es gibt die „Arbeitsgemeinschaft Luftfahrtausrüstung“ (AGLA), die vom BDLI, dem Wirtschaftsverband Eisen-, Blech- und Metall verarbeitende Industrie (EBM), dem Zentralverband der Elektrotechnischen Industrie (ZVEI) sowie dem Verband der Deutschen feinmechanischen und Optischen Industrie (F+O) getragen wird.

Im ZVEI wurde bereits 1957 ein Arbeitskreis Luftfahrttechnik mit der Aufgabe gebildet, sich mit allen grundsätzlichen Fragen der die Elektroindustrie betreffenden Luftfahrtausrüstung zu befassen. Der Vorstand besteht aus Ing. Hermann, Siemens-Schuckertwerke Erlangen; Dipl.-Ing. Fiedler, VDO Tachometer-Werke Adolf Schindling; Direktor Höfling, Apparatebau Gauting, Gauting; Dr. Kniehase, AEG; Dipl.-Ing. Loch, Osram, München; Dipl.-Ing. Tätz, Telefunken, Ulm und Ing. Wucherpfennig, Robert Bosch, Stuttgart. Die

Bestrebungen die Luftfahrtausrüstung im ZVEI und nicht im BDLI zu verankern waren deutlich aber nicht erfolgreich.

Wie der BDLI im Geschäftsbericht ausführt erteilte der Verteidigungsminister zum Ausbau des Entwicklungspotenzials Aufträge zur Entwicklung von Flugzeugen und Hubschraubern, die entweder von deutschen Firmen allein oder in Zusammenarbeit mit ausländischen Unternehmen durchgeführt werden. Das positive Ergebnis der im vorhergehenden Berichtsjahr angestellten Ermittlungen für eine Entwicklung geeigneter Projekte ziviler Mittelstrecken-Verkehrsflugzeuge hatte die Bundesregierung trotz größter Bemühungen bei Jahresabschluss nicht zur Hergabe der benötigten Mittel bewegen können. Auf dem Sektor der Schul- und Übungsflugzeuge wurde unter Beteiligung des BDLI die Forderungen der deutschen Interessenten festgestellt, auf Grund deren ein Projektwettbewerb deutscher Flugzeugfirmen durchgeführt wurde. Auch auf dem Triebwerksektor sind erste deutsche Eigenentwicklungen zu verzeichnen. Zudem erteilte der Verteidigungsminister auch der Triebwerkindustrie Entwicklungsaufträge. Ganz besondere Erfolge konnte die Ausrüstungsindustrie mit ihren Eigenentwicklungen verzeichnen.

Die Belegschaftskapazität wird für 1960 mit rd. 13 500 in der Flugzeugindustrie, mit 1200 in der Triebwerkindustrie; einschl. Ausrüstung, Zubehör und Werkstoffe werden rd. 20 000 Beschäftigte gezählt.

Die Führungsorganisation des BDLI nennt neuerdings zwei Präsidialgeschäftsführer, nämlich wie im Vorjahr Dipl.-Ing. Karl Frydag und Dr. L.S. Rothe, der aber zugleich Vorsitzender des Präsidiums ist (Legislative und Exekutive in einer Hand).

Der Club der Luftfahrt e.V. (CdL) tritt hervor

Im REUSS 1961 tritt der am 16. November 1958 gegründete „Club der Luftfahrt e.V.“ mehr oder weniger aus dem engeren Kreis der Protagonisten hervor. Neben K.F. Reuss zählen zu den Gründungsmitgliedern Adolf Krogmann, Theo Osterkamp, Dr. Fritz Bohmüller, Otto Wien, Mano Ziegler und Adolf Galland. Sie haben den obersten Zweck des Clubs definiert. Danach dient er der Förderung des Luftfahrtgedankens und der Koordination aller in der deutschen Luftfahrt vorhandenen Kräfte, die in einer Gemeinschaft vereinigt werden wollen, in der eine fruchtbare Zusammenarbeit im Sinne der deutschen Luftfahrt und ihrer internationalen Beziehungen gewährleistet ist. Die erste ordentliche Mitgliederversammlung fand am 1. April 1960 in der Redoute in Bonn-Bad Godesberg statt. Aus ihr ging die Organisation hervor: Präsident Adolf Krogmann, Bonn; Vizepräsidenten sind Ministerialdirigent Dr. Theodor Benecke, Bad Godesberg und Josef Priller, Augsburg. Präsidialbeisitzer sind Dr. jur. Fritz Bohmüller, Bonn und Adolf Galland, Bad Godesberg. Es gibt einen Arbeitsausschuss: Rudolf Brée, Königswinter; Dr. Hans Albrecht Caspari, Bonn; Claudius Dornier, München-Neuaubing; Albert Falderbaum, Hamburg; Horst Geyer, Bonn; Theo Osterkamp, Bad Godesberg und Franz Fr. Carl Walter, Stuttgart. Justiziar ist Dr. jur. Karl-Ferdinand Reuss, München, Pressereferent ist Mano Ziegler, Stuttgart. Die Gründer ließen sich den neuen Club von Verteidigungsminister Dr. Franz-Josef Strauß „absegnen“, der die Schaffung dieses Forums gewissermaßen als Nachfolger des alten Berliner „Hauses der Flieger“, des früheren Aero-Club von Deutschland, begrüßte, in dem auch die Herren seines Ministeriums und der Luftwaffe eine Heimat finden. Danach trat der neue Club mit einem Empfang anlässlich der Deutschen Luftfahrtschau am 21. Mai 1959 an die Öffentlichkeit.

Lobby in Bonn:

Schon Anfang der 50er-Jahre gab es in Bonn im Bereich der Luftfahrt und der Rüstung Kontakt- und Verbindungsbüros und Repräsentanten. Einige ließen sich im REUSS über Firmeneintragen und Annoncen identifizieren. Das im REUSS 1961 wiedergegebene Mitgliederverzeichnis des Club der Luftfahrt nach dem Stand vom 1. Dezember 1960 nennt viele Namen, die in der Frühzeit der Bundesrepublik Kontakte für ihre Unternehmen und Organisationen aufgebaut und manches Geschäfts eingefädelt haben und damit die Zusammenarbeit von deutschen mit ausländischen Unternehmen vorbereitet und nach Kräften gefördert haben. Aus der Liste von über 200 Namen sollen Folgende hier herausgegriffen werden:

Dr. Adolf Baeumker, Ministerialdirigent a.D. und Rittmeister a.D., Consultant for Research and Development USAF;

Conbert H. Bennecke, Leiter Büro Köln United Aircraft Export Corp.;

Dr. jur Fritz Bohmüller, Wirtschaftsjurist (vertritt eine Reihe von Unternehmen wie z.B. Kienzle);

Bernd W. von Brauchitsch, Bohlen Industrie GmbH;

Clemens Bücken; Beauftragter für SAAB;

Dr. Arpad von Buzay, Klöckner-Humboldt-Deutz Büro Bonn;

Dr. jur Albrecht Caspari, Büro Bonn Weserflug;

Friedrich L. von Doblhoff, Büro Bonn Vertol;

Hans Werner von Engel, Büro Bonn Canadair;

C.F. McFarlane, Defence Supply Attaché Britische Botschaft;

Hermann Fiedler, VDO Frankfurt/Main;

Peter von Le Fort, Büro Bonn Hannover Messe;

Dr. jur. Guenther Frank-Fahle, Frankfurt, Lockheed;

Erich W. Gardemann, Büro Bonn BMW-Triebwerkbau;

Paul Gross-Talmon, Stuttgart, Verleger Wehr und Wirtschaft;

Werner d'Heureuse, Lockheed Frankfurt/Main;

Dr. E.E.Heimann, Interavia Genf;

Walter Jordan, Luther & Jordan Braunschweig;

Dieter H. Köhler, München, später Heinkel Bonn;

R.E.Kosin, Northrop USA;

General a.D. Dr. Hans Leyser, Schlieker-Werft;

Friedrich Marxen, Köln, vertritt Interessen von Dassault und SNECMA;

Ferdinand Ernst Nord, Essen, Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft;

Dr.-Ing. Hermann Oestrich, Paris, SNECMA;

Paul Pietsch, Verleger FLUGREVUE Stuttgart;

Dr. jur. Hans Otto Riedel, Siebelwerke ATG und Bölkow Entwicklungen KG;

Otto Rietdorf, Koblenz;

Sergei I. Sikorsky, United Aircraft, Köln;

Christian Steinrücke, Willy Schlieker KG;

Heinz Teves, Frankfurt;

Oberst a.D. Otto Wien, Dornier-Büro Bonn;

i.v.a.m.

Der Club startete seine zur Tradition werdenden Internationalen Fliegerwochenenden am 14. bis 16. Mai 1960 in Konstanz. Das Mitgliederverzeichnis im REUSS nennt 204 ordentliche Mitglieder und 26 Firmenmitglieder.

Band 11 - 1962

Der REUSS bringt in diesem Jahr eine Dokumentation besonderer Art: die Zusammenstellung der Namen und Adressen von fast 6000 Motorflugzeugführern (Privat-, Berufs- und Linienpiloten sowie Hubschrauber- und Luftschiffführern) in der Bundesrepublik. Es ist – wie der Herausgeber im Geleitwort zum Band 11 schreibt, ein in der Geschichte der Luftfahrt erstmaliges Unternehmen, das dem Verlag nicht unbedeutende Opfer auferlegte. In dieser Versammlung von Luftfahrzeugführern sieht Dr. Reuss sozusagen einen „Luftfahrertag“ eigener Art. Daneben gibt es wieder eine Liste der Eigentümer von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind. Es ist eine Fortschreibung der Liste aus dem Jahrbuch 1961.

Das Wachstums der deutschen Luftfahrt sprengte beinahe den möglichen Rahmen des Jahrbuches. Der Stoff musste komprimiert werden und wurde durch Verweise auf frühere Ausgaben entlastet. Dem Herausgeber lag daran, das Berichtswesen im Interesse einer fortlaufenden „Deutschen Luftfahrtgeschichte“ weiter zu intensivieren.

Der Ruf nach einer zentralen Regierungsinstanz für die Luftfahrt

Luftfahrtfragen werden in etlichen Bundesministerien bearbeitet, manche beanspruchen besondere Kompetenzen, manche haben besonders viel Geld und haben dadurch „das sagen“, wiederum andere sehr völlig neue Aufgaben auf sich zukommen (Raumfahrt), deren Bedeutung noch nicht abzusehen ist. Luftverkehr, Luftfahrtindustrie, Luftfahrtforschung und Luftsport leiden unter nicht abzustimmenden Befugnissen einzelner Ressorts. In dieser Situation wandte sich der Luftfahrt-Presse-Club (LPC) 1961 mit einer Resolution an die Bundesregierung. Ausführlich wurde die schwierige Lage der Luftfahrtindustrie dargelegt und die Forderung erhoben, eine zentrale Regierungsinstanz für Luftfahrt zu errichten. Das Fehlen einer solchen Stelle wird nach Ansicht der deutschen Luftfahrtjournalisten eine angemessene Entwicklung der deutschen Luftfahrt auch künftig unmöglich machen. Deshalb sei die Schaffung eines allen Teilinteressen koordinierenden zentralen Luftfahrtressorts eine unerlässliche Maßnahme. Als Auswirkungen dieser Resolution wollen sich die zuständigen Gremien des Parlaments und der Regierung um eine Lösung bemühen.

Präsident des LPC ist Hans-Georg Schulze, 2. Vorsitzender ist Kurt W. Streit und die Besitzer sind Horst Wähler und Dr. Günther Lönnecke. Die Geschäftsstelle befindet sich im Düsseldorfer Flughafen

Unerfüllte Hoffnungen der zivilen Entwicklungen

Der Bundesminister für Verkehr stellt in seinem Bericht über das Jahr 1961 unter anderem fest, dass sich die Hoffnungen auf „*Entwicklung in der deutschen Luftfahrtindustrie, hinsichtlich Planung, Entwurf und Bau von größeren Flugzeugen*“ nicht alle erfüllt haben. Es konnte aber festgestellt werden, dass wiederum neue Sport-, Reise- und Geschäftsflugzeuge entstanden, die auf dem internationalen Markt reges Interesse fanden, Genannt wird das Muster Potez-Heinkel CM 191, eine aus der militärischen Fouga Magister entwickelten Version eines Geschäftsreiseflugzeuges. *Es wurde hier deutlich, dass sich die – in der BRD in stärkerem Maße betriebene – Lizenzfertigung von Luftfahrzeugen keineswegs im bloßen Nachbau zu erschöpfen braucht, dass sie vielmehr die Ausgangsbasis für die Ent-*

wicklung von Geräten modernster Bauart sein kann. Der Bund verfolgt dieses anhaltende Wiederaufleben der deutschen Luftfahrtindustrie mit regem Interesse.

Aus den Kalenderblättern 1962:

Nach den Jahren des Wirtschaftswunders mit einer Verringerung der Arbeitslosenquote auf 0,7 % (wachsende Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte) warnt Wirtschaftsminister Erhard vor einer Überhitzung der Wirtschaftsspirale aus Inflation und Lohnforderungen. Er richtet im März Maßhaltappelle an die Öffentlichkeit und korrigiert damit seine bisherige Politik des unbedingten Konsums. An der Berliner Mauer ist das erste Todesopfer zu beklagen. Die „Spiegel-Affaire“ löste eine Regierungskrise aus. Verteidigungsminister Strauß wird wegen vermutlich verfassungswidriger Eigenmächtigkeiten abgelöst. Die FDP unter Erich Mende kündigt die Koalition auf. Adenauer ist zur Regierungsumbildung gezwungen und kündigt seinen Rücktritt für Ende 1963 an. Der erste Starfighter der Luftwaffe stürzt ab. Amerikanische Luftaufklärung deckt in Kuba gegen die USA gerichtete Raketen auf. Die UdSSR lenken ein und demontieren die Basen. Der Algerienkrieg wird beendet. Schwerste Flutkatastrophe an der Nordseeküste mit massivem Einsatz der Bundeswehr. Die Weltausstellung „Century 21“ findet in Seattle unter dem alles beherrschenden Thema der Raumfahrt statt. Am 20. 2. ist John Glenn der erste Amerikaner, der die Erde umrundet (und der dritte US-Astronaut überhaupt). Der erste aktive Nachrichtensatellit TELESTAR startet, der die ersten transatlantischen TV-Bilder überträgt. Laser wird erstmals in der Augen Chirurgie eingesetzt. In Hamburg treten die Beatles erstmals auf; die DECCA lehnt wegen Qualitätsmängel der Gruppe Schallplattenaufnahmen ab. Am 19. 6. stürzen bei Nörvenich vier F-104G Starfighter bei einer Formationsflugübung ab. Am folgenden Tag war die Indienststellung des ersten F-104G-Geschwaders vorgesehen.

Verbal bekennt sich das Bundesministerium für Wirtschaft für eine leistungsfähige Luftfahrtindustrie: *Als federführendes Ressort auf dem Gebiet der gesamten Wirtschaftspolitik ist das Wirtschaftsministerium zuständig für alle Angelegenheiten der deutschen Luft- und (hier erstmals genannt) Raumfahrtindustrie einschließlich der Zuliefererindustrien für Luftfahrtausrüstung, Rettungs- und Sicherheitsgerät sowie Bodengerät. In enger Zusammenarbeit mit anderen Ressorts bearbeitet das Bundesministerium für Wirtschaft auch Fragen der Luftfahrtforschung und der Raumfahrtforschung.*

Die Luftfahrt wird im Wirtschaftsministerium in der Abteilung IV „Gewerbliche Wirtschaft“ mit Ministerialdirektor Dr. Krautwig in der Unterabteilung IV A „Eisen- und Metallwirtschaft“ mit Ministerialrat Dipl.-Ing. Baier im Referat IV A 3 „Luftfahrzeugbau und Schiffbau“ mit Ministerialrat Pfeiffer als Referent bearbeitet. Der Hilfsreferent für Luftfahrzeugbau ist Oberregierungsrat Dr. von Beauvais. Die Namen der Sachbearbeiter sind Scheuermann, Cromm und Mündlein. Auch die anderen Abteilungen des Wirtschaftsministeriums sind für die Luftfahrt von Bedeutung; darunter die Abteilung II „Gewerblicher Mittelstand, Absatzwirtschaft, Leistungssteigerung“ mit Ministerialdirektor Risse.

Aus dieser „Truppe“ erwartet die Luftfahrtindustrie endlich Aufträge, Darlehen und/oder Hilfe und Unterstützung für zivile Flugzeugentwicklungen. Hierzu das Ministerium:

Für eine gesunde Weiterentwicklung der deutschen Luftfahrtindustrie ist es jedoch von entscheidender Bedeutung, dass sie auch auf dem Sektor des zivilen Flugzeugbaus wieder festen Fuß fasst. Der Bundesminister für Wirtschaft hat daher mannig-

faltige Bemühungen unternommen, um die Entwicklung und den Bau von zivilen Flugzeugen zu fördern. In dieser Beziehung ist besonders hervorzuheben ein Wettbewerb zur Entwicklung eines deutschen Schul- und Übungsflugzeuges, der in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt e.V. durchgeführt worden ist...Ein Ausschuss namhafter Sachverständiger...hat die beste Lösung dem Bundesminister für Wirtschaft zur Förderung vorgeschlagen. Das Ministerium wird die Entwicklung und den Bau des ausgewählten Projekts weiter unterstützen; zu diesem Zweck ist u.a. die Gewährung von Darlehen vorgesehen. Das Bundesministerium für Wirtschaft wird es sich auch in Zukunft angelegen sein lassen, der deutschen Luftfahrtindustrie durch solche wettbewerbskonformen Förderungen zu helfen, die zivile Entwicklung voranzubringen.

Das Wirtschaftsministerium nennt folgende Kennzahlen zur Luftfahrtindustrie: Der Umsatz hat sich 1960 auf DM 254 Mio. DM um 81,5 Prozent erhöht. Die Zahl der Beschäftigten wuchs von 12 141 in 1959 auf 14 590 im Jahr 1960. Seit dem Wiederbeginn einer deutschen Flugzeugproduktion im Jahr 1955 sind bis Ende 1960 insgesamt 1311 Flugzeuge in Deutschland gebaut worden, davon 742 Flugzeuge aus eigener Entwicklung.

Der zuständige Bundesverband BDLI beklagt, dass es auch 1961 der deutschen Luftfahrtindustrie trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen sei, größere Entwicklungsvorhaben auf dem zivilen Sektor durchzuführen. Trotz grundsätzlicher Zusagen, insbesondere vonseiten des Bundeswirtschaftsministeriums, gelang es nicht, die hierfür unerlässlich staatliche Förderung zu erhalten. Von den beiden dem Bundeswirtschaftsministerium von unabhängigen Prüfungskommissionen als förderungswürdig vorgeschlagenen Projekten für Mittelstreckenverkehrsflugzeuge zog aus diesem Grunde die Hamburger Flugzeugbau GmbH ihre Konstruktion HFB-314, ein Mittelstrecken-Strahlverkehrsflugzeug, als technisch unterdessen überholt zurück. Über das Projekt Heinkel He 211, ein Mittelstreckenverkehrsflugzeug mit Propellerturbinenantrieb, konnte bis Jahresende eine Entscheidung vonseiten der Regierung ebenfalls nicht getroffen werden...

HFB 314 – verpasste Chance?

„Nach Abschluss der Aufbauphase der deutschen Luftfahrtindustrie, die durch den Lizenzbau ausländischer Muster gekennzeichnet ist, läge die Entwicklung eines solchen Flugzeuges durchaus im Bereich des Möglichen. Denn die technisch-wissenschaftlichen Voraussetzungen und die Fertigungskapazität für ein solches Programm sind gegeben. Das verhältnismäßig günstige Lohnniveau der deutschen Luftfahrtindustrie und die relativ niedrigen Unkosten deutscher Entwicklungswerke ließen für ein Flugzeug wie die HFB 314 eine günstige Preisgestaltung erwarten.“
sagte INTERAVIA in 4/1960

Die Raumfahrt formiert sich in Deutschland

Im Bericht des BDLI über das Jahr 1961 wird die Namensänderung des Verbandes in „Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“ bekannt gegeben. Die Industrie hat die ersten Vorbereitungen zur Ausweitung ihrer Tätigkeit auf die Raumfahrttechnik getroffen – obwohl es noch keine Regierungsinstanz hierfür gibt. Grundsätzlich hat aber die Bundesregierung eine deutsche Beteiligung am europäischen Raumfahrtprogramm zugesagt. Gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften (DGF) bildete der BDLI im Juni 1961 eine „Kommission für Raumfahrttechnik“, in der ein gemeinsames Programm von Forschung und Industrie erarbeitet und der Bundesregierung vorgelegt wurde.

Die Frage der Raumfahrt in der Bundesrepublik wurde intensiv in der Deutschen Forschungsgemeinschaft diskutiert. Die Kommission für Luftfahrtforschung der DFG, Vorsitzender ist Prof. Dr. G. Bock, Darmstadt, erwartet, dass man in der Bundesrepublik künftig auch in den Gebieten der extraterrestrischen Forschung und der Raumflugtechnik, am ehesten im Wege einer Beteiligung an internationalen Vorhaben, tätig werden könne. Die Kommission bildete eine Arbeitsgruppe, die sich der Probleme annehmen soll, die im Bereich der Weltraumforschung für die Luftfahrttechnik von besonderer Bedeutung sind. Mitglieder der Arbeitsgruppe sind die Professoren Magnus, Münzberg, Truckenbrodt und Wever.

Auch die Luftfahrtforschungsanstalten haben die Raumfahrt in ihre Arbeitsgebiete aufgenommen. Die DFL hat als Erste ihren Namen geändert in Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. Die Gesellschaft für Weltraumforschung e.V. in Stuttgart-Zuffenhausen wurde umbenannt in Deutsche Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt e.V. Ihr erster Vorsitzender ist Prof. Dr. Eugen Sänger. Dietrich E. Koelle ist der „Sekretär“. In Bremen gibt es die Deutsche Raketen-Gesellschaft e.V. mit seinem Präsidenten Obering. A.F. Staats.

Arbeitsgemeinschaften als Vorboten der Konzentrationen in der Luftfahrtindustrie

Der BDLI berichtet, dass mit dem Auslaufen des 1956/57 vom Bundesverteidigungsministerium vergebenen ersten Lizenzbauprogramms sich im Laufe des Jahres 1961 die Umstellung der frei werdenden Produktionskapazitäten des deutschen Zellenbaues auf die ebenfalls vom Verteidigungsministerium in Auftrag gegebene Lizenzfertigung der beiden Jägertypen Fiat G. 91 und Lockheed F-104G Starfighter erfolgte. Für diese beiden Bauprogramme haben sich Dornier, Messerschmitt und Siebel zu einer Arbeitsgemeinschaft für den Bau der G.91 zusammengeschlossen, deren Endmontage und Einflugbetrieb bei den Dornier-Werken vorgenommen wird. Zwischen Dornier, Ernst Heinkel Flugzeugbau und Messerschmitt wurde eine weitere Arbeitsgemeinschaft „Süd“ für den Lizenzbau des Starfighter gegründet. Endmontage und Einflug liegen bei den Messerschmitt-Werken. Das Bauprogramm dieser Arbeitsgemeinschaft umfasst 210 Starfighter. Eine zweite Arbeitsgemeinschaft „Nord“ entsteht für den Starfighter zwischen den Firmen Focke-Wulf, Hamburger Flugzeugbau und Weser Flugzeugbau für 350 Flugzeuge. Diese Arbeitsgemeinschaft ist im Zuge der unter der Beteiligung von Belgien, Italien und den Niederlanden auf europäische Basis ausgeweitete Starfighter-Fertigung mit den Fokker-Werken in Holland, der Sabca in Belgien unter Hinzuziehung von Fiat (Italien) in Kontakt gebracht worden, wobei Endmontage sämtlicher von diesen Firmen zu bauenden 949 Flugzeuge für den deutschen Produktionsanteil bei Fokker liegt und für den Rest auf Sabca und Fiat aufgeteilt ist...Gegenwärtig ist die gesamte deutsche Zellenindustrie mit dem Jäger-Programm beschäftigt.

Das Buch schließt nicht ohne eine Bestellkarte für die nächste Ausgabe, die zum Preis von 19,80 DM angeboten wird.

Der REUSS hat nunmehr den Titel „Jahrbuch der Luft- **und** Raumfahrt. Die zehn Hauptbereiche des REUSS – siehe 1960 – wurden 1961 durch den Club der Luftfahrt auf 11 Hauptbereiche erweitert. Das bleibt auch in diesem Jahr so, obwohl die Raumfahrt erstmals breite Berücksichtigung findet– zwar nicht als selbstständiges Hauptkapitel sondern überall dort, wo es angebracht ist, vor allem im Bereich der Forschung und Wissenschaften. Die Liste der Piloten wurde um über 1000 Neueintragungen ergänzt, desgleichen die Liste der zugelassenen Luftfahrtgerätemuster. Das dynamische Geschehen in der Luftfahrt spiegelt sich im REUSS in der jährlichen Zunahme der sich mit der Luftfahrt beschäftigenden Dienststellen, Verbände, Vereine und Firmen. In Anbetracht des verfügbaren Raumes, der Umfang stieg auf 443 Seiten, erfolgte eine „gewisse Konzentration des Inhaltes“ sagt der Herausgeber im Geleitwort zum 12. Band.

Raumfahrt in Deutschland und im REUSS

Im Abschnitt Luftrecht gibt es den Bericht der deutschen Landesgruppe der International Law Association. Vorsitzender ist Prof. Dr. Alex Meyer, Direktor des Instituts für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen der Universität Köln. Breitwen Raum nimmt der Bericht über eine Tagung des Rechtsausschusses der WGL am 25. Juni 1962 über „Vorschläge zur Regelung der Haftung von Schäden, die durch Raumfahrzeuge verursacht werden. Bericht-erstatte ist Dr. Wimmer, Vorstandsmitglied der Allianz-Versicherungs-AG und Geschäftsführer des Deutschen Luftpools. Der Rechtsausschuss der WGL, Vorsitz ist ebenfalls Alex Meyer, hat Grundsätze für den Entwurf eines Abkommens über die durch Raumfahrzeuge verursachten Schäden ausgearbeitet. Dabei beschloss der Ausschuss vorläufig folgende Umschreibung des Begriffs „Raumfahrzeug“ zu benutzen: *„Als Raumfahrzeug werden diejenigen Geräte angesehen, die nicht der Eigenschaft der Luft bedürfen, um sich fortzubewegen und für die Erreichung einer Höhe von mehr als 160 km bestimmt sind.“*

Aus den Kalenderblättern 1963:

Zwischen Deutschland und Frankreich wird der Vertrag über eine deutsch-französische Zusammenarbeit unterzeichnet. Am 1. April startet das ZDF seinen Sendebetrieb. US-Präsident John F. Kennedy besucht Berlin („...ich bin ein Berliner...“). Bundeskanzler Konrad Adenauer tritt wie 1962 angekündigt zu Gunsten von Wirtschaftsminister Ludwig Erhard zurück. Fortsetzung der Regierungskoalition CDU/CSU-FDP. Das Bundesurlaubsgesetz gewährleistet mindestens 18 Werktage bezahlten Urlaub. Berlins Regierender Bürgermeister Willy Brandt handelt mit der DDR ein erstes Passierscheinabkommen aus. Am 22. November wird John F. Kennedy ermordet. Vize Lyndon B. Johnson wird neuer Präsident. Bürgerkrieg auf Zypern. Paul VI ist neuer Papst als Nachfolger von Johannes XXIII.. Philips bringt die erste Tonbandkassette auf den Markt. Valentina Tereschkowa ist die erste Frau im All. Der erste geostationäre Satellit wird gestartet und der Amerikaner L. Gordon Cooper umrundet in 34 Stunden die Erde 22-mal. Bei Glasgow wird ein Postzug überfallen, die Beute 2,5 Mio. Pfund.

Neu im REUSS ist das Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung, vormalig Bundesministerium für Atomkernenergie mit Bundesminister Dr. Hans Lenz und Staatssekretär Dr. Wolfgang Cartellieri. Das Ministerium ist die behördliche Organisation der Welt- raumforschung (Weltraumkunde, Raumfahrtforschung und –technik) in der Bundesrepu-

blik Deutschland. Leiter der „Gruppe III – Weltraumforschung“ ist Ministerialrat Dipl.-Ing. Max Mayer. Die Gruppe hat die Referate: Referat III 1 – Rechtliche, wirtschaftliche und Verwaltungsangelegenheiten mit Oberregierungsrat Gerhard Bengeser ; Referat III 2 – Weltraumkunde mit Oberregierungsrat Dr. Leo Prior und Referat III 3 = Raumfahrtforschung und –technik mit Oberpostrat Hans-Joachim Woite

Raumfahrt in den traditionellen Luftfahrtforschungsanstalten

Nachdem die Braunschweiger DFL bereits den Zusatz „Raumfahrt“ aufgenommen hat, firmiert die DVL jetzt entsprechend: Deutsche Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DVL). Die Hauptverwaltung sitzt nach wie vor am Flugplatz Essen-Mülheim; indessen steht der Umzug nach Porz-Wahn [schon 1958 wurde der Köln-Bonner Flughafen in Wahn als Standort der DVL ausersehen] bevor. Ordentliche Vorstandsmitglieder sind Prof. Dr.-Ing. August Quick, Prof. Dr.-Ing. H. Ebner, Dr. rer. pol. Dipl.-Ing. P. Stock; stellvertretende Vorstandsmitglieder sind Prof. Dr. med. habil. Siegfried Ruff und Dr.-Ing. G. Ulbricht.

Die Kommission für Luftfahrtforschung der Deutschen Forschungsgemeinschaft prüft unter ihrem Vorsitzenden Prof. Dr. Ing. G. Bock (Darmstadt) die Namensänderung des Gremiums und führte bereits im Bericht 1961 aus:

Die Luftfahrt ist in den letzten Jahren immer mehr in den Bereichen hoher Geschwindigkeiten und großer Flughöhen vorgedrungen und hat sich damit den Zonen genähert, die heute zum Gebiet der Raumfahrt gerechnet werden. Unter Raumfahrt sei hier die Bewegung jedes Flugkörpers, sei er bemannt oder unbemannt, verstanden, der sich am Rande oder außerhalb der Erdatmosphäre bewegt. Gleichzeitig haben sich aber auch die Anforderungen, die an die Ausrüstung der Flugzeuge und der Flugkörper zu stellen sind, einander genähert, da beide Arten des Fluggeräts hochwertige, automatisch arbeitende Einrichtungen für die Navigation und die Flugregelung benötigen. Bei der Raumfahrt treten jedoch zahlreiche zusätzliche Probleme auf, die z.B. auf der Suche nach neuen Antriebsarten und neuen Energiequellen erwachsen oder die mit den Erscheinungen zusammenhängen, die beim Wiedereintritt der Flugkörper in die Atmosphäre auftreten. Manche dieser Probleme fallen in den Bereich von Schwerpunktprogrammen der Forschungsgemeinschaft, die heute schon unterstützt werden, die sich aber bevorzugt mit Fragen außerhalb der Luft- und Raumfahrt befassen. Bei zahlreich anderen Problemen ist jedoch die Verwandtschaft mit dem Gedankenkreis der Luftfahrt so eng, dass sie zweckmäßig innerhalb der Schwerpunktprogramme „Luftfahrtforschung“ bearbeitet werden.

Die Industrie richtet sich auf die Raumfahrt ein

Nach der 1961 erfolgten Aufnahme der Raumfahrt in die Verbandsbezeichnung des BDLI (siehe 1962) erfolgten weitere Anpassungen an die Gegebenheiten. Für das Präsidium gab es Neuwahlen. Präsident blieb Dr. L.S. Rothe (der aber nicht mehr Vorsitzender des Vorstandes der Messerschmitt AG ist), neuer erster Stellvertreter ist Prof. Dr.-Ing. K. Thalau (Mitglied im wissenschaftlichen Rat der Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften e.V. DGF, Geschäftsführer Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH,); weitere Mitglieder sind M.W. Nolden (Vereinigte Leichtmetallwerke) wie bisher, Dr. E. Löwe (Mitglied des Vorstandes Telefunken) und Dr. Ing. H. Scherenberg (Daimler-Benz), wie bisher. Neu ist der Geschäftsführer Herbert Schneider, vormaliges Mitglied des Deutschen Bundestages.

Die „Kommission für Raumfahrttechnik (KfR) des BDLI und der DGF, 1961 zur Behandlung der Probleme eines deutschen Anteils an der Raumfahrttechnik gegründet, hat im September 1962 dem Bundesminister für Atomkernenergie als dem dafür zuständigen Ressort ein an den begrenzten deutschen Möglichkeiten angepasstes erstes Vierjahres-Programm „Raumfahrttechnik“ der deutschen Forschung und Industrie 1963 bis 1966 vorgelegt. Ziel des Programm ist es, der Bundesrepublik eine aktive Mitarbeit an der Raumfahrt im internationalen Rahmen zu ermöglichen.

- Das Programm Forschung soll bei tragbarem Aufwand den gesamten Bereich der Raumfahrttechnik und der technischen Erfordernisse der extraterrestrischen Forschung erfassen. Es ist flexibel gehalten, um die Bildung von Forschungsschwerpunkten auf solchen Gebieten zu ermöglichen, die zur Unterstützung der jeweiligen Projekte der Industrie und zur Durchführung der im Rahmen der ESRO vorgesehenen wissenschaftlichen Raumfahrtprogramme besonders beitragen müssen.
- Die im Programm der Industrie vorgeschlagenen Arbeiten sollen teils in nationaler Zusammenarbeit, teils im internationalen Rahmen ausgeführt werden. Sie erstrecken sich auf die Realisierung bereits vorliegender Projekte, wie Entwicklung und Bau der 3. Stufe des europäischen Satellitenträgersystems der ELDO und von Höhenforschungsraketen mit Rückführung, sowie auf Studien und Teilentwicklungen für langfristige Aufgaben wie Raumtransporter und Außenstationen. Berücksichtigt sind weiter die Pläne des Verbandes der Europäischen Raumfahrtindustrie EUROSPACE sowie die Mitwirkung an NASA-Vorhaben.

Zu diesem ersten Gesamtprogramm gibt es eine reale Abschätzung der augenblicklichen Kapazitäten bei den Forschungsanstalten und bei der Industrie. Das Vierjahres-Programm beziffert die Mittel für die Forschung mit 185,5 Mio. DM und für die Industrie mit 747,6 Mio. DM; gesamt 933,1 Mio. DM. Ein für den Anlauf der deutschen Raumfahrttechnik vom Bundesministerium für Atomkernenergie für 1962 erstmalig beantragten Haushaltsmittel in Höhe von 20. Mio. DM wurden allerdings vom Haushaltsausschuss des deutschen Bundestages auf 10 Mio. DM gekürzt. Hierdurch sah sich der BDLI veranlasst, in einem Memorandum, welches sich erstmals in dieser Form insbesondere an das Parlament richtete, die Situation der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie darzustellen.

Das erste Raumfahrprogramm der Bundesrepublik wurde in der KfR geschrieben: Hier sind die Beteiligten:
 Vorsitzender der KfR ist Direktor F. Rudolf/Dresdner Bank. Die Mitglieder von der Industrie sind: Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow, der als Person hier erstmals im REUSS genannt wird, ferner Dipl.-Ing. S. Dornier, Dr.-Ing. B. Eckert/Daimler-Benz, Dipl.-Ing. G., Eggers/Focke-Wulf, Dipl.-Ing. J. Henrici, Dipl.-Ing. P. Kotowski, Dr.-Ing. Kramar/SEL, Dipl.-Ing. H. Pasche/Weser Flugzeugbau, Dr. L.S. Rothe, Prof. Dr. P. Ruden, Dr.-Ing. Schultes, Dipl.-Ing. K. Wilde/Bodenseewerke. Die Mitglieder von der Forschung sind die Professoren Dr. phil. J. Bartels/Institut für Stratosphärenphysik, Dr. phil. H. Blenk/DFL, Prof. Dr.-Ing. G. Bock/TH Darmstadt, stellvertr. Vorsitzender, Dr.-Ing. B.H. Goethert/DVL, Dr. G.E. Knausenberger/DVL, Dr.-Ing. O.Lutz/DFL, Dr.-Ing. A.W. Quick/DVL, Dr.-Ing. Eugen Sänger/Deutsche Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt/, Dr.-Ing. E. Truckenbrodt/TH München und Dr.-Ing. G. Ulbricht/DVL. Innerhalb der KfR gibt es 132 Arbeitsgruppen, die mit den Spezialisten der entsprechenden Fachgebiete besetzt sind.

Nachdem der BDLI schon seit Jahren das Fehlen einer koordinierenden Regierungsinstanz im zivilen Luftfahrtbereich bemängelte, sah es der Verband als eine unumgängliche Notwendigkeit an, wenigstens für die beginnende Raumfahrt eine zentrale Verankerung der Zuständigkeiten in einem der bestehenden Regierungsressorts zu erwirken. Seine in dieser Richtung anlässlich der Regierungsbildung im Herbst 1961 unternommenen Anstrengungen führten zum Jahresbeginn 1962 zu einem ersten Erfolg. Mit Erlass des Bundeskanzlers vom 29. Januar 1962 übertrug der Bundeskanzler dem Bundesminister für Atomkernenergie die Federführung in Fragen der Raumfahrt. Der Rahmen für die internationale Zusammenarbeit in der ELDO und ESRO war bereits durch Regierungsabkommen im Wesentlichen festgelegt.

ELDO und ESRO

Die Europäische Organisation für die Entwicklung von Trägerraketen „European Launcher Development Organisation“ ELDO hat das Ziel, Europa mit einer eigenen, friedlichen Zwecken dienenden Satelliten-Startkapazität auszustatten. Dieses Ziel war das Ergebnis einer Anregung Großbritanniens, die europäischen Staaten mögen gemeinsam eine mehrstufige Trägerrakete entwickeln, deren erste Stufe aus der in England ursprünglich für militärische Zwecke erbaute Blue-Streak bestehen sollte. Das diesbezügliche Regierungsabkommen wurde am 29. März 1962 von Australien, Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und den Niederlanden unterzeichnet und trat am 29. Februar 1964 in Kraft. Der erste Start der „Europa I“ war auf 1968 festgelegt; die Kosten wurden zunächst auf 700 bis 800 Mio. DM und ab 1966 auf 1,5 Mrd. DM veranschlagt.

Die Europäische Organisation für Weltraumforschung „European Space Research Organization“, ESRO hatte den Zweck, „für ausschließlich friedliche Zwecke die Zusammenarbeit der europäischen Staaten in der Weltraumforschung und –technik zu ermöglichen und zu fördern“. So ist die Aufgabe der ESRO in der am 14. Juni 1962 paraphierten und am 20. März 1964 in Kraft getretenen Konvention umschrieben; sie entstand in der „Vorbereitend Europäische Kommission für Weltraumforschung (Commission Preparatoire Europeenne de Recherches Spatiales COPERS) nach dem Vorbild des CERN.

aus Werner Büdeler, Raumfahrt in Deutschland, ECON 1976

Der industrielle Bereich wurde besonders durch das ELDO-Abkommen angesprochen. Es gilt eine Trägerrakete zu entwickeln mit der britischen Blue-Streak-Rakete als erste Stufe, eine Weiterentwicklung der französischen Veronique-Rakete als zweite Stufe und eine von der Bundesrepublik neu zu entwickelnden dritten Stufe.

Militärische Programme laufen – zivile Programme lassen auf sich warten

Zufrieden zeigt sich der BDLI in seinem Bericht im REUSS über das Jahr 1962 über den militärischen Luftfahrtsektor. Die Programme zum Lizenzbau der Fiat G.91 und Lockheed F-104 Starfighter laufen nach Programm. Von beiden Mustern wurden die ersten Flugzeuge an die Luftwaffe übergeben. Im Rahmen der in internationaler Zusammenarbeit in Angriff genommenen Projekt konnte zu Jahresbeginn 1962 die Breguet 1150 „Atlantic“, ein Gemeinschaftsvorhaben belgischer, niederländischer und französischer Firmen sowie der deutschen Dornier-Werke und Siebelwerke-ATG, ihre Flugerprobung aufnehmen. Auch der Prototypenbau der Transall C 160 – eine Gemeinschaftsentwicklung der französischen Nord-Aviation, Weser-Flugzeugbau GmbH, Prof. Dipl.-Ing. Blume und Hamburger Flugzeugbau GmbH – konnte ebenfalls zu Ende geführt werden. Das von der Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH aus der Fouga-Magister weiterentwickelte viersitzige Verbindungs- und Reiseflugzeug Potez-Heinkel CM 191 legte mit Erfolg seine Musterprüfung ab. Ebenfalls in die Flugerprobung ging der fünfsitzige Kranhubschrauber Weserflug-Sikorky WF-64.

Unzufrieden ist der BDLI mit der staatlichen Förderung im zivilen Bereich. Die aus eigenen finanziellen Mitteln erstellten zivilen Entwicklungen mussten sich weiterhin beschränken. Insbesondere die Firmen Bölkow-Entwicklungen KG und die Siebelwerke-ATG GmbH brachten neue Fluggeräte heraus. Mit der Bo 103 entwickelte Bölkow den ersten deutschen Ein-Mann-Hubschrauber. Ein größeres Projekt nahm die Hamburger Flugzeugbau GmbH mit einem zwölfsitzigen Geschäfts- und Reiseflugzeug HFB 320, ausgerüstet mit zwei Strahltriebwerken, in Angriff. Ein Kurzstreckenverkehrsflugzeug für 24 Passagiere mit zwei neuartigen Turbofan-Strahltriebwerken wurde von der Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH in Entwicklung genommen. Dieses Projekt ist wegen der hohen Entwicklungskosten mit Mitteln der Industrie allein nicht zu realisieren. Es wurden alle erforderlichen Anstrengungen unternommen, hierfür finanzielle Hilfe vonseiten des Staates zu erlangen, ohne dass dies zunächst allerdings zu Erfolg führten. Der BDLI-Präsident Dr.L.S. Rothe führte auf der Tagung des Verbandes am 12. April 1962 aus, dass Luft- und Raumfahrt in ihrer technischen Aufgabenstellung nicht voneinander zu trennen seien, und dass eine Betätigung auf dem Raumfahrtsektor nur sinnvoll und Erfolg versprechend sei, wenn sie sich auf eine leistungsfähige zivile Luftfahrttechnik stützen könne.

Für den BDLI hat die Luftfahrtindustrie mit seinen 32 000 Beschäftigten nach siebenjähriger Aufbauzeit ein technisches Leistungsniveau erreicht, dass sich durchaus nach internationalen Maßstäben messen lässt. Für die Durchführung größerer Entwicklungsvorhaben schlossen sich, ähnlich wie auf dem Fertigungssektor, eine Reihe von Firmen zu Arbeitsgemeinschaften zusammen:

- der Entwicklungsring Süd (EWR), München, setzt sich zusammen aus den Firmen Bölkow-Entwicklungen KG, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH und Messerschmitt AG,
- die sog. Nordfirmen gründeten den Entwicklungsring Nord (ERNO), Bremen, bestehend aus Focke-Wulf GmbH, „Weser“ Flugzeugbau GmbH und Hamburger Flugzeugbau GmbH.

Während sich der Entwicklungsring Süd in erster Linie mit dem Projekt eines vom Bundesverteidigungsminister in Auftrag gegebenen senkrecht startenden Schnellflugzeuges befasste, wurden im Entwicklungsring Nord erste Raumfahrtvorhaben in Angriff genommen.

Der Luftverkehr richtet sich auf die Zukunft ein

Das Bundesministerium für Verkehr sieht sich in seiner Luftfahrtpolitik vor einer Kursänderung. Beim Wiederaufbau standen jahrelang die Modernisierung der Rechtsgrundlagen und der organisatorische Aufbau des Luftverkehrs, der Bodenorganisation, der Flugsicherung und der Forschung im Vordergrund. Diese ersten Phase, so heißt es im Bericht des Verkehrsministers für das Jahr 1962 im REUSS, erforderte erhebliche Zuschüsse des Bundes. Die Wirtschafts- und Finanzfragen der Luftfahrt erreichen eine neue Dimension:

Die Notwendigkeit hierzu hat sich insbesondere ergeben aus:

1. der Kursänderung der allgemeinen Wirtschaftspolitik der Bundesregierung;
2. dem ständig schärfer werdenden Wettbewerb der Luftfahrtunternehmen in der ganzen Welt, verbunden mit zunehmenden Diskriminierungsmaßnahmen, und der daraus folgenden Notwendigkeit, handelspolitische Maßnahmen zu ergreifen – insbesondere zum Schutz von vereinbarten Verkehrsrechten – durch Luftfahrtprotokolle oder – in bilateralen Handels- und Wirtschaftsabkommen – durch

- Vereinbarungen zum Schutz des beiderseitigen freien Luftverkehrs und über den freien Transfer von Einnahmen aus dem Luftverkehrsgeschäft sowie durch Doppelbesteuerungsabkommen;
3. den in Zusammenhang mit der Entwicklungshilfe auch für die Luftfahrt in weltweitem Maße anwachsenden Probleme und zwar in erster Linie hinsichtlich
 - a) der Notwendigkeit eines Junktims zwischen Kapitalhilfe und Luftverkehrsrechten in Entwicklungsländern,
 - b) aktive Maßnahmen in Bezug auf den Aufbau der Luftfahrt, insbesondere technische Hilfe in Entwicklungsländern,
 - c) des Baues und der Erweiterung von Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen in Entwicklungsländern,
 - d) die Förderung des Luftbildwesens in Entwicklungsländern und
 - e) des Einsatzes von Luftfahrzeugen für landwirtschaftliche Zwecke in Entwicklungsländern;
 4. dem Bestreben des Parlaments und seiner zuständigen Ausschüsse, den Zuschussbedarf für die Luftfahrt zu verringern und
 5. den durch das Bestreben der Kommission der EWG, die Luftfahrt in die EWG einzu beziehen, notwendig gewordenen wirtschaftlichen Untersuchungen.

Der Bundestag hat in diesem Zusammenhang die Bundesregierung am 9. Mai 1963 aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass vor Entwicklungshilfe-Zusagen berechnigte deutsche Forderungen auf dem Verkehrsgebiet (z.B. Verkehrsrechte für die Lufthansa) in weitestmöglichen Umfange entsprochen wird. Beispiele, für Regierungsabkommen in denen Interessen deutscher Luftfahrtunternehmen berücksichtigt wurden sind Indien (600 Mio. DM Rourkela-Projekt), Syrien (rd. 350 Mio. DM Euphrat-Staudamm), Griechenland (rd. 200 Mio. DM Megalopolis-Projekt); Syrien Arab Airlines erhielt einen Berater, an der Flugschule der Lufthansa wurden 54 somalische Praktikanten ausgebildet u.a.m..

Die Bundesrepublik Deutschland steht in der ICAO-Statistik im Weltluftverkehr (gemessen an der Zahl der geleisteten Passagier-km) an 11. Stelle. In Europa liegen vor der Bundesrepublik das Vereinigte Königreich, Frankreich, die Niederlande, Skandinavien (SAS) und Italien. Im Jahresdurchschnitt 1962 erzielte die Lufthansa auf dem Nordatlantik die beste Auslastung unter den 10 größten von insgesamt 19 auf diesem Verkehrsgebiet tätigen Gesellschaften. Die Lufthansa verfügt inzwischen über 12 Düsenflugzeuge (5 Boeing 707-430 und 7 Boeing 720-030 B). Zwei weitere B 707-330 B wurden bestellt. Zum Ersatz für die im Europaverkehr eingesetzten Lockheed Super-Constellation und Vickers Viscount wurden zwölf Boeing 727-30 geordert. „Das Flugzeugmuster Boeing 727 stellt den neuesten Entwicklungsstand in seiner Klasse dar. Es ist da schnellste Verkehrsflugzeug der Boeing-Familie.“ Die Flughäfen wurden an den gestiegenen Luftverkehr angepasst. Hierzu zählen in Berlin-Tempelhof Inbetriebnahme der neuen Abfertigungshalle, auf dem Flughafen Frankfurt/Main Beginn des Ausbaues der Empfangsanlage „Ost“, Bau einer Luftfrachtabfertigung mit völlig neuer Umschlagtechnik, auf dem Flughafen Köln/Bonn Beginn der Planung für ein neues Abfertigungsgebäude. Da der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel in absehbarer Zeit an die Kapazitätsgrenze stößt, sind nördlich von Hamburg in der Gegend von Kaltenkirchen vorsorgliche Raumsicherungsmaßnahmen zur Anlegung eines neuen Flughafens, der auch für künftige Muster geeignet sein soll, getroffen werden

In dem auf 467 Seiten angewachsenen REUSS 1964 gibt es jetzt 12 Abschnitte:

I.	Luftrecht mit u.a. Luftverkehrsordnung (LuftVO) vom 10. August 1963
II.	Die behördliche Organisation der Luftfahrt in der Bundesrepublik: Bund und Länder
III.	Deutsche Luft- und Raumfahrt-Forschung und –Wissenschaft u.a. mit Universitäten, Technischen Hochschulen und Ingenieurschulen, Lehrstühle und Institute für Luftfahrtfragen, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Interessengemeinschaft deutscher akademischer Fliegergruppen (idaflieg), Institute wie Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik usw., Forschungsanstalten (AVA, DFL, DVL, FFM), Gesellschaften, wie AFZ, WGLR usw., Privatanstalten
IV.	(neu) Raumfahrt in der Bundesrepublik mit Institut für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen an der Uni Köln, Behördliche Organisationen mit Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung und Deutsche Kommission für Weltraumforschung sowie Forschungsanstalten und Institute sowie Wirtschaftliche Organisationen
V.	Luftverkehr mit Deutsche Lufthansa, Verbände und Vereine, Luftverkehrsgesellschaften mit Linienverkehr, Bodenorganisation mit ADV, Flughäfen des Linienverkehrs im Bundesgebiet und West-Berlin, Hubschrauberlandeplätze, Landeplätze für Motorflugzeuge, Segelfluggelände, Flugbetriebsstoffversorgung, Luft-Reise, -Fracht, -Charter und –Makler
VI.	Luft- und Raumfahrt-Wirtschaft mit Verbände und sonstige Zusammenschlüsse, darunter BDI, BDLI, KfR, Normenstelle usw., Firmen der Luft- und Raumfahrt-Wirtschaft einschl. Zuliefererfirmen, Verband Deutscher Luftfahrtunternehmen VDLU, Luftfahrt-Unternehmen und Luftfahrtversicherungen
VII.	Club der Luftfahrt
VIII.	Deutscher Luftsport mit DAeC mit den Landesverbänden und Mitgliedsvereinen, Gemeinschaft „Alte Adler“, sonstige Luftsportverbände und –vereine und Flugschulen
IX.	Deutsche Luftfahrt-Presse und –Verlage mit Luftfahrt-Presse-Club (Mitgliederverzeichnis), Luftfahrtzeitschriften und Korrespondenzen, Zeitschriften mit Luftfahrtteil, sonstiges wie Jahrbücher, Archive und Luftfahrtverlage und –sortimenter
X.	Internationales, Statistik (neu), Verschiedenes
XI.	Ziviler Bevölkerungsschutz mit Behördlicher Gliederung und Bundesluftschutzverband
XII.	Anhang mit Branchenverzeichnis, Inserentenverzeichnis, Personenverzeichnis und Sachwortregister.

Die LuftVO – ein bedeutungsvolles Gesetzgebungswerk

Als Erste der beiden großen Durchführungsverordnungen zum Luftverkehrsgesetz, wurde am 10. August 1963 die Luftverkehrsordnung (LuftVO) verkündet; sie ist seit dem 16. September 1963 in Kraft. Damit sind auf dem für die Sicherheit des Luftverkehrs so wichtigen Gebiet der Luftverkehrsregeln nunmehr klare Verhältnisse geschaffen. Der Luftfahrer findet alle Vorschriften, die er für die Durchführung seines Fluges beachten muss in e i n e

r Vorschrift. Die LuftVO löst sowohl die noch aus der Besatzungszeit stammenden Verordnung vom 4. Juni 1953 als auch die Verkehrsvorschriften der Verordnung über Luftverkehr ab. Die LuftVO nähert sich in vielem systematisch und terminologisch der Straßenverkehrsordnung, wie bereits aus dem § 1 betreffend die „Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr hervorgeht: *„Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“*

Größte Abschiedsparade der Luftwaffe für Konrad Adenauer

Auf dem Fliegerhorst Wunstorf bei Hannover fand am 12. Oktober 1963 zu Ehren des abschiednehmenden Bundeskanzlers Konrad Adenauer die bisher größte Truppenparade der Bundesrepublik statt. 5000 Soldaten, 150 Flugzeuge, die modernsten Waffen von neuen Panzer bis zu den Fla-Raketen nahmen an der Parade teil. Die Luftwaffe konnte zum ersten Mal eine größere Zahl ihrer Flugzeuge vom Hubschrauber über die Noratlas-Transporter bis zur F-104G vor nahezu 100 000 Zuschauern im Paradeflug vorführen. Dr. Adenauer dankte dem Bundesverteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel und betonte seine feste Überzeugung, dass die Bundesrepublik schon längst ihre Freiheit und den Frieden verloren hätte, wen die neue Bundeswehr nicht geschaffen worden wäre.

Endlich: Bundesregierung will zivile Projekte fördern

Aus dem Bundesministerium für Wirtschaft wird im REUSS berichtet, dass in letzter Zeit mehrere Projekte von zivilen Flugzeugen verschiedener Verwendungszwecke ausgearbeitet worden seien. *„Die Bundesregierung hat beschlossen, die Entwicklung von zivilen Flugzeugen finanzielle zu fördern; die Durchführung dieser Maßnahme obliegt dem Bundesminister für Wirtschaft.“*

Hierzu heißt es im Bericht des BDLI: *„Die Bemühungen des Verbandes um Erwirkung staatlicher Förderungsmaßnahmen für den zivilen Flugzeugbau führten im April 1963 zu einem Kabinettsbeschluss, nach dem für förderungswürdige Zivilprojekte durch das Bundeswirtschaftsministerium rückzahlbare Darlehen zur Verfügung gestellt werden können, so weit seitens der Industrie 40 % der Entwicklungskosten getragen werden. Fr diesen Zweck sollten im Bundeshaushalt 1963 30 Mio. DM und 1964 50 Mio. DM bereitgestellt werden. Die Durchführung dieser Grundsatzentscheidung und die Erarbeitung der erforderlichen Ausführungsbestimmungen stießen auf nicht unerhebliche Schwierigkeiten, wobei nicht zuletzt vonseiten der Industrie bei größeren Projekten eine 40%ige Beteiligung als unerfüllbar angesehen wurde.“* In diesem Zusammenhang wurde im Technischen Ausschuss des BDLI ein „Programmausschuss für zivile Flugzeugentwicklungen“ gebildet.

Aus den Kalenderblättern 1964:

In Bonn konstituiert sich der gesetzlich verankerte Rat der „Fünf Weisen“ zur ständigen Beratung der Regierung in Wirtschaftsfragen. Willy Brandt folgt dem im Vorjahr verstorbenen Erich Ollenhauer als Vorsitzender der SPD. Wiederwahl Heinrich Lübkes zum Bundespräsidenten. In der DDR rollt der erste „Trabbi“ Trabant 601 im VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau vom Band. Jasir Arafat übernimmt den Vorsitz der „Fatah-Bewegung zur Vertreibung der Israelis aus Palästina“. Der Vietnamkrieg steht bevor. Rassenunruhen in den USA; Martin Luther King erhält den Friedensnobelpreis. Chruschtschow wird überraschend entmachteter, A. Kossigin wird Ministerpräsident, L. Breschnew Parteivorsitzender der

KPdSU. Olympiade in Tokio mit gesamtdeutscher Mannschaft. Die ersten Containerschiffe gehen in Dienst und erleichtern den Warenumschatz. Die Beatles erlangen Rekordplätze in den Hitparaden. Forschungsschiff „Meteor“ geht in Dienst. Der Raketenforscher Eugen Sänger (*1905) stirbt.

Luftfahrtindustrie vor ernster Krise

Trotz der laufenden Programme F-104 und G.91 sieht sich die Industrie vor einer ernsten Bedrohung. Sind die Fertigungskapazitäten im Großen und Ganzen ausgelastet, macht sich jedoch zu Ende 1962 bereits eine rückläufige Bewegung mit dem sich für 1964 abzeichnenden Auslaufen der Serienfertigung bemerkbar. Der BDLI wies im April 1963 den Bundesminister für Verteidigung in einem Memorandum auf die schwer wiegenden Folgeerscheinungen für den künftigen Bestand der Luftfahrtindustrie hin, die sich aus der Tatsache ergeben, dass für das 1964 auslaufende Produktionsprogramm noch keine Anschlussaufträge zu erkennen sind. Die vorübergehend eingestellten Entwicklungsvorhaben konnten dank einer Ministerverfügung zum größten Teil fortgeführt werden. Hinzu kamen Behinderungen von politischer Seite. Dadurch verzögerte sich die Auftragserteilung des Verteidigungsministers für die Serienfertigung des deutsch-französischen Transporters Transall C.-160 derart, dass eine Produktionslücke nicht verhindert werden konnte. Auf dem Fertigungssektor waren darüber hinaus die Dornier-Werke GmbH und die Siebelwerke-ATG in den Bau der ersten 20 Flugzeuge des NATO-Seeaufklärers Breguet Atlantic mit anderen europäischen Firmen eingeschaltet. Die Lizenzfertigung der Triebwerke für dieses Flugzeugmuster, die zugleich auch für die Transall benötigt werden, verschonte den Triebwerkbau von einer gleich harten Beschäftigungskrise, in der sich die Zellen- und Ausrüstungsindustrie befindet.

Die gerade im Aufbau befindlichen Kapazitäten der Raumfahrt sowohl in der Industrie als auch in der Forschung sind auch nicht frei von Problemen. Die für 1963 im Bundeshaushalt für die deutsche Raumfahrttechnik eingeplanten Mittel wurden durch den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages um 20 % gekürzt, sodass für die Industrie nur 20 Mio. DM; und für die Forschung 9 Mio. DM zur Verfügung standen. Die geplanten Projekte konnten dadurch nicht im vorgesehenen Rahmen verwirklicht werden. Sechs Studienprojekte gibt es: „Anlagen“, „Trägersystem für Höhenforschung“, „hochenergetische Antriebssysteme“, „Raumtransporter“, „nichtchemische Antriebe und Energieerzeugung“ sowie „Satelliten für die deutsche Weltraumforschung“.

Senkrecht in die Luft

Im Bericht des BDLI für das Jahr 1963 wird erstmals offen über die bislang streng geheimen VTOL-Entwicklungen berichtet: *Auf dem Entwicklungssektor konnte die deutsche Luftfahrtindustrie mit dem vom Entwicklungsring Süd (Bölkow-Entwicklungen KG, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, Messerschmitt AG) entwickelten Senkrechtstarter VJ 101 C einen sichtbaren Beweis ihrer hohen technischen Leistungsfähigkeit ablegen. Die erfolgreiche Flugerprobung dieses in neuer technischer Konzeption konstruierten Flugzeuges fand international starke Beachtung. Während das erste V-Muster X-1 noch im Unterschallbereich flog, begann zum Jahresende 1963 die X-2 ihre Flugerprobung, deren Geschwindigkeit über Mach 1 liegt. Die Vorarbeiten zur Weiterentwicklung zur VJ 101 D wurden ebenfalls in Angriff genommen.* Nicht im Bericht des BDLI aber im Firmeneintrag der Dornier-Werke GmbH gibt es den ersten Hinweis auf die „Do 31 V/STOL-Transportflugzeug“.

Industriestrukturen beginnen sich zu ändern

Vor dem Hintergrund dieses Krisenszenarios vollzogen sich Änderungen im BDLI: Die Verbandsgeschäftsstelle bezog ihr eigenes Haus in der Heerstraße in Bad Godesberg; das Etagedasein in der Godesberger Poststraße hat damit ein Ende. Im Präsidium gab es abermals eine Neuerung: der langjährige Präsident Dr. L.S. Rothe trat zurück, nachdem er sich bei seiner vierten einstimmigen Wahl im Vorjahr nur noch für ein Jahr befristet zur Verfügung gestellt hatte; er bleibt als „Ehrevorsitzender“ des Beirates dem BDLI verbunden. Neuer Präsident ist Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau (Ernst Heinkel Flugzeugbau), sein Stellvertreter ist Dipl.-Ing. H. Pasche („Weser“ Flugzeugbau). Dem Präsidium gehören weiterhin an M.W.Nolden (vormals Vereinigte Leichtmetallwerke), Dr. E. Löwe (Telefunken) und Dr.-Ing. H. Scherenberg (Daimler-Benz).

Der sich abzeichnende Konzentrationsprozess der Luftfahrtindustrie geht weiter:

- In der Arbeitsgemeinschaft Transall der Firmen Nord-Aviation, „Weser“ Flugzeugbau und Hamburger Flugzeugbau wird die Prof. Dipl.-Ing. W. Blume Leichtbau und Flugtechnik GmbH nicht mehr aufgeführt
- Entwicklungsring Süd, Arbeitsgemeinschaft der Firmen Bölkow Entwicklungen KG, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH und Messerschmitt AG in München im Hause des Deutschen Museums
- Entwicklungsring Nord (ERNO), Bremen, Arbeitsgemeinschaft der Firmen Focke-Wulf GmbH und Hamburger Flugzeugbau GmbH und schließlich die
- Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH früher „Weser“ Flugzeugbau/Focke-Wulf, Bremen.

Sorgen auch beim DAeC

Der Deutsche Aero Club kam im Mai 1963 zum 13. Deutschen Luftfahrertag nach dem Kriege, diesmal in Koblenz zusammen. Generalsekretär ist inzwischen Dr. Joseph Dabrock. In der inzwischen ausgebauten Hauptgeschäftsstelle in Frankfurt gibt es die Referate: Verwaltung: Lucian Linke, Presse: Günter Kämpf, Motorflug: Wolfgang Trinkaus, Segelflug: Walter Carthaus, Jugend: Heinrich Pempe, Sicherheit: Kurt-Wolff Jacobsen. Präsident ist S.D.Georg Fürst von Waldburg zu Zeil; Vizepräsidenten sind Seff Kunz und Bruno Baumann.

Der außerordentliche Luftfahrertag vom 9. November 1963 in Frankfurt/Main hatte einen einzigen Tagesordnungspunkt, nämlich die Deckung der Kosten für 1964. Der bisherige Monatsbeitrag von 0,60 DM je Mitglied wurde um 0,40 DM auf 1,00 DM erhöht. Die 11 Landesverbände haben damit entschieden, dass dem DAeC neben der verstärkten Wahrnehmung der Interessen gegenüber dem Bund, der FAI, dem Deutschen Sportbund und sonstigen Behörden und Spitzengremien auch weiterhin die Durchführung von Luftsportveranstaltungen auf Bundesebene obliegt.

Das Präsidium des DAeC hatte 1962 beschlossen ein „Büro für Allgemeine Luftfahrt“ als „Interessengemeinschaft Allgemeine Luftfahrt“ auszubauen. Damit soll der Notwendigkeit Rechnung getragen werden, für über 7000 Privatpiloten und einer Flotte von über 1200 Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt/General Aviation eine Einrichtung zu schaffen, die in gemeinnütziger Weise die Belange des 3.Luftverkehrspartners neben Linienluftverkehr und Militärluftfahrt vertritt. Das Büro war schon 1963 in der Lage, Touristikberatung für

fast sämtliche Länder der Erde zu geben und Interessenten in fliegerischer Hinsicht, z.B. über Flugplätze, Funkhilfen, Einfluggenehmigungen usw. zu beraten.

Vielfalt der Medien

Im Bereich Presse und Verlage nennt der REUSS rund 80 Mitglieder des LPC, des Luftfahrt-Presse-Clubs Präsident ist Hans-Georg Schulze, Pressechef des BDLI; sein Vize ist Kurt W. Streit, Publizist aus Lenggries/Obb Beisitzer sind Horst Wähler, zugleich Schatzmeister, Pressechef Bölkow-Entwicklungen KG und Arno L. Schmitz, Bonner Korrespondent der in Genf erscheinenden INTERAVIA-Publikationen.

Die LPC-Liste erinnert an den zurückliegenden Aufbau der Medien und ihrer Partner auf den Seiten der aktiven Luftfahrt. Hier eine Auswahl:

Claus Bardtholdt, Bremen, Luftfahrtredakteur NDR
 Dr. Franz J. Baumgärtner, München, Bay.Staatsministerium für Wirtschaft
 Wilhelm Becker, Essen, Chefredakteur „Flug-Informations-Dienst“
 Horst Brausewaldt, Haunstetten, Presse- und Werbeleiter Messerschmitt AG
 Georg Brütting, Coburg, Luftfahrtjournalist
 Werner Büdeler, Vaterstetten, Chefredakteur „Weltraumfahrt“
 Alfred Fischer, Harthaus, Leiter Presse- und Werbeabteilung der Dornier-Werke
 Jochen Franke, Hamburg, Presseoffizier
 Hans Gräwe, Bochum, Sportredakteur „WAZ“
 Paul Gross-Talmon, München, Herausgeber „Wehr und Wirtschaft“
 Heinz Kluge, Hamburg, Bild-Zeitung
 Dr. Ernst Kredel, Pressereferent Flughafen Bremen
 Günther Leicher, Wiesbaden, Chefredakteur „Allgemeine Zeitung“ Mainz
 Dr. Günther Lönnecke, Hamburg, Chefredakteur „OEL“
 Otto Merk, München, Redakteur „Münchner Merkur“
 Heinz Michaels, Reinbek, Redakteur „Die Zeit“
 Ernst Naumann, Redakteur Tagesschau, Deutsches Fernsehen
 Dr. Heinz Orlovius, Niederdollendorf, Bundesverkehrsministerium
 Helmut Pischel, Hamburg, Pressereferent Hamburger Flugzeugbau
 Peter Raabe, Berlin, freiberuflicher Journalist
 Hermann Rahskopf, Köln, freiberuflicher Journalist
 Hans Schoenenberg, Frechen, Redakteur DVL-Mitteilungen
 Hans-Georg Schulze, Düsseldorf, Pressechef BDLI
 Joachim Schypek, Düsseldorf, PR-Repräsentant PanAm
 Hans-Georg von Studnitz, Nürtingen, Chefredakteur „Christ und Welt“
 Dr.-Ing. Werner Teibel, Stuttgart, ADV
 Wolfgang Trinkaus, Offenbach, DAeC, freiberuflicher Journalist
 Wolfgang Wagner, Köln, Chefredakteur „deutscher aerokurier“
 Arthur Wille, Hannover, Redakteur „Hannoversche Allgemeine Zeitung“
 Mano Ziegler, Stuttgart, Leiter Presse- und Werbeabteilung der Heinkel-Werke
 Hubert Zuerl, München, Herausgeber „Aero“

Band 14 – 1965

Nicht Planungen, Diskussionen und Polemiken finden Aufnahme in den REUSS. Das Jahrbuch soll nicht darstellen, was beabsichtigt ist, was erst werden soll. Es will festhalten, was im abgelaufenen Jahr war und was ist. Diese Berichte, sie sind ab diesem Band mit einem deutlichen - besonders kenntlich gemacht – in diesem Jahr sind es 70! Mit seinen mehr als 5000 Adressen ist es jedem in der Luftfahrt tätigen in der Tagearbeit ein unentbehrliches Handwerkszeug. Der Herausgeber bemüht sich, die „Findegeschwindigkeit“ zu steigern. Hierzu dienen das Inhaltsverzeichnis, das alphabetische Sachregister, das Personenregister und schließlich das Daumenregister mit den Leitstichworten am Kopf jeder Seite. Die Berichte vervollständigen abermals das „historiographische“ Sammelwerk von Karl-Ferdinand Reuss.

Die LuftVZO – abermals ein bedeutsames luftrechtliches Ereignis

Der LuftVO – siehe 1964 – folgt die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die am 28. September 1964 in Kraft trat. Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10. Januar 1959 wurde in einer durch mehrere Ausführungsverordnungen geänderten Fassung praktiziert. Die Verordnungen waren durch die rechtliche und flugtechnische Entwicklung in wesentlichen Teilen überholt. Sie wurden daher durch die LuftVO (siehe oben), durch die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und eine Kostenordnung ersetzt. In der LuftVO wurden die bisher in der Verordnung über Luftverkehrsregeln enthaltenen Verkehrsvorschriften übernommen worden. Die verblieben Ordnungsvorschriften wurden in die neue LuftVZO übernommen, d.h. die Vorschriften über die Erteilung der luftrechtlichen Zulassungen, Erlaubnisse, Genehmigungen und Versicherungspflichten.

Luftfahrtbeirat / Luftfahrtrat

Am 25. Juni 1964 trat der Luftfahrtbeirat zum 12. mal unter Vorsitz von Bundesverkehrsminister Seebohm in Köln zusammen. Gast war Dipl.-Ing. Kienbaum, Minister für Wirtschaft und Mittelstand des Landes Nordrhein-Westfalen, der über aktuelle Luftfahrtfragen seines Landes sprach. Minister Seebohm begrüßte die Vorschläge einer weiteren Intensivierung der Tätigkeit des Luftfahrtbeirates, insbesondere die Bildung eines aktionsfähigen „Luftfahrtrates“, in dem die Vorsitzenden der Ausschüsse des Luftfahrtbeirates vertreten sind, und ebenso die kürzlich erfolgte Gründung einer „Luftfahrtliga“, die den Kontakt der Luftfahrt zu den maßgeblichen politischen Kreisen pflegen soll. Der Luftfahrtbeirat bildeten einen neuen Ausschuss, der sich mit den Betriebsbedingungen des Überschallverkehrs befassen soll. Vorsitzender ist ADV-Geschäftsführer Dr.-Ing. Werner Treibel.

Der Luftfahrtbeirat verabschiedete gab eine Reihe von Empfehlungen. Hierbei handelt es sich darum, dass:

1. für die deutsche Luftfahrt im Rahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit Entwicklungsländern bessere Startbedingungen geschaffen werden und auf diese Weise auch das vor dem Kriege erworbene Ansehen und Vertrauen wieder gefestigt wird;
2. auf eine einfachere Handhabung der Zoll- und Passabfertigung auf den Flughäfen hingewirkt wird;
3. neue Abwicklungsmethoden entwickelt werden, bei denen die Abfertigung abfliegender Fluggäste zeitsparender erfolgt und sich Zoll- und Passdienststellen diesem Verfahren anschließen;

4. der Airbus-Dienst als günstige Verkehrsart nach und nach auf weiteren Strecken des innerdeutschen Luftverkehrsnetzes eingeführt wird.

Zum Luftfahrtrat erließ der Bundesminister für Verkehr eine Ergänzung zu seiner Bekanntmachung über die Bildung des Luftfahrtbeirates vom 29. Februar 1959. Unter anderem heißt es dort: 1. Als Lenkungsorgan des Luftfahrtbeirates wird der Luftfahrtrat gebildet. 2. Den Vorsitz des Luftfahrtbeirates führt der Bundesminister für Verkehr, oder, wenn er verhindert ist, der Leiter der Abteilung Luftfahrt und 3. Die Geschäftsführung des Luftfahrtbeirates obliegt dem Geschäftsführer des Luftfahrtbeirates.

Vorsitzender: Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h., Dr. rer. nat h.c. Hans-Christoph Seeböhm
Vertreter: Ministerialdirektor Werner Kreipe, Leiter der Abteilung Luftfahrt
Geschäftsführer: Oberregierungsrat Dr. Alberts (L 2)

Mitglieder des Luftfahrtbeirates sind:

Dr. med. h.c., Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Leo Brandt, Vorstandsvorsitzender WGL
Prof. Dr.phil. Hermann Blenk, Vorsitzender des Vorstandes der DGF
Prof. Dr.-Ing. K. Thalau, Präsident des BDLI
Oberbürgermeister Dr. Arnulf Klett, Vorsitzender des Verwaltungsrates der ADV
Oberstadtdirektor Dr. Max Adenauer, 1 Vizepräsident der Luftfahrtliga
Ministerialrat Dr. Diehl, Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NRW
Dr. Hermann J. Abs, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Lufthansa AG
Hans M. Bongers, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG
Dr. Heinz Huber, Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt für das Luftbildwesen
General a.D. Adolf Galland, Vertreter der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt
und die Vorsitzenden der Ausschüsse: Dr. Wimmer, Dr. Treibel, Direktor Rudolf, Dr.-Ing. Petzel, Dipl.-Ing. Schmehl, Prof. Dr. Meyer, Prof. Dr.-Ing. Frohne.

Umstellung der Luftwaffe abgeschlossen

Im Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung heißt es, dass die 1963 begonnene Umorganisation der Luftwaffe 1964 abgeschlossen wurde. Danach konnten im Herbst 1964 den Kommandostellen der NATO rund 370 Flugzeuge einsatzbereit gemeldet und unmittelbar unterstellt werden. Weitere rund 220 Flugzeuge können auf Anforderung in einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung gestellt werden. Dazu treten die mit Pershingraketen ausgerüsteten Flugkörperverbände. Im Bereich der Flugabwehr sind 24 Nikebatterien und ein großer Teil der Hawkbatterien einsatzbereit. Insgesamt hatte die Luftwaffe am 1. Oktober 1964 eine Stärke von 95 000 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften. Bis Anfang 1966 wird der Verteidigungsbeitrag der Luftwaffe auf neuen F-104-Geschwader, vier G.91-Geschwader und drei Transportgeschwader mit insgesamt 700 Flugzeuge anwachsen.

Bundesverteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel hat 1964 das Ministerium neu geordnet. Das bisher linear geordnete Ministerium wurde vertikal gegliedert, und zwar in einem Zweig mit vornehmlich militärischen und einen Zweig mit vornehmlich administrativen Aufgaben. Diese neue ab 1. Februar 1964 wirksame Form des Amtes dient der Straffung und Rationalisierung und beseitigt den Zustand, dass Minister und sein Staatssekretär Karl Gumbel zwölf Abteilungen unmittelbar führen müssen. Mit Ministerialdirektor Werner Knieper wurde ein „Ständiger Vertreter des Staatssekretärs“ bestellt, unter dem die Abtei-

lung Verwaltung und Recht (VR), Personal (P), Unterbringung, Liegenschaften und Bauwesen (U), Verteidigungswirtschaft (W) und Wehrtechnik (T) zusammengefasst sind.

Aus den Kalenderblättern 1965:

Im Laufe des Jahres stürzen 26 Starfighter der Bundeswehr bei Trainingsflügen ab. Die 1955 als Richtlinie der Außenpolitik erklärte Hallstein-Doktrin, nach der diplomatische Beziehungen dritter Länder zur DDR in der politischen Praxis um Abbruch der diplomatischen Beziehungen durch die Bundesrepublik geführt haben, gerät ins Wanken. Immer mehr Länder erkennen die DDR an. Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu Israel. Die Bundestagswahlen bringen einen klaren Wahlsieg der CDU/CSU und Ludwig Erhard. Die absolute Mehrheit wird aber nicht erreicht; man koalitiert mit der FDP. In Vietnam weiten sich die Militäraktionen aus. Über 500 000 US-Soldaten werden nach Vietnam gebracht. Die weiche Kontaktlinse wird erfunden. Der Mont Blanc-Tunnel wird eröffnet. Die Programmiersprache BASIC wird erfunden. Der Russe Alexei A. Leonow führt den ersten 20 min dauernden „Weltraumspaziergang“ durch. Die USA starten das GEMINI-Programm mit der ersten zweiköpfigen Raumfahrtbesatzung am 23.5. mit Grissom und Young. Der Nachrichtensatellit Early Bird bezieht seine geostationäre Position. Die Marssonde Mariner IV fliegt 12 000 km dicht am Planeten vorbei. Die Russen fotografieren die Mondrückseite und am 21. 8. demonstrieren die Amerikaner Cooper und Conrad jr. in einer 190-stündigen Mission, dass der Flug zum Mond nicht unrealistisch ist. Die Universitäten Bochum, Dortmund und Düsseldorf werden gegründet. Winston Churchill und Albert Schweitzer sterben.

Sorgen bei der Industrie

Der Eintrag des BDLI im REUSS lässt eine neue Handschrift erkennen. In den Personalien heißt es „Geschäftsführer: Herbert Schneider“ und „Presse: Arno L. Schmitz“. Aus der Liste des Beirats sind die Repräsentanten der jeweiligen Bereiche deutlicher zu erkennen:

- Gruppe Flugwerk
 - Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, München
 - Prof. Dr. Cl. Dornier, Zug/Schweiz
 - S. Keller, Messerschmitt AG, Augsburg
 - Dipl.-Volkswirt S. Nolze, Hamburger Flugzeugbau GmbH, Hamburg (kooptiert)
 - Dipl.-Ing. H. Pasche, Vereinigte Flugtechnische werke GmbH, Bremen
- Gruppe Triebwerk
 - Dipl.-Ing. E. Märten, Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln-Deutz
 - Dr.-Ing. Karl A. Müller, M.A.N.-Turbomotoren GmbH, München
 - Dr.-Ing. H. Scherenberg, Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim
 - Dr.-Ing. K. Schott, BMW Triebwerkbau GmbH, München
- Gruppe Ausrüstung
 - Hermann Fiedler, VDO Tachometer-Werke Adolf Schindling GmbH, Frankfurt/Main
 - Tankred von Hauteville, Standard-Elektrik-Lorenz AG, Stuttgart-Zuffenhausen
 - Dr. E. Löwe, Telefunken GmbH, Ulm/Donau
 - Horst Schützendübel, Teldix Luftfahrt-Ausrüstungen GmbH, Heidelberg
- Gruppe Fliegwerkstoffe, Antriebsstoffe, Zubehör
 - Dipl.-Ing. Dr. H. Hellbrügge, Deutsche Edelstahlwerke AG, Krefeld
 - Dr.-Ing. W. Kirmser, Vereinigte Deutsche Metallwerke AG, Frankfurt/Main
 - Dr. Theodor Netzer, Nitrochemie GmbH, Aschau b.Kraiburg/Inn
 - Dr.-Ing. H. Wiechell, Otto Fuchs KG, Meinerzhagen

Nach dem Bericht des BDLI zur Lage der Luft- und Raumfahrtindustrie hat sich die Beschäftigungsklage der Flugzeugfertigungsfirmen 1964 weiter verschlechtert. Es mussten Entlassungen vorgenommen werden, da die Umbesetzung des Personals innerhalb der Betriebe nicht in dem notwendigen Umfang möglich war. Zum Teil lief die zivile Flugzeugfertigung an, die eine Anzahl von Facharbeitern und Angestellten aufnahm. Über die Aufteilung des Transall-Programms konnte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden. Der Betreuungssektor ist rückläufig, da eine Reihe von Mustern aus der militärischen Ausrüstungshilfe abgezogen wurden. Die Entwicklungsaufträge laufen weiter. Wesentlich für die Beschäftigung auf diesem Sektor war auch die Entscheidung des Verteidigungsministeriums, zusammen mit der italienischen Industrie die VAK 191B als Nachfolgemuster für die Fiat G.91 zu entwickeln.

Die zivile Entwicklung konnte Fortschritte erzielen. Von der HFB 320, auf der Deutschen Luftfahrtschau 1964 der Öffentlichkeit vorgestellt, wurde eine erste Serie von 20 Stück aufgelegt. Deutsche Flugzeugfirmen beteiligen sich an der Entwicklung der Fokker F-28 „Fellowship“. Süddeutsche Firmen haben die Absicht geäußert, sich an dem französischen Projekt Dassault „Mystère 30“, einem 30- bis 40sitzigen Kurzstreckenflugzeug, zu beteiligen. Über ein deutsches Gemeinschaftsprojekt an dem neben deutschen Firmen auch andere europäische Firmen beteiligt werden sollen, sind Gespräche im Gange. Dieses Projekt – VFW 614 – mit STOL-Eigenschaften ist für den Gemischtransport von Personen und Fracht (Nutzlast 4,5 t oder 40 Passagiere) vorgesehen.

Die Lage der Triebwerkindustrie hat sich 1964 nicht geändert. Auch hier sind Anschlussaufträge notwendig, um die aufgebauten Kapazitäten zu erhalten. Die Entwicklung der militärischen und zivilen Triebwerke gehen weiter. Besonders zu erwähnen sind die Projekte der Daimler-Benz AG DB-720 /PTL-6), DB-621 (PTL-10) und DB-730 (ZTL).

Neue Namen, neue Strukturen: Bölkow, Krupp und United Aircraft

Die Firmen von Ludwig Bölkow und die neuen Vereinigten Flugtechnischen Werke sind der Ausdruck einer sich ändernden Industrielandschaft.

Im REUSS 1965 sagt die Bölkow-Gruppe erstmals mehr als nur ihre Namen und Postadressen. Es handelt sich dabei um die

- Bölkow-Apparatebau GmbH, Nabern/Teck mit Werken in Schrobenhausen/Bayern und Laupheim, Arbeitsgebiet: Sport- und Reiseflugzeuge, elektronische Geräte, Luft- und Raumfahrtgerät und um die
- Bölkow-Entwicklungen KG, Ottobrunn bei München., Arbeitsgebiet: Forschung, Entwicklung und Musterbau auf den Gebieten der Luft- und Raumfahrt.

Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow hatte im REUSS 1957 nur einen bescheidenen . Der REUSS 1965 sieht Ludwig Bölkow in allen wichtigen Fachgruppen der neuen Deutschen Kommission für Weltraumforschung.

Der erste „Bölkow-Bericht“ im REUSS dokumentiert die Philosophie des jungen Unternehmens:

Der Aufbau der Firma stand und steht unter dem Gesichtspunkt, dass jede Entwicklung der modernen Luft- und Raumfahrt eine Summe vielfältiger, aber für sich ebenfalls gleich wichtiger Einzelentwicklungen ist, die erst zusammen eine leistungsfähige

ge Einheit darstellen. Der Dynamik und Vielseitigkeit der Geschäftsleitung entsprechen die heute rund 3000 Mitarbeiter: 40 % von ihnen sind Mathematiker, Physiker und Diplomingenieure. Das Durchschnittsalter liegt bei 34 Jahre.

Aus dem heutigen Gesamtprogramm der Entwicklung und Produktion kann nur der offizielle bekannt gegebene Teil genannt werden: • die Panzerabwehrrakete COBRA, von der bisher mehr als 40 000 an die Bundeswehr, an die dänische Armee und an mehrere NATO-Länder geliefert worden sind; • die Sportflugzeuge BO 207 und BO 208, • die Segelflugzeuge ‚Phönix‘ und ‚Phoebus‘ • und der Hubschraubertrainer BO 102.

In der Entwicklung befinden sich • der fünfsitzige Mehrzweck-Leichthubschrauber BO 105, • der Geschwindigkeits-Experimental-Hubschrauber BO 46 nach dem System Derschmidt • und der noch im Projektstadium befindliche Kran-Hubschrauber nach dem System Heidelberg.

In der Raumfahrttechnik leistet die Bölkow-Entwicklungen KG Beiträge zu den internationalen Organisationen ELDO und ESRO. Die Projekte des Hauses Bölkow auf dem Raumfahrtgebiet sind • der kleine Forschungssatellit 625 A, für den eine enge Zusammenarbeit mit einer amerikanischen Firma geplant ist und der eine wissenschaftliche Instrumentennutzlast von etwa 20 kg in eine polare Bahn bringen soll, • der große Forschungssatellit 625 B, der eine reine Nutzlast von annähernd 200 kg mitführen wird und der sich durch eine neuartige Energieversorgungsanlage nach einem solarturboelektrischen Verfahren auszeichnet, • ein astronomischer Satellit, der in Zusammenarbeit mit der DVL entwickelt wird, und während seines Aufenthaltes im Erdschatten Spektraluntersuchungen von Fixsternen im ultravioletten Wellenbereich machen soll • und schließlich ein Nachrichtensatellit, der für 1200 Fernsprechanäle oder wahlweise für die Übertragung von zwei Fernsehsendungen ausgelegt ist. Die Firma Bölkow-Entwicklungen KG ist dabei federführend für den gesamten raumfahrttechnischen Teil des Nachrichtensatelliten.

Produkte für die zivile Nutzung sind u.a. Mikro- und Myl-Dosierpumpen, Vorschubgeschwindigkeitsmesser, elektronische Servoregelung...Auch auf dem Gebiet der Elektronik werden in zahlreichen Abteilungen grundlegende und praktische Arbeiten ausgeführt. Sehr intensiv gefördert werden Untersuchungen und Anwendungen glasfaserverstärkter Kunststoffe (GfK). Wesentliche Teile des Geschäfts- und Reiseflugzeuges BO 207...werden bereits aus GfK-Material hergestellt. Autodächer aus GfK werden in Serie produziert. Die Rotorblätter für die Hubschrauberprojekte BO 102, BO 105, BO 46 und BO 70 werden gleichfalls aus diesem neuen Material gefertigt. Besondere Anstrengungen werden in der Herstellung von Hochdruckbehältern aus GfK für die Verwendung in der Raumfahrttechnik unternommen.

Neu sind die

- Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH – früher „Weser“ Flugzeugbau/Focke-Wulf – VFW mit der Hauptverwaltung in der Hünefeldstr. 1 in Bremen mit den Werken Bremen, Einswarden, Lemwerder i.O., Hoykenkamp i.O. und Varel i.O. mit dem Arbeitsgebieten Entwicklung von VTOL-Flugzeugen, Transportflugzeugen, Hubschraubern und Raumfahrtgerät; Herstellung und Überholung von Flugzeugen einschließlich Hubschraubern; Leichtmetall-, Stahlleichtbau und Schiffbauzulieferungen; Fertigung hyd-

raulischer Arbeitsgeräte, Vorrichtungen, Lehren, Werkzeugen, Sondermaschinen sowie Abwurfbehälter. Geschäftsführer sind: Dipl.-Ing. Wilhelm Bansemir, Prof. Gerhard Eggers, Dipl.-Ing. Gottfried Loew, Dipl.-Ing. Hans Pasche, Dr. Otto Proksch, Arthur Rothe, Rechtsanwalt Heinrich Wellmann. Zur Fusion gab es folgende Bekanntmachung: *Die Vereinigung der beide bremischen Flugzeugwerke – Weser-Flugzeugbau GmbH und Focke-Wulf- erfolgte am 12. November 1963. Das über 40 Jahre alte Unternehmen Focke-Wulf gliedert sich mit seinem gesamten gewerblichen Betrieb in die bisherige Weser-Flugzeugbau ein. Das vereinigte Unternehmen, das zusammen über mehr als 7000 Beschäftigt verfügt und etwa ein Drittel der westdeutschen Flugzeugbau-Kapazität umfasst, wird für die Folge unter der Firma Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (V.F.W.) arbeiten und über ein Stammkapital von 10 Mio. DM verfügen. Gesellschafter sind der Krupp-Konzern, die United Aircraft Corporation, East Hartford und die bisherige Focke-Wulf GmbH (mit neuem Firmennamen). Den Vorsitz im Aufsichtsrat behält Arno Seeger, der im Direktorium der Fried.Krupp das Finanzressort leitet. Anlass zu dieser vollständigen Verschmelzung der beiden Flugzeugwerke war die Überzeugung der Gesellschafter, dass die gewaltigen technischen Anforderungen der Luft- und Raumfahrttechnik nur noch in großen betrieblichen Einheiten bewältigt werden können.*

Vom schweren Start der Raumfahrt in der Bundesrepublik

Das eigenständige Kapital Raumfahrt wird mit einem Situationsbericht zur Raumfahrt International von Werner Büdeler eingeleitet. Danach erlebte die europäische Raumfahrtentwicklung mit den ersten zwei erfolgreichen Probestarts der ersten Stufe „Blue Streak“ der dreistufigen „Europa I“ in Woomera in Australien im Juni und Oktober 1964 ihren ersten Höhepunkt. Büdeler schreibt u.a. *„Indessen ist der Etat, den die Bundesregierung für die Raumfahrtentwicklung aufgeworfen hat (150 Millionen DM, davon 50 Millionen DM für das nationale Programm) gegenüber den über 5 Milliarden Dollars, die die NASA im gegenwärtigen Rechnungsjahr zur Verfügung hat, so gering, dass ihre Unternehmungen in weltweiter Sicht nicht ins Gewicht fallen können.“*

1963 wurden nach Feststellungen des BDLI, der selbstverständlich jetzt ein Referat Raumfahrt hat, Aufträge in Höhe von rd. 18,5 Mio. DM vom Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung an die deutsche Raumfahrtindustrie erteilt. Davon entfielen auf die elektrotechnische und elektronische Industrie einschließlich nuklearer Arbeiten rd. 8 Mio. DM, rund 1,8 Mio. DM entfielen auf die Navigationsgeräte- und optische Industrie. Die übrige Raumfahrtindustrie war mit rd. 8,5 Mio. DM an den raumfahrttechnischen Aufgaben des Forschungsministeriums beteiligt. 1964 mussten die vorgesehenen Forschungsanträge an die tatsächlichen Mittel angepasst werden. Das ursprünglich mit ca. 120 Mio. DM vorgesehen nationale Programm wurde für 1964 auf 50 Mio. DM gekürzt, von denen die Industrie nur ca. 17 Mio. DM zur Verfügung stehen. Die KfR beklagt, dass schon im ersten Jahr des vorgesehenen Vierjahresprogramm finanziell nur mit einem Fünftel erfüllt wurde. Durch die Bildung von Schwerpunkten will die KfR zu realistischen Einzelprogrammen kommen. Diese sind: • Rückführbare Höhenforschungsrakete, • Hochenergetische chemische Antriebssysteme, • Technische Studien für Raumflugsysteme, • Nichtchemische Antriebe und Energieversorgung, • Forschungssatellit 625 A, • Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für weltweites Nachrichtensatellitensystem, • Entwicklung und Einrichtung von Versuchs- und Bodenanlagen.

Ausbau der Behördenorganisation der Raumfahrt

Im Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung in Bad Godesberg ist seit 1963 die Abteilung IV „Weltraumforschung (Weltraumkunde, Raumflugforschung und –technik) mit ihrem Leiter Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Max Mayer kräftig im Auf- und Ausbau:

- Gruppe IV A: Grundsatz-, rechts- und Verwaltungsangelegenheiten, Weltraumkunde; Ministerialdirigent Lindner
 - Ref. IV A 1: Gesamtplanung der Forschung, Entwicklung und Investitionen auf dem Gebiet der Weltraumforschung; Oberregierungsrat Dr. rer. nat. Regula (vorläufig wahrgenommen)
 - Ref. IV A 2: Gesellschaft für Weltraumforschung mbH (GfW), Verträge und Schutzrechte; Regierungsdirektor Dr. Blatzheim
 - Ref. IV A 3: ELDO; Oberregierungsrat Dr. Brado (m.d.W.b.)
 - Ref. IV A 4: ESRO; Regierungsdirektor Dr. Schramm
 - Ref. IV A 5: Förderung der Forschung auf dem Gebiet der Weltraumkunde, Physik des erdfernen und erdnahen Weltraumes, Weltraumbiologie, Satellitenforschung; Oberregierungsrat Dr. rer. nat. Regula
- Gruppe IV B: Raumflugforschung und –technik: Leiter N.N.; vorläufig wahrgenommen durch Abteilungsleiter
 - Ref. IV B 1: Förderung der Raumflugforschung und –technik, insbesondere der Raumflugsysteme und Flugkörper; Ministerialrat Dipl.-Ing. Gaedke
 - Ref. IV B 2: Lenkung, Steuerung und Ausrüstung der Raumflugsysteme, Mess- und Übertragungstechnik, Datenverarbeitung, elektronische Bauelemente; Dr.-Ing. Scheudel
 - Ref. IV B 3: Treibstoffe und Antriebe, Energieversorgungssysteme, Sonderwerkstoffe; Ministerialrat Gaedke (m.d.W.b.)
 - Ref. IV B 4: Versuchs- und Bodenanlagen, Satelliten-Ortungsanlagen; Dr.-Ing. Schug

Als Träger für die Raumfahrtaufgaben des Bundes wurde die „Gesellschaft für Weltraumforschung mbH“ in Bad Godesberg aktiv. Sie wurde am 23. August 1962 gegründet. Gesellschafter sind die Bundesrepublik und Fritz Rudolf, der Vorsitzende der Kommission für Raumfahrttechnik (KfR). Die GfW ist Träger bestimmter Aufgaben im Rahmen der deutschen Raumfahrtprogramme. Ihr obliegt insbesondere die Vergabe der Aufträge im nationalen Programm wie auch der deutschen Mitwirkung an den Programmen der ESRO und ELDO (beide Organisationen befinden sich erstmals im REUSS). Geschäftsführer der GfW sind Dipl.-Ing. Hans Scholz und Ministerialrat Alfred Wenzel.

Deutsche Kommission für Weltraumforschung

Noch unter Bundesminister für Atomkernenergie Prof. Dr.-Ing. S. Balke wurde auf Beschluss der Bundesregierung vom 2. Mai 1962 am 6. September 1962 die „Deutsche Kommission für Weltraumforschung“ (DKfW) mit der Aufgabe gebildet, den Minister in allen wesentlichen Angelegenheiten bei der Förderung der Weltraumforschung zu beraten. Nach der Regierungsneubildung vom Dezember 1962 wurde aus dem „Atomministerium“ das Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung mit Minister Hans Lenz an der Spitze; er ist auch Vorsitzender der DKfW mit seinen rund zwei Dutzend Mitgliedern. Seine Stellvertreter in der Kommission sind Prof. Dr.-Ing. Günther Bock, Direktor des Instituts für Flugtechnik der TH Darmstadt, ferner Staatssekretär Prof. Dr. med. h.c., Dr.-Ing. E.h., Dipl.-Ing. Leo Brandt, Düsseldorf und Dr. Reimar Lüst, Direktor des Instituts für Extraterrestrische Physik, Garching bei München. Im Ministerium wird die Kommission von Ministerialrat Dipl.-Ing. Gaedke, Referat IV B 1 betreut. Die Angehörigen der Abteilung IV

des Ministeriums für wissenschaftliche Forschung und die Mitglieder der Deutschen Kommission für Weltraumforschung sowie der Kommission für Raumfahrttechnik des BDLI und der DGF repräsentieren im weitesten Sinne den Aufbau der Raumfahrt in Deutschland. Aus der Deutschen Kommission für Weltraumforschung wurden eine Reihe unterschiedlich starke Fachgruppen mit nachgeordneten Arbeitskreisen mit ihren Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden gebildet. Hierzu zählen u.a. die Fachgruppe V „Wirtschafts- und Finanzfragen“ mit Fritz Rudolf, Vorsitzender Kommission für Raumfahrttechnik, Mitglied des Vorstandes der Dresdner Bank, Düsseldorf und Dipl.-Kaufmann Herbert Köppel, Geschäftsführer der Industrieverwaltungsgesellschaft mbH, Bad Godesberg, ferner die Fachgruppe VI „Zentrale Fragen“ mit Prof. Dr. med. h.c., Dr.-Ing. E.h., Dipl.-Ing. Leo Brandt, Staatssekretär, Düsseldorf und Prof. Dr.-Ing. habil. Otto Lutz, Präsident der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt, Braunschweig In dieser Fachgruppe ist der Arbeitskreis VI/1 „Langfristige Planung“ tätig mit Prof. Dr.-Ing. habil. Otto Lutz, Präsident der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt, Braunschweig und Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow, Bölkow-Entwicklungen KG, München. Es gibt zudem Arbeitskreise, die sich mit der „Nachwuchsförderung“ und mit den „Auswirkungen der Weltraumforschung auf die deutsche Technik und Wirtschaft befassen.

Fortsetzung der Konzentrationsbewegung in der Forschung

Im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr wird mit Befriedigung festgestellt, drei kleiner Forschungsanstalten hätten sich mit den zwei großen Anstalten DVL und DFL vereinigt, sodass sich die Zahl der in der DGF zusammengeschlossenen Forschungseinrichtungen auf drei verringert habe. *„Durch diesen Zusammenschluss wird die Wirksamkeit der Luftfahrtforschung in der Bundesrepublik erheblich gesteigert.“* Es handelt sich vor allem um die 1953 vom Land Baden-Württemberg gegründete „Deutsche Forschungsanstalt für Hubschrauber und Vertikalflugtechnik“ (DFH) in Stuttgart-Echterdingen, die von der DFL übernommen wurde und um das 1954 auf Initiative von Prof. Eugen Sänger in Stuttgart-Vahingen gegründete „Forschungsinstitut für Physik der Strahlantriebe“ /FPS), welche in die DVL aufging. Im REUSS 1965 erscheint die DVL erstmals mit ihrer neuen Adresse: Hauptverwaltung in Porz-Wahn, Linder Höhe. Dem Aufsichtsausschuss steht Ministerpräsident Dr. F. Meyers, Düsseldorf, vor; sein Stellvertreter ist Dipl.-Ing. K. Frydag, München. Die DFL hat ihren Sitz unverändert am Flughafen Braunschweig. Ihr Beiratsvorsitzer ist Dipl.-Ing. Carlo Graaff, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft und Verkehr; sein Stellvertreter ist Oberstadtdirektor i.R. Dr.-Ing. E.h. W. Lotz, Braunschweig. Die Göttinger AVA firmiert als „Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen e.V. in der Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften“. Der Vorstand besteht aus Prof. Dr. Albert Betz (Vorsitzer) und Gen.-Dir. Dr. E. Telschow. Wissenschaftlicher Direktor ist Dr. Hermann Schlichting; Geschäftsführer ist Dr. Alban Kehl.

„Ein bemerkenswertes Resultat in der Gesamtgeschichte der Lufthansa“

Im Bericht der Deutschen Lufthansa AG konnte für das Geschäftsjahr 1963 erstmals einen Bericht vorlegen, der ein positives Ergebnis ausweist – ausgenommen die Fliegerschule Bremen: *Das diesjährige Geschäftsergebnis, das für den Verkehrsbetrieb mit einem kleinen Jahresgewinn abschließt, ist also in der Gesamtgeschichte der Lufthansa ein bemerkenswertes Resultat. Das verbesserte Ergebnis wurde trotz der Verschärfung auf dem Gebiet der Verkehrsrechte erzielt. Infolge der späten Wiederaufnahme des deutschen Zivilluftverkehrs ist die Lufthansa weiter benachteiligt... Von einer optimalen Betriebsgröße sind wir aber noch weit entfernt. Wir streben weiter danach, den Anteil der Lufthansa in*

ein Verhältnis zu Anteil der Bundesrepublik am Welthandel zu bringen. Schließlich hat auch die Entwicklung der Technik und damit auch der Lufthansa neue Impulse gegeben; mit dem Begriff ‚Überschall‘ hat eine in Umrissen bereits erkennbare Zukunft schon begonnen. Zum Start in diese Zukunft hat sich die Lufthansa 1963 auch ein neues Erscheinungsbild zugelegt.

Im Vorstand sind zum Jahresende 1964 Hans M. Bongers und Wolfgang A. Kittel ausgeschieden. Dem Vorstand gehören an Dr. Herbert Culmann, Dipl.-Ing. Gerhard Höltje und Dipl.-Ing. Hans Süßenguth.

Versuchsweise wurde am 1. April 1963 eine preisgünstige „Airbus“-Schnellverbindung (auf Super Constellation) mit vereinfachter Abfertigung zwischen Hamburg und Frankfurt eingeführt. Trotz einem Plus von 34 % bei den Passagieren brachte der innerdeutsche Verkehr noch keine volle Kostendeckung, weil die im Deutschlandverkehr geflogenen Streckenklängen durchschnittlich unter jener Entfernung liegen, auf denen das vorhandene Propellergerät kostendeckend ist. Das Berichtsjahr war im Europaverkehr das letzte Betriebsjahr vor der sich im größeren Umfang auswirkenden Umstellung auf Strahltriebwerke. Auf dem Nordatlantik verzeichnete die Gesellschaft eine Zuwachsrate von 12,6 %. Im August 1963 stellte die LH mit durchschnittlich 106 Passagieren je Flug auf der „Wasserstrecke“ des Nordatlantik einen Rekord auf.

In Fortsetzung der Materialpolitik, die darauf ausgerichtet ist, Fluggerät möglichst von gleichen Hersteller einzusetzen, wurde im Mai 1963 das Strahltriebwerkflugzeug Boeing 707-330B in Dienst genommen. Drei Flugzeuge dieses Modells sind für die „Längststrecken“ nach Nordamerika, für die Polarroute nach Japan und für die Route über New York zur südamerikanischen Westküste vorgesehen. Mit den ersten sechs Boeing 727-30 „Europa Jet“ verfügt die LH ab Sommer 1964 über 18 Strahltriebwerkflugzeuge. Zur Flotte kommen hinzu sieben Vickers Viscount 814 und 20 Kolbenmotorflugzeuge Convair 440 Metropolitan und Lockheed 1049G Super Constellation.

Band 15 – 1966

Der 15 Band ist für den Herausgeber Anlass *einmal darüber zu schreiben, was es sein sollte und was es im Verlauf eines halben Menschenalters (1951-1966) wurde:*

- *Es sollte sein: Eine getreue Chronik des Luftfahrtgeschehens, eine laufend sich fortsetzende Sammlung von Fakten, eine ‚Luftfahrtgeschichte‘ im Kleinen.*
- *Es sollte Informationen eigenständiger Art auf der Basis völliger Unabhängigkeit vermitteln.*
- *Es soll ein Bindeglied, ein Sammelbecken aller Kräfte sein, die die Luftfahrt und späterhin auch die Raumfahrt, in Deutschland gestalteten.*
- *Es sollte sichtbar machen, was von Jahr zu Jahr an Aufbauarbeit von deutschen Wissenschaftlern, Ingenieuren, Facharbeitern und all den Fachkräften, die in der Luftfahrt tätig sind, geleistet wurde.*
- *Daneben sollte es – ohne lediglich ein ‚Adressbuch‘ zu sein, alle wesentlichen Adressen enthalten, die der Praktiker in der täglichen Arbeit braucht und – ohne ‚Wegweiser‘ zu heißen – jedem Interessenten alle Wege auf dem Gebiet der Luftfahrt zu weisen geeignet sein.*

Karl-Ferdinand Reuss stellt es in die Beurteilung des Lesers, ob dieses Ziel erreicht wurde. Im Jahrbuch 1966 finden sich nicht weniger als 140 Berichte (im Vorjahr waren es 70), ferner wichtige Zusammenstellungen, die in dieser Form einmalig – und anderwärts nirgends erhältlich sind – , zu Beispiel Namen und Adressen von 887 Luftfahrern, die in den letzten 12 Monaten einen Erlaubnisschein erhalten haben. Oder: die 26 Seiten umfassende Zusammenstellung aller Lehrstühle, Institute, Professoren und weiteren Wissenschaftlern, die sich an deutschen Hochschulen mit Luft- und Raumfahrtfragen befassen.

Der Ruf nach einem „Blauen Plan“

Es war der Luftfahrt-Presse-Club e.V. (LPC) mit seinem Präsidenten Hans-Georg Schulze, seinem Vizepräsidenten Kurt W. Streit und den Beisitzern Horst Wähner, Georg Brütting und Richard Schulz, die zehn Jahre nach der am 5. Mai 1955 erfolgten Rückgabe der Luftfahrt auf die völlig unbefriedigende Situation der Branche hinwies, der ihr die Erfüllung notwendiger Aufgaben unmöglich macht und ihren Fortbestand ernsthaft gefährdet. In einer Resolution an den Bundespräsidenten, an den Präsidenten des Deutschen Bundestages, an den Bundeskanzler und an alle Abgeordneten des Deutschen Bundestag beschreibt der LPC den schweren Wiederaufbau der Luftfahrt in Deutschland und ruft angesichts stagnierender Entwicklungen zum einem Aktionsplan, zu einem „Blauen Plan“ auf, denn Luft- und Raumfahrt seien sowohl im technischen, wie im wirtschaftlichen und nicht minder im politischen Geschehen unserer Zeit so gewichtige Bereiche, dass sich kein Staat...ihrer Förderung ohne schwer wiegende Folgen entziehen könne:

LPC-Resolution zum Blauen Plan:

Als Spätheimkehrer gelang es der Luftfahrt nach 1955 nicht mehr in den Genuss staatlicher Aufbauhilfen wie sie anderen Zeigen der Wirtschaft zuteil geworden waren. Da außerdem zurzeit der Gründung der neuen Bundesrepublik mit Schaffung des Grundgesetzes die Luftfahrt noch unter strengem Verbot gestanden hatte, konnten ihre Belange in die Gesetzgebung und Verwaltung nur unvollkommen berücksichtigt werden.

Die Luftfahrtindustrie fand über den Weg erster Entwicklungs- und Bauaufträge im Rahmen des Verteidigungshaushaltes einen bescheidenen Anfang, die Luftfahrtforschung bezog erste Mittel aus den Haushalten der Länder, des Verkehrs- und Verteidigungsministerium, während der Luftsport vergeblich einen zuständigen Gesprächspartner für finanzielle Hilfen suchte. Lediglich dem Wiederaufbau der Deutschen Lufthansa standen im Etat des Verkehrsministeriums echte Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Flughäfen mussten sich fast ausnahmslos bei den Ländern und bei den Kommunalverwaltungen mit mehr oder weniger Erfolg um die so dringend benötigten Investitionsmittel bemühen.

Es konnte nicht wundernehmen, dass sich unter diesen Voraussetzungen der Wiederaufbau der deutschen Luftfahrt nicht in dem Rahmen und Tempo vollzog, wie es der Bedeutung und den Aufgaben entsprochen hätte...Als zwangsläufige Folge kam bald auch die internationale Zusammenarbeit, ohne die heute keine nationale Luftfahrt mehr existieren kann, nach anfänglichen, im Wesentlichen auf dem Goodwill aufgebauten Chancen bald wieder ins Hintertreffen...und die möglichen Fortschritte blieben aus.

Der Hoffnungsschimmer, der sich auftat, als im Jahr 1961 die Bundesrepublik Deutschland...in die internationale Raumfahrt eingeschaltet und hierfür das Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung als zentrale Regierungsinstanz bestimmt wurde, verblasste ebenfalls sehr schnell. Auch diesen vordringlichen Belangen wurde vonseiten des Parlaments und der Regierung nicht die ihnen zukommende Bedeutung beigemessen. Eine weitgehende Kürzung der benötigten Mittel ließen selbst das in engen Grenzen geplante nationale Raumfahrtprogramm nicht angemessen zum Zuge kommen...Dadurch wurde nicht minder der deutsche Anteil an gemeinsamen Industriepotenzial [gemeint ist wohl ESRO und ELDO]geschmälert, obwohl der deutsche Staatshaushalt vertragsgemäß nicht unerheblichen zu deren Finanzierung beitragen muss.

In seiner Resolution untersucht der LPC die Gründe, warum sich in der Bundesrepublik die Luft- und Raumfahrt nicht annähernd ... so entwickeln konnte, wie in gleichrangigen anderen Ländern und macht hier im Wesentlichen zwei Tatbestände verantwortlich: 1.,*Die deutsche Luft- und Raumfahrt hat es nicht zu Wege gebracht, sich selbst mit alle ihren Sparten zu einer festen Einheit zusammenzufinden und geschlossen in den gemeinsamen Schicksalsfragen aufzutreten. 2. Parlament und Regierung scheuen sich immer noch vor den Konsequenzen, die sich aus der Notwendigkeit des Bestandes einer angemessenen deutschen Luft- und Raumfahrt ergeben. So hat sich die Bundesregierung bisher nicht einmal dazu entschließen können, eine zentrale Regierungsinstanz der Luft- und Raumfahrt zu schaffen...*

Vor diesem Hintergrund ruft der LPC alle Verantwortlichen auf, in einer gemeinsamen Dachorganisation, einem echten „Forum der deutschen Luft- und Raumfahrt“ endlich einen festen Zusammenschluss zu vollziehen. Das im technisch-wissenschaftlichen Bereich diskutierte Luft- und Raumfahrt-Forum und die sich daneben auf dem Verkehrssektor mit den Institutionen Luftfahrtbeirat, Luftfahrtliga und Luftfahrtrat vollziehende Entwicklung wertet der LPC nicht als Leistungen für einen solchen Zusammenschluss.

An die Stelle der bisherigen Versäumnisse muss endlich ein gemeinsamer Aktionsplan treten, der als „Blauer Plan“ in Parlament und Regierung die Verpflichtung wachruft, den gegenwärtigen Notstand der deutschen Luft- und Raumfahrt und seine schwer wiegenden Folgeerscheinungen alsbald zu beheben.

[es ist anzunehmen, dass sich die Initiative des LPC noch an die 1963 gebildete große Koalition aus CDU/CSU und FDP mit Erhard als Bundeskanzler und Lenz als Minister für wissenschaftliche Forschung richtete, die von der gleichen Koalition im Herbst 1965 gefolgt wurde. Bundeskanzler wiederum Erhard und Stoltenberg als Wissenschaftsminister.]

Hilfen für die deutsche Luftfahrt – die Bilanz des Bundes

In den Leistungsberichten der Bundesressorts liest sich die Bilanz ganz anders. So auch in dem Bericht des Bundesministeriums der Finanzen, der in dieser Form Im REUSS 1966 erstmalig erscheint. Genannt wird Finanzminister Dr. Rolf Dahlgrün [der Bericht stammt somit aus der bis Ende 1965 amtierenden Koalition aus CDU/CSU und FDP).

Haushaltsdirektor Ministerialdirektor Korff gibt einen Bericht über die „Bundeshilfen für die deutsche Luftfahrtindustrie und die deutsche Luftfahrt“:

„Der deutschen Luftfahrtindustrie sind bislang rd. 65 Mio. DM aus dem Bundeshaushalt für die Entwicklung ziviler Flugzeuge zur Verfügung gestellt worden. Davon sind in den Jahren 1963 und 1964 rd. 32,7 Mio. DM ausgezahlt worden. Auf Vorschlag der Industrie und nach Anhören eines Sachverständigenremiums sind folgende Projekte in die Förderungsmaßnahmen einbezogen worden:

- *HFB 320 - ein Geschäfts- und Reiseflugzeug*
- *Bo 105 – ein Reise- und Rettungshubschrauber*
- *Do 32 – ein Kleinsthubschrauber*
- *Elster C – ein Schleppflugzeug*
- *Do-P-350 – ein Kurzstartflugzeug*

Hinzu kam noch das Projekt „F 28“ – ein Mittelstreckenflugzeug, welches in niederländisch-deutsch-britischer Gemeinschaftsarbeit entwickelt wird.

Außer diesen Beihilfen für die Luftfahrtindustrie sind noch erhebliche Leistungen des Bundes für die deutsche Luftfahrt insgesamt zu erwähnen. Von 1955 bis 1964 hat der Bund für den Aufbau und den Betrieb der notwendigen Einrichtungen für die Flugsicherung und den Flugwetterdienst, für das Luftfahrt-Bundesamt, für Wiederaufbau und Modernisierung der Verkehrsflughäfen, für die Unterstützung der Deutschen Lufthansa sowie an Zuwendungen für die Flugforschung rd. 1430 Mio. DM ausgegeben.

Der schnelle Aufstieg zu einer bedeutenden Fluggesellschaft mit Weltgeltung war der Deutschen Lufthansa nur durch die maßgebliche Beteiligung des Bundes am Grundkapital möglich (85,3 Prozent von 250 Mio. DM = 213 128 000 DM) sowie durch erhebliche Betriebs- und Investitionszuschüsse und Darlehen. Hierfür hat der Bund in den Jahren 1955 bis 1964 rd. 701 Mio. DM aufgewendet.

Die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) wurden bedeutende Mittel zugewiesen. Während die Ausgaben der BFS im Jahre 1963 noch rund 12. Mio., DM betragen, mussten für das Jahr 1965 im Bundeshaushalt 81 Mio. DM vorgesehen werden. In der Zeit von 1955 bis 1964 sind für die Flugsicherung insgesamt 363,1 Mio. ausgegeben worden. Für den oberen Luftraum (über 6000 m) ist die Verantwortung

für die Flugsicherung ab 1. März 1964 auf die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) übergegangen. Diese Organisation wird aus Beiträgen ihrer Mitgliedsstaaten finanziert. Die Bundesrepublik hat hierfür im Jahre 1965 einen Beitrag von 10 Mio. DM vorgesehen.

Dem Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig obliegt im Wesentlichen die Muster- und Verkehrszulassung des Luftfahrtgerätes sowie allgemeine Aufsichtsfunktionen. Für das Jahr 1965 wendet der Bund für diesen Zweck rd. 1,4 Mio. DM auf. Die Ausgaben für die Zeit von 1955 bis 1964 betragen rd. 12,4 Mio. DM.

Für die reibungslose Abwicklung des modernen Luftverkehrs auf leistungsfähigen Verkehrsflughäfen hat der Bund durch Beteiligungen an mehreren Flughafengesellschaften und Aufwendungen von rd. 63 Mio. DM in den Jahren 1955 bis 1964 beigetragen.

Für die Zwecke der deutschen Flugforschung hat der Bund an die einzelnen Flugforschungseinrichtungen in den Jahren 1955 bis 1964 Zuwendungen in Höhe von rund 180 Mio. DM geleistet.

Auch das Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung gibt seinen Bericht und seine Rückschau auf das Jahr 1965. Im Gegensatz zum Finanzministerium ist hier schon die Personaländerung durch die neue Regierungskoalition CDU/CSU-FDP vom Herbst 1965 berücksichtigt. Neuer Wissenschaftsminister ist Gerhard Stoltenberg. Für die Weltraumforschung hatte der Leiter der Abteilung IV Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Max Mayer für 1965 insgesamt 149,4 Mio. DM zur Verfügung. Davon entfielen auf das nationale Programm 70,5 Mio. DM, auf den Beitrag an die ESRO 17,4 Mio. DM, auf den Beitrag an die ELDO 50 Mio. DM, auf die Gesellschaft für Weltraumforschung GmbH (GfW) 4,3 Mio. DM und für sonstige Zwecke 7,7 Mio. DM. Gegenüber 1964 wurden für 1965 0,5 Mio. DM weniger bewilligt. Nicht enthalten sind in diesen Zahlen die für den gesamten Bundeshaushalt getroffenen einschneidenden Verfügungsbeschränkungen. Nicht berücksichtigt ist auch die Tatsache, dass für die ELDO einen wesentlich größeren Beitrag erforderlich sein wird.

Der Bundesminister des Innern (Minister ist Paul Lücke, zuständiger Sportreferent ist Ministerialrat Dr. Cornelius von Hovora) sieht die Eigenständigkeit der Selbstverwaltung des deutschen Sports und die Zuständigkeit der Länder. Unter dieser Prämisse fördert der Bund alle Maßnahmen, die einer weiteren Verbreitung der Leibesübung dienen. Dies gilt auch für die Bemühungen der Verbände. *“Hierunter fällt auch die Förderung des Segelflugsports, insbesondere internationaler Veranstaltungen, z.B. durch die Teilnahme deutscher Segelflieger an internationalen Kämpfen, Weltmeisterschaften u.a.m.“*

Umfassende Verteidigungsaufträge und –pläne: hoch und senkrecht fliegende

Nach dem Bericht des Verteidigungsministeriums „Die Luftwaffe im Jahr 1965“

...ist die Umrüstung der schweren Geschwader auf das Waffensystem F-104G sowie der leichten Verbände auf die Fiat G.91 nahezu abgeschlossen. Die Umrüstung der Lufttransportgeschwader auf das Muster Transall C 160 wird in naher Zukunft an-

laufen, die Aufstellung der Hubschraubertransportstaffeln und ihre Ausstattung mit Bell UH-1D ist eingeleitet.

Über bemannte und unbemannte Nachfolgemuster für die im Einsatz befindlichen unterrichtete der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Panitzki, Luftfahrtjournalisten am 5. Oktober 1965. Als Nachfolgemuster für die Fiat G.91 wird ein echtes, flexibles Kampf- und Aufklärungsflugzeug für taktische Aufgaben, ausgerüstet sowohl mit konventionelle, als auch leichten nuklearen Waffen, benötigt. In Zusammenarbeit mit Italien befindet sich bereits ein V/STOL-Typ in Entwicklung, die VAK 191B, die etwa 1 ½ - bis 2fach höhere Leistungen gegenüber der G.91 erreichen soll. Das Triebwerk wird von MAN gemeinsam mit Rolls-Royce entwickelt. Die elektronische Ausrüstung soll aus den USA geliefert werden. Die Prototypen werden etwa 1969 zur Verfügung stehen, sodass 1970/71 mit einer Einführung dieses Waffensystems in die Luftwaffe gerechnet werden kann.

Als Nachfolgemuster für die F-104G ist ein V/STOL-Flugzeug mit Schwenkflügeln etwa der amerikanischen F-111 entsprechend geplant, jedoch in einer leichteren, den europäischen Verhältnissen entsprechenden Version. Es wird dabei von der Erkenntnis ausgegangen, dass eine Abwandlung der F-111 für europäische Verhältnisse wahrscheinlich teurer ist als eine Neuentwicklung, die von vornherein für Europa und die von den europäischen NATO-Partnern zu erfüllenden Aufgaben konzipiert wird. Das Flugzeug, die so genannte „advanced V/STOL Konzeption“ ist vorerst eine deutsch-amerikanische Entwicklung. Es wird jedoch angestrebt, dass andere Länder der NATO sich beteiligen. Dieses Waffensystem soll 6 t militärische Nutzlast einschließlich nuklearer Waffen tragen können, allwettertauglich sein und Geschwindigkeiten über Mach 2 erreichen. Das Abfluggewicht wird bei 21 bis 23 t liegen, der Aktionsradius soll 600 bis 800 km betragen. Sieben Firmen – McDonnell, Boeing, Lockheed, Republic, Bell und von deutscher Seite VFW und der Entwicklungsring Süd – sind damit beauftragt, einen Entwurf auszuarbeiten, sodass im Laufe des Jahres 1966 eine Auswahl des günstigsten Projekts erfolgen kann. Mit der Einsatzreife kann dann bis 1974 gerechnet werden. Ziel dieser Neuentwicklung ist es unter anderem, von den aufwändigen und verwundbaren Start- und Landebahnen unabhängig die Flugzeuge auf eine Vielzahl von kleinen Absprungbasen zu verteilen. Durch die schwierige Landbeschaffung ergeben sich erhebliche Probleme. Dazu kommen die Schwierigkeiten bei der Wartung und bei der Versorgung sowie bei der zentralen Führung.

Bis zur Einsatzreife neuer Waffensysteme wird ständig daran gearbeitet, die Möglichkeiten der F-104G zu verbessern. Eine beschränkte Zahl soll für Kurzstart- und Landeverfahren verwendbar gemacht werden. Entsprechende Versuche mit Nullstart- und Kurzlandesystemen wurden bereits durchgeführt. Verschiedene Firmen haben Vorschläge für ein verstärktes Triebwerk unterbreitet. Eine höhere Leistung ist für die Aufklärer-Jaboversion nicht erforderlich. Jedoch wird erwogen, für den Interceptoreinsatz in der Luftverteidigung 150 F-104 mit stärkeren Triebwerken und modernerer Ausrüstung nachbauen zu lassen.

Das Verteidigungsministerium geht in seinem Bericht über das Jahr 1965 auch auf die Unfälle mit der F-104 ein:

Die immer wieder in der Tagespresse an der F-104 geübte Kritik entbehrt im Allgemeinen jeder sachlichen Grundlage. Rückblickend muss die Auswahl dieses Waffensystems, zu dem sich außer der Bundesrepublik eine ganze Reihe anderer Staaten entschlossen hat, uneingeschränkt richtig bezeichnet werden. Größere Schwierigkeiten hat lediglich die LN-13-Plattform gemacht. Die Firma Lockheed ist jedoch dabei, zusammen mit Litton das LN-13-System zu verbessern und alle Beanstandungen zu beseitigen.

Die Unfallquote der F-104G liegt in der deutschen Luftwaffe niedriger als in Norwegen, Dänemark, Italien, Kanada und anderen Ländern. Ursache der Unfälle sind etwa zu gleichen Teilen technische Störungen und menschliches Versagen...Es wird versucht, durch das so genannte Head-up-Display-System, das die Anzeige der wichtigsten Instrumente auf die Suchscheibe projiziert, den Flugzeugführer zu entlasten. Des Weiteren soll durch einen elektronischen Flugdatenschreiber eine bessere Klärung von Unfallursachen erreicht werden.

Die Verantwortlichen im Verteidigungsministerium sind im Berichtszeitraum: Bundesminister der Verteidigung Kai-Uwe von Hassel, sein Staatssekretär ist Karl Gumbel mit dem ständigen Vertreter Ministerialdirektor Werner Knieper, der zugleich Leiter der Hauptabteilung Rüstung ist. Sein Vertreter dort ist wiederum Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Albert Wahl, zugleich Leiter Abteilung Wehrtechnik; die Abteilung Verteidigungswirtschaft leitet Ministerialdirektor Dr. Günter Bode. Der für Haushaltsfragen verantwortliche Abteilungsleiter ist Ministerialdirektor Hans-Georg Schiffers. Die Abwicklung der Beschaffungen erfolgt durch das Koblenzer Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB), dessen Präsident Dr. Theodor Benecke ist.

Aus den Kalenderblättern 1966:

In der Bundesrepublik formiert sich eine „außerparlamentarische Opposition“ (APO) vor dem Hintergrund der Verlautbarung der Bundesregierung, den Krieg der USA in Vietnam zu unterstützen. Zur langfristigen Bildungsplanung wird in der Bundesrepublik ein Bildungsrat eingerichtet. Im Herbst Beginn der ersten schweren Nachkriegsrezession, bei der das Wachstum des Sozialprodukts stagniert. Bei VW wird Kurzarbeit angekündigt. Die CDU/CSU-FDP-Regierung Erhard scheidet an der schwachen Finanzlage des Bundes und der Wirtschaftskrise (deren Ursache ist der durch den Vietnamkrieg instabile Dollar). Kurt Georg Kiesinger wird Kanzler, er bildet zusammen mit der SPD eine Große Koalition. Willy Brandt wird Außenminister. Frankreich scheidet aus der militärischen Integration der NATO aus. In Indien wird Indira Gandhi Ministerpräsidentin. „Kulturrevolution“ in China. Rassenunruhen in den USA. Die Russen schaffen am 3. 2. 1966 mit LUNA IX die erste unbemannte Mondlandung und am 1. 3. landen sie mit VENERA III das erste von Menschen geschaffene Objekt auf einen anderen Planeten, nämlich auf der Venus. Die USA üben in mehreren Doppel-Rendezvous-Flügen, wie man zum Mond kommt; Surveyor I landet sanft auf dem Mond und schickt Bilder von seiner Oberfläche. In der letzten GEMINI-Mission im November halten sich Lovel und Aldrin fünf Stunden lang außerhalb der Raumkapsel auf. Im Laufe des ersten Halbjahres 1966 stürzen 60 Starfighter der Luftwaffe ab. Albert Speer und Baldur von Schirach werden nach 20-jähriger Haft wegen Kriegsverbrechens entlassen.

Industriekonzentration fördert Hoffnungen/Aussichten auf zivile Programme

Im Gegensatz zum Bericht des Bundesfinanzminister über Leistungen für die zivile Flugzeugentwicklungen ist der Bericht des hierfür federführenden Bundesministeriums für Wirtschaft zurückhaltender. Für das Wirtschaftsministerium „*war und ist*“ die deutsche Luftfahrtindustrie in erster Linie mit verteidigungswirtschaftlichen Aufträgen beschäftigt. Es ist aber ein Hauptanliegen des Ministeriums, die Industrie von ihrer einseitigen Abhängigkeit zu lösen. Unter Wirtschaftsminister Kurt Schmücker werden die Fragen der Luftfahrttechnik bearbeitet in der Abteilung IV „Gewerbliche Wirtschaft“ unter Ministerialdirektor Risse und dort vornehmlich im Referat IV B 3 „Luftfahrttechnik, Raumfahrttechnik, Triebwerktechnik“ bearbeitet. Leiter ist Oberregierungsrat Reichardt. Sein Hilfsreferent ist Regierungsrat Dipl.-Ing. Rörig.

Laut dem Bericht des Ministeriums sind 1963 die ersten nationalen zivilen Projekte vom Bund gefördert worden: *Für die kommenden Jahre ist mit einem weiteren Ausbau des Förderungsprogramms zu rechnen, besonders im Hinblick auf größerer Fluggeräteprojekte die in Entwicklung, Produktion und Vertrieb nur arbeitsteilig in internationaler Zusammenarbeit – etwa der europäischen Luftfahrtindustrie – bewältigt werden können. Bestrebungen der Luftfahrtindustrie zu Zusammenschlüssen auf nationaler und auf internationaler Ebene werden von der Bundesregierung begrüßt, weil die an Umfang und Schwierigkeiten ständig zunehmenden Aufgaben nur von größeren, potenten Unternehmen bewältigt werden können.*

Hierzu gibt der BDLI in seinem Bericht einige Erläuterungen. Die Industrie war bestrebt, durch engere Zusammenschlüsse, nicht zuletzt auf Wunsch des Verteidigungsministeriums sich *in bessere wirtschaftliche und gegenüber staatlichen Auftraggebern günstigere Verhandlungspositionen zu bringen*. Der BDLI hofft, dass sich das Verteidigungsministerium *nunmehr um eine echte und dauerhafte Auslastung der vorhandenen Kapazitäten bemüht*, zumal sich die Auslastung nicht wesentlich gebessert habe. Die Beschäftigungslage steht unter dem Einfluss der auslaufenden F-104- und G.91-Programme. Durch die Beteiligung der Firmen am Bau von 160 Transall C-160 wurde bei den Nordfirmen eine gewisse Stabilisierung für die nächsten Jahre eingeleitet. Die Lage der süddeutschen Firmen verschlechterte sich weiter. Die Beschaffung von 32 und 33 TF-104G brachten keine Fertigungsaufträge im erhofften Umfange, da nur ein geringer Teil der Fertigung des Gesamtflugzeugs in der Bundesrepublik verbleibt. Auch die angelaufene Beschaffung des leichten Hubschraubers Bell UH-1D führte auch nicht zu einer Auslastung der aufgebauten Kapazitäten.

Das Experimentalflugzeug VJ-101C des Entwicklungsrings Süd erreichte als erstes VTOL-Muster der Welt am 29. Juli 1964 erstmals Überschallgeschwindigkeit. Der Verlust des Flugzeugs am 14. 9. 1964 geht auf einen Fehler im elektrischen Teil der Steuerungsanlage für den Horizontalflug, der wiederum auf menschliches Versagen zurückzuführen war. zurück. Die Versuche mit der X-2 der VJ-101C gegen unterdessen weiter. Fortgesetzt werden die Arbeiten an der VAK 191; der entsprechende Entwurf der Vereinigten Flugtechnischen Werke wurde intensiv weiter verfolgt. Fortgesetzt wurden die Arbeiten am Experimentalflugzeug Dornier Do 31.

Nachdem das Bundeskabinett 1963 beschlossen hat, das zivile Flugzeugprogramm mit jährlich 50 Mio. DM auszustatten, wurden hierzu 1965 in den Bundeshaushalt lediglich 18 Mio. DM (statt beantragter 21,5 Mio. DM) eingestellt.

Aus der Zusammenarbeit zwischen der Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, Speyer, und den Vereinigten Flugtechnischen Werke GmbH (VFW), Bremen wurde eine Fusion.

Die Tradition der alten Heinkel-Gruppe wird durch die Ernst Heinkel AG in Stuttgart-Zuffenhausen mit Triebwerküberholungen fortgeführt. Das Stammkapital von VFW wird im REUSS mit 45,5 Mio. DM ausgewiesen. Gesellschafter sind Fried. Krupp, Essen; United Aircraft Corp., USA; Hanseatische Industriebeteiligungen GmbH, Bremen; Aktiengesellschaft „Weser“, Bremen und die Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, Speyer. Zur Geschäftsführung (siehe 1965) ist Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau hinzugetreten.

Bölkow repräsentiert nahezu 50 % der gesamten Entwicklungskapazität

In dem „Bericht zur Lage“ schreibt Kurt W. Streit seine erste Kolumne im REUSS: *Auch bei den im Raum München liegenden Unternehmen kam es 1965 sowohl zu einer engeren Kapitalverflechtung als auch zur Verbindung mit starken überseeischen und europäischen Partnern. Dabei wuchs die Bölkow-Gruppe einmal durch die Beteiligung der Boeing Company, Seattle/USA, an Bölkow und der wenig später erfolgten Kapitalverflechtung zwischen Bölkow und der französischen Sud-Aviation [richtig muss es heißen Nord-Aviation], zum andern aber auch durch die Übernahme eines Aktienpakets der Messerschmitt AG sowie der bislang von Bühle (Schweiz) und der Maximilianshütte (Flick) gehaltenen Restanteile an der Fa. WMD/Siebel (Donauwörth) zum zweifellos stärksten Industrieblock der Bundesrepublik, der sich primär mit dem Luft- und Raumfahrtgeschäft befasst. Allein mit einer personellen Entwicklungskräfte-Potenz von 2050 Ingenieuren und Wissenschaftlern, welche im Rahmen der Südgruppe in der „Interessengemeinschaft Luft- und Raumfahrt IGLR“ zusammengefasst sind, repräsentiert die Einflussosphäre Bölkow nahezu 50 % der gesamten Entwicklungskapazität der Luft- und Raumfahrtindustrie in der Bundesrepublik...*

Über die Bölkow-Firmen findet man im REUSS 1966 erstmals einen ausführlichen Eintrag: *Bölkow GmbH, Ottobrunn bei München, Forschung – Entwicklung – Serienproduktion.* Der Mitarbeiterstab hat die Zahl von 3300 überschritten und besteht zu über 60 % aus Wissenschaftlern, Elektronikern, Physikern, Werkstoffspezialisten und hoch qualifizierten Facharbeitern. Kapitalverhältnisse: Stammkapital 3,2 Mio. DM, Besitzverhältnisse: Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow, Bölkow-Anlagen GmbH, The Boeing Company, Nord-Aviation je ¼ Beteiligung. Verflechtungen: WMD – Waggon- und Maschinenbau GmbH, Donauwörth (2/3 Beteiligung); EWR – Entwicklungsring Süd GmbH, München (25 % Beteiligung); IGLR – Interessengemeinschaft Luft- und Raumfahrt, München. Verflechtungen: 2/3-Beteiligung an der Waggon- und Maschinenbau GmbH, Donauwörth; 25 % an der EWR Entwicklungsring Süd GmbH, München; ferner IGLR - Interessengemeinschaft Luft- und Raumfahrt München. Nationale und internationale Zusammenarbeit: Gemeinsam mit Nord Aviation: Waffensysteme zur Panzerabwehr HOT, MILAN und Boden-Luft-Flugkörper Roland; ferner III.Stufe der ELDO-Trägerrakete EUROPA I gemeinsam mit dem Entwicklungsring Nord in der Arbeitsgemeinschaft Satellitenträger ASAT, München, und Studien über militärische Leichthubschrauber mit der Sud Aviation.

FAI-Generalkonferenz tagte in München

Die größte und bedeutendste internationale Tagung, die vom DAeC nach dem Krieg vorbereitet und organisiert wurde, war die 58. Generalkonferenz der FAI, der Fédération Aéronautique Internationale vom 12. bis 20. September 1965 in München statt. Über 300 Delegierte aus 35 Nationen kamen in den Plenarsaal des Bayerischen Landtags im Maximilia-

neum. In den Arbeitsitzungen wurde u.a. der Plan einer Luftsport-Olympiade erörtert, die erstmals spätestens ab 1970 abgehalten werden soll. Erörtert wurde die Situation der Privatluftfahrt. Die FAI will sich für eine wesentliche Erleichterung bei internationalen Flügen einsetzen. In Vertretung von Bundespräsident Lübke sprach Bundesinnenminister Höcherl zu den Delegierten und versprach eine intensive Förderung der Sportluftfahrt in der nächsten Legislaturperiode.

Mit neuer Typografie wurde der REUSS mit 472 Seiten übersichtlicher gestaltet. Aufbau und textliche Anordnung blieben; lediglich die Liste der Halter und Führer von Luftfahrzeugen erhielten ein eigenes Kapitel mit 34 Seiten. Die Statistiken, eine Reihe von Jahren im Kapitel „Internationales“ angesiedelt, sind wieder dort, wo sie hingehören, nämlich bei den jeweiligen Sachthemen. Besonderes Augenmerk richtete der Herausgeber, wen wundert das, auf das Kapitel „Luftrecht“, es wurde weiter ausgebaut, entsprechend der immer weiter steigenden Bedeutung der Materie. Bei den Berichten ist der Herausgeber bestrebt, „*nur gesicherte Fakten aufzunehmen*“, nicht Planungen, Hoffnungen und Forderungen. „*Das Jahrbuch enthält sich damit bewusst jeder Einflussnahme auf zukünftige Entwicklungen... Getreu seiner seit jeher bewahrten Objektivität und Unabhängigkeit registriert es nur unumstößliche Tatsachen*“.

Ein Jahrbuch wie der REUSS ist natürlich auch ein Wirtschaftsunternehmen. Unter diesem Aspekt ist ein Blick in das Inserentenverzeichnis auch mal von Interesse, welches 99 Namen registriert. Fast alle Inserenten haben ihren Sitz in der Bundesrepublik, lediglich drei kommen aus England, und je ein Inserent kommt aus der Schweiz, Italien und Frankreich. Im Vorjahr waren es mit 135 Unternehmen deutlich mehr, die zudem mit den USA etwas „internationaler“ waren.

Zwei Themen stechen im REUSS 1967 in den Berichten zum Vorjahr hervor, die Starfighter-Krise und die Konzentrationen in der Industrie mit dem ersten Hinweis auf den Airbus.

Starfighter-Unfälle

Im Berichtsjahr 1966 waren acht Geschwader der Luftwaffe mit der Lockheed F-104G „Starfighter“ ausgerüstet. Sie alle sind der NATO „assigiert“, d.h. den Kommandobehörden der NATO für den Einsatz unterstellt. Im Laufe des Jahres 1966 wurde noch unter Verteidigungsminister Kai Uwe von Hassel Generalleutnant Johannes Steinhoff, bislang Chef des Stabes im NATO-Hauptquartier der Luftstreitkräfte Mitteleuropa AIRCENT, Inspekteur der Luftwaffe. Er folgte Generalleutnant Werner Panitzki. Seit dem 1. Dezember 1966 ist Gerhard Schröder Verteidigungsminister in der Koalition von CDU/CSU und SPD.

Die Luftwaffe hat seit der Einführung der F-104 im Jahr 1961 bis zum 1. Oktober 1966 insgesamt 63 Flugzeuge durch Unfall verloren. 35 Piloten kamen dabei ums Leben. Diese hohe Unfallziffer der F-104 führte zu erheblichen öffentlichen Diskussion. Am 24. März 1966 diskutierte der Deutsche Bundestag dieses Thema, welches schließlich zum Wechsel an der Spitze der Luftwaffe führte.

Der Bericht zu den Starfighter-Unfällen im REUSS 1967:

Im Einführungsjahr der F-104G 1961 ergab sich insbesondere durch die noch geringe Zahl der Flugstunden eine Unfallrate von 86,2 bezogen auf 100 000 Flugstunden. 1961/62 stieg die Unfallkurve auf 133,8, wobei die Umschulungssituation und der tragische Unfall der Viererformation in Nörvenich im Juni 1962 sich besonders negativ auswirkten. Das Jahr 1963 ohne Totalverluste war mit einer Unfallrate von 10,6 ein außergewöhnliches Glücksjahr. Das Ansteigen der Unfallrate auf 55,9 Unfälle pro 100 000 Flugstunden kann unter Berücksichtigung der Umschulungssituation für die Mehrzahl der Verbände noch als erträglich bezeichnet werden. 1965 war

der Schwerpunkt der Umrüstung, wodurch die weiter erhöhte Unfallrate von 87,7 mit einem Verlust von 26 Flugzeugen F-104G zu erklären ist.

In der lebhaften öffentlichen Diskussion der F-104-Unfälle wird im Allgemeinen lediglich von der absoluten Zahl der Unfälle ausgegangen, ohne sie in Relation zu der Flugstundenzahl zu setzen. Es wird nicht beachtet, dass z.B. die Flugstunden von 1963-1964 auf 275 % und von 1964-1965 auf 158 % angestiegen sind. Aufschlussreich ist ein Vergleich mit den Unfallraten der F 84 in den Einführungsjahren 1958.1961. Die F 84 hatte 1958 eine Unfallrate von 168,6, 1959 von 131,4, 1960 von 59,9 und 1961 von 75,2....

Die Auffassung, es sei falsch gewesen, aus der F-104 ein Mehrzwecksystem zu entwickeln und das Flugzeug durch Zusatzeinbauten zu überlasten ist irrig. Aus technischen, personellen, logistischen und finanziellen Gründen war es unmöglich, mehrere Waffensysteme für die unterschiedlichen Verwendungen einzuführen. Die Gewichtszunahme durch zusätzliche Einbauten beträgt lediglich 360 kg...Es bleibt eine große Zuladungsreserve, sodass eine Beeinträchtigung der Flugsicherheit durch das Gewicht der Zusatzeinbauten auf keinen Fall gegeben ist.

Die Unfalluntersuchung 1965 ergab..., dass die Wartung bei keinem der 26 Totalverluste die Hauptursache war. Dagegen wurde ein Fehlverhalten der Flugzeugführer in folgenden Fällen festgestellt: 3 mal mangelnde Flugerfahrung ...usw. usw. .Es zeigt sich , dass die Fehler sehr unterschiedlich waren und sich damit die Unfallursache nicht auf bestimmte Fehler zurückführen lässt. Bemerkenswert ist jedoch, dass laut Statistik der Flugzeugführer die geringste Unfallwahrscheinlichkeit zeigt, der kontinuierlich in Übung bleibt und pro Monat etwa 15 Stunden fliegt. Während Flugzeugführer mit 200 bis 1000 Gesamtflugstunden auf er F-104 an 73 % der Unfälle beteiligt sind, sinkt die Anzahl nach 2000 Flugstunden auf etwa 2 %. Erfahrungen und ständige Inübunghaltung sind daher ein wesentliches Mittel zur Senkung der Unfallrate.

An dieser Stelle wirkt sich der Mangel an technischem Spezialpersonal empfindlich aus, indem der Klarstand der Flugzeuge nicht ausreicht, um jedem Flugzeugführer die erforderliche Flugstundenzahl zu ermöglichen...Erschwert wird diese Situation zusätzlich zu den höheren Wartungsaufwand des Waffensystems F-104, der gegenüber der F 84 bei 280 %, gegenüber der G.91 bei 156 % liegt.

Die Auswertung der durch technische Störungen verursachten Unfälle lässt keinesfalls den Schluss zu, dass die eine oder andere technische Komponente der F-104 häufiger versagt und daher das Flugzeug als nicht ausreichend flugbetriebssicher angesehen werden muss.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:; Nach dem Urteil der neutralen NATO-Kommission sind die assignierten F-104-Verbände...ihre von der NATO gestellten Aufgaben quantitativ und qualitativ voll zu erfüllen...Die Luftwaffe, insbesondere die Flugzeugführer, sind mit der F-104 voll zufrieden... Zu den kurzfristigen Maßnahmen (zur Herabsetzung der Unfallrate) gehören: Verstärkung der Ausbildung, weitere Aufstockung der Stellen im technischen Personal sowie Zulagen und Prämien verschiedener Art für Techniker und Flugzeugführer. Zu den langfristigen Maßnahmen gehört als wesentlichstes die Errichtung eines „Systemmanagements“ in Form eines

„Systembeauftragten für das Waffensystem F-104“, der organisatorisch und fachlich dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, unmittelbar unterstellt ist.

...

Die Daten wurden einem Aufsatz von Generalleutnant a.D. Panitzki im Jahrbuch der Luftwaffe – 3. Folge – 1966 entnommen

Berichtet wird, dass im Februar 1966 in Lechfeld der erste so genannten „Null-Start“ mit Raketenhilfe einer F-104G vom Lockheed-Testpiloten Edward Brown erfolgreich durchgeführt wurde. Gleichzeitig wurden neuen Einrichtungen zum Abfangen der landenden F-104G erprobt. Auf diese Weise soll ein Einsatz des Flugzeugs ohne lange Start- und Landebahnen ermöglicht werden. Als erstes Geschwader der Luftwaffe soll das Lufttransportgeschwader 61 in Neubiberg auf die Transall C-160 ungerüstet werden. In Form einer Langstreckenerprobung brachte eine Transall Teile der ELDO-Rakete nach Woomera in Australien

Aus den Kalenderblättern 1967:

Die Rezession 1966/67 setzt einen deutlichen Schlusspunkt unter der Periode besonders günstiger Wachstumsbedingungen nach dem zweiten Weltkrieg; das „Wirtschaftswunder“ ist zu Ende. Die Produktivitätsreserven der Nachkriegszeit sind abgebaut, der Zustrom qualifizierter Arbeitskräfte ebbt ab, die Schubkraft im Rahmen der EWG und im Welthandel hat nachgelassen. Um dennoch die Vollbeschäftigung zu sichern, wendet die Bundesrepublik – später als die meisten anderen Industriestaaten – das Mittel der Globalsteuerung der Wirtschaft an, versucht durch mittelfristige Finanzplanung die Staatsausgaben zu verstetigen, durch zusätzliche, mit Krediten finanzierte Staatsausgaben private Nachfragedefizite auszugleichen; eine Politik, die zunächst sehr erfolgreich ist.

Seit dem 1. 12.1966 ist die Regierung aus der Koalition CDU/CSU und SPD im Amt. Bundeswirtschaftsminister Karl Schiller führt mit der Konzentrierten Aktion ein Beratungsgremium aller am Wirtschaftsprozess beteiligten Gruppierungen in der Bundesrepublik ein, um der zunehmenden Wirtschaftskrise kontrolliert gegenzusteuern.

EWG, EURATOM und EGKS werden zur Europäischen Gemeinschaft EG verschmolzen. Israel beginnt den „6-Tage-Krieg“. Bürgerkrieg in Nigeria/Biafra.

In Deutschland beginnt das Farbfernseh-Zeitalter. Erste Warnungen vor dem Treibhauseffekt. Bei Computern kommt die Tastatur auf. Mammographie zur Brustkrebsdiagnose wird eingeführt.

Die Amerikaner Grissom, White II und Chaffey verbrennen in ihrer Apollo-Kapsel bei Bodentests. Dritte und vierte LUNAR-Orbiter-Mission der USA zur Erforschung geeigneter Mondlandeplätze. Konrad Adenauer stirbt.

Erstflug Hubschrauber Bölkow Bo 105 am 26.2.1967

Der Konzentrationsprozess in der Industrie setzt sich fort

In seiner Kolumne „1966 – ein schwieriges Jahr für die Luft- und Raumfahrtindustrie“ schreibt Kurt W. Streit, dass die 1966 in der Spitze des Verteidigungsministeriums entstandene Krise nicht ohne unmittelbare Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie der Bundesrepublik bleiben konnte. Ausgehend von der Debatte des Deutschen Bundestages um die Einsatzschwierigkeiten der F-104G führte sie unmittelbar zu einer Auftragsstagnation, die sowohl Serienprojekte wie bereits begonnene Entwicklungsprojekte betraf. Die VTOL-

Projekte VJ-101 und Do 31 wurden radikalen Einschränkungen unterworfen. Die bereits 1964/65 beschlossene Serienfertigung der Transall C-160 und des leichten Hubschraubers Bell UH-1D liefen nur zögernd an und lasteten dabei die Kapazitäten nicht aus. Umsatzeinbußen und Entlassungen waren die Folge. Dabei gingen die Bemühungen um ein zweites, ziviles Bein gingen weiter. VFW stellte auf der deutschen Luftfahrtschau 1966 in Hannover eine naturgetreue Attrappe ihres Kurzstreckenverkehrsflugzeugs VFW 614 vor. Der Hamburger Flugzeugbau konnte mit der HFB 320 nach dem Verlust des ersten Prototyps die FAA-Zulassung abschließen. Dornier erhielt erste Aufträge für ihre robuste Buschflugzeugkonzeption Skyservant. Die zur Bölkow-Gruppe gehörende Waggon- und Maschinenbau WMD vollendete die Entwicklung des Schulflugzeugs SIAT 223.

Streit weist in seiner Kolumne weiterhin u.a. auf die Arbeiten der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke für einen Raumtransporter hin. Und schließlich weiß er von der Entwicklung eines „Luftbus-Kurzstreckenverkehrsflugzeugs“ für bis zu 350 Passagiere zu berichten.

Vor diesem Hintergrund konzentrierten sich die Unternehmen mehr und mehr. Die Luft- und Raumfahrtindustrie in der Bundesrepublik, man spricht jetzt auch abgekürzt von der LRI, besteht aus drei Gruppierungen (das Organigramm im REUSS spiegelt den Stand vom 1. Dezember 1965):

1. die so genannte Nordgruppe:

- Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW), Bremen, Kapital 45,5 Mio. DM; 35,15 % Krupp, 12,09 % Heinkel, 26,37 % United Aircraft, 26,37 % Hanseatische Industrie Beteiligungen
- Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB), Hamburg, Kapital 10 Mio. DM im Familienbesitz
- beide sind zu 60 bzw. zu 40 % an der Interessengemeinschaft Entwicklungsring Nord (ERNO), Bremen beteiligt, die wiederum mit 50 % Partner der Arbeitsgemeinschaft Satelliten-Trägersystem (ASAT), München ist Weitere 50 % der ASAT werden von der IGLR gehalten.

2. die so genannte Südgruppe:

- zur Interessengemeinschaft Luft- und Raumfahrt München (IGLR) zählen:
 - Bölkow GmbH, Ottobrunn, Kapital 3,2 Mio. DM, 25 % Boeing, 25 % Nord Aviation, 25 % Ludwig Bölkow, 25 % Erben Wolfgang Essen
 - Siebelwerke-ATG GmbH, Donauwörth, Kapital 0,75 Mio. DM im Besitz der Waggon- und Maschinenbau AG (WMD), Donauwörth, deren Kapital von 10 Mio. DM sich im Besitz befindet von 66 2/3 % Bölkow GmbH, 33 1/3 % Oerlikon Buehrle Holding
 - Messerschmitt AG, Augsburg, Kapital 10,5 Mio. DM, 54,01 % Familie Messerschmitt, 20 % Bankhaus Aufhäuser, 25,99 % Waggon- und Maschinenbau AG

Zur Bölkow GmbH zählen zu jeweils 100 % die Bölkow Anlagen GmbH und die Bölkow Apparatebau GmbH, Nabern/Teck, Kapital 4 Mio. DM, an der Leichtflugtechnik Union, Bonn, Kapital DM 21 000 halten Bölkow GmbH und Bölkow Apparatebau GmbH je 16 2/3 %, je 33 1/3 % halten die Alfons Pützer KG, Bonn und die

Rhein-Flugzeugbau GmbH, deren Kapital von 3,5 Mio. DM sich im Besitz der C. Deilmann Bergbau GmbH befindet. Die Bölkow GmbH hält an der Gesellschaft für Flugtechnik GmbH, München 4,23 %. Am Kapital sind außerdem beteiligt 26 % IABG, 19 % Gesellschaft für Flugtechnik e.V., 4,23 % Siebelwerke-ATG und 17 andere Firmen. Zur Gruppe zählt ferner die UVP GmbH Paris, 50 % Bölkow GmbH und 25,99 % Messerschmitt AG über WMD.

Zur Messerschmitt AG zählen außerdem zu jeweils 100 % die Flugzeug-Union-Süd GmbH, München und die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG, München, Kapital 5 Mio. DM. Die Messerschmitt AG hält außerdem 27 % der La Hispano-Aviation S.A., Madrid, Kapital 51 Mio. Pts.

An der Entwicklungsring Süd GmbH (EWR), München, Kapital 1,5 Mio. DM sind zu je 50 % die Messerschmitt AG und Bölkow/Siebel beteiligt.

3. die Dornier-Gruppe:

- mit der Dornier-Werke GmbH, München/Friedrichshafen, Kapital 10 Mio. DM im Familienbesitz und den Tochterfirmen
 - Dornier-System GmbH, Friedrichshafen, Kapital 1 Mio. DM
 - Dornier-Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen, Kapital 1 Mio. DM
 - Dornier International GmbH, München, Kapital 3 Mio. DM

An der Arbeitsgemeinschaft Seeflug – zum Lizenzbau der Breguet Atlantic – sind zu je 50 % beteiligt die Dornier-Werke GmbH und die Siebelwerke-ATG GmbH.

Bei allen Konzentrations- und Integrationsmühen der Unternehmen sind diese zum Teil aber doch sehr auf ihr eigenes Image bedacht. Ein Beispiel hierzu ist die Anzeige der Messerschmitt-Gruppe im REUSS. Es heißt dort *Erfolgreiche Namen in der Messerschmitt-Gruppe bieten ein umfassendes Produktions-Programm*. Aufgeführt werden dann die Messerschmitt AG, Augsburg, die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG, München, die Flugzeugunion Süd GmbH, München und die Messerschmitt Metall- und Montagebau GmbH, Augsburg. Dem Vorstand der Messerschmitt AG gehören an Hubert Bauer, Siegfried Keller, Kurt Lauser, Dipl.-Ing. Gero Madelung und Dr. Johannes Broschwitz. Geschäftsführer der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG sind Ass. Josef Fuchshuber und Dipl.-Ing. Julius Henrici.

Die BMW Triebwerkbau GmbH ist in die M.A.N. Turbo GmbH, München, aufgegangen. Geschäftsführer sind Dr.-Ing. Karl Schott und Dr.-Ing. Karl Adolf Müller.

In der Ausrüstungsindustrie gibt es diese Konzentrationsbewegungen nicht. Die Unternehmen in dieser Branche haben in den letzten Jahren beträchtlich an Kompetenz zugenommen. Ein Beispiel hierzu ist im REUSS 1967 der Eintrag der Liebherr-Aero-Technik GmbH, Lindenberg/Allgäu: *...Die 1960 aufgenommene Produktion befasste sich zunächst mit der Betreuung von Fahrwerken und hydraulischen Geräten der Flugzeugtypen Noratlas 2501 und Fouga Magister CM 170 sowie mit dem Nachbau von Ersatzteilen (Lizenz Messier) für die vorerwähnten Flugzeugtypen. Bereits 1961 wurde die Serienfertigung für den Nachbau (Lizenz Messier) der Fahrwerke und Hydraulikanlagen des Jägers Fiat G.91 aufgenommen...1963 wurde mit der Fertigung von Geräten für die Druck- und Klimaanlage-*

gen (Lizenz Garret) begonnen. Die Druck- und Klimaanlage für die Flugzeugtypen F 84, F 86, Sabre VI, T 33, F-104 und G.91 werden in Lindenberg repariert und instandgesetzt. 1965 wurde mit der Fabrikation des Fahrwerks und der hydraulischen Anlagen für die Transall C 160 begonnen. Entwicklungsarbeiten auf dem Hydrauliksektor sind seit einiger Zeit angelaufen. Das Stammkapital der Firma beträgt 5 Mio. DM; alleiniger Gesellschafter Dr.-Ing. E.h. Hans Liebherr; 600 Beschäftigte; Geschäftsführer Waldemar Sandmann, Dipl.-Ing. Fritz Lenz und Dr.-Ing. Karl Schwiegelshohn.

Dieser Konzentration haben sich auch die Namen in Präsidium und Beirat des BDLI angepasst. Dipl.-Ing. Claudius Dornier jr. folgte Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau als Präsident des Verbandes. Der erste Stellvertreter ist Dr. jur. Hans Otto Riedel, Mitglied des Vorstandes der Waggon- und Maschinenbau AG, sowie Geschäftsführer der Siebel-Werke ATG GmbH und Bölkow GmbH. Im Präsidium sind ferner Dr.-Ing. H. Wiechell, Otto Fuchs KG, Dr. E. Löwe, Telefunken AG und Dr.-Ing. H. Scherenberg, Daimler-Benz AG.

Neben der Konzentrationsbewegung der Industrie setzen sich diese Tendenzen auch in der Forschung fort. Für den Bundesverkehrsminister waren die Gespräche zum Zusammenschluss der drei Anstalten AVA, DFL und DVL *weiterhin vorrangig.*

Internationales Gemeinschaftsprojekt „Airbus“

Nach dem Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft wurden 1966 auf Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft Verhandlungen über die Beteiligung der deutschen Luftfahrtindustrie an dem internationalen Gemeinschaftsprojekt „Airbus“ aufgenommen. Der bisherige erfolgreiche Verlauf dieser Bemühungen lässt eine angemessene Beteiligung der in der „Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus“ zusammengeschlossenen Zellenindustrie an den bedeutenden Entwicklungs- und Fertigungsaufgaben für diese Projekt erwarten. Die Teilnahme der deutschen Luftfahrtindustrie an größeren zivilen Vorhaben auf der Basis internationaler Gemeinschaftsarbeit erweist sich auch im Hinblick auf eine gesunde Strukturierung der Unternehmen von großen Wert. Verantwortlich zeichnet hierfür im Bundesministerium für Wirtschaft Regierungsdirektor Reichardt mit seinen Hilfsreferenten den Regierungsräten Dipl.-Ing. Rörig und Dr. Hasselberg; zu den „Männern der ersten Stunde“ des Airbus-Projekts im Ministerium zählen ferner Amtsrat Scheuermann, sowie die Mitarbeiter Mündlein und Weidner. Wirtschaftsminister ist Prof. Dr. Karl Schiller; sein Leiter der Abteilung Gewerbliche Wirtschaft, hierzu zählt die Luftfahrttechnik, ist Ministerialdirektor Roland Risse.

Auch das Bundesfinanzministerium stellt sich auf den Airbus ein: *Zu dem bisherigen Programm kommt im Jahr 1967 voraussichtlich der Airbus hinzu. Es handelt sich um einen Großraumtransporter für 250 bis 300 Personen, mit dem der in den 70er-Jahren zu erwartende Massenverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken bewältigt werden soll. Laut BMF sind der deutschen Luftfahrtindustrie von 1963 bis 1966 rund 78 Mio. DM aus dem Bundeshaushalt für die Entwicklung ziviler Flugzeuge zur Verfügung gestellt worden. Davon sind in den Jahren 1963 bis 1966 insgesamt rd. 64,7 Mio. DM ausgezahlt worden. In der Liste der in die Förderung einbezogenen Muster (siehe auch 1966) tauchen die Typen VFW 614 und SIAT 223K neu auf; die Pützer Elster wird nicht mehr aufgeführt.*

Für die Förderung ziviler Projekte machte sich auch die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG) stark. Sie forderte auf ihrer Bundestagung „Luftfahrt“ am 20. August 1966 in Frankfurt/M. die Bereitstellung ausreichender Mittel zur Förderung ziviler Projek-

te, um den Bestand der Luft- und Raumfahrtindustrie zu sichern. Die Erhaltung der Arbeitsplätze durch Forschung allein sei nicht möglich. Außerdem können die vom Bundesministerium für Verteidigung erteilten Aufträge allein die Industrie auf Dauer nicht auslasten.

Lufthansa vervollständigt Streckennetz

Besonderes Kennzeichen der Lufthansa ist die Vervollständigung des Streckennetzes, das 1965 den fünften Kontinent Australien einbezog, sowie die Tatsache, dass das Unternehmen über die bereits vorher erreichte Eigenwirtschaftlichkeit hinaus kräftig in die Gewinnzone vorstieß. An der stürmischen Entwicklung der Flugtouristik nimmt die Lufthansa durch ihre Tochter Condor-Flugdienst GmbH teil, die mit ihrem Marktanteil von etwa 45 % die größte deutsche Chartergesellschaft ist. Ein weiteres sehr wichtiges Ereignis war die Auslieferung des ersten strahlgetriebenen Frachters, der seither auf der Strecke Frankfurt-New York verkehrt. Indirekt Hilfen für die Lufthansa waren unterstützende Maßnahmen des Bundes bei Vorhaben wirtschaftlicher Zusammenarbeit mit südamerikanischen Ländern. Im Rahmen technischer Hilfe wurden Praktikanten aus Liberia und Afghanistan teils zu Berufsflugzeugführern, teils zu Führungskräften von Flughäfenverwaltungen ausgebildet. Der Bund beteiligte sich am Ausbau von Flughäfen in Tunesien und Marokko. In weiteren Kapitalhilfeabkommen und Investitionsförderungsverträgen wurden Vereinbarungen zum Schutz gegen Diskriminierung der deutschen Flagge im Luftverkehr aufgenommen. Es wurden zudem Untersuchungen über die Berücksichtigung der Interessen der verschiedenen Zweige der deutschen Zivilluftfahrt, insbesondere deutscher Luftfahrtunternehmen in Entwicklungsländern eingeleitet.

Memorandum zur Weltraumforschung

Raumfahrt und Weltraumforschung im Berichtsjahr werden wiederum ausführlich von Werner Büdeler dokumentiert. *Gleich dem Jahr 1965 wartete auch 1966 mit einer Fülle von Erfolgen in der Raumfahrttechnik, Raumflug und Weltraumforschung auf. Die Vielseitigkeit der Programme, insbesondere in den USA, aber auch die merklicher werdende Beteiligung anderer Staaten denn Amerika und Sowjetunion machen es schwer, ein Ereignis als das charakteristische Phänomen der Raumfahrtentwicklung des abgelaufenen Jahres zu apostrophieren... Unbestritten zählen aber zu den Höhepunkten der Entwicklung ab Herbst 1965 und 1966... Abschluss des amerikanischen Gemini-Programms, die ersten weiche Mondlandungen durch die UdSSR und die USA und die Schaffung der ersten Mondsatelliten...*

Wichtigstes Ereignis für das Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung (es legt im REUSS 1967 verspätet den Bericht 1965 vor) war die Vorlage des Memorandums zur Lage und zu den Aufgaben der deutschen Weltraumforschung in den Jahren 1966 bis 1970. In diesem Memorandum setzt die Deutsche Kommission für Weltraumforschung die Leitlinien fest und zeigt diejenigen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf, deren Ausführung im nationalen Rahmen sinnvoll ist. Bedeutendes Ereignis der jungen deutschen Raumfahrt war der 5. Europäische Raumfahrtkongress der EUROSPACE in München. Mitveranstalter war die Deutsche Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt e.V. (vormals Gesellschaft für Weltraumforschung e.V.), mit ihrem ersten Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. Heinz H. Koelle und ihrem Geschäftsführer Werner Büdeler. Zu erwähnen ist ferner die sich laufend entwickelnde Hermann-Oberth-Gesellschaft (HOG) e.V., vormals

Deutsche Raketen-Gesellschaft e.V. mit ihrem Präsidenten Obering. A.F. Staats, Hannover.

Karl-Ferdinand Reuss schreibt im Geleitwort zum REUSS 1968, „*der siebzehnte Jahressband macht die Entwicklung im Jahr 1967 deutlich – eine Entwicklung, die durch mannigfache Erschwernisse der wirtschaftlichen Gesamtsituation ebenso gekennzeichnet ist, wie dadurch, dass das Bild für 1968 freundlicher zu werden vorspricht. Zwei Ereignisse verdienen hervorgehoben zu werden: die Berufung von Georg Leber an die Spitze des Bundesministeriums für Verkehr, als Nachfolger von Hans-Christoph Seeböhm, und die Übertragung der Leitung der Abteilung Luftfahrt in diesem Ministerium auf Ministerialdirigent Dr. Ulrich Schmitt-Ott, der den verdienstvollen, viel zu früh verstorbenen bisherigen Leiter, Ministerialdirektor Werner Kreipe, ersetzen wird...*“

Dem Herausgeber lag wiederum daran, das – *in dieser Form sonst nirgends zusammengefasste* – Informationsmaterial weiter zu vervollständigen. Dies gilt besonders für die Bereiche der Wissenschaft, für die Fortentwicklung des Luftrechts, für die Ergebnisse der Raumfahrt und der Wirtschaft.

Die Jumbos kommen

Für den Bundesminister für Verkehr ist die Sicherung des Marktanteils der Lufthansa, insbesondere auf dem Nordatlantik besonders wichtig. Nach den Berechnungen der ICAO werden für 1970 auf dem Nordatlantik rund 9 Mio. Passagiere erwartet; für 1975 sollen es bereits 14 bis 15 Millionen sein. Um den derzeitigen Marktanteil der Lufthansa von 7,5 % zu halten bzw. auszubauen muss das Angebot ausgeweitet werden. Als hierfür geeignetes Flugzeug hat die Lufthansa drei Boeing 747 bestellt, die etwa ab 1970 zum Einsatz kommen. Damit wird die Homogenisierung der Lufthansa-Flotte weiter fortschreiten. Bis Ende 1966 sind im Einsatz fünf Boeing 707-430, 12 Boeing 707-330 und 14 Boeing 727-30. Geordert sind im Rahmen des Investitionsprogramms bis 1970 eine Boeing 707-330, neun Boeing 727-30 und 21 Boeing 737-130 sowie die genannten drei Jumbos 747-30. Der Preis für diese drei „747“ beträgt 255,1 Mio. DM (pro Stück also rd. 85 Mio. DM), während die 21 kleinen „737“ mit insgesamt 271,5 Mio. DM (pro Stück also knapp 13 Mio. DM) zu Buche schlägt. Bis Ende 1966 wurden außerdem 1,2 Mio. DM in das Überschallprogramm „Concorde“ eingezahlt.

Durch den ständig steigenden Luftverkehr und im Hinblick auf die zu erwartenden neuen Flugzeugmuster sind die Flughäfen gezwungen, zum Teil sehr umfangreiche Neu- bzw. Erweiterungsbauten zu leisten. Zur Aufbringung der erforderlichen Mittel wurde ab dem 1. April 1966 die Landgebühr für Flugzeuge mit einem Höchstfluggewicht von mehr als 3000 kg um rund 20 % heraufgesetzt. Ab dem 1. Mai 1966 wurde ferner für in das Ausland reisende Passagiere eine Fluggastgebühr von 5,00 DM/Person eingeführt. Im Zusammenhang mit den Diskussionen um den Lärmschutz steht der Initiativentwurf zu einem „Anti-Lärmgesetz“.

1966 wurden auf den deutschen Verkehrsflughäfen im gewerblichen Luftverkehr 490 669 Flugbewegungen durchgeführt (+ 5,2%). Die Zahl der angekommenen und abgeflogenen Passagiere stieg 1966 um 10,4 % auf 16 843 390. Unter Einschluss des Transitverkehrs wurden auf allen deutschen Flughäfen zusammen 17,84 Mio. Flugäste abgefertigt (+ 10,2 %). Bei diesen Werten handelt es sich um die Ergebnisse der Flughäfen Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg und Stuttgart. Daneben sind der ADV die Verkehrslandeplätze angeschlossen. Es handelt sich dabei um die Plätze Augsburg, Baden-Baden, Bielefeld, Braunschweig, Bremen-Lemwerder, Donaueschingen, Egelsbach, Essen-Mülheim, Freiburg, Karlsruhe, Kassel, Kiel-Holtenau,

Mannheim, Mönchengladbach und Saarbrücken. Die Plätze Darmstadt, Dortmund und Friedrichshafen waren für den zivilen Flugbetrieb noch nicht zugelassen.

Aus den Kalenderblättern 1968:

Bundeswirtschaftsminister Karl Schiller verbucht als Erfolg für sich und seine Idee der „Konzertierten Aktion“, dass die gestiegene Arbeitslosigkeit im Laufe des Frühjahrs aufgefangen wird und in der zweiten Jahreshälfte wieder Vollbeschäftigung (Quote 0,8 %) erreicht ist. Die Wirtschaftskrise ist überwunden, nicht zuletzt deshalb, weil die Bundesregierung sich weigert, die DM angesichts einer internationalen Währungskrise aufzuwerten. Stattdessen stützt sie den französischen Franc mit 8 Mrd. DM und erhält der Bundesrepublik ihre Exportfähigkeit. Gesteigerte „außerparlamentarische“ Aktionen (APO). In-Kraft-Treten der Notstandsartikel. Terroraktionen der Gruppe um Andreas Baader. Attentat auf Rudi Dutschke, einer der Wortführer des Sozialistischen Deutschen Studentenbundes. Mit diesem Attentat wird der Bundesrepublik die friedliche Auseinandersetzung um den Generationskonflikt genommen. An den Hochschulen wird der „numerus clausus“ eingeführt. Die Mehrwertsteuer wird eingeführt. Gründung der Ruhrkohle AG.

Rassenunruhen in den USA; Martin Luther King wird ermordet. Richard Nixon gewinnt die Wahl in den USA. Der noch amtierende Präsident Johnson ordnet am 11. November die Einstellung der Bombardierung Nordvietnams an. Studentenunruhen in Frankreich. Olympiade in Mexico City. Mit Apollo 8 umrunden die USA im Dezember den Mond 10 mal. Am 31.12. stellen die Russen die Tu-144, das erste zivile Überschallverkehrsflugzeug vor.

Luftwaffe mit neuer Gliederung

Auf Vorschlag des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff, setzte Bundesverteidigungsminister Schröder zum 1. Oktober 1967 die Umgliederung der Kommandostruktur der Luftwaffe in Kraft. Ziel ist, die Kompetenzen der einzelnen Kommandobereiche zu erhöhen, die Befehlswege zu verkürzen und einen größtmöglichen Wirkungsgrad der Waffensysteme zu Gewähr leisten. Um ein längeres Verbleiben der Flugzugführer in den F-104- und G.91-Verbänden zu ermöglichen, wurden neue Laufbahnordnungen vorgeschlagen. Danach sollen Flugzeugführeroffiziere bis zum Alter von 40 Jahren zum Major befördert werden und können somit ihrem Verband 15 Jahre als voll ausgebildeter Pilot zur Verfügung stehen. Die Luftwaffe hatte Ende 1967 eine Gesamtstärke von 97 000 Mann (Gesamtstärke Bundeswehr 460 000 Soldaten plus 165 000 Beamte, zivile Angestellte und Arbeiter). Im Wesentlichen umfasste die Luftwaffe die folgenden Verbände: 5 schwere Jagdbombergeschwader F-104G, 2 schwere Aufklärungsgeschwader F-104G, 4 leichte Kampfgeschwader G.91, 2 Jagdgeschwader F-104G, 3 Transportgeschwader Noratlas, 1 Hubschraubertransportgeschwader, 1 Hubschrauberrettungsstaffel, 6 Nike-Raketenbataillone, 9 Hawk-Raketenbataillone und 2 Pershing-Geschwader. Hinzu kommt die Flugbereitschaft des Verteidigungsministeriums und die Versuchsstaffel Transall.

Sinkende Beschäftigungstendenz in der Industrie

Die verschiedenen 1967 auf die politische und wirtschaftliche Lage der Bundesrepublik Deutschland einflussnehmenden Faktoren (siehe auch Kalenderblatt) blieben nicht ohne Auswirkungen auf die Situation der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Beschäftigungslage in der militärischen Flugzeugfertigung sank gegen Ende 1967 leicht ab. Nach dem vorhandenen Auftragsbestand wird die Zahl der so genannten Produktiven bis Ende 1969 weiter abnehmen. Seit Jahren weist die Luftfahrtindustrie in diesem Zusammenhang

darauf hin, dass eine langfristige Planung Voraussetzung für ihre Lebens- und Leistungsfähigkeit ist. Sie setzt Hoffnungen auf die von der Bundesregierung angestrebten Kooperation zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung, der Wehrforschung und Verteidigungswirtschaft.

- Im Bereich der Fertigung militärischer Flugzeuge lag das Schwergewicht 1967 auf die Serienfertigung des mittleren militärischen Transporters Transall C-160 und der Lizenzfertigung des Hubschraubers Bell UH-1D. In der Betreuung ist die Beschäftigung durch die Ausmusterung einiger Flugzeugmuster der Streitkräfte leicht rückläufig. Ein Anstieg wäre jedoch zu erwarten, wenn nicht Betreuungsaufgaben in Partnerländer gegeben werden. Einsprüche der Industrie wurden von den Behörden mit der Begründung politischer und logistischer Notwendigkeit abgelehnt.
- In der wehrtechnischen Entwicklung beschäftigt die deutsche Luftfahrtindustrie gegen Ende 1966 rund 8500 Personen. Diese Kapazität wurde in jahrelanger Aufbauarbeit – bei einer mittleren jährlichen Zuwachsrate von 10 % - erreicht und stellt im internationalen Vergleich wie auch am Maßstab des angestrebten technologischen Fortschritts der Bundesrepublik ein Minimum dar. Die Anerkennung der Leistungsfähigkeit fand am 8. November 1966 abermals eine Bestätigung durch die von einem deutsch-amerikanischen Regierungsgremium benannten Firmen zur Fortsetzung des AVS-Programms. Die Entwicklungsring Süd GmbH und die US-Firma Fairchild Hiller Republic Aviation Division bearbeiten paritätisch die Projekt-Definitionsphase des fortschrittlichen flexiblen Flugwaffensystems AVS (= Advanced V/STOL). Die EWR GmbH bringt in diese Zusammenarbeit das Know how aus der Entwicklung der VJ-101 ein. Gegründet wurde das Projektbüro „EWR Fairchild Hiller FRG Corporation“ als neue Arbeitsgemeinschaft zur Entwicklung des mittelschweren Flugzeug-Waffensystems AVS mit Senkrecht- bzw. Ultrakurzstarteigenschaften, das in den 70er-Jahren die F-104G ablösen soll.

Die vor Jahren durch das Verteidigungsministerium eingeleitete Entwicklung von senkrecht startenden und landenden Flugzeugen (VTOL-Flugzeugen) verschaffte der deutschen Luftfahrtindustrie die Beschäftigung mit einer Technologie, die – so amerikanische Fachleute – militärische und zivile Operationen in den Nächsten 20 Jahren revolutionieren können. Der genannte VJ-101C ist nicht nur der erste Senkrechtstarter, der in Deutschland gebaut wurde, sondern auch das erste in Deutschland gebaute Überschallflugzeug, wie auch der erste Senkrechtstarter der Welt, der Überschallgeschwindigkeit erreichte. Fortgesetzt wurde die Entwicklung des VTOL-Flugzeugs VAK-191B bei VFW in Bremen und Fiat in Turin. Das Flugzeug wurde als möglicher Nachfolger für die G.91 ausgewählt. Fortgesetzt wurden die Arbeiten an den beiden VTOL-Experimentalflugzeugen Dornier Do 31, dem ersten strahlgestützten VTOL-Transporter der Welt. Neben der hauptbeteiligten Dornier GmbH waren VFW und HFB am Musterbau beteiligt. Aufsehen erregte die Vorführung der Do 31 auf dem Pariser Aerosalon 1967. Dank der fortgeschrittenen Experimentalentwicklung dieser Muster ist das Entwicklungsrisiko für einen operationellen V/STOL-Transporter auf ein Minimum reduziert. Mit einem VTOL-Konzept anderer Art beschäftigt sich VFW, mit dem Projekt VC-400. Es handelt sich um ein Kippflügelflugzeug bei dem die Vorteile herkömmlicher schneller Starrflügelflugzeuge mit denjenigen des Hubschraubers verbunden werden. Studien der Dornier-Werke führten zum Angebot der Do 324, einem STOL-Amphibiumflugzeug für Such- und Rettungsaufgaben. Unter Umständen bahnt sich hier eine Renaissance des traditionsreichen Flugboot-Baus an.

- In der Triebwerkentwicklung wurden die Arbeiten an den verschiedenen Projekten fortgesetzt. Das Hubschraubertriebwerk MAN-Turbo 6022-A2 ging in zwei Versionen in die Erprobung. Die Entwicklung des Hub-Schub-Triebwerks MAN/Rolls Royce „MAN-RB 193“ für die VAK-191B entspricht einer äußerst umfangreichen Zusammenarbeit der beiden deutschen und britischen Unternehmen. Die weit fortgeschrittenen Arbeiten an der Turbine MAN-RB 153 mussten eingestellt werden. Bei Daimler-Benz lag der Schwerpunkt in der Entwicklung der beiden Zweiwellentriebwerke DB 720 und 721. Weitere Arbeiten betreffen das Zweikreistriebwerk DB 730. Die Beschäftigung in der Triebwerkindustrie stieg 1967 insgesamt leicht an. Voll angelaufen ist die Gemeinschaftsproduktion der Propellerturbinen Rolls-Royce Tyne; sie sichert eine Auslastung bis 1971.
- Auch in der Ausrüstungsindustrie laufen zahlreiche Entwicklungsvorhaben. Beispielsweise werden die Arbeiten an dem vor einigen Jahren in Angriff genommenen Projekt eines kombinierten Navigations- und Landesystems für VTOL-Flugzeuge KNL der Teldix Luftfahrt-Ausrüstungs GmbH fortgeführt. Die Realisierbarkeit wurde nachgewiesen. Mitbeteiligt sind SEL und AEG.

Vorbereitung auf den Airbus

Laut Bundesministerium der Finanzen sind der deutschen Luftfahrtindustrie von 1963 bis einschließlich 1967 rd. 113 Mio. DM aus dem Bundeshaushalt für zivile Flugzeugentwicklungen zur Verfügung gestellt worden. Davon sind insgesamt 82,9 Mio. ausgezahlt worden. Folgende Projekte sind dabei in die Förderung einbezogen: HFB 320 Geschäfts- und Reiseflugzeug, Bo 105 Reise- und Rettungshubschrauber, Do 32 Kleinsthubschrauber, Do 28D Skyservant Kurzstartflugzeug, Fokker F.28 Fellowship Mittelstreckenverkehrsflugzeug, VFW 614 Kurzstreckenverkehrsflugzeug und SIAT 223K Schul- und Sportflugzeug. Zu dem bisherigen Programm kommt *1967 voraussichtlich der Airbus* hinzu.

Zur Vorbereitung der deutschen Mitwirkung am europäischen Airbusprogramm wurde aus der Arbeitsgemeinschaft Airbus die Deutsche Airbus GmbH (DA), München, gegründet. Gesellschafter sind: Dornier-Werke GmbH, Hamburger Flugzeugbau GmbH, Messerschmittwerke-Flugzeugunion Süd GmbH, Siebelwerke-ATG GmbH, Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH. Großbritannien, Frankreich und die Bundesrepublik hatten Ende Juli 1967 beschlossen, bis 1971 den Prototyp eines europäischen Airbus mit einer Kapazität von 250 bis 300 Passagiere zu entwickeln. Ein entsprechendes Memorandum soll am 15.9.1967 von den Regierungen in Bonn, Paris und London unterzeichnet werden. Die Partner haben sich das Recht vorbehalten, von den Vereinbarungen zurückzutreten, wenn bis Mitte nächsten Jahres keine ausreichende Absatzgarantie vorliegt. Bis dahin sollen die Planungen so weit fortgeschritten sein, dass die Luftverkehrsgesellschaften sich ein Urteil über die Notwendigkeiten dieses neuen Flugzeugs bilden können. Geschäftsführer der neuen GmbH sind Karl Frydag, Hans Wocke und Bernhard Weinhardt.

Fortschreitende Konzentration in der Forschung

Im Rahmen der von der Regierung betriebenen Konzentration der Kräfte wird 1968 die Federführung der Luftfahrtforschung vom Bundesminister für Verkehr auf den Bundesminister für wissenschaftliche Forschung übergehen. Die Ressortforschung bleibt aber weiterhin der Zuständigkeit der beteiligten Ministerien.

Aus dem Bereich der Forschungsanstalten ist anzumerken, dass die DVL und DFL zum Jahresende 1966 ihre Beauftragung zur Muster-, Stück- und Nachprüfung an Luftfahrtgerät an den Bund zurückgegeben haben. Das zuständige LBA hat einen Teil des Personals übernommen, die in den bisherigen Bezirksstellen der Prüfstellen für Luftfahrtgerät (PFL) als Außenstellen des LBA arbeiten.

Mittelfristiges Programm zur Förderung der Weltraumforschung

Der Bundesminister für wissenschaftliche Forschung legte das erste mehrjährige Rahmenprogramm zur Förderung der Weltraumforschung in der Bundesrepublik vor. Es umfasst die Jahre 1967 bis 1971 und sieht Ausgaben von 430,9 Mio. DM vor (je nach Haushaltslage soll evtl. ein Zusatzprogramm von 110 Mio. DM hinzukommen). Schwerpunkte des Programms sind neben der Beteiligung an der ELDO, ESRO und CETS die Raumflugforschung und -technik sowie unbemannte Nutzlasten. Im Rahmen des nationalen Programms sind vorgesehen die Strahlenforschungssatelliten Azur 1 bis Azur 3, die Sonnensonde HELIOS und der Fernmeldeversuchssatellit Symphonie als deutsch-französisches Gemeinschaftsunternehmen. Symphonie geht auf ein deutsch-französisches Regierungsabkommen vom 28. April 1968 zurück, welches die gemeinsame Entwicklung dieses Nachrichtensatelliten vorsieht, der ab Ende 1970 zu Versuchen bei der Übertragung von Ton- und Fernsehsendungen, Ferngesprächen und Daten verwendet werden soll. Der Satellit soll mit der in Entwicklung befindlichen ELDO-Rakete „Europa II“ von Französisch-Guayana in eine geostationäre Umlaufbahn gebracht werden. Das Projekt ist aus dem deutschen Vorhaben „Olympia“ und dem französischen Projekt „Saros II“ hervorgegangen.

Das Programm geht auf Vorschläge der Deutschen Kommission für Weltraumforschung zurück, die dieses mit Sachverständigen aus der Wissenschaft und Wirtschaft vorgeschlagen hat.

Sorgfältig dokumentierte Werner Büdeler im REUSS die Ereignisse der internationalen Raumfahrt und der Weltraumforschung im Jahr 1967.

Konzentration der Kräfte auch bei DAeC

Im Oktober 1967 konnte der Deutsche Aero Club endlich die drei räumlich getrennten Büros in der neuen Hauptgeschäftsstelle in der Frankfurter Wilhelm-Leuschner-Straße als Voraussetzung der Reorganisation und der rationellen Zusammenarbeit konzentrieren. Der Generalsekretär Dr. Joseph Dabrock konnte die Arbeitsbereiche neu gliedern und hierzu ein Verwaltungsamt und ein Sportamt bilden.

Die bisherige Interessenvertretung der Allgemeinen Luftfahrt vollzog eine Namensänderung in „AOPA-Germany, Interessenvertretung der Piloten und Flugzeugbesitzer e.V.“. Sitz ist per Adresse DAeC; Präsident ist Wilhelm Sachsenberg und Geschäftsführer ist Wolfgang Trinkaus in Personalunion mit seinem Amt als Motorflugreferent des DAeC. AOPA und DAeC unterbreiteten interessierten Bundestagsabgeordneten und dem Verkehrsministerium Vorschläge zur Liberalisierung der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland.

Veränderungen beim LPC

Die ordentliche Mitgliederversammlung des LPC wählte am 23. November 1967 in St. George's Bay auf Malta ein neues Präsidium. Wolfgang Trinkaus wurde Nachfolger von Hans-Georg Schulze. Vizepräsident wurde Dr. Wilhelm Seuß/FAZ, Beisitzer sind Dr. Eckart Krüger/Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik, Richard Schulz/ VDI Luft- und Raumfahrttechnik und Mano Ziegler/Messerschmitt. Dr. Kredel wurde Ehrenmitglied.

Der LPC vereinigt neben den Medienvertretern auch die Protagonisten der Public Relations in Industrie und Luftverkehrswirtschaft, die das Bild der frühen Luft- und Raumfahrt in der Bundesrepublik mit geprägt haben. Hierzu zählen unter anderem Horst Brauewaldt/Werbeleiter Messerschmitt AG, Franz Cesarz/Leiter Öffentlichkeitsarbeit VFW, Wolfgang Grimm/Pressechef Condor Flugdienst, Gerhard Patt/Leiter Presse-Werbung Dornier, Helmut Pischel/Pressereferent HFB, Eduard Roth/Pressechef Bölkow, Arno L. Schmitz/Pressechef BDLI, Hans-Jürgen Skjöde/Presseabteilung Telefunken, Horst Wähler/Pressechef Lufthansa, Mano Ziegler/Pressechef Messerschmitt.

Im achtzehnten Jahresband wird der Zug zur Konzentration in fast allen Bereichen der deutschen Luftfahrt deutlich. Hierzu zählen die Zusammenführung der Luftfahrtforschungsanstalten, der Zusammenschluss von WGL und DGRR und die Gründung der Firmengruppe Messerschmitt-Bölkow als „*Konzern von internationalem Zuschnitt*“. Trotz zunehmender Raumschwierigkeiten ist der Herausgeber bemüht, das Berichtswesen noch weiter auszubauen und das Adressenmaterial weiter zu vervollständigen. Die den Einzelnen Abschnitten vorgeschalteten, sehr nützlichen Inhaltsübersichten sind leider in Fortfall gekommen.

Die Regierung will mehr koordinieren

Um die Maßnahmen der Bundesressorts für die Luft- und Raumfahrt mehr aufeinander abstimmen zu können, ist 1968 beim Bundesminister für Wirtschaft ein „Interministerieller Koordinierungsausschuss“ gebildet worden. Dem Ausschuss gehören neben dem Bundesministerium für Wirtschaft das Bundesministerium für Verteidigung (Generalleutnant Johannes Steinhoff/Inspekteur der Luftwaffe, Ministerialdirektor Dr. Günter Bode/Leiter Abteilung Verteidigungswirtschaft, Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Albert Wahl/Leiter Abteilung Wehrtechnik), das Bundesministerium für Verkehr (Ministerialdirektor Dr. Ulrich Schmidt-Ott) und Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung (Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Max Mayer) an. Dem BMWi-Referat IV B 3 „Luftfahrttechnik, Raumfahrttechnik, Triebwerktechnik“ unter Ministerialrat Reichardt wurde „der Sonderbeauftragte der Bundesregierung in Angelegenheiten der Luftfahrtindustrie“ in der Person von Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau angegliedert.

Einheitsgesellschaft für die Luft- und Raumfahrtforschung

Nachdem die Federführung für die Flugforschung im Bereich der Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften (DGF) zum 1. Januar 1968 vom Bundesminister für Verkehr (BMV) auf den Bundesminister für wissenschaftliche Forschung (BMwF) übergegangen ist, erfolgte im Juli 1968 in Würzburg die Umbildung der DGF in „Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DFVLR)“. Sie dient als Auffanggesellschaft der bisher rechtlich selbstständigen drei Forschungsanstalten AVA, DFL und DVL, die nach Abschluss der Fusionsverhandlungen aufgelöst werden. Das Finanzvolumen der „Einheitsgesellschaft“ wird im Wesentlichen aus öffentlichen Mitteln bestritten. Die Etatsumme betrug 1968 rd. 92,7 Mio. DM, davon rd. 68,9 Mio. als Zuschuss des Bundes und der Länder. In der Zeit der Umbildung der DGF gehörten dem Vorstand an: Prof. Dr.-Ing. A.W. Quick, Aachen, Vorsitzender, sowie Prof. Dr.-Ing. O. Lutz, Braunschweig und Prof. Dr. phil. H. Schlichting, Göttingen. Geschäftsführer der DGF in der Friedrich-Ebert-Allee 130 in Bonn ist Dr. jur. W. Rössler. Im Zusammenhang mit der Übertragung der Flugforschung vom BMV auf das BMwF wurde die Abteilung IV „Weltraumforschung /Luftfahrtforschung“ von Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Max Mayer erweitert. Die Luftfahrt ist jetzt in der Unterabteilung IV B „Raumflugforschung und -technik; Luftfahrtforschung“ mit Ministerialrat Dipl.-Ing. Gaedke angesiedelt, der die im Referat IV B 1 angesiedelte Luftfahrtforschung mit wahrnimmt.

Auch im Rahmen der wissenschaftlichen Gesellschaften wurden Fusionen wirksam. Seit dem 1. Januar hat die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. (DGLR) ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie ist die Nachfolgegesellschaft der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. (WGLR) und der Deutschen Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt e.V. (DGRR). Der Zusammenschluß der Gesellschaften geht auf die

Beschlüsse der Mitgliederversammlungen vom Oktober 1967 zurück. Die WGLR wurde am 3. April 1912 in Berlin als Wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik e.V. gegründet und am 27. Februar 1914 in Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V. umbenannt und ging 1936 in die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung auf. Am 21. April 1952 wurde sie in Braunschweig als Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt wieder ins Leben gerufen und erhielt am 10. Oktober 1962 den Zusatz „Raumfahrt“. Die DGRR wurde als Gesellschaft für Weltraumforschung e.V. (GfW) am 29. Januar 1948 in Stuttgart als Nachfolgegesellschaft der 1937 gegründeten gleichnamigen und 1945 aufgelösten Gesellschaft ins Leben gerufen. Die GfW setzte die Tradition des 1927 in Breslau gegründeten Vereins für Raumschiffahrt e.V. fort, der 1934 aufgelöst wurde. Im Jahre 1956 wurde die GfW in Deutsche Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt e.V. umbenannt.

Das deutsche Raumfahrtprogramm erlebte 1969 erneut an Anstieg seines Budgets – schreibt Werner Büdeler in seine Raumfahrt-Kolumne. Eine Reihe administrativer Schwierigkeiten konnten beseitigt werden. Für ihn ist 1968 mit den Zusammenschlüssen der Forschungsanstalten, der Raumfahrtorganisationen und bei der Industrie das „Jahr der Konsolidierungen“. Europas Raumfahrt wurde durch politische und administrative Schwierigkeiten bei der ELDO und bei der ESRO erschüttert. Am 30. November 1968 fand in Woomeera/Australien der erste Start mit einem Vollgerät der „Europa I“ statt. Erste und zweite Stufe brannten (nach zwei vorausgegangenen Fehlstarts der zweiten/französischen Stufe) einwandfrei. Auch Trennung und Zündung der dritten, deutschen Stufe, gelangen erfolgreich. Nach einer Brennzeit von 7 Sekunden fiel das Triebwerk jedoch aus, wahrscheinlich infolge eines Rohrbruchs in der Treibstoffzuführung. Der italienische Testsatellit konnte somit nicht auf eine Umlaufbahn gebracht werden.

Aus den Kalenderblättern 1969:

Heinrich Lübke wird im Frühjahr vom SPD-Politiker Gustav Heinemann im Amt des Bundespräsidenten abgelöst. Bei den Bundestagswahlen im Oktober verliert die CDU/CSU so viel Stimmen, dass die SPD zusammen mit der FDP eine Mehrheitskoalition mit Willy Brandt als Bundeskanzler bildet (Sozialliberale Koalition). Die Luftwaffe verliert den 100. Starfighter.

Jassir Arafat wird Führer der vereinigten palästinensischen Widerstandsorganisation PLO unter Führung „seiner“ Al Fatah. In Frankreich muss de Gaulle zu Gunsten von Pompidou zurücktreten. Die USA beginnen sich aus Vietnam zurückzuziehen. Weltweit nimmt der Rauschgiftkonsum bei Jugendlichen zu. In der Computertechnik werden Trommelspeicher entwickelt, die ihre Daten auch behalten, wenn die Maschinen abgeschaltet wird. Apollo 11 startet mit Collins, Armstrong und Aldwin zum Mond. Am 21.7.1969 um 03:56 MEZ betritt Neil Armstrong als erster und gleich danach Buzz Aldrin als zweiter Mensch den Mond, was live im Fernsehen zu beobachten ist. Eine weitere Mondlandung startet am 14.11. (Conrad, Gordon, Bean) und führt zu 15 Stunden Erforschung der Mondoberfläche. Krönung der Laufbahn von Wernher von Braun. Die Erprobung der Concorde wird abgeschlossen. Claudius Dornier stirbt (*1884).

Die Deutsche Bundespost und der Weltraumfunk

Im Bundesministerium für das Post und Fernmeldewesen, Minister ist Dr. rer. pol. Werner Dollinger, ist das Referat II C unter Ministerialrat Dipl.-Ing. Seidel für den Weltraumfunk zuständig. Die Abteilung C 4 für den Weltraumfunk und die Funkverwaltung im FTZ Darmstadt, Leiter ist Oberpostdirektor Dipl.-Ing. Dietrich, erfolgt die Satellitensystemplanung, die Planung, der Aufbau und der Betrieb der Erdefunkstellen und die Verfolgung der

Satellitentechnik. Seit Juni 1961 gibt es ein Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundespost und der NASA, das die deutsche Beteiligung an den Versuchen zur interkontinentalen Nachrichtenübertragung mittels der von der NASA in Umlauf gebrachten oder geplanten Satelliten sichert. Hierzu ist ab 1962 in Raisting/Oberbayern die Erdefunkstelle der Deutschen Bundespost im Aufbau. Ab 8. November 1963 erfolgte der Betrieb mit einer Schmalbandanlage für 12 Fernsprechanäle im Rahmen der NASA-Programme Relay und Telstar. Am 9. Oktober 1964 war in der Erdefunkstelle Raisting eine Breitbandanlage mit einem Antennenspiegel von 25 m Durchmesser so weit fertig gestellt, dass zum ersten Mal ein Testbild von der NASA-Erdefunkstelle Majova über den Satelliten Relay I empfangen werden konnte. Am 28. Juni 1965 wurde zwischen Amerika und Europa der erste kommerzielle Betrieb über den synchronen Fernmeldesatelliten Early Bird mit anfänglich 65 Fernsprechanälen eröffnet. Early Bird (späterer Name INTELSAT I) mit 240 Fernsprechanälen gehört zum Fernmeldesatellitenprogramm, das in dem 1964 zustande gekommenen „Abkommen zur vorläufigen Regelung für ein weltweites kommerzielles Satellitenfernmeldesystem“ enthalten ist. Mit einem Sonderabkommen, ihm gehörten 1968 65 Länder an, wird das Ziel verfolgt, möglichst bald eine weltumspannende Fernmeldeversorgung durch Satelliten zu erreichen. Nach INTELSAT I wurden vier INTELSAT II über den Atlantik positioniert. Für Ende 1968 wurde der erste Start von INTELSAT III erwartet mit 1200 Fernsprechanälen. Für 1971/72 ist zu erwarten, dass die Satelliten INTELSAT III den Verkehr nicht mehr bewältigen können. Für 1971 ist INTELSAT IV mit einer Kapazität von 10 000 Kanälen vorgesehen. Dieser Satellit soll dann den herrschenden Verkehrsanforderungen für einen Zeitraum von fünf Jahren erfüllen. Die Deutsche Bundespost paßt sich mit ihrer Erdefunkstelle dieser Entwicklung an.

Lufthansa und Concorde

Dem Bericht der LH für 1967 ist zu entnehmen, dass für das vorerst bis 1970 geplante Investitionsprogramm alleine 5,7 Mio. DM für das „Überschallprogramm“ bis Ende 1967 investiert wurden. Das Jahr 1968 ist gekennzeichnet durch eine weitere Erhöhung des Angebots. Die Zuwachsrate wird jedoch wesentlich geringer sein als in den Vorjahren. Das Mehrangebot ist aber so gehalten, dass er von der Nachfrage her vollkommen aufgenommen werden kann. *Manche Prognosen über den Luftverkehr mag in den vergangenen Jahren zu optimistisch gewesen sein. Insgesamt gesehen ist die LH jedoch der Auffassung, dass dem Luftverkehr weiterhin große Aufgaben gestellt sind, die ihm ein gesundes Wachstum auf Jahre hinaus sichern.*

Industriezusammenschluss Messerschmitt-Bölkow GmbH

Die seit langem vom Verteidigungsministerium und später auch mit Unterstützung des Wirtschaftsministeriums angestrebte Zusammenschluss der Luft- und Raumfahrtindustrie der Bundesrepublik zu größeren Firmengruppen führte 1968 zu einem ersten bedeutenden Erfolg: Mit Gründung der MESSERSCHMITT-BÖLKOW GMBH, München-Ottobrunn, [der Fusionsvertrag wurde am 1. November 1968 unterzeichnet] entstand im Süden ein Konzerngebäude von internationalem Rang...mit einem Gruppenumsatz von 520 Mio. DM und rd. 12 200 Beschäftigten... berichtete Kurt W. Streit in seiner dem Abschnitt Wirtschaft vorangestellten Jahreskolumne 1968.

[Welch ein Weg – im REUSS gab es 1958 den ersten Eintrag der Bölkow-Entwicklungen KG, Stuttgart-Flughafen, als außerordentliches Mitglied des BDLI. Im Band 1959 findet die Bölkow-Entwicklungen KG, inzwischen in Ottobrunn angesiedelt, Erwähnung über

drei Zeilen, und Ludwig Bölkow als Person ist erstmals im REUSS 1961 im Mitgliederverzeichnis des Clubs der Luftfahrt vertreten.]

Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow (Vorsitzender), Walther H. Stromeyer und Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Friedrich Drechsler. Das Kapital der neuen Firma wird mit 19,2 Mio. DM angegeben. Gesellschafter sind Messerschmitt AG, Augsburg (2/6), Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow, München (1/6), Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, München (1/6), The Boeing Company, Seattle (1/6) und Nord Aviation, Paris (1/6). [Über die Bayerische Landesbank für Aufbaufinanzierung ist die öffentliche Hand erstmals beteiligt.] Die Gesellschafterliste und das Gesellschafterinteresse schlägt sich im Aufsichtsrat nieder: Prof. Dr.-Ing. E.h. Willy Messerschmitt (Vorsitzender); Dr. Hans Peter, Präsident der Bayerischen Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, München (stellv.); Dr. Peter Pfeiffer, Vorstandsmitglied der Bayerischen Vereinsbank, München (stellv.); Helmut Haeusgen, Vorstandsmitglied der Dresdner Bank, Frankfurt (stellv.); Jean Crepin, General d'Armée (CR). Präsident der Nord-Aviation, Paris; Dipl.-Ing. Friedrich von Doblhoff, Boeing International Corporation, Seattle, Director of Engineering Europa, München; Herbert Köppel, Geschäftsführer der Industrieverwaltungsgesellschaft mbH, Bad Godesberg; Rakan Kokothaki, Leiter der Geschäftsstelle Bayern der Thyssen Röhrenwerke AG, München; Franz Sackmann, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, München; Dr. Hans Heinrich Ritter von Srbik, Persönlich haftender Gesellschafter der Aufhäuser Bank, München, sowie fünf Arbeitnehmervertreter.

Zur Messerschmitt-Bölkow GmbH zählen zu jeweils 100 %:

- Entwicklungsring Süd GmbH, München und Manching. Die frühere Arbeitsgemeinschaft Entwicklungsring Süd der Firmen Bölkow GmbH, Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH und Messerschmitt AG ist nach dem Ausscheiden von Heinkel (1.2.1965) am 1.7.1965 in die Entwicklungsring Süd GmbH umgewandelt worden; Gesellschafter sind Bölkow GmbH und Siebelwerke ATG GmbH zu 50 % und die Messerschmitt AG zu 50 %. Mit der Fusion der Messerschmitt AG mit der Bölkow GmbH ist der EWR Bestandteile der neuen Messerschmitt-Bölkow-Firmengruppe. Geschäftsführer sind Hans Empacher, Kurt Lauser, Dipl.-Ing. Gero Madelung und Dr.-Ing. Otto Pabst; Stammkapital 1,5 Mio. DM; Beschäftigte rd. 1700.
- Junkers Flugzeug- und Motorenwerke GmbH, München, Geschäftsführer sind Dr. Ferdinand Karl Neuer, Julius Henrici und Heinz Grosse; Beschäftigte rund 500.
- Messerschmitt Werke – Flugzeug Union Süd GmbH, Augsburg, München und Manching; Beteiligung an der Hispano Aviation S.A., Sevilla; Geschäftsführer sind Dr. Johannes Broschwitz, Ass. Josef Fuchshuber, Dipl.-Ing. Gero Madelung, Alfred Dax und Dipl.-Ing. Heinz Boldt; Beschäftigte rd. 4000.
- Siebelwerke-ATG GmbH, Donauwörth, Geschäftsführer sind Dr. Bernhard Weinhardt, Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Friedrich Drechsler und Dr. Hans Otto Riedel.
- Waggon- und Maschinenbau AG, Donauwörth und Laupheim,
- FUS Avionics Incorporated, New York.

Zum Besitz zählen ferner

- 96 % der Bölkow-Apparatebau GmbH, Nabern und Schrobenhausen, Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow, Dipl.-Ing. Franz Thomanek, Hans-Joachim Gertig, Werner Günther, Friedrich Helbing, Wolfgang Lorch, Richard Schreiber und Rudolf Steuer; Beschäftigte rd. 1000.
- 50 % der UVP Union für den Vertrieb der Produkte Bölkow-Nord Aviation, Paris,

- 40 % der Deutsche Airbus GmbH (DA), München; Gesellschafter sind Dornier, HFB, Mtt-FUS, Siebel, VFW; Vorsitz der Verwaltungsrates ist Dr. Bernhard Weinhardt, Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Hans Wocke, Kurt Lauser und Dipl.-Ing. Felix Kracht. "Die Durchführung der Arbeiten erfolgt in Zusammenhang mit Sud Aviation (Frankreich) als federführende Firma und Hawker Siddeley Aviation Ltd. (England)". An der Vertriebsgesellschaft Airbus International S.A., Paris ist die DA mit 25 % beteiligt.
- 33 1/3 der Leichtflugtechnik Union GmbH, Bonn; Gesellschafter sind Messerschmitt-Bölkow GmbH, Pützer Kunststofftechnik GmbH & Co KG und Rheinflugzeugbau GmbH; verantwortlich Dipl.-Ing. Erich Ufer und Eckart Knop.
- 33 1/3 der Autoschienenbahn Studien- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Ottobrunn,
- 12 % der Société Européenne pour l'Etude et l'Intégration des Systèmes Spatiaux (S.E.T.I.S.), Paris.

Der Bericht der neuen Messerschmitt-Bölkow-Gruppe allein über das Luftfahrtprogramm (also ohne Raumfahrt und Waffen) mit Anlagen, Personal und Erfahrung für Entwurf, Entwicklung, Erprobung, Serienbau und insbesondere Systemführung praktisch eines jeden nationalen und multinationalen Flugzeugbauprogramms ist beeindruckend:

- Entwicklung, Bau und Erprobung des ersten Hochleistungs-Senkrechtstarters der Welt mit Überschallgeschwindigkeit und Transition mit Nachbrennerschub, der VJ 101-C (bereits 1963).
- Entwicklung und Bau des europäischen Airbus A-300 (40%-Anteil an der Deutschen Airbus GmbH).
- Mitentwicklung, Endmontage und Erprobung des ersten Vollkunststoff-Flugzeugs Europas, der LFU 205.
- Entwicklung, Bau, Erprobung und Produktion des ersten rein deutschen und zugleich größten Hubschraubers seiner Klasse nach dem Kriege, des Mehrzweckhubschraubers BO 105, nach Konzeption und Technologie der „Hubschrauber der nächsten Generation“.
- Produktion des 4sitzigen Reiseflugzeugs BO 207.
- Produktion des 2sitzigen Sportflugzeugs BO 208 JUNIOR.
- Entwicklung und Produktion des GfK-Hochleistungssegelflugzeugs PHOEBUS.
- Entwicklung und Produktion des 2/2sitzigen voll kunstflugtauglichen Schulflugzeugs SIAT 223.
- Entwicklung und Produktion des neuen Sportflugzeugs MHK 101 (Vorserienphase).
- Konzipierung und Entwicklung des Senkrechtstarters Me 2020 Rotor-Jet.
- Mitproduktion sämtlicher Flugzeugbauprogramme für die Bundesluftwaffe (insgesamt Endmontage bzw. Mitfertigung von rd. 1500 Flugzeugen und Hubschraubern; technisch-logistische und technisch-konstruktive und logistische Betreuung der Starfighter der Bundesluftwaffe und der Streitkräfte anderer Länder; Wartung von Flugzeugen der Bundesluftwaffe – bisher 2300 Flugzeuge und bisher 8900 Starts mit 9300 Flugstunden im Verlauf der Einflugprogramme):
 - Fouga Magister,
 - Noratlas
 - Fiat G.91
 - Lockheed F-104G und TF-104G
 - Breguet Atlantic

-Transall C-160
-Bell UH-1D.

- Hauptauftrag im Rahmen der deutschen Industrie für das AVS-Kampfflugzeug-Programm (zusammen mit Fairchild-Hiller, USA).
- Hauptauftrag für den deutschen Anteil am multinationalen NKF (Neues Kampf-
flugzeug) bzw. MRCA-75-Programm.
- Entwicklung eines Niederdruck-Reaktionsrotors für Schwerlasthubschrauber von
40 bis 75 t.
- Konzipierung und Entwurf eines Erdkampfunterstützungs-Flugzeugs für die
Bundeswehr.
- Konzipierung und Entwurf eines Düsentrainers für die Bundesluftwaffe u.a.m.

Neue Namen bei VFW

Der Eintrag der Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH – früher „Weser“-Flugzeugbau / Focke-Wulf / Heinkel Flugzeugbau, Bremen, nennt unverändert ein Stammkapital von 45,5 Mio. DM. Gesellschafter sind Fried.Krupp GmbH, Essen; United Aircraft Corp., USA; Hanseatische Industriebeteiligungen GmbH, Bremen; Frau Lisa Heinkel, Stuttgart und die Ernst Heinkel Maschinenbau GmbH, Karlsruhe. Vorsitz des Aufsichtsrates ist Dipl.-Kfm. Günter Vogelsang, Essen. Geschäftsführer sind Dr. Werner Knieper (Vorsitzender), Prof. Gerhard Eggers, Dipl.-Ing. Albert Niehaus, Dipl.-Ing. Hans Pasche und Dipl.-Volkswirt Dr. Otto Proksch.

Neue Aufgaben mit neuen Flugzeugen für die Luftwaffe – „Aufklärungslücke“

Die Änderung der NATO-Strategie von der „Massive Retaliation“ zum Konzept der „Flexible Response“ hat die Prioritäten der Bundeswehr verändert. Die Luftwaffe muss ihre Bewaffnung und ihre Ausrüstung dem neuen Konzept angleichen. Sie befindet sich zukünftig in einer doppelten Rolle. Neben den Strike-Aufgaben muss sie sich auf die Vermehrung der konventionellen Kampfkraft umstellen. Die erforderlichen Maßnahmen hierzu wurden 1968 getroffen. Die Luftaufklärung wird bei erhöhter Wahrscheinlichkeit eines konventionellen Einsatzes größeres Gewicht als bisher haben. Die mit der Lockheed RF-104G Starfighter ausgerüsteten Aufklärungsgeschwader sind nach dem Ausrüstungsstand ihrer Flugzeuge nicht voll gewachsen. Infrarot- und Nachtsichtfotografie sowie Schrägstradargeräte und ein zweiter Mann im Flugzeug sind erforderlich.

Der Inspekteur der Luftwaffe hat daher zum Schließen der Aufklärungslücke die Beschaffung von 88 McDonnell RF-4 Phantom vorgeschlagen, da der Einbau der erforderlichen Geräte und eines zweiten Sitzes in die F-104 nicht befriedigend zu lösen sind.

Eine Arbeitsgemeinschaft NKF (=Neues Kampfflugzeug) beschäftigt sich seit Anfang 1968 mit der Erarbeitung und der Abstimmung der Leistungsforderung an das neue Flugzeug, das etwa ab 1975 die F-104G und auch die Fiat G.91 ablösen soll. An dem Projekt haben außer der Bundesrepublik auch England, Belgien, Holland, Italien, Kanada u.a. ihr Interesse bekundet. Auf jeden Fall kommt es darauf an, eine Gemeinschaftsproduktion möglichst vieler Konsortiumsstaaten zu verwirklichen, um die Kosten für die Entwicklung, Fertigung und Betrieb möglichst niedrig zu halten. Das Flugzeug soll STOL-Fähigkeit besitzen, für Tiefflug und größeren Höhen geeignet ein und höchstens 8 bis 9 Mio. DM kosten. Durch eine einheitliche Ausrüstung und Bewaffnung muss der Einsatz als Jagdflug-

zeug, Jabo und Aufklärer möglich sein. Das geplante NKF kann für die Luftfahrtindustrie in den nächsten 10 Jahren von größter Bedeutung sein. Wenn das Projekt NKF erfolgreich realisiert wird, kann damit gerechnet werden, dass weitere Staaten Interesse zeigen, z.B. Dänemark, Griechenland, Türkei, Portugal. Auf diese Weise könnte sich der Gesamtbedarf im Jahre 1975 auf 1800 bis 2000 Flugzeuge erhöhen. Dieser Bericht aus dem Bundesministerium der Verteidigung wird durch die Berichte der Industrie ergänzt. Dort heißt es, dass sowohl EWR als auch VFW an den Konzeptarbeiten zum NKF beteiligt sind.

Alle anderen Flugzeugprojekte – VAK, Jaguar und AVS – haben sich als nicht den deutschen Forderungen entsprechend erwiesen. Sie mussten deshalb deutscherseits aufgegeben werden. Nach dem Fortfall der Projekte VJ-101 und VAK spricht der Bericht des BDLI im Falle der Do 31 von der Fortführung der Erprobung.

Durch die Serien Transall C-160, Bell UH-1D und Nachbau einer Anzahl zweisitziger TF-104G hat sich die Beschäftigungslage der Industrie 1968 leicht gebessert.

Band 19 – 1970

Die außerordentlich rasche Entwicklung der Technologie, je weiter unser Jahrhundert fortschreitet, stellt an die beteiligten Kreise höchste Anforderungen stellt der Herausgeber im Zusammenhang mit der weithin sichtbaren zunehmenden Konzentration in der Luft- und Raumfahrt, im Sinne einer Konsolidierung – und damit einer Angleichung an internationale Strukturen – in seinem Geleitwort zum neunzehnten Jahresband heraus. Der Jahresband

bleibt seinem fast zwei Jahrzehnten verfolgten Anliegen treu, aufzuzeigen, was im abgelaufenen Berichtsjahr (1.10.1968 bis 30.9.1969) war und was an der Schwelle des Jahres 1970 ist. Symbolhaft für die Situation der Zeit steht die dem Geleitwort gegenüber gestellte Anzeige zum Airbus:

A 300 B – ein Flugzeug für die ganze Welt
 Das Großraumflugzeug A 300 B für 200 bis 295 Passagiere wird von Frankreich und Deutschland gebaut. Es ist z.Zt. das einzige Großraumflugzeug seiner Art, dessen Entwicklung so weit fortgeschritten ist, dass es in den frühen 70er-Jahren einsatzbereit sein wird.
 Für die technische Vollkommenheit der A 300 B stehen so berühmte Namen wie Sud Aviation und die in der deutschen Airbus GmbH für diese Aufgabe zusammengeschlossenen Firmen Dornier, Messerschmitt-Bölkow-Blohm und Vereinigte Flugtechnische Werke. Dazu Hawker Siddeley-England und Fokker-Holland.
 Erfahrene Fachleute der größten internationalen Luftverkehrsgesellschaften haben bei dem Entwurf der Innenausstattung mitgewirkt. Erfolg: Höchster Flugkomfort!
 Europas Großraumflugzeug A 300 B wird das beste Flugzeug seiner Klasse sein.

Über den Fortschritt der Arbeiten beim Airbus ist REUSS 1970 in seinen Aussagen noch sparsam. Dem Eintrag der Deutschen Airbus GmbH ist zu entnehmen, dass Dipl.-Ing. Johann Schäffler in die Geschäftsführung eingetreten ist und dieser neben Kurt Lauser und Dipl.-Ing. Felix Kracht angehört. Zu den Arbeiten wird festgestellt, dass diese nach dem Ausscheiden von Großbritannien nunmehr in Zusammenarbeit mit Sud Aviation (Frankreich) auf paritätischer Basis erfolgt.

Die neue Firma: Messerschmitt-Bölkow-Blohm

Das Fusionskarussell drehte sich ungestüm weiter. Am 14. Mai 1969 fusionierte die Messerschmitt-Bölkow GmbH *nach vorangegangenen schwierigen Verhandlungen mit der zum Blohm-Konzern gehörenden Hamburger Flugzeugbau GmbH*, so Kurt W. Streit in seiner Kolumne, zur Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Ottobrunn bei München. Kapital nunmehr 57,59 Mio. DM. Gesellschafter: Familie Blohm 27,1 %, Prof. Dr.-Ing. E.h. Willy Messerschmitt 23,3 %, Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow 14,6 %, The Boeing Company 9,7 %, Nord Aviation 9,7 %, Siemens AG 9,1 % und Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung 6,4 %. Zu den Beteiligungsfirmen (siehe 1969) treten hinzu mit 100 % die Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB), Hamburg-Finkenwerder und Stade sowie die Hansa Jet Corporation, New York. Ferner: 50 % Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH, Aschau, 50 % Hansa-Waggonbau GmbH, Bremen, 50 % MIZ Materialinformationszentrum der Marine GmbH, Wilhelmshaven, 40 % ERNO Raumfahrttechnik GmbH, Bremen, 33 1/3 % Panavia Aircraft GmbH, München, 33 1/3 % Hochleistungsschnellbahn-Studiengesellschaft mbH, Ottobrunn.

Der Aufsichtsrat wurde erweitert: Hinzugekommen sind Dr. Georg Blohm, geschäftsführender Inhaber der Hansa Ventilatorenbau GmbH, Hamburg, und pers. haftender Gesellschafter der Blohm Industrie KG, Hamburg, Dr. rer. pol. Ulrich Freiherr von Freyberg, Geschäftsführer der Alkan-Aluminiumwerke GmbH und Dr. Gerd Tacke, Sprecher des Vorstandes der Siemens AG sowie ein sechster Arbeitnehmervertreter. An Stelle von Walther H. Stromeyer gehört Dipl.-Ing. Werner Blohm der Geschäftsführung an.

Das neue Unternehmen mit dem weltweit bekannt werdenden Kürzel „MBB“ mit 19 255 Beschäftigten (nach dem Stand von 30.6.1969) wurde neu gegliedert:

- Unternehmensbereich Wehrtechnik, Ottobrunn; Außenstellen Lampoldshausen, Eckernförde und Bölkow-Apparatebau GmbH mit Werken in Nabern und Schrobenehausen.
- Unternehmensbereich Raumfahrt, Ottobrunn und München.
- Unternehmensbereich Kybernetik, Ottobrunn.
- Unternehmensbereich Drehflügler und Leichtflugzeuge, Ottobrunn.
- Unternehmensbereich Flugzeuge, München, Augsburg und Manching.
- Unternehmensbereich Waggon- und Maschinenbau/ Waggon- und Maschinenbau AG und Siebelwerke-ATG GmbH, Donauwörth und Laupheim.
- Unternehmensbereich Hamburger Flugzeugbau, Hamburg und Stade

Panavia und andere

Etabliert hat sich ebenfalls die PANAVIA AIRCRAFT GmbH, München, als gemeinsame Tochter der British Aircraft Corporation Ltd., London, der FIAT S.p.A., Turin und der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, München. Gegenstand des Unternehmens ist die Leitung und Durchführung von Studien-, Entwicklungs- und Fertigungsaufträgen für das Mehrzweck-Kampfflugzeug-Waffensystem (MRCA – Multi Role Combat Aircraft) sowie der Vertrieb dieses Waffensystems und alle ähnlich dazugehörigen Tätigkeiten. Der international besetzten Geschäftsführung gehören an: Dipl.-Ing. Gero Madelung, München, Managing Director; E. Loveless, München, Deputy Managing Director and Director of Programme Management; Dipl.-Ing. Helmut Langfelder, München; Bernard Oliver Heath, Warton, Directors of System Engineering; RA Hans-Joachim Klapperich, München, Director of Finance & Contracts; Dr. Ettore Del Mastro, München, Director of Production; G. Althusius, München, Director Procurement; J.K. Quill, London, Director Marketing.

Bei der Panavia gleich um die Ecke befindet sich die „Elektronik-System-Gesellschaft mbH (ESG), eine bereits 1967 von den Firmen AEG-Telefunken, Rohde & Schwarz, Siemens AG und Standard Elektronik Lorenz AG gegründete Gesellschaft für Planung, Steuerung und Betreuung elektronischer Gesamtsysteme für Flugzeuge der Bundeswehr. Geschäftsführer sind Felix Böttcher und Hans-Joachim Bardehle.

VFW-Fokker und MTU

Kurt W. Streit in seiner Jahreskolumne: *„...Der Konzentration im Süden folgte die – zunächst formaljuristische – Quasifusion der Vereinigten Flugtechnischen Werke in Bremen mit Fokker in Amsterdam auf den Fuß. Entwicklungs- und produktionstechnisch dürften damit für die drei Konzerne DORNIER, MBB und VFW-Fokker eine günstige Ausgangsposition für die nächsten Jahrzehnte geschaffen worden sein.*

Auch auf dem Triebwerksektor setzten sich die Bestrebungen zur Zusammenfassung der Kräfte fort. Nachdem bereits früher das Münchner Unternehmen BMW-Triebwerkbau von MAN übernommen worden war (MAN-Turbo GmbH) fusionierte man nun mit den Triebwerkstöchtern der Mercedes-Benz AG in Friedrichshafen zur MOTOREN- UND TURBINEN-UNION MÜNCHEN GmbH (MTU)...“

Die Firmeneintragung von VFW in Bremen spiegelt diese Entwicklung noch nicht wider. Im Bericht des BDLI erläutert den Vertrag zwischen VFW und Fokker. Danach kamen die

Unternehmen überein, die „Zentralgesellschaft VFW-Fokker“ mit Sitz in Düsseldorf zu gründen. Die Werke der beiden Unternehmen werden als Betriebsgesellschaften geführt. In diesem Zusammenhang ist auch zu lesen, dass VFW im Dezember 1968 von der C. Deilmann AG, Bentheim, eine Mehrheit an der Rhein-Flugzeugbau GmbH, Mönchengladbach, übernommen hat. VFW erwarb außerdem Anfang 1969 von der Rhein Stahl Henschel AG 50 % der Aktienkapitals der Henschel Flugzeugwerke AG, Kassel.

Kurz ist auch der Eintrag der neuen „Motoren- und Turbinen-Union München GmbH – M.A.N. Maybach Mercedes-Benz“, München. Geschäftsführer sind Rolf Breuning, Dipl.-Ing. Otto Voisard, Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Bruno Eckert und Dr.-Ing. Adolf Müller.

Die Dornier-Gruppe

Zur Dornier-Gruppe, firmenübergreifende Konzentrationen sind hier nicht zu erkennen, gibt der REUSS Auskunft:

- Dornier GmbH, Friedrichshafen und München-Neuaußing; Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Cl. Dornier jr., Dipl.-Ing. Silvius Dornier, Dipl.-Ing. Justus Dornier; Kapital 20 Mio. DM; Programm: STOL-Mehrzweck-Arbeitsflugzeuge Do 27, Do 28, Do-Skyservant, V/STOL-Strahltransporter Do 31, fünfsitziger Leichthubschrauber Do 132, gefesselte Rotorplattform Do 32k „Kiebitz“, Lizenzfertigung F-104G, TF-104G, G.91 R/3 und T/3, Bréguet 1150 Atlantic, Transall C-160; Hauptauftragnehmer Lizenzprogramm Bell UH-1D.
- Dornier-Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen; Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Hans A. Fieser, Dipl.-Betriebswirt Klaus Fischer; Kapital 3 Mio. DM; Programm: Betreuung, Reparatur und Wartung von Flugzeugen und Luftfahrtgerät im In- und Ausland.
- Dornier System GmbH, Friedrichshafen; Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Donatus Dornier, Dr. jur. K.W. Schaefer; Kapital 3,5 Mio. DM; Programm Flugkörpersysteme, Elektroniksysteme, Systemtechnik, Auftragsforschung, Operations Research, Raumfahrt.

Dornier übernahm am 1. Juli 1968 74 % der Gesellschafteranteile der Merckle Flugzeugwerke, Oedheim/Württ.

Neue Flugzeuge für die Bundeswehr

Die geänderten Planungsprämissen der Bundeswehr (siehe 1969) bleiben nicht ohne Auswirkungen auf die Flugzeugausstattung der Bundeswehr, die am 1. Oktober 1969 unter anderem über 758 Lockheed F-104G Starfighter (einschl., TF-104G) und 370 Fiat G.91 verfügte. Zum Ausgleich der Starfighter-Verluste ist der Neubau von 50 F-104G eingeleitet worden. Darüber hinaus werden die F-104 der Aufklärungsgeschwader nach Einführung von 88 McDonnell RF-4E „Phantom II“ den Jabo- und Jagdgeschwader zugeführt. Diese Flugzeuge sollen mit monatlich sechs bis sieben Stück in die Luftaffe so eingeführt werden, dass am 1. Februar 1971 der Flugbetrieb in den Aufklärungsgeschwadern aufgenommen werden kann.

Zur Auswahl der Phantom heißt es im Bericht des Verteidigungsministeriums: *Das Flugzeug hat sich nach Leistung und Flugeigenschaften als besonders ‚glücklichen Wurf‘ erwiesen. Es wurde bisher in einer Stückzahl von nahezu 4000 gebaut und hat in den verschiedenen Versionen bisher über 2 Millionen Flugstunden erreicht. Es ist mit dem modernsten Navigationsgeräten ausgerüstet und verfügt in der Aufklärungsversion über Kameras für Tagaufnahmen, Blitzlichtanlagen für Nachtaufnahmen, Infrarot-Aufklärungs-*

gerät und ein Seitensichtradar (SLAR). Bei einer Höchstgeschwindigkeit von Mach 2,2 und einer Mindestgeschwindigkeit von 200-210 km/h kann die Phantom im Vergleich zur F-104 auf kürzeren Pisten gelandet und unter schwierigen Bedingungen leichter und sicherer geflogen werden. Bei einem Ab-Werk-Preis von 10 Mio. DM ist unter Berücksichtigung aller Nebenkosten einschl. Infrastruktur ein ‚System-Stückpreis‘ von etwa 23 Mio. DM errechnet worden. Für das Waffensystem wird mit einer ‚Indienstzeit‘ von etwa 10 Jahren gerechnet.

Erstmals wurden im September 1968 mit Transatlantik-Verbandsflügen von Jever nach Luke/Arizona und zurück begonnen. Die Luftwaffe muss in einer Krisensituation in der Lage sein, ihre 48 Lockheed F-104G und 45 Northrop T 38 kurzfristig aus den USA als Einsatzreserve in die Bundesrepublik zu überführen. Auch die T 38-Doppelsitzer sind mit Reservisten als Besatzung für die Unterstützung des Heeres einsetzbar.

Neues Kampfflugzeug MRCA 75

Über die technischen Formeln konnte zwischen der britischen, deutschen und italienischen Luftwaffe im Grundsatz Einigkeit erzielt werden. Die Entscheidung zwischen dem Pratt & Whitney- und dem Rolls-Royce-Triebwerk ist zu Gunsten der englischen Industrie gefallen. Die Entwicklungsphase, die mit dem Bau der Prototypen endet, wird im März 1970 beginnen. Die deutsche Luftwaffe wird ein einsitzige Version, die britische Luftwaffe und die Bundesmarine werden die zweisitzige Version einführen. Das Gewicht des Flugzeugs wird 19 bis 21 t betragen und damit etwa 5 t niedriger als die Phantom (bei Gesamtzuladung) liegen. Das MRCA wird ein STOL-Flugzeug sein, also Kurzstart- und Landefähigkeit besitzen und durch Schwenkflächen (VG) günstige Flugeigenschaften erreichen. Mit einer Waffenzuladung von 1,8 t braucht das Flugzeug nur 500 m Startstrecke, bei langen Pisten ist das Doppelte an Zuladung möglich. Unter Verzicht auf extreme Überschallgeschwindigkeit soll das Flugzeug in mittleren Höhen Mach 1,5, in Bodennähe etwa Mach 1,0 und als Höchstleistung in großen Höhen Mach 2,2 fliegen...Aufgaben, die das MRCA erfüllen soll: Als Jäger Luftverteidigung und Erdkämpfen örtlich und zeitlich begrenzter Luftüberlegenheit über dem Gefechtsfeld, als Jagdbomber Unterstützung des Heeres und Bekämpfung von Zielen außerhalb des Gefechtsfeldes entsprechend den derzeitigen Aufgaben der F-104, als Aufklärer über dem Gefechtsfeld und bis an die Grenzen der Reichweite. Bisher ist für die deutsche Luftwaffe eine vorläufige Planungsstückzahl von 600 Flugzeugen vorgesehen.

Diese gewaltigen neuen Programme für die Luftwaffe laufen im Rahmen der sozial-liberalen Koalition, das Kabinett ist seit dem 22. Oktober 1969 im Amt, unter dem neuen Bundesminister der Verteidigung Helmut Schmidt. Staatssekretär und zugleich Leiter der Hauptabteilung Rüstung ist Ernst Wolf Mommsen. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Luftwaffe mit der Wissenschaft und Industrie gab es Symposien auf Sardinien. Man verabredete Reserveübungen von Ingenieuren und Führungskräfte besonders der sogenannten weißen Jahrgänge und Praktika von Offizieren bei der Industrie.

Aus den Kalenderblättern 1970:

Innerdeutsches Gipfeltreffen in Erfurt und Kassel. Gewaltverzichtsvertrag zwischen der Bundesrepublik und der UdSSR. Deutsch-polnischer Grundlagenvertrag vom 7.12.; in ihm wird die Oder-Neiße-Linie als verbindliche Grenze anerkannt. Kniefall von Bundeskanzler Willy Brandt am Mahnmahl der Opfer des Aufstandes im Warschauer Ghetto von 1943. Prozesse gegen die Baader-Meinhof-Gruppe (RAF Rote Armee Fraktion). Das

Wahlalter wird von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt. Im Lohnfortzahlungsgesetz werden Arbeiter den Angestellten gleichgestellt. Einsetzen des Konjunkturaufschwungs. Gründung der Universitäten Augsburg, Kassel (1. integrierte Gesamthochschule), Trier-Kaiserslautern.

Der Vietnamkrieg weitet sich auf Kambodscha und Laos aus. Zwischen den UdSSR und den USA beginnen die SALT-Gespräche zur Begrenzung der strategischen Rüstung. Streiks in der Danziger Leninwerft. Ende des Bürgerkriegs zwischen Biafra und Kenia. Weltweite Terroraktionen der Palästinenser. In Ägypten löst Anwar el-Sadat den an Herzschlag verstorbenen Staatspräsidenten Nasser ab. China startet seine erste Weltraumrakete. Die Boeing 747 nimmt den Transatlantikdienst auf. Sie kann bis zu 450 Personen befördern. In der Computertechnik wird die Floppy-Disk (noch im Format 8") vorgestellt. Das Radioteleskop in der Eifel wird mit 100 m Durchmesser fertig gestellt. Das dritte Mondlandeunternehmen mit Apollo 13 wird gestartet und später nach Explosion abgebrochen. Die Mannschaft rettet sich mithilfe der Mondlandefähre. Die Russen setzen mit Luna 12 ein wochenlang von der Erde ferngesteuertes Mondfahrzeug ein. Charles de Gaulle stirbt (*1890)

Luftverkehr im konjunkturellen Aufwind

Nach dem Bericht des BMV hat sich die allgemeine gute konjunkturelle Entwicklung der Weltwirtschaft auch auf den internationalen Luftverkehr ausgewirkt. Die Zuwachsraten im Personen und Frachtverkehr werden sich in den Jahren bis 1980 auf 15 bis 20 % jährlich geschätzt. Die Lufthansa konnte nach dem leicht negativen Ergebnis des Vorjahres 1968 wieder ein positives Streckenergebnis erwirtschaften. Das Unternehmensergebnis betrug 35,5 Mio. DM. Es wurde in voller Höhe für steuerlich wirksame Sonderabschreibungen und zum Ausgleich des Verlustes aus der Verkehrsfliegerschule verwendet. Wie in den Vorjahren trug die LH damit die Last der Abgaben, die in fast allen anderen Staaten von der öffentlichen Hand übernommen wird. Die Zahlung einer Dividende musste noch einmal zurückgestellt werden.

Angesichts der raschen und expansiven Entwicklung des Luftverkehrs bleibt die Ausbildung des Personals von entscheidender Bedeutung. Die Lufthansa hat 1968 in ihrer Technischen Schule 1877, in der Verkaufs- und Verkehrsschule 2525 und in der Flugbegleiterschule 94 neue Mitarbeiter aus- bzw. weitergebildet. In der Verkehrsfliegerschule bereiten sich 225 Flugschüler auf ihren künftigen Beruf vor, von denen 100 im Laufe des Jahres in den Liniendienst übernommen wurden. Der Personalstand stieg 1968 auf 18 261 Personen (+1,6%).

Unverkennbar ist der Trend zum Massenluftverkehr, unverkennbar auch die technische Entwicklung...die eine Voraussetzung für jeden Trend ist und ihn auch weiterhin fördern wird. Entscheidend für die Zukunft des Weltluftverkehrs ist ein wohl überlegte Zusammenarbeit aller am Luftverkehr interessierten. Das war auch der Grundtenor der 24. IATA-Generalversammlung, die auf Einladung der Lufthansa im Oktober 1968 in München stattfand und auf der das Lufthansa-Vorstandsmitglied Prof. Dipl.-Ing. Gerhard Höltje die Geschäfte des IATA-Präsidenten übernahm.

Für das Bundesministerium für Verkehr ist die Verwendung von Großraumflugzeugen im Weltluftverkehr zu Beginn 1970 ein Marktstein in der Geschichte der Luftfahrt. Die Lufthansa erhält die Boeing 747 als erste europäische Luftverkehrsgesellschaft und wird sie voraussichtlich ab 1. April 1970 bei Flügen zwischen der Bundesrepublik und den USA einsetzen. Von diesem Zeitpunkt an wird der Flugzeugpark der Lufthansa nur noch aus

Düsenflugzeugen bestehen. Die letzten Vickers Viscount werden bis dahin alle außer Dienst gestellt sein. Von der Boeing 747-30 wurden bislang fünf Maschinen von der LH geordert (Gesamtpreis 344,1 Mio. DM).

DFVLR – Die “Einheitsgesellschaft” der Luft- und Raumfahrtforschung

Im „Jahr der Konzentrationen“ 1970 stellte sich auch die neue „Einheitsgesellschaft“ der Luft- und Raumfahrtforschung erstmals im REUSS vor, die „Deutsche Versuchs- und Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V.“ (DFVLR) mit Sitz in Porz-Wahn bei Köln.

Entstanden ist die DFVLR durch Umgründung der Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften (DFL) zur Aufnahme der bisherigen DVL, Porz-Wahn, der DFL, Braunschweig und der Göttinger AVA. 1969 betrug das Finanzvolumen der DFVLR rd. 113,9 Mio. DM, davon kamen 89,1 Mio. DM als Zuschuss des Bundes und der Länder. Die Zahl der Beschäftigten betrug 1969 rd. 3170, davon rd. 850 wissenschaftliche Mitarbeiter.

Die Organe der DFVLR sind 1. die Versammlung der z.Zt. rund 90 Mitglieder, darunter 60 Firmenmitglieder, 2. der Senat und 3. der Vorstand. Dem Senat gehören Persönlichkeiten aus den Bereichen Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie sowie aus dem staatlichen Bereich an. • aus der Wissenschaft: die Präsidenten der Max-Planck-Gesellschaft, der Deutschen Forschungsgemeinschaft und der Fraunhofer-Gesellschaft sowie Einzelpersonen, darunter Prof. Dr.-Ing. R. Lüst, Prof. Dr.-Ing. O. Lutz und Prof. Dr.-Ing. A.W. Quick und andere; • aus Wirtschaft und Industrie findet man Namen wie Bölkow, Dornier, v.Hauteville, Knieper, Lotz und Scherenberg sowie Senator Rudolf und Ministerpräsident a.D. Meyers; und • aus dem staatlichen Bereiche den Bundesminister für wissenschaftliche Forschung sowie die Vertreter aller interessierten Ressorts des Bundes sowie aus den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen.

Dem geschäftsführenden Vorstand gehören an: • Prof. Dr.-Ing. V. Aschoff (Vorsitzender), • Dr. phil. Theodor Benecke (stellv. Vorsitzender, im REUSS 1969 noch Präsident Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung BWB) und • Dr. jur. Horst Niemeyer (im REUSS 1969 Mitglied des Vorstandes der DVL).

Die wissenschaftliche Gliederung umfasst bei gleichzeitiger Unterteilung in einen luftfahrt- und einen raumfahrttechnischen Bereich sechs Fachgebiete:

1. Strömungsmechanik
2. Flugmechanik, Flugführung
3. Festigkeit, Werkstoffe
4. Antriebe und Energetik
5. Elektronik und
6. Flugraumphysik und Flugmedizin.

Die neue Gesellschaft gliedert sich in fünf Forschungszentren, deren Leiter mit insgesamt mehr als 40 Instituten und sonstigen Einrichtungen zunächst mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt wurden:

- DFVLR-Forschungszentrum Braunschweig, Leiter Prof. Dr. phil. Hermann Blenk, mit den Instituten für Aerodynamik, Flugführung, Flugmechanik und Flugzeugbau am Flughafen Braunschweig, sowie in Braunschweig-Kralenriede die Institute für luftsaugende Antriebe und für Energieversorgung und Elektrische Antriebe, dem Institut für

- chemische Antriebe in Trauen, und die selbstständigen Abteilungen „Einrichtung für Luftfahrttechnik-Entwurforschung“ und das Rechenzentrum Braunschweig.
- DFVLR-Forschungszentrum Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen, Leiter Prof. Dr. phil. H. Schlichting, mit den Göttinger „AVA-Abteilungen“ für Aerodynamik, für Gasdynamik, für Aeroelastik, für Raumfahrt-Aerodynamik und für Rechenanlagen..
 - DFVLR-Forschungszentrum Porz-Wahn, Leiter Prof. Dr.-Ing. A. Heyser, mit den Instituten in Porz-Wahn für angewandte Gasdynamik, für Luftstrahlantriebe, für Raumsimulation und für Werkstoffforschung, sowie Instituten in Bonn für Flugmedizin, in Aachen für Theoretische Gasdynamik und in Berlin für Turbulenzforschung, es gibt außerdem als selbstständige Abteilung das Rechenzentrum Porz-Wahn.
 - DFVLR-Forschungszentrum Stuttgart, Leiter Prof. Dr.-Ing. E.M. Knoerschild, mit den Instituten in Stuttgart für Bauweisen und Konstruktionsforschung, für Drehflügelflugzeuge, für Energiewandlung und elektrische Antriebe, für Plasmadynamik und für Reaktionskinetik, sowie den Instituten für Angewandte Mathematik und Mechanik in Freiburg und für Chemische Raketenantriebe in Lampoldhausen. ferner die selbstständige Abteilung „Forschungsgruppe Flugverkehrswissenschaft“ und das Rechenzentrum.
 - DFVLR-Forschungszentrum Oberpfaffenhofen, Leiter Prof. Dr.-Ing. G. Ulbricht, mit den Instituten in Oberpfaffenhofen für Dynamik des Flugsystems, für Flugtechnik und Mikrowellen, für Physik der Atmosphäre und für Satellitentechnik sowie mit dem Institut für Flugtreib- und Schmierstoffe in München und den in Oberpfaffenhofen ansässigen selbstständigen Abteilungen „Arbeitsgruppe Mobile Raketebasis“; „Deutsches Satelliten-Kontrollzentrum“ (GCC = German Control Center), „Einrichtung für Luftfahrttechnik“, „Rechenzentrum“, „Zentralstation des Deutschen Bodenstationssystems (Z-DBS)“ und schließlich die „Arbeitsgemeinschaft für Weltraumforschung“ in München.

Neue Namen auch im LPC

Im „Konzentrationsjahr“ wählte sich der LPC ein neues Präsidium mit Richard W. Schulz/VDI und Helmut Pischel/HFB als Präsident bzw. Vizepräsident. Beisitzer sind Dr. Eckart Krüger/Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik, Klaus Müller/Die Welt, Dr. Wilhelm Seuß/FAZ. Vizepräsidenten Helmut Pischel übernahm außerdem die Geschäftsführung des LPC. Das Mitgliederverzeichnis spiegelt neben den Vertretern von Tagespresse, Agenturen, Fernsehen und Unternehmen auch die Fachpresse: Hierzu zählen unter anderem: Wilhelm Becker, Düsseldorf, Chefredakteur „Flug-Informationsdienst“; Werner Büdeler, Vaterstetten, Chefredakteur „Weltraumfahrt“; Rolf F. Christ, München, „Wehr und Wirtschaft“, Friedrich Franke, Köln, Chefredakteur „Die Startbahn“; Stefan J. Geysenheyner, Wiesbaden, „Aerospace International“; Paul Gross-Talmon, München, Herausgeber „Wehr und Wirtschaft“; Hermann Schulte, Düsseldorf, Schriftleiter „Luftfahrttechnik/Raumfahrttechnik (VDI)“; Wolfgang Wagner, Köln, Chefredakteur „Deutscher Aerokurier“; Hubert Zuerl, München, Chefredakteur „Aero“.

Band 20 – 1971

Zwanzig Jahre sind es her, seit der erste Band der Reihe „Jahrbuch der Luftfahrt“ erschien. Hierzu schreibt der Herausgeber: *Stellte sich das Jahrbuch 1951/1952 noch die Aufgabe „nach langer Pause im Zeitpunkt der ersten Anfänge wieder erlaubter fliegerischer Betätigung eine Bestandsaufnahme durchzuführen“, so entwickelte sich das Jahrbuch im Laufe der Jahre immer mehr zu einem Zentrum der Information“.* Gleichwertig neben der Do-

kumentation...aller wesentlichen Persönlichkeiten, Ämter, Organisationen und Firmen...als auch der...Berichte über die Fortschritte der deutschen Luftfahrt wurde von Band zu Band eine Art „Mehrwert“ in histogrammischer Hinsicht verkörpert. Nicht zuletzt unter diesem Gesichtspunkt erscheint das „Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 1971“ erstmals mit dem Untertitel „German Aerospace Annual/Annuaire Aérospatial Allemand“ – gleichzeitig mit dem Rekordumfang von 500 Seiten.

50 Jahre Segelflug

Voller Stolz feierte der Deutsche Aero-Club am 9. August 1970 auf der Wasserkuppe das 50-jährige Jubiläum des Segelflugs. Eingeladen hatte der DAeC-Präsident Günther Graf von Hardenberg und sein Generalsekretär Wolfgang Trinkaus. Zum Gedenken an den ersten Rhönwettbewerb vom 17. Juli bis 21. August 1920 hatte der DAeC in Gersfeld zu einem Festakt, zu dem unter zahlreichen prominenten Fliegern auch der amerikanische Astronaut Neil Armstrong, selbst ein begeisterter Segelflieger, teilnahmen. Der bekannte deutsche Flugzeugkonstrukteur Dr. Alexander Lippisch erinnerte in seiner Festrede daran, dass Deutschland die Heimat des Segelflugsports sei. In der Nachfolge von Otto Lilienthal begannen die ersten Segelflugversuche bereits vor 1914, setzten aber erst richtig nach 1919 ein, als zeitweise der private Motorflug den Deutschen verboten war. Im August 1920 kamen, gerufen von Oskar Ursinus, 25 Wettbewerber in die Rhön. Ein Segelflug über 1830 m, bei dem der Pilot 2 Minuten und 22 Sekunden in der Luft blieb, war die Bestleistung dieses ersten Segelflugtreffens. Inzwischen haben Segelflugzeuge Strecken von über 1000 km zurückgelegt, sind bis zu 56 Stunden in der Luft geblieben und haben Höhe von 14 km erreicht. Deutschland konnte oft Rekorde und Weltmeisterschaftstitel für sich verbuchen, zuletzt die Weltmeisterschaft 1970 von Helmut Reichmann in Texas/USA in der Segelflug-Standardklasse.

Lufthansa mit überdurchschnittlicher Expansion

Der schnelle Aufstieg zu einer der bedeutenden Fluggesellschaften mit Weltgeltung war der Deutschen Lufthansa nur durch die maßgebliche Beteiligung des Bundes am Grundkapital möglich (75 % von 400 Mio. DM) sowie durch erhebliche Betriebs- und Investitionszuschüsse und Darlehen (955-1969 rd. 730 Mio. DM), wie im Bericht des Bundesfinanzministers ausgeführt wird. Bei der Lufthansa stand das Jahr 1969 im Zeichen einer überdurchschnittlichen Expansion. Das Angebot an Tonnenkilometer lag um 21 % über dem Vorjahreswert und erreichte fast die Zwei-Milliarden-Grenze. Das Mehrangebot wurde abgesetzt! Mit einem Überschuss von 69 Mio. DM hat die Lufthansa 1969 das bisher beste Ergebnis erwirtschaftet. Dazu haben die Tochtergesellschaften kräftig beigetragen. Unbeschadet der Wichtigkeit des Geschäftsreiseverkehrs bestimmen immer deutlicher Tourismus und Fracht das Wachstum im Luftverkehr. Ein positives Echo fand der Anschluss der ersten vier deutschen Reisebüros an die Lufthansa-Buchungselektronik.

Erweitert wurde der Vorstand; ihm gehören nach dem Stand vom 1. August 1970 an: Dr. jur. Herbert Culmann, Sprecher, Gerhard Frühe, Prof. Dipl.-Ing. Gerhard Höltje, Dipl.-Ing. Hans Süßguth und (neu) Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham (stellvertretend).

Gegenüber den 72 Boeing der Lufthansa ist die Flotte der LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH & Co KG, Düsseldorf, eher bescheiden: sie besteht aus vier Caravelle SE 210 und zwei Fokker F.28. Geschäftsführer der LTU sind W. Krauss und E.J. Ahrens.

Luftwaffe: Bilanz und Neuausrichtung

Nach dem Weißbuch 1970 ist die Luftwaffe ihren Verbündeten gegenüber ebenbürtig. Die Starfighter-Verluste der Luftwaffe und der Marine betragen bis zum 1. April 1970 insgesamt 118 Flugzeuge; davon 105 durch Absturz. 57 Piloten kamen ums Leben. Hervorgehoben wird, dass im Vergleich zu F-104G-Verbänden anderer NATO-Staaten die Luftwaffe und die Marine unter fünf Nationen jetzt in der Flugsicherheit an zweiter Stelle liegt.

Der Flugzeugbestand der Luftwaffe betrug Anfang 1970: 511 Lockheed F-104G Starfighter; 119 TF-104G; 21 F-104F; 310 Fiat G.91 R/3; 40 G.91 T 3; 179 Noratlas; 32 Transall C-160; 4 Boeing 707; 130 Do 227, 112 Bell UH-1D; 54 Alouette II und Bell 47. Dazu kommen Flugzeuge der Flugbereitschaft des Verteidigungsministeriums: Lockheed JetStar, HFB 320, Convair 440 und Do 28 Skyservant. Zur Marine gehören: 103 F-104G und TF-104G, 20 Bréguet Atlantic; 23 SAR-Hubschrauber Sikorsky S-58; 5 Grumman Albatros (SAR) und 40 Verbindungsflugzeuge verschiedener Typen.

Zur Erdkampfunterstützung bei jedem Wetter und zur Erkämpfung einer örtlich und zeitlich begrenzten Luftüberlegenheit soll das MRCA in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre die F-104G und die Fiat G.91 ablösen. Die Definitionsphase ist abgeschlossen, die Entwicklungsphase ist eingeleitet. Großbritannien und die Bundesrepublik haben sich vornehmlich aus Sicherheitsgründen für eine zweisitzige Version mit zwei Triebwerken entschieden. Angesichts des hohen Preises wird die Bundeswehr nur bis zu 420 Maschinen beschaffen, davon einige für die Marine. Da das MRCA nicht vor 1977/78 zur Verfügung stehen wird, müssen als Ersatz für die F-104-Verluste bis 1971 für die Marine 36 und für die Luftwaffe 14 Starfighter nachgebaut werden. Als Ersatz für die Verluste ist außerdem die Nachbeschaffung von 22 Fiat G.91 T3 beabsichtigt. Zusammen mit Frankreich ist die Entwicklung eines Schulflugzeugs (Alpha Jet) eingeleitet.

Aus den Kalenderblättern 1971:

In der DDR tritt Walter Ulbricht zu Gunsten von Erich Honecker als Sekretär des Zentralkomitees der SED zurück. Bundesfinanzminister Alex Möller tritt auf dem Höhepunkt der Währungskrise zu Gunsten von Prof. Karl Schiller zurück. Beginn einer Weltwährungskrise auf Grund eines schwachen US-\$. Die Bundesregierung beschließt ein konjunkturpolitisches Stabilitätsprogramm, um Preisaufrtrieb und konjunkturelle Überhitzung zu bremsen. Freigabe des DM-Wechselkurses. Treffen von Bundeskanzler Willy Brandt mit dem sowjetischen Parteichef Breschnew auf der Krim. Willy Brandt erhält für seine aktive Ostpolitik den Friedensnobelpreis. VR China wird Mitglied der UNO und ersetzt Taiwan im Weltsicherheitsrat. Frauenwahlrecht in der Schweiz. Apollo 14 startet am 14.1. und bringt 44 kg Mondgestein mit nach Hause. Am 23.3., dockt die russische SOJUS 10 an die welterste Raumstation SALJU 1 an. 26.7. bringt Apollo 15 das Mondauto „Lunar Rover“ auf den Mond. Die Handvermittlung von Ferngesprächen zwischen den USA und Europa wird weitgehend durch Selbstwähldienste abgelöst. Niklaus Wirth entwickelt die Computersprache PASCAL. In Großbritannien wird das Dezimalsystem eingeführt. Gründung der Uni Bremen.

Industrie: Anpassung an neue Strukturen

Die Struktur des Industrieverbandes BDLI wurde den geänderten Strukturen der Industrie nach der Fusionswelle angepasst. Präsident ist Dr. Bernhard Weinhardt/Deutsche Airbus GmbH. Vizepräsidenten sind: Dr. rer. pol. Otto Proksch/VFW-Fokker GmbH, Dr.-Ing. Heinz Wiechell/Otto Fuchs Metallwerke, Dipl.-Ing. Tankred von Hautwille/Standard Elektrik Lorenz AG und Dr.-Ing. Karl Müller/MAN Maybach-Mercedes-Benz (MTU München). Der Beirat ist weitgehend neu besetzt. Über den Umweg der Kooption kam zusätzlicher Einfluss in dieses Gremium. Zu den kooperierten Mitgliedern zählen Dipl.-Ing. Julius Henrici/MBB, Dipl.-Ing. Hans Schneider/ERNO Dr.-Ing. Karl Schwiegelshohn/Liebherr-Aero-Technik und Dr. Bernhard Weinhardt/Deutsche Airbus. Geschäftsführer ist nach wie vor Herbert Schneider, inzwischen (wieder) Mitglied des Deutschen Bundestages. Nachdrücklich setzte sich der BDLI für die von der Bundesregierung gegebenen Zusicherung von Maßnahmen zur Förderung des Exports von Flugzeugen“ ein.

Der Beirat des BDLI hat den bisherigen Technischen Ausschuss durch eine Reihe so genannter Fachausschüsse ersetzt: Fachausschuss Flugzeuge/Antriebe, Vorsitzender ist Dipl.-Ing. H. Wocke/HFB; Fachausschuss Bord- und Bodenausrüstung, Horst Schützendübel/Teldix; Fachausschuss Werk- und Antriebsstoffe, Dr.-Ing. H. Wiechell/Otto Fuchs Metallwerke; Fachausschuss Raumfahrt, Dipl.-Ing. H. Schneider/ERNO und Fachausschuss Meerestechnik, Dr.-Ing. Ing. Krochmann/AEG-Telefunken. Innerhalb der Fachausschüsse wurden Arbeitsgruppen eingerichtet, wie beispielsweise für Entwicklungsplanung, für Fertigung und Betreuung, für Zusammenarbeit mit der Forschung u.a.m. Zur Unterstützung der Anliegen der Luftwaffenführung wurde eine „Verbindungsstelle“ eingerichtet, die Wehrübungen für Personen aus der mittleren und oberen Führungsebene der Industrie bei der Luftwaffe koordiniert. Umgekehrt werden Industriepraktika von Offizieren vermittelt. Die Verbindungsstelle vermittelt außerdem ausscheidende Soldaten in die Industrie.

Band 21 – 1972

Aus dem Geleitwort des Herausgebers: Wer...von Jahr zu Jahr die Leistungen auf den verschiedenen Gebieten der Luft- und Raumfahrt zu vergleichen in der Lage ist, erkennt unschwer, dass nach Ablauf der 60er-Jahre sich allenthalben Strukturwandlungen bemerkbar machen bzw. ankündigen. Dies zeigt sich u.a. in einem überdurchschnittlichen Ausmaß von

Adressenänderungen... “ Der Umfang des Buches musste abermals erweitert werden, auf stattlich 534 Seiten; zum deutschen Inhaltsverzeichnis tritt ein solches in englischer und französischer Sprache.

Neue Köpfe in Spitzenpositionen

Luft- und Raumfahrt müssen sich an neue Namen in Spitzenpositionen der Regierung und an geänderte Strukturformen gewöhnen; siehe auch „Aus den Kalenderblättern 1972“.

Im Eintrag des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft mit Bundesminister Prof. Dr.-Ing. Hans Leussink erscheinen neue Namen. Staatssekretäre sind Hans-Hilger Haunschild und Dr. Hildegard Hamm-Brücher. Der bisherige Leiter der Abteilung V „Weltraumforschung und –technik, Luftfahrtforschung“ Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Max Mayer ging in den einstweiligen Ruhestand. Neuer Leiter ist Ministerialdirigent Dr.-Ing. Fritz-Rudolf Güntsch. Im „Doppelministerium“ für Wirtschaft und Finanzen unter Prof. Dr. Karl Schiller ging die Verantwortung für die Luft- und Raumfahrtindustrie auf den neuen Unterabteilungsleiter (W/IV B) Ministerialdirigent Dr. Fritz Engelmann über.

Im Bundesministerium der Verteidigung, Minister ist Helmut Schmidt, ist beim Führungsstab der Luftwaffe Generalleutnant Günther Rall als Inspekteur der Luftwaffe als Nachfolger von Generalleutnant Johannes Steinhoff ausgewiesen. Nach Beförderung zum Vier-Sterne-General übernahm Steinhoff in Brüssel das Amt des Vorsitzenden des Militärausschusses; es ist das Oberste militärische Gremium der NATO. Stellvertretender Inspekteur und Chef des Stabes ist Generalmajor Werner Mehlen als Nachfolger von Generalmajor Uwe Vogel. In der Hauptabteilung für Angelegenheiten der Rüstung ist Ministerialdirektor Dr. Siegfried Sadtler Leiter der Abteilung für Verteidigungswirtschaft. Als beratendes Gremium für Grundsatzentscheidungen wurden dem Inspekteur der Luftwaffe der „Luftwaffenrat“ zugeordnet.

Neues bei der Luftwaffe – aus dem Bericht „Die Luftwaffe im Jahr 1971“

Rahmenerlass für die Rüstung: Bei einer Reihe von Rüstungsprojekten waren Verzögerungen, Kostensteigerungen und technische Fehlleistungen aufgetreten. Im Weißbuch 1970 war eine Überprüfung des Rüstungsbereichs festgelegt worden mit dem Ziel, die für Wirtschaftsbetriebe geltenden Forderungen und Grundsätze so weit möglich auch für die Bundeswehr anzuwenden. Als erstes Ergebnis...wurde vom Bundesminister der Verteidigung am 28. Januar 1971 ein „Rahmenerlass zur Neuordnung des Rüstungsbereichs“ herausgegeben. Dieser beschränkt das Ministerium im Rüstungsbereich auf Planung, Lenkung und Kontrolle, delegiert alle übrigen Aufgaben in den Durchführungsbereich und ordnet für die Entwicklung von Waffensystemen und komplexen Projekten ein nach einem logisch aufeinander bezogenen Phasenablauf ausgerichtetes Verfahren an.

Phantom: Am 20. Januar 1971 landeten nach Non-Stop-Flug über den Atlantik die ersten vier der insgesamt 88 für die Luftwaffe bestimmten Aufklärungsflugzeuge McDonnell RF-4E Phantom auf dem südbadischen Fliegerhorst Bremgarten. Die Umrüstung der beiden Aufklärungsgeschwader in Bremgarten und Leck/Schleswig-Holstein war damit eingeleitet...Die Waffensysteme Lockheed F-104G und Fiat G.91 wurden Anfang der 60er-Jahre beschafft. Nach mehr als 10-jährigem Einsatz im Flugbetrieb zwingen Materialermüdung und Abnutzung dazu, die Verbände Schritt für Schritt mit neuen Flugzeugen auszustatten. Ende März 1971 traf daher der Bundesminister der Verteidigung die grundsätzliche Ent-

scheidung, das Flugzeugmuster Phantom als Ergänzungsflugzeug für die F-104G und die G.91 mit den Einsatzaufgaben Luftüberlegenheitsjäger und Jagdbomber einzuführen. Die Umrüstung von Jagd- und Jagdbombergeschwadern soll mit der Auslieferung von 175 Phantom F-4F im Jahre 1974 beginnen. Die verbleibenden Geschwader sollen mit den Mustern MRCA und Alpha Jet ausgestattet werden.

MRCA (Panavia 200): Die deutsch-britisch-italienische Gemeinschaftsentwicklung des MRCA befindet sich zurzeit im ersten Teil der Entwicklungsphase, in der gemeinsam von den drei Ländern neun Prototypen gebaut werden sollen. Der Erstflug eines Prototyps ist für Ende 1973 vorgesehen. Die Entwicklungspartner behalten unter bestimmten Voraussetzungen jeweils vor Eintritt in eine höhere Stufe der Entwicklung ein Rücktrittsrecht bis – zur Fertigstellung der Prototypen... Das MRCA-Waffensystem wird von der Panavia Aircraft GmbH, einer Dachgesellschaft und zugleich Managementorganisation der Firmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), British Aircraft Corporation (BAC) und Fiat (Aeritalia) gesamtverantwortlich entwickelt. Die Firmen MBB und BAC haben einen gleichen Anteil von je 42,5 %, Aeritalia hat einen Anteil von 15 %. Die Panavia erhält ihre Aufträge von der NAMMA (= NATO-MRCA Development and Production Management Agency), die paritätisch von den drei Nationen besetzt ist und NATO-Status hat.

Alpha Jet 501: Bereits im Juli 1968 hatten die Luftwaffenchefs Frankreichs und der Bundesrepublik ihren Regierungen die gemeinsame Entwicklung eines Schul- und Luftnahunterstützungsflugzeuges empfohlen. Ein entsprechendes Regierungsabkommen wurde 1970 unterzeichnet. Auf der Grundlage eines Entwurfswettbewerbs wurde das Projekt ALPHA JET der Industriegruppe Dassault-Breguet/Dornier ausgewählt... den Regierungen wurde nach Auswertung des Definitionsberichts (1971) der Eintritt in die Entwicklungsphase empfohlen, in der der Bau von vier Prototypen geplant ist. Der Erstflug ist für Mitte 1973 vorgesehen. Die Auslieferung der Serienflugzeuge soll ab Herbst 1976 beginnen. Von insgesamt 400 Alpha Jet sind jeweils 200 für die deutsche und französische Luftwaffe vorgesehen. Es ist beabsichtigt, das Muster Alpha Jet für Luftnahunterstützung, Gefechtsfeldaufklärung und Waffensystemausbildung einzusetzen.

Jumbo-Bahnhof Frankfurt Rhein-Main

Der Text einer Anzeige der Flughafen Frankfurt/Main AG mit dem Vorstand Erich Becker (Vorsitzender), Rudolf Lange und Walter Schröder:

Tag für Tag ein Dutzend Jumbojets. Das Frankfurt Rhein-Main im Sommer 1971. Anfang 1972 ist das neue Terminal fertig. Mit Abfertigungspositionen für 36 Flugzeuge. Jedes Zweite ein Großraumflugzeug. Schnell und bequem für bis zu 30 Millionen Fluggäste im Jahr. Rollsteige und Fluggastbrücken sind selbstverständlich. Nicht aber eine elektronische Gepäckförderanlage, die ohne Parallele ist. Das neue Terminal bildet eine Stadt für sich. Mit Dutzenden von Läden, Restaurants, Bars, Apotheke. Und sogar einer eigenen Klinik.

Über 1100 Millionen Mark Investitionen in die Zukunft. Für eine Jumbo-Wartungshalle, wie man sie größer nirgends findet. Für eine Tiefgarage mit 6000 Einstellplätzen. Für die Flughafenbahn (in wenigen Minuten zum Frankfurter Hauptbahnhof auch in der rush hour). Alles für den Luftverkehr von morgen. Frankfurt Rhein-Main liegt im Herzen von Europa. Wen wundert's dass dieser Flugplatz zu den bedeutendsten der Welt zählt?

Unterdessen ist das Jet-Zeitalter auch bei der Lufthansa längst angekommen: *Das letzte Lufthansa-Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb, eine Vickers Viscount 814, wurde am 31. März 1971 außer Dienst gestellt.*

Aus den Kalenderblättern 1972:

Das Berlinabkommen der vier Siegermächte legt die Zugangswege und politische Bindungen Berlins sowie Besuchsregelungen fest. Der Grundlagenvertrag zwischen der DDR und der Bundesrepublik zur Normalisierung der Beziehungen wird unterzeichnet. Die DDR wird von zahlreichen Staaten politisch anerkannt. Bundeswirtschaftsminister Prof. Karl Schiller tritt zu Gunsten von Helmut Schmidt zurück; er verlässt die SPD (und tritt 1974 in die CDU ein). Ein konstruktives Misstrauensvotum (das Erste in der Geschichte der Bundesrepublik) gegen Willy Brandt verfehlt die Mehrheit um zwei Stimmen. Die Wähler bestätigen die Ostpolitik der SPD-FDP-Regierung und stärken sie im November mit einem klaren Wahlsieg. Die SPD wird stärkste Partei im Bundestag.

Das Salt-Abkommen zwischen der UdSSR und den USA zur Begrenzung der strategischen Rüstung wird unterzeichnet. Mit Richard Nixon findet der erste Besuch eines US-Präsidenten in China und in der UdSSR statt. Er wird als Präsident der USA wieder gewählt. China und Japan beenden mit Aufnahme diplomatischer Beziehungen den seit 1937 bestehenden Kriegszustand. Der Österreicher Kurt Waldheim wird Generalsekretär der UNO. Heinrich Böll erhält den Literaturnobelpreis. Die Olympischen Spiele in München werden überschattet von der Geiselnahme von elf israelischer Sportler durch ein palästinensisches Terrorkommando. Der erste zivile Fernerkundungssatellit LANDSAT 1 wird gestartet; die Russen landen die Sonde WENERA 8 weich auf der Venus. Die Amerikaner starten die Raumsonde Pioneer 10, die am 13. Juni 1983 als erstes Gerät menschlicher Produktion das Sonnensystem verlassen wird. Am 7. 12. beginnt die letzte bemannte Mondmission (Cernan, Evans, Schmitt) und wird nach 44 h Mondaufenthalt und mit 110 kg Mondgestein beendet. Die USA ziehen die letzten Truppen aus Vietnam ab.

Roll-Out des Airbus A300B2-200 in Toulouse am 28. 9.1972 ; der Erstflug erfolgte am 28. 10. 1972.

Basisprogramm für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie

Es ist nicht zuletzt den verbandspolitischen Anstrengungen im Jahre 1970 zu verdanken, wenn im Jahresbericht 1971 der Bundesregierung u.a. nachzulesen ist: „Mit der Vorlage des ‚Basisprogramms für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie‘ an den deutschen Bundestag im Jahre 1970 hat die Bundesregierung...einen systematischen Überblick gegeben über sämtliche wichtigen Vorhaben auf den Gebieten des zivilen Flugzeugbaus, der militärischen Entwicklung und Beschaffung sowie der Weltraumtechnik, die auf Grund von öffentlichen Aufträgen oder Förderungsmaßnahmen vorgesehen sind.“

Im zitierten Jahreswirtschaftsbericht wird der deutschen Anteil an den Entwicklungskosten für den Airbus mit 710 Mio. DM, der deutsche Anteil am, Kampfflugzeug Panavia 200 mit 2 Mrd. und beim Fernmeldesatelliten Symphonie mit 250 Mio. DM angegeben.

Der BDLI zählt für „seine“ Industrie per Ende 1970 nahezu 59 000 Beschäftigte. Zu besonderer Aktivität wurde der BDLI durch die Anfang 1970 aufkommende Diskussion über die Frage der europäischen Beteiligung am Post-Apollo-Programm der NASA veranlasst. Hierzu legte der Verband seine raumfahrtpolitischen Leitlinien vor. Wegen des möglichen Technologiegewinns wird eine europäische Beteiligung am Post-Apollo-Programm zwar

begrüßt - aber die nationale und europäische Programme dürften keinesfalls beeinträchtigt werden. Die europäische Raumfahrtspolitik hat durch das Scheitern der Europäischen Weltraumkonferenz im Juni und November 1970 einen schweren Rückschlag erlitten. Zum Schluss blieben von 15 Teilnehmerstaaten lediglich die Regierungen von Deutschland, Frankreich und Belgien übrig, die ein europäisches Gesamtprogramm der Raumfahrt unter einer zentralen europäischen Raumfahrtbehörde verfolgen. Für die Verfolgung dieser Entwicklung gibt es beim BDLI das „Sonderreferat Raumfahrt“ mit Otto Wien sowie eine „Verbindungsstelle EUROSPACE/AICMA“ mit Rechtsanwalt Dr. Alois Cejka – neben vier Mitgliederreferaten und vier Stabsstellen.

Industriestrukturen

Neben den industriellen Strukturprozessen im Norden und Süden werden im REUSS Änderungen im Bereich Dornier notiert: Es gibt die Dornier Verwaltungen GmbH (Kapital 20 Mio. DM) mit den Tochterfirmen

- Dornier AG, Friedrichshafen, Kapital 30 Mio. DM, Beschäftigte 4000, Vorstand Dipl.-Ing. C. Dornier jr., Dr.-Ing. Bernhard Schmidt, Dipl.-Ing. Dr. jur. Karl-Wilhelm Schäfer
- Dornier Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen, Kapital 4 Mio. DM, Beschäftigte 1800, Geschäftsführer Dipl.-Ing. H. Fieser, Dipl.-Betriebswirt K. Fischer
- Dornier System GmbH, Friedrichshafen, Kapital 3,5 Mio. DM, Beschäftigte 750, Geschäftsführung Dr. jur. Karl-Wilhelm Schäfer und Dr.-Ing. Bernhard Schmidt.

Die „Raumfahrt im Norden“ konzentriert sich auf die VFW-Fokker-Tochter ERNO Raumfahrttechnik GmbH in Bremen. Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Hans Schneider und Dr. rer. pol. Rudolf Kappler. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist Prof. Gerhard Eggers.

Die Zentralgesellschaft VFW-Fokker mbH (die VFW-Fokker Gruppe zählt 24 000 Beschäftigte und erzielte 1970 einen Umsatz von 945 Mio. DM) residiert in Düsseldorf. Dem Vorstand gehören an: F.J.L. Diepen, Prof. G. Eggers, G.C.Klapwijk, Dr. Werner Knieper (Sprecher), Ir.H.C.van Meerten und Dr. Otto Proksch. Vorsitzendes Aufsichtsrates sind Dipl.-Kfm. G. Vogelsang und H.W.A. van den Wall Bake. Die deutsche Betriebsgesellschaft VFW-Fokker GmbH in Bremen hat eine neue Geschäftsführung: Dipl.-Ing. A. Niehus (Sprecher), Prof. Dr. W. Seibold, Dr. F. Wenck, Dr. H.-H. Büsgen (stellv.), RA W. Schaarschmidt (stellv.) und Dr. M. Lexis.

Auch für MBB wurden Veränderungen notiert: Als Gesellschafter werden im REUSS 1972 genannt: Familie Blohm 25 %, Prof. Dr.-Ing. E.h. Willy Messerschmitt 21 %, Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow 14 %, The Boeing Company 9 %, Aérospatiale 9 %, Siemens AG 8 %, August Thyssen-Hütte 8 %, Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung 6 %. Kapital 62,836 Mio. DM; Beschäftigte 21 300. Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow (Vorsitzender), Dipl.-Ing. Werner Blohm, Johannes Popien, Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing., Friedrich Drechsler; stellvertretende Geschäftsführer sind Dr. Johannes Broschwitz und Sepp Hort.

Interessenvertretung der Allgemeinen Luftfahrt

Etabliert hat sich „AOPA Germany – Interessenvertretung der Piloten und Flugzeugbesitzer e.V.“ in Frankfurt-Niederrad. Wilhelm Sachsenberg ist Ehrenpräsident. Das Präsidium:

Dipl.-Ing. Werner Lill (Vorsitzender), Walter Loewe (Vizepräsident) und Dietrich Lindner. Geschäftsführer ist Wolfgang Trinkaus.

Band 22 – 1973

Ein schwieriges Jahr für den Herausgeber, der vor lauter Problemen schlussendlich sein Gleitwort vergaß. Der Umfang stieg auf 540 Seiten mit abermals sehr vielen Korrekturen und neuen Eintragungen. Der Berichtsteil litt offensichtlich unter der den Nachwirkungen

der Bundestagswahl vom 19. November 1972 mit der Vereidigung des neuen Kabinetts, eine Koalition aus SPD und FDP, am 15. Dezember 1972; Termine also, die weit hinter dem Redaktionsschluss lagen. Man behalf sich mit einem Abschnitt „XII Nach Redaktionsschluss“. Danach wurden aus dem Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft mit Minister Klaus v. Dohnanyi Bereiche auf das Bundesministerium für Forschung und Technologie sowie Post- und Fernmeldewesen mit Minister Horst Ehmke übertragen. Sein Parlamentarischer Staatssekretär wurde Volker Hauff. Neuer Bundeswirtschaftsminister wurde Hans Friderichs mit Martin Grüner als Parlamentarischen Staatssekretär. Das Doppelministerium für Wirtschaft und Finanzen wurde wieder in zwei Ressorts geteilt.

Neue Regierung – neue Namen

Ministerialdirektor Dr. Wilhelm Rehm ist Nachfolger von Dr. Ulrich Schmitt-Ott als Leiter der Abteilung Luftfahrt im Bundesministerium für Verkehr. Die Leitung des Ministeriums hatte bereits seit Mitte 1972 Dr. Lauritz Lauritzen, dessen Vorgänger Georg Leber nunmehr dem Verteidigungsressort vorsteht. Der von Seebohm berufene Luftfahrtrat ist offensichtlich nur noch „auf kleiner Flamme“ tätig. Für den Bereich Bildung und Wissenschaft und dem neuen Bereich Forschung und Technologie sowie Post- und Fernmeldewesen kennt der REUSS nur die oberste Spitze, während die Verschiebung von Referaten noch nicht erkennbar ist. Besetzt wurde das Referat Luftfahrt im Bundeswirtschaftsministerium mit Ministerialrat Dr. Lorenz Schomerus.

Lufthansa beförderte mehr denn je

Die Lufthansa hat 1971 8,3 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr, 12 % mehr Frachttonnenkilometer und 4,9 % mehr Posttonnenkilometer geleistet. Diese Verkehrsergebnisse liegen über dem Weltdurchschnitt. Wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis hatte die Aufwertung der DM. Während die Folgen der ersten Aufwertung verhältnismäßig schnell überwunden worden waren, sind die Belastungen aus den weiteren Paritätsänderungen langwieriger. Negativ machte sich ein Streik des Bodenpersonals und die von der Lufthansa nicht zu beeinflussenden go-slow-Aktion der Flugsicherung bemerkbar. All das führte zu einem ausgewiesenen Betriebsverlust.

Aus den Kalenderblättern 1973:

Beide deutschen Staaten werden am 18.9. in die UNO aufgenommen. Frankreich und Großbritannien erkennen die DDR an.

Während des Staatsbesuchs des sowjetischen Parteivorsitzenden Breschnew werden intensive Wirtschaftsverhandlungen geführt. Mit Willy Brandt erfolgt erstmals ein Staatsbesuch eines deutschen Bundeskanzlers in Israel. Sonntagsfahrverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf deutschen Straßen nach Verabschiedung des in großer Hetze durch das Parlament geschickten Energiesicherungsgesetzes wegen der Ölverknappung. Bau- und Konjunkturkrise in der Bundesrepublik. Der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Helmut Kohl wird neuer CDU-Vorsitzender.

Die USA stellen alle Kampfhandlungen in Nordvietnam ein. In Paris wird ein Abkommen über die Wiederherstellung des Friedens unterzeichnet. Kissinger erhält den Friedensnobelpreis; sein Kontrahent Le Duc Tho weist ihn zurück. Internationale Ölkrise durch Drosselung der OPEC-Staaten um 25 %. Man will die Rückgabe der durch Israel besetzten Gebiete erzwingen. Die Ölkrise begünstigt die Befürworter der Kernenergie. Am 6.10. überfallen Ägypten und Syrien Israel am Jom-Kippur-Tag mit anfänglichen Überraschungserfolgen. Der verlustreiche Gegenschlag Israels führt in einem Zweifrontenkrieg am 22.10. zum Waffenstillstand mit

Gebietsverlusten für die Angreifer. Die EG wird um Dänemark, Großbritannien und Irland erweitert. Péron wird in Argentinien Staatspräsident, Evita Péron wird Vizepräsidentin. Die Amerikaner Cohen und Boyer zerschneiden DAN-Moleküle nicht nur, sondern setzen sie auch wieder zusammen. Die Gentechnologie findet damit ihren Anfang. Der Abzugsring an den Getränkedosen wird erfunden. Start der ersten Skylab-Mission am 25.5. Walter Ulbricht stirbt.
Erstflug des Alpha Jet am 26. 10.1973 in Istres.

BDLI vor neuer Struktur

Im Bericht wird der Airbus gefeiert, der der deutschen Luftfahrtindustrie die Beschäftigung von 10 000 Arbeitskräften für wenigsten drei Jahrzehnte garantiert. Vor dem Hintergrund geänderter Industriestrukturen mit personellen Veränderungen, die Führungskräfte aus der Zeit von vor 1945 treten mehr und mehr in den Hintergrund, deuten sich im REUSS 1974 für den Industrieverband BDLI unter Präsident Dr. Bernhard Weinhardt Änderungen an. Für den Bereich Geschäftsführung heißt es: Koordination Oberst a.D. Otto Wien und Public Relations Arno L. Schmitz.

Band 23 – 1974

Statt eines Geleitwortes ist dem 23. Band des Jahrbuchs ein Nachruf vorangestellt, der Nachruf von Paul Gross-Talmon, auf den Herausgeber Karl-Ferdinand Reuss

Karl-Ferdinand Reuss †

Am 1. Juli 1973 ist Karl-Ferdinand Reuss im 66. Lebensjahr überraschend gestorben, unbegreiflich für seine Familie und seine ratlosen Freunde.

Gewiss, das kodifizierte Luftfahrtrecht, die handsame Interpretation der sich nach und nach ausformenden Gesetzgebung der Verkehrsfliegerei, dies war entscheidend ein Element seines öffentlichen Wirkens. Mit knapp 26 Jahren bereits erteilte er weiland Eleve der deutschen Verkehrsfliegerschule Warnemünde ebenhier Unterricht in Luftrecht. Seine Publikationen „Lehrbuch des Luftrechts“, „Sachschaden im Luftverkehr“ oder „Bemerkungen zur Luftverkehrsordnung“ galten in der Frühzeit der Verkehrsfliegerei als richtungsweisend. Von 1951 bis 1956 war er Vizepräsident des Deutschen AeroClubs, 1956 Vizepräsident der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) und schließlich seit 1958 Gründungsmitglied und Justiziar des „Club der Luftfahrt von Deutschland e.V.“. Unzweifelhaft offenbaren diese Lebensfakten ein außerordentliches Engagement für die Fliegerei, wengleich dabei auf Dauer der „Flieger“ Reuss mehr und mehr durch den Luftfahrtjuristen verdrängt wurde.

Nur logisch, dass jenes beherrschende Standardwerk „Die Deutsche Luftfahrtgesetzgebung“ von ihm seit 1959 über mehrere Auflagen weitergeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt jedoch existierte das von ihm herausgegebene „Jahrbuch der Luftfahrt“ schon acht Jahre. Bis heute liegen 23 Jahresbände vor. Es gilt als das unersetzliche Kompendium der deutschen Luft- und Raumfahrt überhaupt.

Der „blaue Reuss“ – er wird von seinen Söhnen Tilman und Wolfgang Reuss, die bereits seit über zehn Jahren redaktionell daran beteiligt waren, fortgeführt – dieser alljährliche Who is Who der deutschen Luft- und Raumfahrt, besticht einfach durch den schlichten Tatbestand seiner unübertrefflichen Vollständigkeit und Aktualität.

Jedermann stirbt zur Unzeit. Für Karl-Ferdinand Reuss, dessen Lebensspur überdauern wird, hat es keine ausgleichende Gerechtigkeit gegeben. Der schöpferische Ruhestand war ihm nicht vergönnt. Für alle, die mit ihm gelebt haben, hat sich die Welt verändert.

München, 1. Januar 1974

Paul Gross-Talmon

Im Titel heißt es „herausgegeben von Karl-Ferdinand Reuss † unter Mitarbeit von Tilman Reuss“. Unverändert ist die Gliederung. Wiederum gibt es im Verlauf des Jahres 1974 Probleme mit der Aktualität bei Namen vor allem im Abschnitt „II. Die behördlichen Organisationen der Luftfahrt in Deutschland“. Bei Redaktionsschluss war die im Dezember 1974 gebildete Regierung aus SPD und FDP im Amt. Bundeskanzler Willy Brandt stürzt über seinen persönlichen Kanzlerreferenten Günter Guillaume, der als DDR-Spion entlarvt wird und tritt zu Gunsten von Helmut Schmitt, der dann am 16. Mai 1974 gewählt wird, zurück.

Neue Forschungsstrukturen

Hausherr im Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) ist Prof. Dr. jur. Horst Ehmke; Parlamentarischer Staatssekretär ist Dr. rer. pol. Volker Hauff, während Hans-Hilger Haunschild beamteter Staatssekretär ist.

Neu geordnet wurde die Abteilung 5 „Weltraum- und Transportsysteme“ mit Ministerialdirektor Dr. phil. Wolfgang Finke mit den Unterabteilungen 51 „Weltraumforschung und –technik“ mit Ministerialrat Dr.-Ing. Strub und Unterabteilung 52 „Transportsysteme, Meerestechnik“, die vom Abteilungsleiter wahrgenommen wird.

Umweltschutz, längst kein Modebegriff mehr

Im Bericht der Lufthansa wird darauf verwiesen, dass der Weltluftverkehr seinen Charakter als Wachstumsindustrie auch 1972 nicht einbüßte: + 12,1 % an Passagier-km, + 8,8 % bei den Passagieren, Fracht-tkm + 13,6 %. Trotzdem, für die Lufthansa keine leichte Zeit. Nur vor dem Hintergrund der erheblichen Produktions- und Absatzausweitung bei extremer Aufwandsbeschränkung konnten die Auswirkungen der im Dezember 1971 erneut geänderten Wechselkurse aufgefangen werden. Wie schon im Jahr zuvor, verblieb ein negativer Saldo, der das positive Ergebnis 1972 mit 120 Mio. DM belastet. Die Summe der negativen Faktoren konnte aber ausgeglichen werden, sodass anknüpfend an die 1971 unterbrochene Gewinnphase wieder ein positives Ergebnis vorgelegt wird.

Eine Reihe exogener Faktoren wirkt sich negativ auf die Rentabilität des internationalen Luftverkehrs und damit auch der Lufthansa aus. Die Notwendigkeit des Umweltschutzes, längst kein Modebegriff mehr, führt im Luftverkehr dazu, dass die in den Verkehr gehenden Flugzeuge heute sehr strenge behördliche Lärmvorschriften erfüllen müssen. Auf Grund der Tatsache, dass das Fluglärmproblem zu einem erheblichen Teil durch politische Faktoren und eine unkontrollierte Bebauung der Flughafenumgebung aktuell geworden ist, sollten die Luftverkehrsgesellschaften die Kosten volkswirtschaftlich sinnvoller Umrüstprogramme nicht allein tragen müssen. Die Bemühungen der Ingenieure gehen dahin, in den nächsten Jahren die Lärmwerte bis zu einem Grade zu senken, der einer nochmaligen Halbierung des subjektiven Lärmeindrucks gleichkäme. Aufwändig ist auch die Auswechslung der Brennkammern, womit die sichtbare Luftverschmutzung in Gestalt von Rußentwicklung verschwindet. Erhebliche Anstrengungen sind im Gange, auch die unsichtbare Schadstoffemission weiter zu senken. Allerdings beträgt der Anteil der Verkehrsluftfahrt an der gesamten Luftverschmutzung weniger als 1%.

Negative Folgen für Wirtschaftlichkeit und Pünktlichkeit verursachten Terror und Piratenakte. Zwei Lufthansa-Flugzeuge sind 1972 entführt worden. Beide Entführungen endeten ohne Schaden an Leib und Leben der anvertrauten Passagiere. Außer diesen Entführungen musste man 1972 insgesamt 23 Entführungsdrohungen, 92 Bombenwarnungen und zwei Erpressungsversuche mit Bombendrohungen registrieren. Umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen wurden auf allen angeflogenen Flughäfen durchgesetzt. Ein weiteres Problem liegt auf gesellschaftspolitischem Gebiet. Es handelt sich um den Versuch zur Durchsetzung von Gruppeninteressen, der nicht selten auf dem Rücken des reisenden Publikums ausgeübt wird. Wie schon 1971, fand auch 1972 und 1973 wieder eine „Go-slow“-Aktion der Flugsicherung in Deutschland statt. Hinzu kamen Streiks, insbesondere im europäischen Ausland, die sich nachteilig auf die wirtschaftliche und pünktliche Durchführung des Linienluftverkehrs auswirkten. Lufthansa musste beispielsweise Anfang 1973 durch den Streik der französischen Flugsicherung 400 Flüge von und nach Frankreich annullieren.

Aus den Kalenderblättern 1974:

Neuer Bundespräsident wird der FDP-Politiker Walter Scheel. Mit der Bildung der SPD-FDP-Regierung Schmidt/Genscher verlagert sich der Schwerpunkt der Regierungstätigkeit auf die Wirtschafts- und Finanzpolitik. 1,75 Mrd. DM dienen zur Konjunkturbelebung. Das Bankhaus Herstatt bricht nach Spekulationsgeschäften zusammen; es ist die größte Bankpleite seit 1931. In Hamburg wird der 3,3 km lange Elbtunnel für den Verkehr freigegeben.

Aufdeckung der Watergate-Affäre führt am 8.8. zum Rücktritt von US-Präsident Nixon zu Gunsten des Vizepräsidenten Gerald Ford. Bombenterror der IRA in Irland und England. Die israelische Ministerpräsidentin Golda Meir tritt zu Gunsten von Yitzhak Rabin zurück. Die arabischen Staaten erkennen die terroristische PLO als alleinige Vertretung der Palästinenser; deren Führer Arafat spricht vor der UNO. In Äthiopien wird Kaiser Haile Selassie I. entmachtet.

In Deutschland wird der § 218 reformiert. Die Volljährigkeit wird von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt. In den USA bringt Hewlett Packard den ersten programmierbaren Taschenrechner heraus. MARINER 10 sendet 2000 Bilder vom Planeten Merkur zur Erde. Erkenntnisse darüber, dass Chlorfluorwasserstoffe die Ozonschicht zerstören könnten. Charles A. Lindbergh stirbt (*1902). Die Air France nimmt als erste Luftverkehrsgesellschaft den Liniendienst mit dem Airbus A300B auf der Strecke Paris-London auf.

21.9. offizieller Erstflug des MRCA nach vorangegangenen Werkstattflügen am 14. 8. in Manching.

Mit der Bestellung des Airbus A 300 und weiterer Boeing 727-230 sowie McDonnell Douglas DC-10-30 hat sich die Lufthansa wider dafür entschieden, ihre Expansion durch den Einsatz moderner Flugzeuge größerer Kapazität mit umweltfreundlichen Triebwerken fortzusetzen.

Auf dem Chartermarkt drängen sich mehr und mehr Gesellschaften. Dabei werden 25 % der deutschen Flugtouristik von der Lufthansa-Tochter Condor Flugdienst GmbH abgewickelt. Jüngste Chartergesellschaft ist die Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH, Bremen, eine Tochter der Reederei Hapag-Lloyd AG und der Hapag-Lloyd Reisebüro GmbH., Der Flugbetrieb startet am 1. April 1973 mit drei Boeing 737-100; 1974 kommen fünf Boeing 727-100 hinzu. LTU-Lufttransport-Unternehmen GmbH & Co KG, Düsseldorf, hat ihr altes Gerät abgestoßen und fliegt eine Lockheed L-1011 TriStar.

„Zukunft ungewiss“

überschreibt Kurt W. Streit seine Kolumne zur Luft- und Raumfahrtwirtschaft 1974:

„...ihr steht ein sorgenvolles Jahre 1974 bevor. Zwar haben sich die zivilen Entwicklungen wie der europäische Airbus A 300 B, die VFW-Fokker 614 oder der von MBB konzipierte Hubschrauber Bo 105 als technisch hervorragende Produkte erwiesen. Die anhaltenden Währungsverschiebungen in der westlichen Welt wirken sich jedoch eher negativ auf die Verkaufschancen aus. Rechnet man für den Airbus A 300 B für 1974 mit einem langsamen Anwachsen der Bestellungen und Optionen, so gelang es VFW-Fokker, einen Lizenzvertrag mit der rumänischen Regierung zum Nachbau des Kurzstrecken-Jets VFW 614 zu schließen, und MBB hofft, nachdem 200 Hubschrauber zwar auf dem zivilen Markt verkauft werden konnten, aber damit noch keine Projekt-Kostendeckung erreicht ist, nun...auf den Einbruch in den militärischen Markt...Zum Redaktionsschluss dieses Jahrbuches wurde der Erstflug des von Dornier und Dassault gemeinsam konzipierten Trainings- und Erdkampfflugzeug „Alpha-Jet“ erwartet...Überraschung hat die Mitte 1973 erfolge Vorstel-

lungen modifizierten Dornier-Flugbootes Do 24/72 als ein Projekt ausgelöst, das in Gemeinschaftsentwicklung mit Spanien realisiert wird. Hier wird zweifellos eine Marktlücke erkannt...“.

Im BDLI gab es in den Gremien eine erhebliche Änderung: Dem Präsidium gehören an:

- Dr. Werner Knieper (Präsident), Zentralgesellschaft VFW-Fokker mbH, Düsseldorf
 - Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow (Vizepräsident), Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Ottobrunn
 - Dipl.-Ing. Tankred von Hauteville (Vizepräsident), Standard-Elektrik-Lorenz AG, Stuttgart-Zuffenhausen
 - Dipl.-Ing. Bertold Saemann (Vizepräsident), Motoren-und Turbinen-Union München GmbH, München
 - Dr. Martin Kurthen (Vizepräsident), Otto Fuchs Metallwerke, Meinerzhagen
 - Dr. Bernhard Weinhardt, Deutsche Airbus GmbH, München
 - Dr. Theodor Benecke (Präsidialgeschäftsführer), Bonn-Bad Godesberg
- Ehrenpräsident ist Dr. L.S. Rothe, Kornberg/Taunus.

Neue Namen im LPC-Präsidium

Der LPC steht im REUSS mit geänderten Präsidium dar:

- Präsident ist Klaus Müller, Die Welt, Hamburg
- Vizepräsident ist Rudolf Metzler, Süddeutsche Zeitung, München
- Ehrenpräsident ist Kurt A. Jentkiewicz, Oberreute i. Allg

Weitere Präsidiumsmitglieder sind: Richard W. Schulz, Journalist, Utting/Ammersee und Hans-Georg Schulze, Flughafen Düsseldorf. Dem Lenkungsausschuss gehören an Wolfgang Grimm, Condor Flugdienst GmbH, Neu-Isenburg; Paul Gross-Talmon, Herausgeber Wehr und Wirtschaft, München; Gottfried Hilscher, airport forum, Monheim; Anatalol Johansen, ARD, Köln; Dr. Eckart Krüger (Schatzmeister), Deutsche Zentrale für Tourismus, Frankfurt, Ute Lieske, Frankfurter Rundschau, Frankfurt; Eduard Roth, MBB, Ottobrunn und Horst Wähler, Bavaria Fluggesellschaft, München.

Band 24 – 1975

Der vierundzwanzigste Band: „Begründet von Karl-Ferdinand Reuss weitergeführt von Tilman Reuss“ erscheint in etwa gleichem Umfang aber mit neuer Gliederung (in Klammer Anteil am Gesamtumfang von 516 Seiten):

I.	Die behördliche Organisation der Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland ((12 %)
II.	Luftverkehr (16 %)
III.	Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) (1 %)
IV.	Luft- und Raumfahrt-Wirtschaft (21 %)
V.	Club der Luftfahrt von Deutschland e.V. (2 %).
VI.	Deutsche Luft- und Raumfahrtforschung und –wissenschaft (4 %)
VII.	Raumfahrt (3 %)
VIII.	Deutscher Luftsport (9 %)
IX.	Luft- und Weltraumrecht (2 %)
X.	Deutsche Luftfahrt-Presse und Verlage (5 %)
XI.	Halter und Führer von Luftfahrzeugen (Listen) 7 %)
XII.	Anhang (18 %) Branchenverzeichnis mit > 400 Indikatoren; Personenverzeichnis mit > 2700 Namen und Sachwortregister mit ~ 1200 Firmen/Organisationen.

Stellenwechsel in der Luftwaffe

Neuer Inspekteur der Luftwaffe wurde als Nachfolger von Generalleutnant Günther Rall, dem neuen deutschen Vertreter im Military Committee der NATO, am 1. April 1974 Generalleutnant Gerhard Limberg. In seine Verantwortung fällt die laufende Umrüstung der fliegenden Verbände:

Alpha Jet: Nach dem Erstflug des Prototyps 01 in Istres am 26. Oktober 1973 gingen auch die Prototypen 02 bis 04. planmäßig in die Erprobung. Der Prototyp 03 entspricht dem Flugzeug für die deutsche Luftwaffe. Die ersten Serienflugzeuge werden im Herbst 1976 erwartet. Nach dem Preisstand vom 31.12.1972 soll der deutsche Anteil an der Entwicklung und der Beschaffung etwa 2,7 Mrd. DM betragen.

Aus den Kalenderblättern 1975:

Reform der Einkommens- und Lohnsteuer mit dem Ziel, kleinere Einkommen zu entlasten. Bauinvestitionsprogramm von 5,5 Mrd. DM beschlossen. Das Haushaltsstrukturgesetz sieht Ausgabenkürzungen zum Abbau struktureller Haushaltsdefizite vor. Die „Bewegung 2. Juni“ entführt den Berliner CDU-Vorsitzenden Peter Lorenzen und lässt ihn sechs Tage später wieder frei, nachdem die Forderung nach Freilassung von sechs inhaftierten Terroristen erfüllt worden ist (Horst Mahler verzichtet). Drei Tote und großer Sachschaden nach einer Bombenexplosion bei der Besetzung der Deutschen Botschaft in Stockholm durch Terroristen. Wiederwahl von Helmut Schmidt zum Bundeskanzler; Helmut Kohl ist unterlegener CDU-Kandidat. Gegen einen Kredit von 2,3 Mrd. DM lässt Polen 120 000 Deutschstämmige ausreisen. Große Waldbrände in Niedersachsen infolge des heißen Sommers.

Bedingungslose Kapitulation Südvietnams und fluchtartiger Abzug der letzten US-Truppen. Ende der Diktatur in Spanien nach Francs Tod. Juan Carlos I. wird König von Spanien. Unterzeichnung der Schlussakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa KSZE. Kämpfe im Libanon zwischen Christen und Moslems. Bürgerkrieg in Angola. In Wien wird die OPEC-Konferenz von Terroristen überfallen. Geiselnahme von 11 Ministern endet mit drei Toten. Nach achtjähriger Schließung, seit dem 6-Tage-Krieg von 1967, wird der Suez-Kanal wieder eröffnet. Im deutschen Scheidungsrecht wird das Schuld- durch das Zerrüt-

tungsprinzip abgelöst. Das LCD kommt auf den Markt und in den USA kann man den ersten Bausatz eines PC kaufen. Beginn der Zusammenarbeit der Russen und Amerikaner im All mit einem Apollo-Sojus-Koppelmanöver. Die US-Raumsonden VIKING I&II landen weich auf dem Mars.

MRCA: Nach vorangegangenen Werkstattflügen erfolgte der offizielle Erstflug am 21. September 1974 in Manching. Die nächste Phase ist der Eintritt in die industrielle Flugerprobung. Bis Ende September 1974 sind die Industriepartner finanzielle Verpflichtungen Höhe von rund 3030 Mio. DM eingegangen. Davon entfielen auf Großbritannien 1458 Mio. DM, auf Italien 378 Mio. DM und auf die Bundesrepublik 1194 Mio. DM. Nach Angaben der Industrie beträgt der derzeitige Stückpreis des MRCA (Preistand 30. September 1973) rund 21,08 Mio. DM. Dieser Angabe liegen folgende Bedarfszahlen zu Grunde: Großbritannien 385 Flugzeuge, Italien 100, Bundesrepublik 322. Zölle, Mehrwertsteuer und Sonderausrüstungen sind noch nicht eingerechnet. Die Einführung ist für 1977/78 geplant.

BDLI im REUSS

Nach der Neubesetzung des Präsidiums (siehe 1974) erfolgte die Umgestaltung der Geschäftsstelle in die zwei Bereiche Produkte und Public Relations mit Dr.-Ing. Jürgen K. Baumeister und Arno L. Schmitz. Präsidialgeschäftsführer ist Dr. Theodor Benecke, zuvor Mitglied des Vorstandes der DFVLR, zuvor als Ministerialdirektor Präsident des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung. Dr. Benecke erscheint im REUSS außerdem noch als Präsident des Clubs der Luftfahrt von Deutschland e.V. und als erster Vorsitzender des Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. (DGLR).

Die Zahl der Beschäftigten der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie wird für 1973 mit 52 405 angegeben; der Umsatz betrug in diesem Jahr 3,905 Mrd. DM.

Von ELDO und ESRO zur ESA

Die ELDO wurde mit Beschluss sie zusammen mit der ESRO zur Europäischen Weltraumbehörde ESA (=European Space Research Organisation) zu verschmelzen aufgelöst. Die zum 1. April 1974 vorgesehene Umwandlung der ESRO, die am 20. März 1974 zehn Jahre bestand, in die ESA konnte zunächst aus formalen Gründen nicht realisiert werden, da das Nominierungskomitee nicht in der Lage war, dem ESRO-Rat einen Vorschlag für die Wahl des Generaldirektors der neuen Organisation zu machen. Die Benennung des ESA-Generaldirektors ist aber die Voraussetzung für die offizielle Umwandlung der ESRO in die ESA. Die Ausgaben der ESRO/ESA belaufen sich 1975 auf 295,7 Mio. RE, was 372,6 Mio. \$ oder 952,1 Mio. DM entspricht. Von diesem Etat trägt die Bundesrepublik 255 Mio. DM.

Herausragendes Ereignis ist die Wahl von VFW-Fokker/ERNO durch die ESRO am 5. Juni 1974 zum Hauptauftragnehmer für das europäische Spacelab-Programm, welches 1980 an Bord des amerikanischen Raumtransporters bei dessen sechstem Flug mitgenommen werden soll. Das Auftragsvolumen beträgt 180 Mio RE = 579 Mio. DM.

Band 25 – 1976

Der Jubiläumsband „25 Jahre REUSS“ trägt deutlich die Handschrift der neuen Herausgebergeneration Tilmann Reuss: mit 576 Seiten nahm der Umfang um fast 12 Prozent zu. Tradition und sinnvolle Veränderung war das Prinzip, präzise und umfangreiche Information auf knappen Raum blieb unverzichtbares Ziel. Das zu verwirklichen war auch im

Band 25 nicht einfach. Allein der Änderungsprozentsatz der Daten von etwa 40 % musste abermals bewältigt werden. Eine sehr bedeutende Änderung in der Herausgeberschaft, sie geht auf eine Vereinbarung zwischen Tilman Reuss und Arno L. Schmitz zurück, präsentiert sich auf dem neuen Cover: „Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI)“. Grußworte schicken den REUSS auf das nächste Vierteljahrhundert. Sie kamen von Kurt Gscheidle, Bundesminister für Verkehr, Dr. Herbert Culmann, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG, Dr. Werner Knieper, Präsident des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. und von Günther Graf von Hardenberg, Präsident des Deutschen Aero-Club e.V. Sie alle bestätigen, wie sehr die Branche das verlässliche Nachschlagewerk, die komprimierten Berichte und die Dokumentationen schätzen.

In seiner zum Leitaufsatz wesentlich erweiterten Kolumne gibt Kurt W. Streit einen Rückblick auf „20 Jahre Lufthoheit“ mit zusammenfassender Darstellung der Entwicklung insbesondere der Lufthansa und der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. „Raumfahrt bisher und in Zukunft – Rück- und Vorausblick auf zweieinhalb Jahrzehnte“ überschreibt Werner Büdeler seine sehr ausführliche Darstellung, die er seinem Bericht „Raumfahrt und Weltraumforschung im Jahre 1975“ voranstellte. Dr. Michael Wollenschläger von der Universität Würzburg stellt dem Abschnitt Luft- und Weltraumrecht seine Darstellung „Weltraumrecht – ein kurzer Überblick“ voran. Schließlich erinnert der DAeC in seinem Überblick „Der deutsche Luftsport 1951-1976“ an die erste Zeit des Wiederbeginns.

Einfügen Tabelle aus Band 1976 Seite 349 „Zulassung der Zivilluftfahrzeuge für die Zeit vom 5. Mai 1955 bis 31. Dezember 1974“

Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt

Beim Bundesministerium für Wirtschaft, Wirtschaftsminister ist Dr. Hans Friderichs, erscheint Martin Grüner als Parlamentarischer Staatssekretär und zugleich Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt. Geschäftsführer der „Arbeitsgruppe für den Koordinator“ ist Regierungsdirektor Dr. Hasselberg. Der BDLI bekräftigt, den Koordinator aktiv zu unterstützen zu wollen. Mit der Schaffung einer koordinierenden Stelle auf Staatssekretärebene ist eine seit vielen Jahren vom BDLI verfolgte Ziel erreicht. Mehrfach hatte der BDLI das Fehlen einer zentralen – und wenn auch nur koordinierenden und nicht steuernden Regierungsinstanz – beklagt.

Ministerialrat Dr. Lorenz Schomerus, vormaliger Referent für die Luft- und Raumfahrtindustrie ist neuer Leiter der Unterabteilung IV A „Industrielle Grundsatzfragen, Außenwirtschaftsfragen der Industrie, industrielle Kooperation, Elektroindustrie, Luft- und Raumfahrtindustrie“. Das Referat IV A 5 „Luft- und Raumfahrtindustrie“ wird nunmehr von Regierungsdirektor Engel geleitet.

Das erste Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes

Aus dem Bericht des Bundesministers für Verkehr: *Im Bereich der Luftfahrtforschung konnte im Jahr 1975 im „Interministeriellen Koordinierungsausschuss Luftfahrtforschung und –technologie“, in dem die Ressorts BMFT, BMVg, BMV und BMWi mitarbeiten, der Entwurf des „Gesamtprogramms Luftfahrtforschung und –technologie der Bundesregierung 1975-78“ erstellt werden. Durch dieses Programm wird eine weitestgehende Ab-*

stimmung und Koordinierung der Luftfahrtforschungsaktivitäten der verschiedenen Ressorts erreicht.

Aus den Kalenderblättern 1976:

Höchste Arbeitslosenzahl seit 1954: 1,351 Mio.; Quote 5,9 %. Gesetz über paritätische Mitbestimmung. Bundesregierung stellt 430 Mio. DM zur Bekämpfung langanhaltender Arbeitslosigkeit bereit. Höchste bis dahin gemessene Sturmflut an der deutschen Nordseeküste. Die Polen-Verträge werden im Bundestag ratifiziert. Die Terroristin Ulrike Meinhof begehrt vor ihrer bevorstehenden Verurteilung Selbstmord. Nachdem immer klarer wird, dass die Entsorgungsfrage bei Kernkraftwerken unklar ist, beginnen sich die Atomkraftgegner in Bürgerinitiativen zu formieren; Demonstrationen bei Brokdorf. Die Bundestagswahlen bestätigen knapp die sozial-liberale Koalition. In Berlin (Ost) 9. Parteitag der SED: Wahl Erich Honeckers zum Generalsekretär. Wahl des Demokraten Jimmy Carter zum Präsidenten der USA.

Nach Tod Mao Tse-tungs rächt sich der chinesische Parteiapparat an der „Viererbande“ unter Führung seiner Witwe, der Gräueltaten während der Kulturrevolution (1966-1969) angelastet werden. Europaweit Untersuchungen gegen Lockheed-Bestechungsskandal. Rassenunruhen in Rhodesien und Südafrika. Weltweite Erdbebenkatastrophen. Olympische Sommerspiele in Montreal. Winterspiele in Innsbruck. 100 Jahre Festspiele Bayreuth. Chemieunglück in Seveso/Italien setzt Dioxingase frei. Der Nadeldrucker wird entwickelt. Die Concorde geht in den Liniendienst.

Rüstungsleitung mit neuen Namen

Neue Namen gibt es im Eintrag des Bundesverteidigungsministeriums. Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Hans Eberhard wurde Leiter der Abteilung Rüstung. Leiter der Abteilung Rüstungstechnik ist nunmehr Ministerialdirektor Dr. Johannes Trienes und der Abteilung Rüstungswirtschaft Ministerialdirektor Dr. Siegfried Sadler. Für „Wehrmaterial Luft“ ist Ministerialrat Heins zuständig.

Nach langen Verhandlungen wurde der Stückpreis des Alpha Jet von den parlamentarischen Gremien auf 10,9 Mio. DM „eingefroren“. Das erste von 175 für die Luftwaffe bestimmten Flugzeuge soll in der zweiten Hälfte 1978 und das letzte Anfang 1981 geliefert werden. Der Stückpreis des MRCA liegt „zurzeit“ bei 25 Mio. DM., während der Systempreis mit 35 Mio. DM beziffert wird. Das Entwicklungsprogramm, das neun Prototypen, sechs Vorserienflugzeuge und fünf Erprobungsträgern vorsieht, macht Fortschritte, „wenn auch die Triebwerke nicht frei von Problemen waren“.

BDLI und AECMA stellen sich dar

Über 16 Seiten geht der Eintrag des neuen Mitherausgebers BDLI unter der Präsidentschaft von Staatssekretär a.D. Dr. Werner Knieper. Die Geschäftsführung umfasst jetzt die Abteilungen Wirtschaft und Recht, Vertriebsförderung, Technik, Ausrüstung, Raumfahrt, Berufsbildung, Logistik, Statistik und Dokumentation, Presse, Ausstellungen sowie Verbandsorganisation und Außenbeziehungen. Schwergewicht des Berichts des BDLI ist die Darstellung der Internationalen Zusammenarbeit in bzw. mit der AECMA, des internationalen Luftfahrtindustrieverbandes Association Europeenne des Constructeurs de Materiel Aerospacial. An der Spitze der AECMA steht das Comité de Direction, dem die Präsidenten der nationalen Verbände angehören. Präsident ist seit November 1974 Allen Green-

wood als Nachfolger von Dr. Gonzales Garcia. Die Vizepräsidenten sind G.C. Klapwijk/Fokker-VFW aus den Niederlanden, Dr. Werner Knieper/VFW-Fokker aus der Bundesrepublik Deutschland und der Schwede Lofkvist.

Der BDLI-Eintrag umfasst ausführliche Statistiken mit entsprechenden Vergleichszahlen früherer Jahre. Unterteilt nach „Luft- und Raumfahrtssystemindustrie“, „Triebwerkindustrie“, „Ausrüstungsindustrie“ sowie „Werkstoff- und Zubehörindustrie“ gibt es eine Darstellung der Stammkapitale, der Besitzverteilung (Gesellschafter bzw. Inhaber) und bekannter Beteiligungen.

11. Deutsche Luftfahrtschau 1976 in Hannover

Seit ihrem Beginn im Jahr 1958 hat sich diese Ausstellung von einer nationalen „Nur-Schau“ zur internationalen Luftfahrtmesse gewandelt. So waren unter den 190 000 Besuchern der Deutschen Luftfahrtschau 1974 rund 28 % Fachbesucher, von denen wiederum 28 % aus dem Ausland kamen. Die Zahl der Aussteller betrug 308, darunter 194 ausländische. Fortgesetzt wird die Zusammenarbeit des BDLI als Veranstalter und der Deutschen Messe- und Ausstellungs AG, Hannover.

Ein Versuch war die DELA 75 Essen (1. bis 11. Mai 1975), die an die Tradition der Ausstellung gleichen Namens aus der Frühzeit der Luftfahrt in Deutschland anknüpfen wollte. Als Ausstellung neuen Stils in den Essener Messehallen kündigte sie sich an. Die Veranstalter, DAeC und die Ausstellungs- und Messegesellschaft Essen GmbH denken über eine Wiederholung nach. In Baden-Baden wird 1976 zum 12. mal eine Internationale Gebräuchflugzeug-Messe IGM von 8. bis 12. April 1976 veranstaltet.

Zweimal weltweit – zweimal Lufthansa

Im Jubiläums-REUSS erinnert die Lufthansa an die Fluggesellschaft mit den zwei Geburtstagen: „die Weltgeschichte hat es so gefügt, hat auch die bittere Zwangspause verursacht, die zwischen beiden, der alten und der neuen Lufthansa liegt“. Der erste Geburtstag fiel auf den 6. Januar 1926. An jenem Tag wurde im Hotel Kaiserhof in Berlin der Zusammenschluss der beiden hart konkurrierenden Fluggesellschaften, Deutscher Aero Lloyd AG und Junkers Luftverkehr, besiegelt. Das Deutsche Reich, der Subventionszahler, der ungeduldig auf die Fusion gedrängt hatte, sicherte sich durch die Übernahme von 26 % der Aktien (Stammkapital 26 Mio. Reichsmark) einen maßgeblichen Einfluss auf die neue „Deutsche Luft Hansa A.-G.“ (so die Schreibweise bis 1933). Der zweite Geburtstag fällt wiederum auf einen 6. Januar, diesmal im Jahr 1953, dem Gründungstag der so genannten Vorbereitungsgesellschaft eines eigenständigen deutschen Luftverkehrs. Diese „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ (LUFTAG) ging mit einem Kapital von 6 Mio. DM an den Start, das zum größten Teil von Bund, zum kleineren vom Land Nordrhein-Westfalen und der Bundesbahn aufgebracht wurde. Die LUFTAG nahm am 6. April 1954 wieder den Namen „Deutsche Lufthansa AG“ an. Die Vorkriegs-Lufthansa wurde dafür seit dem 1. Januar 1951 liquidiert und 1965 aus dem Handelsregister gestrichen. Die neue Lufthansa ist nicht Rechtsnachfolger, sie ist Trägerin der Tradition.

Die Lufthansa veröffentlicht einen Auszug aus dem Gesamtorganigramm nach dem Stand vom November 1975. Im Vorstand sind Dr. Herbert Culmann, Köln, Vorsitzender (Finanzen, Verwaltung), Gerhard Frühe, Köln (Personal), Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham, Frank-

furt/M. (Technik und Wartung), Dipl.-Ing. Hans Süßenguth, Frankfurt/M. (Verkauf) und Flugkapitän Werner Utter, Frankfurt/Ma. (Flugbetrieb, Chefpilot). Die Hauptverwaltung ist in Köln, die Werften befinden sich in Hamburg-Fuhlsbüttel und am Flughafen Frankfurt/M. Im Bericht heißt es, dass die 1974 die Weltwirtschaft beherrschende Rezession den Weltluftverkehr nachhaltig beeinflusste. Energiekrise, Inflation, fluktuierende Wechselkurse und Zahlungsbilanzprobleme der Weltwirtschaft wirkten dämpfend auf den Luftverkehr. Gleichzeitig wuchsen die Kosten in allen Bereichen ungehemmt, mit dem Ergebnis, dass die Rentabilität des Weltluftverkehrs erneut einen Tiefpunkt erreichte. Insbesondere die Preiserhöhungen für Treibstoff um bis zu 300 % seit Sommer 1973 verhinderte im Weltluftverkehr trotz Tarifierhebungen ein Schritthalten der Erträge mit den Kosten. Das Verkehrsergebnis der Lufthansa 1974 hat überdurchschnittliche Zuwachsraten. Die Zahl der Passagiere stieg um 20,3 % auf 9,6 Millionen. 1974 wurden vier von zehn bestellten Großraumflugzeugen McDonnell Douglas DC-10 in die Flotte genommen. Waren noch bei der Einführung der Boeing 747 vor fünf Jahren noch technische Schwierigkeiten zu überwinden, fügte sich die DC-10 von Anfang an reibungslos in den Flugbetrieb ein.

Medienvielfalt

Der Abschnitt „Deutsche Luftfahrt-Presse und Verlage“ ist gekennzeichnet durch die Medienvielfalt auf bzw. in diesem Gebiet. Der LPC mit Klaus Müller/Die Welt als Präsident nennt eine Frau als Vizepräsidentin: Ute Lieske/ERNO Raumfahrttechnik. Der Vorstand nennt noch die folgenden Namen: Dr. Eckart Krüger/Deutsche Zentrale für Tourismus, Stefan Geisenheyner/Aerospace International, Michael Hill/Handelsblatt, Gottfried Hilscher/airport forum, Anatol Johansen/ARD, Rudolf Metzler/Süddeutsche Zeitung, Eduard Roth/MBB, Dieter Vogt/FAZ und Horst Wähner/Bavaria Fluggesellschaft.

Die lange Liste der Luftfahrt-Zeitschriften nennt unter anderem:

- Aero, Monatszeitschrift, von Hubert Zuerl,
- Aerospace International im Mönch-Verlag Bonn, Chefredakteur ist Stefan Geisenheyner,
- Airport Forum im Wiesbadener Bauverlag, Redaktion: Gottfried Hilscher,
- AOPA-Letter der AOPA-Germany, Frankfurt/M., Redaktion Sylvia Henseler,
- Dornier Post der Dornier GmbH, Redaktion Gerhard Patt, München,
- Der Flieger von Walter Zuerl, Steinebach-Wörthsee,
- Deutscher Aerokurier, Verlag Dr. G. Neufang, Gelsenkirchen, Chefredakteur Wolfgang Wagner, Köln,
- ERNO aktuell der ERNO Raumfahrttechnik GmbH, Redaktion Ute Lieske,
- FLUG REVUE + flugwelt international, Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Stuttgart, Chefredaktion: Dietrich Seidl, Peter Pletschacher,
- Junkers-Nachrichten im Verlag H. Saade, Redaktion Wolfgang Irmer, Braunschweig,
- Luftsport International von Hans Gräwe, Bochum,
- Luftwaffe, Mönch-Verlag, Chef vom Dienst: Manfred Sadlowski, Bonn,
- MBB aktuell der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Redaktion: Klaus Peters,
- MTU heute der MTU GmbH, verantwortlich Heinz Egger,
- VFW-Fokker-Journal der VFW-Fokker GmbH, Bremen, verantwortlich Josef Grendel,
- Wehrdienst, Informationsbrief für die Verteidigung, Wirtschaft, Luft- und Raumfahrtindustrie, Herausgeber und Redaktion Hans-Joachim Griephan, Bonn,
- Wehrtechnik, vereinigt mit Wehr und Wirtschaft, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft Bonn, Redaktion: Dipl.-Ing. Wolfgang Flume und Stefan Geisenheyner,

- Zeitschrift für Flugwissenschaften ZFW, Verlag DGLR/DFVLR, Köln, Schriftleiter Prof. Dr. phil. Werner Schulz, Braunschweig,
- Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht ZLW, Carl Heymanns Verlag Köln, begründet von Prof. Dr. jur. Alex Meyer, Schriftleitung Dr. Edmund Faller.

Band 26 – 1977

Fünf markanten Ereignisse stellt der Herausgeber im 26. Band mit *bewährter ausgewogener Mischung von Dokumentation und praktischer Benutzbarkeit* besonders heraus:

- ein ganz hervorragendes Betriebsergebnis der deutschen Lufthansa AG trotz der bekannten Schwierigkeiten, die weltweit im Linienverkehr herrschen;

- Erfolge der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, die u.a. auf der deutschen Luftfahrtschau 1976 sichtbar wurden;
- das Gesamtprogramm Luftfahrtforschung und -technologie 1975-1979 der Bundesregierung;
- das Weltraumprogramm 1976 der Bundesregierung und
- Sporterfolge deutscher Flieger.

Zum Erfolg der Lufthansa

Hierzu der Kolumnist Kurt W. Streit: Im Linienverkehr der Bundesrepublik sieht die Deutsche Lufthansa AG 1976 dem besten Ergebnis ihrer Unternehmensgeschichte entgegen. Hier macht sich vor allem das seit Jahren zu beobachtende kluge Konzept des Vorsitzenden des Lufthansa-Vorstandes, Dr. Herbert Culmann, als streng marktorientiertes Wachstumsprogramm, bezahlt. Ohne jemals in die „Jumbo-Euphorie“ zu verfallen bewies der pragmatische Stil des Lufthansa-Managers, dass es durchaus möglich ist, im Linienverkehr auch Rezessionen ohne gravierende Verlustabschlüsse durchzustehen“.

Zum Thema Flotte sagt der Bericht der Lufthansa im REUSS:

Die Flottenpolitik der Lufthansa mit der vorsichtigen Kapazitätsausweitung hat sich im Berichtszeitraum eindeutig bestätigt. Zum anstehenden Ersatz der Boeing 707 bieten sich die DC 10 und B 747 an. Da nicht alle Langstrecken an ein Großraumflugzeug angemessene Nachfragen ausweisen, könnte sich das Fehlen eines Nachfolgemusters vergleichbarer Größe unter Umständen kritisch bemerkbar machen. Die Lufthansa befasst sich intensiv mit der Spezifikation eines Nachfolgemusters für die Boeing 707. Für den Kurz- und Mittelstreckenbereich gibt es einstweilen noch kein Nachfolgemuster für die Boeing 737 und 727, das etwa ab 1982 benötigt wird – der Airbus A300 kann bei seiner derzeitigen Auslegung nur auf nachfrageintensive Kurz- und Mittelstrecken optimal eingesetzt werden.

Die Interkontinentalflotte wurde 1975 um fünf DC 10 erweitert. Zu Ende des Berichtsjahres wurde die zehnte DC 10 übernommen. Ende November 1975 wurde die erste von vier Boeing 707A mit Rolls-Royce Conway-Triebwerken außer Dienst gestellt; die restlichen Muster werden 1976 ausgemustert.

Kritische Anmerkungen der Lufthansa – auch in Richtung AIRBUS

Zum Thema „Neue Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge – aber bald“ äußerte sich das für Technik zuständige Vorstandsmitglied der Lufthansa, Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham, vielbeachtet und kritisch vor der Jahrestagung des Luftfahrt-Presse-Clubs am 6. November 1976 in Palma de Mallorca:

...Überleben wird, wer zu Kosten, die er auch über den Preis wieder hereinholen kann, ein marktgerechtes Flugzeug produziert. Und ein solches Flugzeug kann nur der bauen, der über die nötige Potenz verfügt, um von den Kunden, den Luftverkehrsgesellschaften, akzeptiert zu werden. Schon an diesem Punkt hapert es: Mit wem kann die Lufthansa zum Beispiel zusammenarbeiten? in Europa gibt es eine britische, französische, eine niederländische, eine deutsche, sogar eine spanische und italienische Luftfahrtindustrie. Nur – nicht ein Unternehmen...bietet ein Flugzeug an, dass uns interessieren könnte, ist für sich überhaupt nicht in der Lage, heute noch ein marktgerechtes Flugzeug hinzustellen. Von DEM europäischen Anbieter, der

EUROPÄISCHEN FLUGZEUGINDUSTRIE ist am Horizont überhaupt noch nichts zu sehen – die gibt es einfach nicht.

Was bleibt? Allein Airbus Industrie erfüllt zum Teil die Kriterien, die wir als Maßstab an Flugzeughersteller anzulegen pflegen. Mit dem A300 bietet Airbus Industrie...ein Produkt an, das nach technologischen Maßstäben anerkannt ist, leider noch ein Einzelprodukt, das für sich allein auf den Erfolg wartet. Warum ? Einfach weil die übrigen Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg noch kaum erfüllt sind:

• Der Markt hat den Airbus nicht in dem Maß akzeptiert, wie es nötig wäre; • Der Kundendienst hat im Vergleich zu den Amerikanern noch einiges aufzuholen, die größten Probleme sind aber überwunden; • um die vierte Komponente, Vertrauen zum Produzenten, ist es indessen am schlechtesten bestellt. Airbus Industrie wird als spezifisch französische Firmenkonstruktion nicht von allen Partnerländern als Nukleus für einen ernst zu nehmenden europäischen Luftfahrtkonzern angesehen – nicht einmal von den Franzosen selbst...Uns brennt ein Problem unter den Nägeln: 1982 müssen wir sukzessive unsere Oldtimer ausmustern- die Boeing 727 QC ist als Erste dran...Sechs Jahre bleiben der europäischen Luftfahrtindustrie, um mit uns ins Geschäft zu kommen...Den Airbus haben wir. Wir sind mit ihm zufrieden, können ihn allerdings nur begrenzt einsetzen. Er ist einfach noch zu groß...Wir brauchen den Kürzeren Airbus mit einem für diesen Typ optimierten Flügel – zusätzlich, nicht anstatt....Irgendjemand wir ein solches Flugzeug bauen, es wird dann natürlich anders heißen, z.B. Boeing 7X7 oder DC-X-200...Unser Ruf seit Jahren...nach wenigstens einer leistungsfähigen Dachgesellschaft für europäische Zivilflugzeuge....Und: baut die B 10 [den kleineren Airbus] am beste noch heute, baut sie, bevor ein anderer diesen Markt ausschachtet.

Zum Erfolg der Industrie

Die vom Herausgeber angesprochenen „auf der Deutschen Luftfahrtschau 1976 sichtbaren Erfolge der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“ wurden auf derselben vom amtierenden BDLI-Präsidenten Staatssekretär a.D. Dr. Werner Knieper besonders herausgestellt. Knieper stellte aber auch fest, dass der Hinweis erlaubt sei, „dass das bisher Erreichte begünstigt und getragen worden ist, vom politischen Willen der Verfassungsorgane der Bundesrepublik Deutschland, der seinen Niederschlag in den Fachprogrammen der Bundesregierung, flankiert durch Maßnahmen von Länderparlamenten und –regierungen gefunden hat: • Im Raumfahrtprogramm und • im Luftfahrtforschungsprogramm des Bundesministeriums für Forschung und Technologie, • in den Programmen des Bundesministers der Verteidigung und • in den vom Bundesministerium für Wirtschaft betreuten Programm.“

Aus den Kalenderblättern 1977:

Die Bundesregierung erhält für zwei Jahre Sitz im Weltsicherheitsrat. Die Bundesregierung beschließt ein Programm für Zukunftsinvestitionen in Höhe von 16 Mrd. DM für vier Jahre. Erhöhung der Mehrwertsteuer Die Bundesregierung beschließt Maßnahmen zur Förderung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung (Steuerentlastung und Verbesserung der Abschreibungsmöglichkeiten). Am 9.9. tritt Bundeswirtschaftsminister H. Friderichs zurück. Nachfolger wird Otto Graf Lambsdorff. Höhepunkt der RAF-Mordanschläge. Martin Schleyer, der Präsident der Arbeitgeberverbände, wird entführt, vier Begleitpersonen werden dabei erschossen, und nach acht Wochen ermordet. Die Entführer fordern die Freilassung von 11 gefangenen Terroristen. Generalbundesanwalt Siegfried Buback, sein

Fahrer und ein Polizist, werden Opfer eines Terroranschlags. Jürgen Ponto, Vorstandsvorsitzer der Dresdner Bank, wird vor seinem Haus erschossen. Eine Boeing 737 der Lufthansa wird nach Mogadischu entführt und der Flugkapitän Schumann ermordet. Die Geiseln werden von der Spezialeinheit GSG 9 befreit. Am selben Tag erfolgt der Selbstmord der in Stuttgart-Stammheim einsitzenden und zu lebenslangen Haftstrafen verurteilten Terroristen Baader, Ensslin und Raspe. Abhöraffaires führen zu innenpolitischen Krisen. Willy Brandt wird von der UNO mit der Bildung einer Nord-Süd-Kommission zur Milderung des Wohlstandsgefälles in der Welt beauftragt. In der Bundesrepublik wird die Wahlfreiheit zwischen Wehr- und Zivildienst eingeführt. J. Carter wird 39. Präsident der USA. Historische Begegnung zwischen dem ägyptischen Präsidenten Sadat und dem israelischen Regierungschef Begin. Erste demokratische Wahl in Spanien seit 1936. Der UN-Sicherheitsrat verhängt ein Waffenembargo über Südafrika. Der erste Personalcomputer Apple II wird im Markt eingeführt. Glasfaserkabel werden erstmals im Telefonnetz eingesetzt. Der Pockenvirus ist ausgerottet – dafür werden die ersten Aids-Kranken registriert (der Aids-Begriff wird aber erst ab 1981 benutzt). Die US-Raumsonden Voyager 1 und 2 werden auf die Reise zu den äußeren Planeten geschickt, der Neptun soll 1989 erreicht werden. Der deutsch-amerikanische Raumfahrtpionier Wernher von Braun (*1912) stirbt in den USA.

Flankierende Maßnahmen der Bundesregierung

Der BDLI zählte als besondere Ereignisse und als flankierenden Maßnahmen der Bundesregierung 1975/76 folgende Punkte auf: • das fortgeschriebene Basisprogramm für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie 1974 bis 1978, • das Hearing des Deutschen Bundestages zu diesem Basisprogramm, • die Einsetzung des Koordinators für die deutsche Luft- und Raumfahrt und • das Aktionsprogramm der EG für die europäische Luftfahrtindustrie und Luftfahrt. Der BDLI begleitete die flankierenden Maßnahmen mit einem Themenkatalog für den Koordinator, sowie einen Themenkatalog der Luft- und Raumfahrtindustrie und der Antworten zum Fragenkatalog für die Vorbereitung der Anhörung des Bundestagsausschusses für Wirtschaft, für Forschung und Technologie sowie des Haushaltsausschusses zum Basisprogramm.

Das Bundeskabinett der Koalition aus SPD und FDP hatte am 14. Januar 1976 ihre „künftige Luft- und Raumfahrt-Industrie-Konzeption“ verabschiedet. Basis der Beschlussfassung war der Bericht des Koordinators für die deutsche Luft- und Raumfahrt, inzwischen auch als „Grüner-Bericht“ oder als „Grüner I“ bekannt geworden. Aus den Beschlüssen: • Beibehaltung und schrittweise Ausbau und sachgemäße Fortentwicklung der bisherigen Luft- und Raumfahrtpolitik; die eingegangenen europäischen Bindungen sollen weiterentwickelt werden bei gleichzeitigem Suchen nach transatlantischer Zusammenarbeit; • Serienfertigung und Vermarktung des Airbus und Weiterentwicklung zur Airbus-Familie und anderer Weiterentwicklungen; • Fortsetzung VFW 614; • Serienfertigung des MRCA und Alpha Jet; • Militärische Anschlussentwicklungen im Bereich komplexer Waffensysteme, z.B. RPV (fern gelenkte, und bemannte Fluggeräte), Lenkwaffen. .

Vor dem Hintergrund dieser bedeutenden politischen Entscheidungen für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie vollzog sich abermals eine personelle Änderung im Präsidium des BDLI: Präsident ist Dr.-Ing. E.h. Ludwig Bölkow; seine Vertreter sind Dipl.-Ing. Claudius Dornier jr., Dipl.-Ing. Tankred von Hauteville/SEL und Dr.-Ing. Ernst Zimmermann/MTU und Dr. Martin Kurthen/Fuchs Metallwerke. Im Beirat ist die internationale Verflechtung mit Gerrit Cornelius Klapwijk, dem Vorsitz der Zentralgesellschaft

VFW-Fokker, erstmals sichtbar. Die Gewichtung im Beirat hat sich für die Herstellergruppe „Luft- und Raumfahrtsysteme“ eindeutig zu Gunsten von MBB verschoben. Im Beirat sind vertreten fünf MBB-Vertreter, drei Vertreter VFW-Fokker/ERNO und zwei Dornier-Repräsentanten. Im Bereich Triebwerke sind KHD und u MTU vertreten. Die Interessen der Gruppe Ausrüstung wird von den Repräsentanten von AEG-Telefunken, SEL, Bodenseewerk Gerätetechnik, Teldix und Liebherr-Aero-Technik vertreten. Es gibt dann noch die Herstellergruppe Werkstoffe mit je einem Vertreter von Otto Fuchs Metallwerke und Stahlwerke Südwestfalen. Die Mitglieder des BDLI bilden nach Art ihrer hauptsächlich industriellen Beteiligung in der Luft- und Raumfahrt die o.g. so genannten Herstellergruppen.

Mit den hier genannten Kabinettsbeschlüssen erhielt die Industrie erstmalig einen langfristigen Planungsrahmen, die ihr die Festlegung der Unternehmenspolitik sowie unternehmerischer Grundsatzentscheidungen ermöglichte. Die Arbeit des BDLI hat zu diesem Positiven Ergebnis einen großen Beitrag geleistet. Der BDLI leistete wiederum flankierende Maßnahmen zu den o.g. Technologieprogrammen des Bundes, darunter auch das Programm „Zukunftstechnik Luft“ (ZTL) und „Komponenten- und Experimentalprogramm“ (KEL). Der BDLI erhielt eine neue, bedeutende Aufgabe mit flankierenden Maßnahmen zur Unterstützung der Vertriebsaktivitäten der Mitgliedsfirmen. Hierzu zählen auch der deutliche Ausbau der Deutschen Luftfahrtschau in Hannover und große Gemeinschaftsausstellungen im internationalen Bereich, insbesondere auf dem Pariser Aerosalon. Schließlich ermöglichte die intensivere Arbeit in der AECMA ein besseres Verständnis der deutschen Belange in der EG, in der EU und in anderen internationalen Organisationen. Die Statistik des BDLI erlaubt eine differenzierte Betrachtung der Entwicklung jeder dieser Herstellergruppe. Der REUSS bringt eine ausführliche Statistik „10 Jahre deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie“ nach dem Stand vom September 1976.

Gesamtprogramm Luftfahrtforschung und –technologie 1975-1978

Luftfahrtforschung wird in der Bundesrepublik an Hochschulen, hochschulfreien Forschungseinrichtungen und bei der Industrie betriebe. 1974 waren etwa 1000 Wissenschaftler und Ingenieure mit Aufgaben der Luftfahrtforschung und –technologie betraut. Insgesamt wurden hierfür 1974 ca. 170 Mio. DM an öffentlichen Mitteln ausgegeben, davon rd. 150 Mio. DM aus dem Bundeshaushalt. Das BMFT fördert die allgemeine und die zivile Luftfahrtforschung und –technologie, das BMVg erteilt Forschungsaufträge für wehrtechnische Aufgabenstellungen und das BMV fördert Studien zu aktuellen Problemen des Luftverkehrs. Die Fachprogramme sollen die wissenschaftlichen und technischen Voraussetzungen schaffen, um • eine angemessene deutsche Beteiligung an der zivilen Luftfahrt als wesentlichem Bestandteil der nationalen und internationalen Infrastruktur sicherzustellen; • die Luftstreitkräfte in den Stand zu setzen ihren wichtigen Beitrag zur Landesverteidigung leisten zu können. Daraus ergibt sich die Zielsetzung für das mit rd. 745 Mio. DM ausgestattete Gesamtprogramm Luftfahrtforschung und –technologie des Bundes 1974-1978“: • die allgemeine technologische Basis für künftiges Luftfahrtgerät zu vervollständigen und weiterzuentwickeln; • kritische Komponenten künftiger Projekte schwerpunktmäßig zu analysieren und vorzuentwickeln sowie • die Technologie des Luftverkehrs zu verbessern.

Weltraumprogramm der Bundesrepublik 1976-1979

Das Weltraumprogramm der Bundesrepublik Deutschland 1976 bis 1979 wurde vom Bundeskabinett am 11. Februar 1976 verabschiedet – es sieht Gesamtausgaben in Höhe von 2,3 Mrd. DM vor. Das Programm umfasst die Beteiligung an den europäischen Programmen innerhalb der ESA. Zum anderen enthält es ergänzende nationale Vorhaben. Ziele des Weltraumprogramms sind: • Erschließung neuer Technologien und Verfahren durch das wiederverwendbare Weltraumlaboratorium SPACELAB mit dem der europäischen Raumfahrt eine neue Dimension eröffnet wird; • Beiträge zur Lösung des Problems zur längerfristigen Wettervorhersage sowie der Erfassung von Rohstoff- und Nahrungsquellen; • Sicherung des Leistungsstands der deutschen Wissenschaft durch Förderung der Erforschung des Weltraums; • Erweiterung des deutschen und europäischen Angebots fernmeldetechnischer Produkte durch international wettbewerbsfähige Fernmeldesatellitensysteme, die Erfahrungen mit dem Fernmeldeversuchssatelliten „Symphonie“ und dem ESA-Versuchssatelliten OTS bilden hier eine wichtige Basis. Außenpolitisch bedeutsam ist die Konzentration der europäischen Zusammenarbeit innerhalb der ESA. Fast 2/3 der Aufwendungen für dieses Programm dienen gemeinsamen europäischen Programmen. Die Entwicklung der Trägerrakete ARIANE soll Europa einer gewisse Unabhängigkeit von der amerikanischen Startkapazität geben. Mit ihrer Beteiligung kommt die Bundesrepublik dem nachdrücklichen Wunsch Frankreichs nach der europäischen Entwicklung dieser Trägerrakete entgegen.

Sporterfolge deutscher Flieger

Das fünfte vom Herausgeber herausgestellte Markante Ereignis, die Sporterfolge deutscher Flieger, verteilt sich über die ganze Palette sportlicher Betätigung: • Ballonsport: weit mehr als 1000 Ballonaufstiege. Der Aufwärtstrend hält an und der DAeC hält in dieser Sportart der Gasballone weiterhin die Spitze im Weltgeschehen. Zum ersten Mal in der Geschichte des Luftsports fand vom 11 bis 15. September 1975 in Augsburg eine Weltmeisterschaft im Gasballonfahren mit 20 Ballonen aus 13 Ländern statt. • 25-jähriges Jubiläum der Sportfachgruppe Modellflugsport im DAeC mit einem Modellflugtag in Berlin. Es gab Einzel- und Mannschaftssieger auf Europa- und Weltmeisterschaften. • Im Motorflug wurde Manfred Strössenreuther Weltmeister auf der Kunstflug-Weltmeisterschaft in Kiew 1976. • Deutsche Segelflieger nahmen mit großen Erfolg an internationalen Segelflugmeisterschaften teil und nahmen erste Plätze ein.

Band 27 – 1978

Band 27 erscheint mit einem leicht geänderten Titel, nämlich mit der Unterzeile „Information – Dokumentation – Adressen“. Hierzu der Herausgeber: „...Was aber dem REUSS-Jahrbuch seinen eigenständigen, weit über dem Adressbuch hinausgehenden Charakter verleiht, sind die zusätzlichen Merkmale ‚Information‘ und ‚Dokumentation‘. In ausgefeilten Kurzdarstellungen wird erläutert, auf welchen Gebieten die einzelnen Personen und

Organisationen arbeiten, welche Ziele sie verfolgen und –last not least – welche Leistungen sie im vergangenen Berichtszeitraum erbracht haben. Erst dies macht jeden Band in der Jahrbuch-Reihe zu einem Mosaikstein in der lückenlosen Fakten-Chronik der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtgeschichte“.

Das Personenregister nennt rd. 3 500 Namen und im nachfolgenden Sachwortverzeichnis sind mehr als 1 700 Firmen, Organisationen, Gesellschaften usw. registriert, während das Branchenverzeichnis rd. 300 Begriffe nennt. Da sich etwa 40 % der Adress- und Namensangaben jährlich in irgend einer Form ändern, wird die Redaktionsarbeit bis zum jeweils letztmöglichen Zeitpunkt aktualisiert.

Drei wichtige Punkte in der Entwicklung des Luftverkehrs

Kurt W. Streit hebt in seiner Kolumne „1977: Industrie und Luftverkehr im Spannungsfeld“ drei wesentliche Faktoren in der Luftverkehrsentwicklung in der Bundesrepublik 1977 hervor:

1. Nach einem 1976 erzielten Rekordergebnis von über 160 Mio. DM Gewinn wird die Deutsche Lufthansa AG das Geschäftsjahr 1977 mit einer noch besseren Bilanz präsentieren können.
2. Zur 100%igen konzerneigenen Flugtouristik-Charter-Tochter Condor Flugdienst GmbH trat als Neugründung die Fracht-Charter-Tochter German Cargo Services GmbH. Sie operiert im grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehr mit zwei von der Lufthansa übernommenen Boeing 707-330C außerhalb des IATA-Tarif-Kartells, um einer Entwicklung vorzubeugen, die auf Grund gegebener unterschiedlicher luftverkehrspolitischer Verhaltensweisen europäischer Anliegerstaaten zur Abwanderung größerer Frachtmengen aus dem deutschen Markt zu grenznahen Flughäfen anderer Länder führten.
3. Der Flugtouristik-Chartermarkt hat 1977 bei leicht ansteigender Nachfrage eine Konsolidierung erfahren und gleichzeitig durch den Verkauf der beiden Gesellschaften Bavaria und Germanair an die Hapag Lloyd AG einen Konzentrationsprozess begonnen, dessen unmittelbare Folgen noch nicht abzusehen sind. Der beabsichtigten vollen Eingliederung beider Unternehmen in die Hapag Lloyd Flug GmbH, also der Firmierung unter einer Flagge, hat das Kartellamt zunächst widersprochen.

Auf dem Wege zu einer europäischen Musterzulassung

Die Bundesrepublik wirkt in einer internationalen Arbeitsgruppe mit, um auf den gemeinsamen europäischen Lufttüchtigkeitsvorschriften (JAR) aufbauend, zu einer europäischen Musterzulassung zu kommen. Dieses Konzept sieht die Weiterführung der JAR und deren schrittweise Inkraftsetzung im jeweiligen nationalen Recht vor sowie zunächst die Einsetzung einer ad-hoc-Gruppe zur Erteilung von europäischen Musterzulassungen für europäische Luftfahrtentwicklungen und für Produkte aus Drittländern. Langfristig soll aus der ad-hoc-Gruppe eine eigenständige Organisation werden. Im Hinblick auf die Musterzulassung von Luftfahrtgerät, dass gemeinsam mit außereuropäischen Partnern entwickelt werden soll, sind Vorkläarungen mit Japan (Hubschrauber MBB/Kawasaki) und USA (Triebwerk JT 10D mit dem Ziel aufgenommen worden, gemeinsame Verfahren zur Musterprüfung abzustimmen.

Das Bundesverkehrsministerium mit Minister Kurt Gscheidle und seinem Staatssekretär Heinz Ruhnau, der Luftfahrtetat betrug 1977 rd. 430 Mio. DM, bedient sich nicht mehr des

Luftfahrtrates. Ein in der Aufbauzeit der deutschen Luftfahrt vorzüglich arbeitendes Beratungsgremium versank sang und klanglos in die Vergessenheit. Letztmalig nannte der REUSS 1977 dieses Gremium.

30 Jahre ADV

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV feierte Geburtstag. Aus dem am 3. Oktober 1947 in Stuttgart als losen Zusammenschluss aller nach dem Kriege am Wiederaufbau des deutschen Luftverkehrs interessierten Kräfte gegründet wurde der Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen. Die 30 Jahre ADV sind durch ein stürmisches Wachstum der Zivilluftfahrt gekennzeichnet. Im Gründungsjahr hatten die Besatzungsmächte ausländischen Luftverkehrsgesellschaften erstmalig Rechte zur Bedienung der Flughäfen Frankfurt am Main, Berlin und Hamburg zugestanden. 1948 folgten München und Stuttgart. 1950 gab es Zivilluftverkehr bereits auf 10 deutschen Flughäfen. 1948 wurden bei insgesamt 10 177 Flugbewegungen 88 021 Passagiere sowie 5 598 t Luftfracht und 614 t Post auf den deutschen Flughäfen abgefertigt. 1976 registrierten die 10 internationalen Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland und der Flughafen Berlin-Tegel insgesamt im gewerblichen Verkehr 615 822 Bewegungen. Die Abfertigungleistung betrug 37 986 099 Fluggäste, 669 311 t Fracht und 126 667 t Post.

Der Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. W. Treibel, der 1977 auch zum Vizepräsidenten des westeuropäischen Flughafenverbandes gewählt wurde, vermerkte voller Stolz „die Aufwärtsentwicklung des Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland geht weiter!“.

Die „Deregulation“-Politik kündigt sich an

Dr. Herbert Culmann, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG, äußerte sich auf der 24. ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 17. Juli 1977 unter anderem auch über eine Entwicklung, die auf den Luftverkehr weltweit ausstrahlen werden, nämlich die „deregulation“-Politik: „Bei der Deregulation-Politik wird kaum so heiß gegessen wie bisher gekocht worden ist; aber auch diese scheinbar nur die USA selbst berührende Frage wird angesichts der dominierenden Rolle der US-Luftfahrt und der Neigung der amerikanischen Seite zum Export ihrer Philosophien nicht ohne Auswirkungen auf den Weltluftverkehr bleiben. Die Amerikaner werden, als selbst höchst reguliertes Land, der ganzen Welt den Segen der Deregulation bescheren wollen. Der Weltluftverkehr kommt aber nicht aus ohne ein vernünftiges Ordnungssystem, nicht ohne ein gewisses Maß an „Regulation“, selbst in Amerika. Nur mithilfe einer solchen Ordnung können weltweit staatlich und privatwirtschaftlich bestimmte Luftfahrtinteressen, prestige- und gewinnorientierte Luftfahrtpolitik, Ost und West, neuerdings wohl auch Nord und Süd, sinnvolle zusammenarbeiten. Das gewachsene internationale Luftfahrtsystem ist zu sensibel, von zu vielen Faktoren abhängig, als das es ohne verbindliche Spielregeln funktionieren könnte. Worauf es ankommt, ist, durch sinnvolle Regulierung ein System zu erhalten und ständig weiterzuentwickeln, in dem trotz unterschiedlicher Interessen Wettbewerb möglich bleibt.“

Der REUSS gibt dem Bericht der Lufthansa abermals breiten Raum. Ein Auszug aus dem Gesamtorganigramm vermittelt einen Einblick in die sich immer mehr verzweigende Organisation des Carriers. Als Leiter Public Relations wird Franz Cesarz, zuvor VFW-Fokker, geführt, der Dr. C. Wingenroth folgt.

Der US-\$ fällt erstmals unter 2 DM Bei Jahresbeginn rd. 1,1 Mio. Arbeitslose in der Bundesrepublik; Streiks und Aussperrungen in mehreren Tarifbereichen. In der Bundesrepublik tritt das Datenschutzgesetz in Kraft. Verteidigungsminister Leber muss nach einer Abhöraffaire beim MAD seinen Hut nehmen. Nachfolger wird Hans Apel, bis dahin Finanzminister, sein Nachfolger wird Hans Matthöfer. Innenminister Werner Maihofer muss wegen Pannen bei der Aufklärung des Mordes an Hans Martin Schleyer im Vorjahr ebenfalls den Stuhl für seinen Nachfolger Gerhard Rudolf Baum frei machen. Schließlich löst in Stuttgart Lothar Späth den wegen seiner Tätigkeit als Marinerichter in der NS-Zeit gestürzten Ministerpräsidenten Hans Filbinger ab. In Bayern wird Franz Josef Strauß Ministerpräsident. In Emden läuft der letzte in Deutschland produzierte VW Käfer vom Band.

Staatsbesuch von US-Präsident Jimmy Carter und Gipfeltreffen der sieben wichtigsten Industrieländer in Bonn. Thema: Belebung der Weltwirtschaft. Schwere Ausschreitungen bei Anti-Schah-Demonstrationen. Rücktritt des Generalinspektors der Bundeswehr H. Wust, Nachfolger J. Brandt.

In Camp Davis verhandeln die USA, Israel und Ägypten über eine Friedenslösung in Nahost. Ägypten wird daraufhin von den übrigen arabischen Staaten isoliert. Der ägyptische Staatspräsident A. al Sadat und der israelische Ministerpräsident M. Begin erhalten den Friedensnobelpreis. Nordindien wird von der größten Flutkatastrophe seit Menschengedenken heimgesucht. Karol Wojtyla, Kardinal von Krakau, wird als Johannes Paul II. zum Papst gewählt. Chlorfluorkohlenwasserstoffe werden in den USA als Treibgas verboten. Die USA starten zwei Pioneer-Sonden in Richtung Venus. Der erste Deutsche im All ist der Oberleutnant der DDR-Volksarmee Sigmund Jähn. Es starben der Luftfahrtpionier Willy Messerschmitt (*1898) und der Raketenforscher Rudolf Nebel (*1894).

Staatssekretär für Rüstung

Im Vorjahres-REUSS noch mit NN ausgewiesen, hat nunmehr einen Namen bekommen:

im Bundesministerium der Verteidigung unter Georg Leber wurde Dr. Schnell zum Staatssekretär für Rüstung berufen. Sein Büroleiter ist Oberleutnant i.G. Manfred Opel.

Wandelnde Anforderungen an den BDLI

Vom BDLI wird die Bedeutung des ersten Berichts des Koordinators für die deutsche Luft- und Raumfahrt, Parlamentarischer Staatssekretär Martin Grüner, besonders hervorgehoben. Die Beschlüsse der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Verabschiedung des „Grüner-Berichts“ blieben nicht ohne Auswirkungen auch auf die Aktivitäten des BDLI. Mit diesem Bericht und den Beschlüssen erhielt die Industrie einen Planungsrahmen, der ihr die Festlegung der Unternehmenspolitik und unternehmerischer Grundsatzentscheidungen ermöglicht. In diesem Zusammenhang wird auch an den „Bundesbericht Forschung V“ erinnert. Der BDLI hat an der Analyse für das BMFT ebenso mitgewirkt wie einige BDLI-Unternehmen.

Beklagt wird im Bericht des BDLI die Uneinigkeit der europäischen Airbus-Partner. Die Bemühungen um die Weiterentwicklung des Airbus A 300 zu einer Airbus-Familie, insbesondere zur Aufnahme der Entwicklung der Version B 10 mit einer Kapazität von ca. 180 bis 200 Sitzen kamen nicht im gewünschten Maße voran.

Der BDLI-Bericht hebt hervor, dass aus Absichtserklärungen früherer Beichte inzwischen erhebliche Aktivitäten insbesondere aus dem Bereich Wirtschaft und Technik und ganz besonders im Bereich Public Relations wurden. Zu den nach Außen sichtbaren Schwerpunkten der PR-Arbeit zählen Messen und Ausstellungen. So ist der BDLI seit 1957 Veranstalter der Deutschen Luftfahrtschau, die ab 1978 den Namen „Internationale Luftfahrt-Ausstellung ILA“ führt. Dieser Name erinnert an die alte, vom BDLI-Rechtsvorgänger Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie 1928 in Berlin und an die erste „reine“ Luftfahrtausstellung der ILA 1909 in Frankfurt/Main abgehaltenen Ausstellungen. Die ILA/Deutsche Luftfahrtschau in Hannover entstand als Annex zur Hannover-Messe. Aus vielfältigen Gründen wurde die totale Überlappung mit der Industriemesse in Hannover selbst in den Jahren beibehalten, in denen der Umfang der Luftfahrtschau die in Hannover zur Messezeit zur Verfügung stehenden Infrastruktur überlastet war. Erstmals wurde für 1978 ein Termin gewählt, der eine weitgehende Entzerrung der beiden Veranstaltungen, Messe und ILA, bringt. Im Rahmen der jahrelangen Partnerschaft zeichnen ab der Luftfahrtschau 1976 der BDLI und die Messe AG gemeinsam. Die Luftfahrtschau war mit internen und öffentlichen Konferenzen und Tagungen verbunden. Die Spitzen der europäischen Luftfahrtindustrie diskutierten über die Zukunft dieser Industrie. Größer und größer wurde auch der BDLI-Gemeinschaftsstand auf dem Pariser Aerosalon. Mit rund 2500 m² zählt er mit zu den größten Ständen der ausländischen Luftfahrtindustrie in Le Bourget. Die Messeaktivitäten des BDLI erstrecken sich inzwischen auf viele Regionen der Welt.

In den Berichtszeitraum fällt der 65. Geburtstag von Dr. Ludwig Bölkow, seit 1977 als BDLI-Präsident Nachfolger von Staatssekretär a.D. Dr. Werner Knieper, der das Amt 1973 von Dr. Bernhard Weinhard übernommen hatte. Repräsentant der Ausrüstungsindustrie im BDLI-Präsidium wurde in der Nachfolge von Dipl.-Ing. Tankred von Hauteville/SEL Horst Schützendübel/Teldix GmbH. Der 1. Stellvertreter des Präsidenten, Prof. Dipl.-Ing. Claudius Dornier jr. wurde außerdem zum Präsidenten der AECMA gewählt.

Stattlich ist die Liste der BDLI-Ehrenmitglieder: Dipl.-Ing. Fritz Feilcke, Bremen; Dipl.-Ing. Karl Frydag, München; Dipl.-Ing. Tankred von Hauteville, Stuttgart; Prof. Dipl.-Ing. Gerhard Höltje, Hamburg; Prof. Dr.-Ing. E.h. Willy Messerschmitt, München; Prof. Dr.-Ing. E.h. Fritz Nallinger, Stuttgart; Prof. Dr.-Ing. Karl Thalau, München; Dr. Bernhard Weinhard, München.

MBB mit neuen Namen

MBB ist im REUSS mit einer neuen Geschäftsführung eingetragen: Vorsitzender ist Dipl.-Ing. Georg Langfelder, ferner Dr. Johannes Broschwitz, Sepp Hort, Fritz Killguss, Peter G. Kuchler und Ernst-Georg Pantel. Vorsitz der Aufsichtsrates ist Dr. Ludwig Huber. Gesellschafter sind Familie Blohm 22,05 %, Prof. Dr.-Ing. E.h. Willy Messerschmitt 16,30 %, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Ludwig Bölkow 13,42 %, The Boeing Company 8,9 %, FIDES GmbH 25,6 %, (Aérospatiale, Paris 8,9 %, Siemens AG, München 8,35 %, August Thyssen Hütte AG 8,35 %), Freistaat Bayern 7,8 %, Bayer. Landesanstalt für Aufbaufinanzierung 5,93 %.

Wachwechsel beim DAeC – Motorflugjahr 1977 mit zwei Weltrekorden

Fast acht Jahre diente Günther Graf von Hardenberg dem Deutschen Aero-Club als Präsident. Auf dem Luftfahrertag 1977 in Berlin bat er um Entbindung von diesem Amt. Nachfolger wurde Georg Brütting, Mitbegründer des DAeC 1950 auf der Wasserkuppe. Neu in

die Sportfachgruppen gliederte sich die Hängegleiterkommission des DAeC ein. Sie ist die jüngste Sparte des Aeroclubs. Die Motorflieger des DAeC verzeichneten 1977 zwei Weltrekorde: Dietrich Schmitt, Heidelberg, flog zwei Rekorde über anerkannte Strecken: Am 23./24. Juni 1977 flog er mit einer Beech V 5 B nonstop von Gander in Kanada nach München-Riem (4 725,04 km in 19 h 30 min 05 sec = 242,29 km/h) und am 28./29. Juli 1977 flog er mit einer Beech F 33 A nonstop von New York ebenfalls nach München Riem (6 496,57 km in 25 h 47 min 10 sec = 251,90 km/h). Für den letzten Rekord, durchgeführt als Lindbergh Memorial Flight, erhielt Dietrich Schmitt als erster Nichtamerikaner die Charles A. Lindbergh-Medaille; die höchste amerikanische Ehrung für Pioniere der Luftfahrt. Auf dem Gasballonsektor konnte der deutsche Freiballonsport eine Spitzenstellung behaupten. In der Bundesrepublik sind 52 Gasballone registriert, fast genauso viele wie alle anderen Staaten der Welt zusammen, die auf 67 Gasballone kommen. Völlig anders ist das Verhältnis auf dem Heißluftsektor. Hier sind in der Bundesrepublik 26 Ballone registriert, gegenüber 1 113 Gräten in der übrigen Welt.

Deutsche Airbus und ihre Partner

Die Deutsche Airbus GmbH (DA) in München verzeichnet mit Dipl.-Kfm. Rolf Sierbert als Sprecher und Dipl.-Ing. Klaus Hamann eine neue Geschäftsführung. Vorsitz der Aufsichtsrates ist Bundesminister a.D. Dr.h.c. Franz Josef Strauß, sein Stellvertreter ist Dr.-Ing. E.h. Ludwig Bölkow. Leiter PR ist Jochen Eichen. Im Bericht der DA heißt es: Die DA wurde 1967 zur Durchführung der Arbeiten des deutschen Anteils für Entwicklung und Fertigung des Großraumflugzeugs Airbus A300 gegründet; ihre Gesellschafter sind zu 65 % MBB und zu 35 % VFW-Fokker. Die DA ist mit 47,9 % Partner an der Airbus Industrie (AI), der in Toulouse ansässigen Managementorganisation und Auslieferer des Airbus. Weitere Partner von AI sind die S.N.I. Aérospatiale, Frankreich (47,9 %) und die CASA, Spanien (4,2 %). Ferner sind Hawker Siddeley Ltd., Großbritannien, Fokker-VFW, Holland, und General Electric, USA, am Airbus-Programm als Unterauftragnehmer beteiligt. Der Airbus A300 kann 260 bis 345 Passagiere über Strecken bis zu 2 600 nm befördern. Der Erstflug fand am 28. Oktober 1972 statt. Die internationale Zulassung erfolgte im Mai 1974. Der Airbus A 300 ist im Liniendienst eingesetzt. Ende 1977 sind 40 Maschinen bei 10 Fluggesellschaften im täglichen Einsatz.

Band 28 – 1979

Auf fast 600 Seiten ist der REUSS angewachsen! Der Herausgeber weist auf die Entwicklung der Wirtschaft hin. Im REUSS 1973, noch in der Boom-Zeit vor dem Ölschock entstanden, enthielt das Kapitel „Wirtschaft“ knapp 500 Firmen; im vorliegenden Band sind es weit über 700. Das sind Zahlen, die jeden Zweifler widerlegen, deren Zukunftsvision hinsichtlich der deutschen Luftfahrt eher trüben Einschlag hatten.

Aufwind

Mit „1978: Aufwind“ betitelt der Kurt W. Streit seine Jahreskolumne und nennt die wichtigsten Aufwindfelder:

- Airbus: Großbritannien kehrt zum 1. Januar 1979 mit einem Anteil von 20 % am Gesamtvolumen in das Airbus-Konsortium zurück. Das Airbus-Konzept beinhaltet nun den Ausbau zur Flugzeugfamilie. Zu den Baumustern A 300B2 und B4 tritt die A 310 mit kürzerem Rumpf und neu konzipierten Tragwerk. Die gestreckte Version A 300 B9 und die Langstreckenversion A 300 B11 gehen auf dem Reißbrett ihrer Vollendung

entgegen. Die monatliche Produktionsrate von zwei auf vier und später auf 10 Flugzeuge ist beschlossene Sache. Die investierten Mittel der öffentlichen Hände werden – auch wenn sie noch immer der Aufstockung bedürfen – gewiss nicht verloren sein. Für die am Programm beteiligten Industrieunternehmen der Bundesrepublik – MBB und VFW-Fokker – sichert der A300-Produktionsanteil rund 15 000 Arbeitsplätze für wenigstens zwei Jahrzehnte.

- **Raumfahrt:** Der am 14. Juli 1978 in Cap Canaveral gestraute und von der Dornier System GmbH im Auftrag der ESA entwickelte Satellit GEOS II erwies sich als voller Erfolg zur Erforschung der Magnetosphäre. Erfolgreich verlief 1978 auch der 1977 gescheiterte Start des „Orbital Test Satellite“ OTS-2. Aufgabe von OTS-2 mit dem von AEG-Telefunken entwickelten Transponder ist es, für den späteren Fernmeldesatelliten ECS Eigenschaften und Zuverlässigkeit zu demonstrieren. Im Spacelab-Nutzungsprogramm wurden in der Vorphase Erfolge erzielt.
- **Lufthansa:** In der ersten Hälfte 1978 stand die Ertragsentwicklung unter keinen günstigen Stern. Bestenfalls wurde Kostendeckung erzielt. Hier zeigt sich immer noch die Auswirkung der nach dem „Entführungsfall Mogadischu“ öffentlich verbreitete Attentatsdrohungen auf Lufthansa-Flugzeuge. Erst gegen Mitte des Jahres zeigte sich eine Konsolidierung. Keineswegs wird die Lufthansa für 1978 jedoch das Spitzenergebnis von 1976 wiederholen können. Der Vorgang beweist die Empfindlichkeit des Luftverkehrssystems gegenüber Einflüssen von außen. Zweifelsfrei wird Lufthansa auch von den extremen und damit keineswegs positiv bewertenden Bestrebungen der US-Regierung nach Beseitigung aller multinationalen Tarifabsprachen tangiert. Ein wesentlicher Erfolg der IATA wurde dadurch zunichte gemacht, ja die IATA selbst infrage gestellt. Aus diesen Entwicklungsprozessen heraus ergibt sich die Notwendigkeit nach noch mehr Diversifikation des Unternehmens von selbst (...Beteiligung an Regionalluftverkehrsunternehmen, Intensivierung Hotelengagement und Aufbau firmeneigener Restaurantkette).
- **Allgemeine Luftfahrt:** Dem Wachstums scheint in der Bundesrepublik keine Grenzen gesetzt. Die Zahl der registrierten Motor- und Segelflugzeuge hat mittlerweile sechstausend überschritten. Sie steht – und das muss leider erneut konstatiert werden – in keinem Verhältnis zum tatsächlich gegebenen Engagement der Luftfahrtverwaltung zur Kenntnisnahme und Wahrung der Interessen der Allgemeinen Luftfahrt. Hier ist ebenso wie auf dem Flugsicherungssektor ein Wandel dringend geboten, soll die für den praktischen Flugbetrieb unabdingbare Forderung nach „safety first“ nicht infrage gestellt werden.

Aus den Kalenderblättern 1979:

Carl Carstens wird als Nachfolger von Walter Scheel neuer Bundespräsident. Das europäische Währungssystem mit der europäischen Rechnungseinheit „Euro“ tritt in Kraft. Mit Parteichef Hua Guo-feng kommt erstmals chinesischer Staatsbesuch in die Bundesrepublik. Bundesweite Proteste gegen das geplante atomare Zwischenlager in Gorleben. Erste Direktwahlen zum Europaparlament mit geringer Wahlbeteiligung. US-Präsident J. Carter und UdSSR-Staatschef L. Breschnew unterzeichnen in Wien SALT II-Abkommen zur Begrenzung der strategischen Rüstung. Die NATO beschließt die Nachrüstung mit atomaren Mittelstreckenraketen als Antwort auf die sowjetischen Atommittelstreckenraketen. Unter dem Druck der Opposition muss Schah Reza Pahlawi den Iran verlassen. Die islamische Republik Iran wird ausgerufen. Besetzung der US-Botschaft für 14 Monate in Teheran. Reaktorunfall im amerikanischen Harrisburg. Es gelingt gentechnisch geklonte Mäuse zu entwickeln. Die Computersprache ADA wird entwickelt, Mit VISICAL wird die erste Anwendungssoftware für PC weltweit vermarktet. Die OPEC erhöht den

Rohölpreis um 15 %. Die im Vorjahr gestartete Raumsonde VOYAGER 1 entdeckt, dass der Planet Jupiter einen Ring hat. Mit einem ausschließlich durch Muskelkraft angetriebenen Fluggerät überquert der Amerikaner Bryan Allen den Ärmelkanal. Der Flugzeugpionier Henrich Focke (*1890) stirbt.
Erstflug Hubschrauber MBB BK 117 am 13. 6.1979.

ADV mit neuer Geschäftsführung

Die ADV-Mitgliederversammlung verabschiedete am 20. April 1978 Prof. Dr.-Ing. Werner Treibel, der nah Erreichen des 65. Lebensjahres aus der Geschäftsführung ausgeschieden ist. Dr. Hans Achtnich, bisher stellvertretender Geschäftsführer, wurde zum 1. April 1978 zum Geschäftsführer und Geschäftsführenden Vorstandsmitglied des Dachverbandes der deutschen Verkehrsflughäfen und –landeplätze berufen.

BDLI mit erweiterter Geschäftsführung

Die 1978 erweiterte Geschäftsführung erscheint im REUSS: Präsidialgeschäftsführer ist wie bisher Dr. phil. Theodor Benecke; zu neuen Geschäftsführern wurden berufen Dr. Werner Magirius und Arno L. Schmitz. Während Dr. Theodor Benecke und Arno L. Schmitz seit vielen Jahren im REUSS zu finden waren, erscheint Dr. Werner Magirius erstmalig. Der Luftfahrt-Presse-Club wählte Arno L. Schmitz 1978 in seinen Vorstand.

Der Bericht des BDLI lässt die Bemühungen um eine verbessertes statistische Aussage der Branche erkennen. Vor dem Hintergrund der Zahlen beschäftigt sich der Bericht mit dem Problem der zyklischen Entwicklungen. *Wünschenswert wäre eine möglichst breite Verteilung der Spitzenbelastungen der Entwicklungsmannschaften. Am Beispiel des MRCA rechnet man alle 20 Jahre mit einem vergleichbaren Entwicklungsschwerpunkt. Aus dieser Problematik ergibt sich die Frage, wie die vorhandene und durch die Arbeiten an Neuentwicklungen zusätzlich erarbeitete höhere Technologie bis zu Beginn am Nachfolgemuster, also über 20 Jahre, erhalten bzw. weitergeführt werden kann. So stellt sich die Frage nach der so genannten kritischen Größe der Entwicklungskapazität der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, d.h. die Frage nach dem kritischen Minimum an qualitativen und qualifiziertem Fachwissen, welches vorhanden sein muss, wenn die Mittel, die aus den Etats der öffentlichen Hand kommen, optimale Verwendung finden sollen.* Diese vom BDLI in seinem Bericht angeschnittene Problematik steht vor dem Hintergrund des Kapazitätsabbau in der Entwicklung von 1970 bis 1978 um 36 %, von 12 500 Personen auf rund 8000.

Neue Namen im BMFT, im BMWi und bei der Luftwaffe

Im Bundesministerium für Forschung und technologie übernahm Volker Hauff die Nachfolge von Hans Matthöfer. Neuer Inspekteur der Luftwaffe ist seit dem 1. Oktober 1978 Generalleutnant Friedrich Obleser. Und im Bundesministerium für Wirtschaft übernahm Regierungsdirektor Dr. Eberhard Birke das Referat IV A 5 „Luft- und Raumfahrtindustrie“.

Luftsport weltspitze

Voller Stolz wies der neue DAeC-Präsident auf dem 53. Deutschen Luftfahrertag 1978 in Lahn-Wetzlar darauf hin, dass der Deutsche Aero-Club zahlen- und leistungsmäßig zu den Spitzengruppen der Welt gehört. Mehrere DAeC-Mitglieder wurden 1978 Welt- und Europameister. Diese Höchstleistungen sind aber nur die Spitze der Pyramide, deren Basis die Breitenarbeit des DAeC ist. Hier befinden sich über 12 000 Mitglieder in er Ausbildung. Ein anderer Erfolg zeigte sich bei der 16. Segelflug-Weltmeisterschaft 1978 in Frankreich: 91 % der 79 Teilnehmer aus 21 Nationen flogen Konstruktionen deutscher Segelflugzeughersteller.

Neuer Vorsitzender der MBB-Geschäftsführung, neue Namen bei VFW-Fokker

Dr. im REUSS 1978 genannte neue Vorsitzender der Geschäftsführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH Helmut Langfelder starb am 6. April 1978 einen tragischen Unfalltod. Der Aufsichtsrat bestellte am 6. September 1978 Prof. Dipl.-Ing. Gero Madelung zu seinem Nachfolger.

Vorsitzender des Vorstandes der Zentralgesellschaft VFW-Fokker mbH, Düsseldorf, ist Frans Swarttouw, sein Stellvertreter ist Dipl.-Ing. Johann Schäffler; weitere Mitglieder sind Alan R. Buley, Hubertus J. Grobden und Friedrich Wilhelm Freese.

Band 29 – 1980

Im Geleitwort weist der Herausgeber darauf hin, dass die Zunahme der Daten den Übergang zum zweiseitigen Textsatz erfordere - mit dem Ergebnis, dass mehr Inhalt auf weniger Seiten untergebracht werden konnten. Neu ist die Jahreskolumne zur „Lage der Luft- und Raumfahrt“ aus der Sicht eines prominenten Vertreters der Branche. *Diese Kolumne gibt künftig jedes Jahr einem exponierten Vertreter des Luft- und Raumfahrtbereichs Gelegenheit zu Resümee und Ausblick aus seiner Sicht.*

Rückschau auf das „Airbus-Jahr“

Der Herausgeber: *Das zurückliegende Jahr war einmal mehr ein „Airbus-Jahr“. Niemand hätte noch vor 12 Monaten zu prophezeien gewagt, dass am Jahresende die Zahl der Bestellungen in die Größenordnung von 400 Stück gewachsen sein würde. Trotz der einstweilen noch ungewissen Ertragslage ist dieses stolze Ergebnis für die europäische – und damit auch die deutsche – Luftfahrt von herausragender, ja einmaliger Bedeutung. Das Jahrbuch trägt dem Ereignis u.a. dadurch Rechnung, dass sich der Aufsichtsratsvorsitzende der Airbus-Gesellschaften, Ministerpräsident Dr. Franz Josef Strauß, in der Jahreskolonne äußert. Auch der Lufthansa-Teil beschäftigt sich mit dem Airbus: hier sei nicht zuletzt die Treibstoffökonomie dieses Geräts angesprochen, nach einem Jahr explosionsartiger Preissteigerungen – deren Ende noch nicht abzusehen ist – gewiss ein aktueller Bezugspunkt.*

Für Franz Josef Strauß hat sich das Bild gewandelt, in dem es den Europäern jahrzehntelang verwehrt war, auf dem Weltmarkt der Luft- und Raumfahrt als ernst zu nehmender Anbieter aufzutreten. Man nahm es als gegeben hin, dass die Hersteller aus den USA vor allem den Markt für zivile Verkehrsflugzeuge beherrschten. *Die europäische, und damit auch die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie hat es verstanden, Marktnischen geschickt zu nutzen und sich mit einer Reihe hervorragender, technisch ausgereifter und wirtschaftlicher Erzeugnisse einen beachtlichen Marktanteil zu erkämpfen, der in den kommenden Jahren gefestigt und erweitert werden muss.*

Für Kurt W. Streit fällt es nicht schwer, dem REUSS 1980 als Prognose für die 80er-Jahre den positiven Kommentartitel "Gut gerüstet für das nächste Jahrzehnt" voranzustellen. *Was während der vergangenen zehn Jahre von der Luft- und Raumfahrt der Bundesrepublik an technologischer Forschungs- und Entwicklungsarbeit geleistet wurde, erweist sich als ausgezeichnete Saat; was in den Bereichen des Luftverkehrs und der Allgemeinen Luftfahrt trotz zahlreicher retardierender Momente an Konsolidierung, Diversifizierung und erfolgloser Leistung verbucht werden konnte, ist eine gute Ausgangsposition für das vorletzte Jahrzehnt dieses „Luft- und Raumfahrtjahrhunderts“ der Menschheit, das mitzugestalten zahlreiche deutsche Wissenschaftler, Ingenieure und Piloten die Ehre hatten.* Streit listet die Ausgangsposition für das nächste Jahrzehnt auf: Der Airbus ist für die „noch getrennt formierenden Unternehmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm und VFW-Fokker“ der Investitions- und Expansionsmotor von außergewöhnlicher Intensität.

400 feste Aufträge und Optionen für die Muster Airbus A300 B2/B4 und für den kleineren A 320-200 wurden für die Jahreswende 1979/80 erwartet. Damit hat Airbus Industrie mit 41 % einen kaum jemals möglichen gehaltenen Weltmarktanteil bei Großraumflugzeugen erlangt. Ohne die politische Weitsicht der Regierungen Frankreichs, der Bundesrepublik, Spaniens und England sowie der Niederlande wäre dies nicht möglich gewesen. Bei MBB wird der Hubschrauber Bo 105 – 1979 wurde der eintausendste Auftrag verbucht – zur Familie ausgebaut. In deutsch-japanischer Zusammenarbeit entstand so die BK 117. (B=Bölkow, K=Kawasaki). Im militärischen Bereich läuft die Serienproduktion des Alpha Jet und Tornado bei Dornier bzw. MBB, wobei im Berichtsteil des REUSS auf die aufgetretenen Probleme beim Notausstieg und des Triebwerks des Alpha Jets und der Liefer-schwierigkeiten der verstaatlichten britischen Flugzeugindustrie beim Tornado eingegangen wird. Und: *Nach wie vor hat VFW-Fokker gute Chancen, den im eigenen Hause [gemeint ist die Tochterfirma Rhein-Flugzeugbau GmbH, Mönchengladbach] entwickelten*

Fan-Trainer als Standard-Trainingsflugzeug der Luftwaffe in der Bundesrepublik zu platzieren.

Guter Rat ist teuer – Fortschreibung des Luftfahrtforschungsprogramms

Der Bundesminister für Forschung und Technologie Dr.rer.pol. Volker Hauff hat 1979 einen Beratungsplan herausgegeben. Für die Abteilung 5 „Luft- und Raumfahrt, Verkehr, Medizin, Biologie“ unter Ministerialdirektor Dr.phil. Finke gibt es unter anderem den Fachausschuß „Luftfahrtforschung und –technologie“, der insbesondere dem neuen Referat 514 Luftfahrtforschung und –technologie unter Ministerialrat Dr.-Ing. Hertrich zuarbeitet. Dieser Fachausschuss hat die Aufgabe innerhalb des Gesamtprogramms Luftfahrtforschung und –technologie des Bundes das Teilprogramm des BMFT zu begleiten. Im Ausschuss sind auf hoher Ebene vertreten: DFVLR, TU Braunschweig, München, Darmstadt, die Firmen Dornier, MBB, MTU, Teldix VFW-Fokker sowie die Lufthansa. Innerhalb des Fachausschusses konstituierte sich der Sachverständigenkreis „LL.SK.04 Fertigungstechnologie im Flugzeugbau“ zur Beobachtung und Beurteilung der wissenschaftliche, technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen zur Förderungsschwerpunkten und Förderungsanträgen und zur Erfolgskontrolle.

Das BMFT hat u.a. die Aufgabe, die Forschungsziele, und die Maßnahmen des Bundes zu koordinieren. Das unter seiner Federführung erstellte „Gesamtprogramm Luftfahrtforschung und Luftfahrttechnologie 1979-1982“ ist die Fortschreibung des ausgelaufenen 1. Gesamtprogramms 1975-1978. Schwerpunkte der vom BMFT geförderten Maßnahmen sind:

- Schaffung einer breiten technologischen Basis für künftige Luftfahrtprojekte;
- Vorentwicklung und Erprobung kritischer Komponenten künftiger Projekte, dazu zählt der superkritische Tragflügel für Passagierflugzeuge und neuartige Bauweisen sowie Hubschrauber- und Triebwerktechnologie;
- Verbesserung der technologie des Luftverkehrs;
- Entwicklung und Errichtung von Pilotanlagen für neuartige, kostengünstige Fertigungsanlagen mit dem Schwerpunkt Airbusfertigung;
- Errichtung industrielle nutzbarer Großversuchsanlagen wie der Deutsche-Niederländische Windkanal DNW und der Europäische Transschallkanal ETW.

Flottenkonzept der Lufthansa für das nächste Jahrzehnt

Nachdem 1977 die Weichen für eine optimale Langstreckenflotte in den 80er-Jahren gestellt worden waren, galt es die Kurz- und Mittelstreckenflotte für das nächste Jahrzehnt zu konzipieren und zu realisieren. In Zusammenarbeit mit dem Airbus-Konsortium entstand die Airbus-Version A 310 als Kurz- und Mittelstreckenflugzeug für 210 Passagiere. Während der Rumpf mit dem des A 300 bis auf die Länge nahezu identisch ist, wird die A 310 mit einem nach neuesten aerodynamischen Erkenntnissen entwickelten und auf diese Version optimierten Flügel und der neuesten Version der Triebwerksfamilie CF 6 von General Electric fliegen. Projekte für ein Nachfolgemodell der Typen Boeing 737 und 727 konkretisierten sich nicht. Die Lufthansa entschied deshalb, die vorhandene 737-Flotte (am 31.12.1978 waren es 22 737-130 neben sechs 737-230C) gegen die weiterentwickelte Version 737-200 adv auszutauschen und auf 32 Flugzeuge dieses Typs zu ergänzen. Mit dieser Entscheidung ist sichergestellt, dass die Kurzstreckenflotte bis weit in die 80er-Jahre die hohen Forderungen nach Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit erfüllt und die

Nachfolgeentscheidung unter sorgfältiger Abwägung der Konkurrenzangebote später getroffen werden kann.

Die Rolle der Lufthansa im Airbus-Programm

Rolf Stüssel, Leiter der Ingenieurdirektion der Lufthansa setzt sich im REUSS ausführlich mit der Rolle einer Airline bei der Definition und Einführung neuer Flugzeuge auseinander. United Airlines hat die Aufgabe des „Launching Customer“ für die Boeing 767-200 mit 30 Bestellungen und 37 Optionen übernommen. Delta und American Airlines folgen mit 50 Bestellungen und 42 Optionen. British Airways und Eastern Airways stehen vor dem Kauf der Boeing 757 und Lufthansa und Swissair haben die A310 von Airbus Industries aus der Taufe gehoben. Dieser Anlauf von gleich drei konkurrierenden Flugzeugprogrammen zeigt den großen Bedarf an modernen Mittelstreckenflugzeugen. Lufthansa hat sich entschlossen bei der A 310 abermals zum Launching Customer zu werden, nachdem sie schon bei der Definition und Entwicklung der Boeing 737 und des Airbus A 300 entscheidend mitgewirkt hat. Das Engagement eines Launching Customer ist mit den Vorteilen der Einflussnahme auf die Basisdefinition aber auch mit Risiken und Kosten verbunden. Lufthansa hat in der Projektphase des A 300 ca. 5000 Ingenieurstunden und für die Spezifikation dann nochmals 20 000 Stunden aufgewendet. Dieses Engagement führte zu 1500 Änderung der Basisspezifikation der A 300. In Zusammenarbeit mit der Industrie und den Behörden wurde außerdem das Instandhaltungssystem entwickelt, wobei Lufthansa 6000 Ingenieurstunden aufwendete. Ähnlich war das Vorgehen bei der A 310, für das die Gesellschaft inzwischen mehr als 600 Änderungen zur Basisspezifikationen erarbeitet hat

Aus den Tagebuchblättern 1980:

Die Lebenshaltung verteuert sich vor allem wegen der Preiserhöhung beim Erdöl. Im Frühjahr setzt ein Konjunkturabschwung ein. Die Grünen formieren sich als Bündnispartei zur Bundespartei. Verteidigungsminister Apel versetzt Generalmajor Gert Bastian in die unbedeutende Etappe, weil er sich gegen den NATO-Doppelbeschluss ausgesprochen und eine aktive Abrüstungspolitik verlangt hatte. Wochenlange Demonstrationen in Gorleben. In Paris werden fünf mutmaßliche Mitgliederinnen der RAF verhaftet. Bombenanschlag von Rechtsextremisten während des Oktoberfestes in München fordert 13 Tote und über 200 Verletzte. Verschiedene Anschläge auf Wohnheime für Ausländer. Die CDU geht mit dem Kanzlerkandidaten Franz-Josef Strauß in die Bundestagswahl gegen die SPD mit Helmut Schmidt, der allerdings erneut gewinnt und mit der FDP koalitiert.

Die Besetzung der US-Botschaft in Teheran hält an und wird erst im Januar 1981 beendet, als die Amtszeit von US-Präsident Carter abgelaufen ist. Ein Kommandounternehmen der USA zur Befreiung der Geiseln scheitert mit einer Katastrophe für die Teilnehmer. Die Präsidentenwahlen in den USA bringen einen erdrutschartigen Sieg des Republikaners Ronald Reagan gegen den Demokraten Carter. Der Golfkrieg zwischen Iran und Irak beginnt. Nach schweren Unruhen und Streikwellen in Polen kann die unabhängige Gewerkschaft Solidarität gegründet werden. Rhodesien wird unter dem Namen Simbabwe selbstständig. Rassenunruhen in Florida und in Südafrika. Papst Johannes Paul II. kommt nach Deutschland. Olympische Spiele in Moskau. Wegen der Intervention der UdSSR in Afghanistan bleiben die USA, die Bundesrepublik und 63 weitere Nationen den Spielen fern. Der Nierenzertrümmerer wird von Dornier erfunden. In den USA wird ein Impfstoff gegen Hepatitis B entwickelt. Die Raumsonde VOYAGER 1 fliegt am 12.11. am Saturn vorbei, VOYAGER 2 am 27.8. und entdeckt am 13/14.9. den Saturnmond. Es starben der ju-

goslawische Parteichef Josif Tito (*1892), der ehemalige Großadmiral Karl Dönitz (*1891), der Psychoanalytiker Erich Fromm (*1900) und der Maler Oskar Kokoschka (*1886)
 15.12. Vereinbarung über die Zusammenführung von MBB und VFW zum 1.1.1981 unterzeichnet

Erfolgsstatistik des DAeC

Nach der letzten DAeC-Luftsportstatistik hat sich die Zahl der im AeroClub zusammengesetzten Luftsportler auf 75 463 erhöht (Stand 31.12.1978). Innerhalb des DAeC gibt es 11 Landesverbände und 1202 örtliche Luftsportvereine. Innerhalb des DAeC werden sechs verschiedene Luftsportarten betrieben: Fallschirmsport: 3 340 Mitglieder in 72 Vereinen; Freiballonsport 733 Mitglieder in 31 Vereinen; Modellflug: 14 685 Mitglieder in 454 Vereinen; Motorflug: 13 827 Mitglieder in 437 Vereinen; Segelflug und Motorsegel: 33 918 Mitglieder in 793 Vereinen; Hängegleiter: 1631 Mitglieder in 69 Vereinen; daneben gibt es 11 300 zeitweise inaktive bzw. fördernde Mitglieder an.

Während der DAeC-Präsident Georg Brütting in seiner Funktion des Vizepräsidenten der FAI bestätigt wurde gibt es einen neuen Generalsekretär des DAeC. Die Frankfurter Bundesgeschäftsstelle wird ab dem 1. April 1979 von Helmut Dette geleitet.

Band 30 – 1981

30 Jahre REUSS:

Stolz stellt der Herausgeber fest, dass keine andere Jahrespublikation zum deutschen Luftfahrtbereich je über einen ähnlich langen Zeitraum erschienen ist, gleichgültig,

ob es sich um das „Jahrbuch für Luftverkehr“ in den zwanziger Jahren, das „Jahrbuch der Luftfahrt“ oder „Die deutsche Luftfahrt“ in der Zeit bis zum zweiten Weltkrieg handelte. Erinnert wird an 1951 als es ganz und gar nicht selbstverständlich, eher ein Wagnis war, diese Buchreihe zu beginnen. Immerhin sollte es noch Vierjahre bis zur Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik Deutschland dauern. Erinnert wird an zwei Beispiele, die seiner Zeit die Weichen für die Zukunft stellten. Einmal hatte sich der Deutsche Aero Club bereits gegründet und zum andern trat der „Verband zur Förderung der Luftfahrt“, Vorgänger des heutigen BDLI, als Nachfolger des „Reichsverband der Deutschen Luftfahrt“ auf den Plan. 1951 erschien der REUSS als schmales Bändchen. Als Folge der Expansion nach 1955 wuchs das Buch mit der Ausgabe 1959 ins heutige Format, seit 1963 schließen Inhalt und Titel die Raumfahrt ein.

Die Bewährungsprobe hatte der REUSS längst bestanden. Im Laufe der Jahre erfolgten sinnvolle Änderungen dort, wo es erforderlich wurde. Die Grundkonzeption ist aber geblieben: Nachschlagewerk und Dokumentation in einem Band. Beiträge spekulativen Charakters oder Augenblicksideen fanden und finden keinen Eingang – erst, wenn sich daraus gesicherte Fakten entwickelt haben, werden sie im Jahrbuch festgeschrieben. Und erst aus diesem Blickwinkel gewinnen die Leistungsziffern und –berichte der letzten 30 Jahre in der Buchreihe ihr historisches Gewicht.

Zum Jubiläum verpasste sich der REUSS eine neue Einbandgestaltung in den bewährten Farben silberne Schrift auf blauem Grund.

Grenzen des Wachstums

In seinem Bericht „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“ schneidet Prof. Dipl.-Ing. Gero Madelung, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, das Problem der Grenzen des Wachstums der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie an: *Wir stehen am Ende einer 15-jährigen Aufbauphase. Der grundlegenden politischen Entscheidung, in diesem Bereich technologischer Spitzenleistungen einen nationalen Beitrag zu bringen, folgte der zielstrebige Erwerb der erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse auf der Ebene der Industrie. Überzeugende Leistungen in internationalen Großprojekten wie Airbus, Tornado, Alpha Jet und Ariane schufen eine breite Vertrauensbasis bei unseren europäischen Partnern...Aufbauend auf den europäischen Kooperationsprogrammen gibt es darüber hinaus erste Beispiele für eine fruchtbare transatlantische Zusammenarbeit... Der Erfolge dieser Aufbauphase waren nur möglich auf der Basis einer langfristig angelegten industriepolitischen Zielsetzung der Bundesregierung...Für die kommenden Jahre gilt es, das Erreichte zu sichern...und es wird darauf ankommen, angesichts der eingrenzenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin ein hinreichend großes Spektrum an produktorientierten Entwicklungsaufgaben erfolgreich durchzuführen, um insbesondere im militärischen Bereich ein Wiederabsinken der Luft- und Raumfahrtindustrie auf den Stand eines Lizenz- oder Unterauftragnehmers zu verhindern. Ein „Austrocknen“ der militärischen Entwicklung hätte weit reichende Folgen...und damit zeichnen sich die Grenzen des Wachstums ab. Technische und wirtschaftliche Erfolge...dürfen nicht den Blick dafür verstellen, dass die Zukunft dieses Industriezweiges wesentlich von dem Willen und der Leistungsfähigkeit abhängt, die erworbenen Fähigkeiten und Kenntnisse zu nutzen.*

Konsolidierung gefragt

Kolumnist Kurt W. Streit erwartet die Fusion der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH mit den Vereinigten Flugtechnischen Werken GmbH: *Da es bei dieser seit nunmehr fast vier Jahren angestrebten Unternehmensverschmelzung jedoch nicht nur um die berechtigten Interessen der privaten und öffentlich-rechtlichen Anteilseignern, sondern auch um Interessen der Bundesregierung als Hauptauftraggeber beider Firmen geht, ist ein positives Ergebnis der laufenden Gespräche bestenfalls eine Frage von wenigen Wochen* [schreibt Kurt W. Streit zum Redaktionsschluss 15. Oktober 1980].

Zu den Hauptgeschehnissen rechnet Kurt W. Streit

- Mit dem Start der Trägerrakete ARIANE am 24. Dezember 1979 mit maßgeblichen deutschen Anteil feiert Europa nach langem Anlauf einen technologischen Erfolg, dessen kommerzielle Nutzung in den vorausseilenden Jahrfünften von großer Bedeutung sein wird.
- Die von Airbus-Industrie geplante stufenweise Erhöhung der A300/310-Produktion bis auf 10 Flugzeuge pro Monat ab 1985 veranlassten MBB und VFW zu außerordentlichen Investitionsleistungen in Hamburg und Bremen. Sie können als Grundlage für ein Verkehrsflugzeug-Bauprogramm betrachtet werden, das allein den deutschen Partnerfirmen des Airbus-Konsortiums ein bedeutendes Auftragsvolumen bis zum Jahr 2000 sichert.
- Das in der Bundesrepublik von MBB getragene Tornado-Programm lief 1980 nach den von PANA VIA vorgegebenen Daten.
- Als Aérospatiale-Partner nahm VFW nach mehrjähriger Pause erneut die Serienproduktion des militärischen Transportflugzeugs TRANSALL wieder auf.
- Das auch in Zukunft aus guten Gründen als Familienunternehmen selbstständig bleibende Haus DORNIER bewies 1980 einmal mehr, dass strikte Anpassung der eigenen Entwicklungs- und Fertigungspolitik an die Erfordernisse des Marktes in fast allen Fällen auch Erfolg verspricht. Genannt wird der Alpha Jet, der gemeinsam mit Dassault entwickelt und gebaut wird. Ferner der „Tragflügel neuer Technologie“ (TNT), der zu einer neuen Dornier-Zubringerflugzeugfamilie für bis zu 30 Passagiere führt und die Wiederauflage der Do 24, *dem besten Hochseeflugboot der Welt*.
- Die Luftverkehrsentwicklung entsprach 1980 weltweit nicht den Erwartungen, auch nicht bei Lufthansa, Condor, Hapag Lloyd und LTU. Treibstoffkostensteigerungen von mehr als 100% innerhalb weniger Monate standen Ertragsminderungen durch Tarifverfall und ausgeprägte Rezessionsmerkmale in den USA gegenüber. Ein Rückgang der Ladefaktoren war unvermeidlich. Auch die Flugtouristik hielt 1980 nicht was Reiseveranstalter und die Flugtouristikgesellschaften sich versprochen hatten. Dennoch ist festzuhalten, dass – verglichen mit amerikanischen Carriern – das wirtschaftliche Ergebnis der deutschen Luftverkehrsgesellschaften 1980 als den Umständen entsprechend gut bezeichnet werden kann.
- Mut Genugtuung ist zu vermelden, dass 1980 Frankfurt endlich die Zulassung für den Schlechtwetterflugbetrieb nach ICAO CAT II erhielt und für den Neubau des Flughafens München II der erste Spatenstich erfolgte.

Aus den Tagebuchblättern 1981:

Bundeskanzler Helmut Schmidt und Außenminister Hans-Dietrich Genscher forcieren durch Besuche in den USA, der UdSSR und in Skandinavien die Abrüstungsverhandlungen. Bundeskanzler Schmidt wird von Israel heftig attackiert, weil er Saudi-Arabien die Lieferung von Leopard-Panzern in Aussicht gestellt hat. In der Bundesrepublik wird zunehmend gegen Kernenergie und für den Frieden demonstriert. Die bislang größte Friedensdemonstration findet am 30. 10. mit 300 000 Teilnehmern in

Bonn statt. Drittes innerdeutsches Gipfeltreffen zwischen Helmut Schmidt und Erich Honecker.

Am 6.10. wird der ägyptische Staatspräsident Anwar as-Sadat ermordeten Polen verhängt der neuen Parteichef Jaruzelski das Kriegsrecht mit Verbot von Gewerkschaften und Streiks. US-Präsident Ronald Reagan (er wird bei einem Attentat schwer verletzt) verhängt daraufhin Wirtschaftssanktionen gegen die UdSSR, die er für die Reaktionen in Polen verantwortlich macht. Die 52 Geiseln aus der besetzten US-Botschaft in Teheran kommen nach 444 Tagen frei. Ohne Rücksprache mit den Verbündeten beschließen die USA den Bau der Neutronenbombe. Israel annektiert die 1967 besetzten Golan-Höhen. Mit Francois Mitterand wird erstmals ein Sozialist französischer Staatspräsident. In Rom wird Papst Johannes Paul II. bei einem Attentat schwer verletzt. Häufung von Aids-Fällen in den USA. IBM bringt einen eigenen PC auf den Markt und mit ihm das von Microsoft stammende Betriebssystem DOS, das zum weltweiten Standard wird. Erster Flug des wiederverwendbaren Space Shuttle Columbia. Erstflug der Dornier Do 228-200 am 28. März 1981.

Neue Namen in der Regierung

Mit der Vereidigung des Bundeskabinetts am 6. November 1980, es ist das 13. Kabinett der Bundesrepublik seit 1949 und das fünfte Kabinett in Folge als Koalition aus SPD und FDP, gab es auch im REUSS 1981 neue Namen. Dr. Volker Hauff, zuvor Forschungsminister wurde Bundesminister für Verkehr. Die Forschung übernahm Dr. jur. Andreas von Bülow, während Hans Apel als Verteidigungsminister in seinem Amt bestätigt wurde. Neuer Staatssekretär Rüstung ist Dr. Hans Dieter Leister; Abteilungsleiter Rüstungswirtschaft wurde Ministerialdirektor Dr. Werner Eichhorn.

25 Jahre Luftwaffe

Erinnert wird an die Aufstellung der Luftwaffe 1955 mit zunächst ausschließlich taktischen Aufgaben als Herzstück der europäischen integrierten Luftverteidigung ohne nukleare Trägermittel. Die Entscheidung der NATO, für den Fall einer Aggression auch den taktischen Luftkrieg mit nuklearen Mitteln vorzusehen, führte zur Ausrüstung der Luftwaffe mit Waffensystemen, die als Trägermittel für nukleare Waffen geeignet waren. Es sind dies das Flugzeug Lockheed F-104G „Starfighter“, die Boden-Boden-Rakete „Pershing Ia“ und die Flugabwehrrakete „Nike“. Das NATO-Konzept der „Massiven Vergeltung“ sah vor, einen Angriff auf West-Europa mit dem sofortigen Einsatz nuklearer Waffen zu beantworten. Dieses strategische Konzept der NATO wurde 1967 geändert. Die erhöhte Möglichkeit von begrenzten Konflikten führte zur Strategie der „Flexiblen Reaktion“, d.h. eine Aggression zunächst mit den Mitteln zu beantworten, mit denen sie ausgeführt wird. Hierdurch wurden die Schwerpunkte der Aufgaben der Luftwaffe verschoben, veränderte sich aber nicht als Ganzes. In diesem Zusammenhang erfolgten beim Waffensystem F-4F eine Anpassung an moderne konventionelle Flugzeugwaffen, während F-4F und RF-4E kampfwertsteigernde Maßnahmen unterzogen wurden.

30 Jahre DAeC

Das Jahr 1980 brachte eine Häufung von Jubiläen des deutschen Luftsports: • 30 Jahre Deutscher Aero-Club e.V., • 60 Jahre Segelflug-Wettbewerbe, • 50 Jahre technisch-wissenschaftliche Segelflugorganisation ISTUS-OSTIV, • 50 Jahre Modellflug-Meisterschaften, • 25 Jahre wieder Motorflug in Deutschland, • 25 Jahre Fallschirmsport-springen im DAeC. Diese Anlässe bescherte der DAeC-Hauptversammlung, dem 55.

Deutschen Luftfahrertag vom 4 bis 6. September 1980 in der Rhön ein großes Wiedersehensfest.

30 Jahre „Reuss“ – 30 Jahre Verbandsinitiative

ist die Überschrift für die Rückschau von BDLI.-Geschäftsführer Arno L. Schmitz in der insbesondere die Entstehung des BDLI mit seiner Vorgängerorganisation „Verband zur Förderung der Luftfahrt“ vom Gründungstag 13. November 1951 vor dem Hintergrund jener Zeit beschrieben und in Erinnerung gerufen wird. Wie seit Jahren enthält der BDLI-Teil des REUSS viele statistische Daten zur deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie und Organigramme zur Verbandsorganisation.

Dr. Theodor Benecke ist nicht mehr Präsidialgeschäftsführer des Verbandes, der nunmehr von den beiden Geschäftsführern Dr. Werner Magirius und Arno L. Schmitz geführt wird.

Noch ein Jubiläum: 25 Jahre LPC

Das Jahr 1980 stand für den am 13. April 1955 im Ratskeller von München gegründeten Luftfahrt-Presse-Club e.V. im Zeichen seiner 25-Jahr-Feier am 12./13. Juni 1980 in München. Das Fazit einer Podiumsdiskussion anlässlich dieses Jubiläums war: Bonn sagt ein klares Ja zur geplanten Fusion innerhalb der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (Ministerialdirigent Dr. Lorenz Schomerus, Abteilungsleiter BMWi), wünschenswert wäre ein in Europa entwickeltes und gebautes Langstreckenflugzeug für 150 Passagiere (Dr. Lorenz Schomerus und Franz Cesarz/Lufthansa) und die Luftfahrt könne nur mit Treibstoffeinsparungen von einem Fünftel und neuen Energietechniken überleben (Dr. Ludwig Bölkow/BDLI-Präsident und Krafft Ehricke/USA).

Band 31 – 1982

Die Betrachtung der Ereignisse des Jahres 1981 lassen sich allenfalls mit „Wolken am Horizont“ überschreiben und auch der Ausblick auf das Jahr 1982 verheißt kaum andere Aspekte. Die ganze Situation des Jahres schlägt sich im Geleitwort des Herausgebers zum Band 31 im neuen Hardcoverumschlag nieder. *Luftfahrtindustrie und Luftverkehr als Schwerpunkte dieses Bereichs standen zwar stets im Abhängigkeitsverhältnis zum Staat,*

selten aber schlugen Wirtschafts- und öffentliche Haushaltslage derart drastisch und ohne Verzögerung auf diesen Industriezweig durch...Eine volkswirtschaftlich prozyklische Mittelkürzung könnte in dieser Situation nur zum Ergebnis haben, dass in unserem auf Forschung und Technologie angewiesenen Exportstaat einem überlebensnotwendigen Industriebereich – der Innovationsbranche Luft- und Raumfahrt – der Atem gekürzt wird... Auch die hochkarätige Entwicklungs- und Produktionsleistung der Militärluftfahrt darf nicht ausschließlich an der Elle kurzfristiger Ergebnisrechnungen gemessen werden; gerade hier sind die langfristigen Auswirkungen auf Industrie und Politik in die Wertung einzubeziehen. Nicht zuletzt sind auch Bereiche von Wissenschaft und Sport den Sparmaßnahmen unterworfen.

Aus den Kalenderblättern 1982:

Bundeskanzler Helmut Schmidt bei US-Präsident Reagan, um Meinungsverschiedenheiten bei der Beurteilung der Polenkrise beizulegen. Im Sommer kommt Reagan zum Staatsbesuch nach Bonn, der von der bisher größten Friedensdemonstration mit über 400 000 Teilnehmern begleitet wird. Erster NATO-Gipfel in Bonn. Wieder 350 000 Demonstranten. Demonstrationen gegen den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main mit der „Startbahn West“. Beginn einer Friedensbewegung in der DDR. Die AEG ist illiquide und meldet Vergleich an. Die Regierung gibt eine Bürgschaft von 1,1 Mrd. DM. Spendenaffaire um den Flickkonzern. Die Koalition aus SPD und FDP scheitert an wirtschafts- und sozialpolitischen Fragen. Nach Rücktritt der FDP-Minister scheidet die Regierung Schmidt an einem konstruktiven Misstrauensvotum der CDU/CSU, die mit Helmut Kohl als Kanzler zusammen mit der FDP den Regierungswechsel herbeiführt. Englands Krieg um die Falklandinseln. Die UdSSR bieten der NATO das Einfrieren der eigenen Mittelstreckenraketen an gegen Stationierungsverzicht in Westeuropa; die NATO lehnt ab. Riesige Demonstrationen in den USA. Nach dem Tod von Breschnew wird der bereits schwer erkrankte Andropow Parteichef der KPdSU. Israel marschiert in den Libanon ein. Die Compact Disk CD findet ihren Markt. Mit dem 5. Flug der Columbia wird der reguläre Flugbetrieb mit dem Space Shuttle aufgenommen. Erstflug Airbus A310-300 am 3.4.1982.

Kritik und Hoffnung aus der Sicht der Forschung

Kritisch Worte findet Prof. Dr. rer. nat. Hermann Jordan, der Vorsitzende des Vorstandes der deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR), in seinem Bericht zur Lage. Schon die Vorgängergesellschaften, aus denen vor 12 Jahren die heutige DFVLR entstand, hatten ein wechselhaftes Schicksal gehabt. Luftfahrt war abwechselnd Schlüsseltechnik von hoher Priorität und dann entweder für Deutsche verboten oder von geringerem Ansehen bei Öffentlichkeit und Politik. *Die DFVLR hat sich in den Siebzigerjahren dieser wechselnden Gunst der öffentlichen Meinung auch nicht entziehen können, Zahlreiche Änderungen und Anpassungen waren notwendig, um aus selbstständigen und konkurrierenden Vorgängergesellschaften eine in sich geschlossenen Forschungs- und Versuchsanstalt zu schaffen...In der ersten Hälfte der Siebzigerjahre fand ein erheblicher Abbau der nationalen Raumfahrtaktivitäten der Bundesrepublik zu Gunsten einer – wie sich heute wohl herausstellt: falsch verstandenen – Europäisierung der Raumfahrt statt. Die DFVLR musste hierfür einen erheblichen und schmerzlichen Tribut zahlen: umfangreicher Personalabbau, Aufgabe zahlreicher Arbeitsgebiete und hinausgeschobene Modernisierung. Wachsende Summen flossen in ein immer diffuser werdendes Europäi-*

ches Raumfahrtprogramm, das dem Ansehen in der Öffentlichkeit eher abträglich war und dem hohen Beitrag der Bundesrepublik nicht erkennbar werden ließ...

Prof. Jordan lobt Frankreich, welches sich neben seiner europäischen Beteiligung ein beachtliches nationales Raumfahrtprogramm geschaffen hat, *durch das es eine Führungsrolle in Europa anstrebt und de facto erhielt. In der Bundesrepublik dauern manche Einrichtungen etwas länger...ARIANE und SPACE SHUTTLE...sind die Träger der Achtzigerjahre, und verbesserte Versionen werden das Raumfahrtgeschehen der Neunzigerjahre bestimmen. Damit ist der Weg frei für ein Raumfahrtprogramm mit hohen Zielen in der Wissenschaft und in der Anwendung...* Hervorgehoben wird, dass die DFVLR sich in ihrer flugzeugbezogenen Forschung auf den Vorlauf weiterer Airbusvarianten konzentriert. Mit der Entwicklung eines Flugversuchsträgers will die DFVLR die zentralen Probleme des Luftverkehrs im nächsten Jahrzehnt angehen.

Am Horizont sind Wolken aufgezogen

...und angesichts der Haushaltslage in Bonn erscheinen sie dort am dunkelsten, wo die unmittelbare Abhängigkeit vom öffentlichen Auftraggeber am größten ist. Kurt W. Streit zählt die Schatten auf: die Sorgen um die notwendig gewordenen Zwischenfinanzierung des laufenden Airbus-Produktionsprogramms; die Streckung der Tornado-Fertigung auf Wunsch des Verteidigungsministeriums, der Stopp der weiteren Entwicklungsarbeiten am Taktischen Kampfflugzeug der 90er-Jahre (TKF 90) und die Auftragsreduzierung bei verschiedenen Verteidigungswaffen. Die Airbus-Planung über die A 310 hinaus aus Haushaltsgründen jetzt zu verzögern, hieße nicht nur das ganze Programm infrage zu stellen, sondern auch das Risiko der Darlehensrückzahlung unnötig zu erhöhen. Ganz abgesehen von dem Porzellan, das auf politischem Parkett zerschlagen wird.

Für Kurt W. Streit haben sich die Befürchtungen, dass das Luftverkehrsjahr 1981 eher noch problematischer werden würde als das Jahr 1980, leider bestätigt. Überkapazitäten am Markt, Tarifverfall bei gleichzeitig steigenden Kosten erlauben weder der Lufthansa noch der Condor die Erwirtschaftung echter Erträge aus dem Flugbetrieb.

Die Treibstoffproblematik findet naturgemäß deutlichen Niederschlag im Bericht der Deutschen Lufthansa AG mit einem 1980 abermals gestiegenen Aufwand für Treibstoff. Waren 1979 Steigerungen von 48,5 % zu verzeichnen, ergibt sich für 1980 eine Anhebung von 61,1 %. Es wurden 491 (262) Mio. DM mehr für Treibstoff aufgewandt; die Gesamtaufwendungen hierfür betragen 1980 1,3 Mrd. DM. Zwischen Januar 1979 und Dezember 1980 stiegen die Preise um 147 %! Entsprechend nahm der Anteil am Gesamtaufwand zu; er lag 1978 noch bei 11 %, 1980 betrug er 20,2 % und damit 23,4 (17,4) % der Streckenkosten. Für 1981 wird ein noch höherer Anteil erwartet. Mengenmäßig wurde 1980 mit 2234 Mio. Litern nur 3,1 % Treibstoff mehr verbraucht, obwohl die Produktion in tkm um 9,2 % stieg.

Die Belastung des innerdeutschen Luftverkehrs mit Mineralölsteuer ist zunächst zurückgestellt worden. Sie ist im Prinzip jedoch vorgesehen; ihre Realisierung soll von internationalen Vereinbarungen abhängig gemacht werden. Die Mineralölsteuerbefreiung des Luftsports wurde im Rahmen des Subventionsabbaugesetzes zum 1. Oktober 1981 aufgehoben. Die Hoffnung des DAeC, dass seine Argumente gegen die Abschaffung der seit Jahrzehnten zugestandenen Befreiung von der Mineralölsteuer hat sich damit zerschlagen.

Im Umweltbundesamt, als selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbericht des Bundesinnenministeriums seit 1974 in Berlin tätig, wurde mit Arbeiten zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm betraut. Nach diesem Gesetz werden für alle Flughäfen, zivile wie militärische, Lärmschutzbereiche festgesetzt.

MBB – das fusionierte „Nord-Süd-Unternehmern“

Die kurz nach Drucklegung des REUSS '81 vollzogene Fusion zwischen MBB und VFW findet ihren Niederschlag im ersten Eintrag der neuen/alten Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) in Ottobrunn. Am Stammkapital von 250 Mio. DM sind beteiligt: • ABM Beteiligungsgesellschaft mbH 13,56 %, • Bayerische-Hamburgische Beteiligungsgesellschaft mbH 25,10 %, Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung 9,63 %, • Freistaat Bayern 7,02 %, • Familie Blohm 0,67 %, • Dr. Ludwig Bölkow 1,57 %, • Fides Industriebeteiligungsgesellschaft mbH 25,70 %, • Willy und Lilly Messerschmitt-Stiftung 6,75 %, • VFW-Verwaltungsgesellschaft mbH 10 %. Vorsitz des Aufsichtsrates ist Max Streibl, sein Stellvertreter ist Alois Schwarz. Geschäftsführer sind Prof. Dipl.-Ing. Gero Madelung (Vorsitzender), Sepp Hort (stellvertretender Vorsitzender) sowie Dr. Johannes Broschwitz, Max Dronsek, Fritz Killguss, Ernst-Georg Pantel und Johann Schäffler.

Neben den Zentral- und Betriebsbereich Ottobrunn ist MBB in Unternehmensbereiche (mit Werken in) gegliedert: • Unternehmensbereich Apparate in München, Nabern und Schrobhausen, • Unternehmensbereich Drehflügler und Verkehr in München, Donauwörth, Laupheim und Speyer, • Unternehmensbereich Flugzeuge in München, Augsburg und Manching, • Unternehmensbereich Marine- und Sondertechnik in Bremen und Hoykenkamp, • Unternehmensbereich Raumfahrt in Bremen, Ottobrunn und Lampoldshausen, • Unternehmensbereich Neue Verkehrssysteme in München, • Unternehmensbereich Transport- und Verkehrsflugzeuge in Hamburg-Finkenwerder, Stade, Varel, Einswarden, Lemwerder und Bremen.

Dornier bleibt alleine

Unbeeindruckt vom Fusionsgeschehen nennt der REUSS die drei Dornier-Firmen 1. Dornier GmbH, Friedrichshafen und dem Werk München-Neuaubing, mit den Geschäftsführern Dipl.-Ing. Dr.jur. Karl-Wilhelm Schäfer und Dr.-Ing. Bernard Schmidt (beide Sprecher) sowie Dr.-Ing. Fritz Mader, Rainer Hainich und Werner Kresin (Kapital 20 Mio. DM, Beschäftigte 4300 Stand 31.12.1980); 2. Dornier Reparaturwerft GmbH in Oberpfaffenhofen, Geschäftsführer sind Dr. Dietmar Burger, Rainer Hanich und Heider Heydrich (Kapital 4 Mio. DM, Beschäftigte 1500 Stand 31.12.1980); 3. Dornier System GmbH, Friedrichshafen, Geschäftsführer sind Dipl.-Ing. Silvius Dornier, Dipl.-Ing. Dr.jur. Karl-Wilhelm Schäfer, Dr.-Ing. Bernhard Schmidt, Dr.-Ing. Helmut Ulke und Dipl.-Kfm. Klaus-Peter Thomé (Kapital 7 Mio. DM, Beschäftigte 1600 Stand 31.12.1980).

75 Jahre Luftfahrtforschung

Eine Tabelle erinnert an den Beginn der Luftfahrtforschung in Deutschland vor 75 Jahren. Am 9. November 1907 stellte die Motorluftschiff-Studiengesellschaft (M.St.G) die Mittel zur Errichtung der „Modellversuchsanstalt“, der späteren AVA, in Göttingen nach den Plänen von Ludwig Prandtl zur Verfügung. Damit begann die Entwicklung der deutschen Luftfahrtforschung. In der Bundesrepublik des Jahres 1981/82 läuft unterdessen das in

zwei Stufen angelegte Luftfahrtforschungsprogramm. Stufe 1 umfasst die technologische Basis mit Aufgaben vor allem der hochschulfreien Forschung und hier vor allem in der institutionell geförderten DFVLR. In der Stufe 2 werden darauf aufbauend ausgewählte technologische Komponenten für solche Projekte gefördert, deren Entwicklung bevorsteht. Hier gibt es das Zivile Komponentenprogramm ZKP mit den Schwerpunkten Superkritischer Flügel für den Airbus, neuartige Tragflügel für kleinere Flugzeuge, neue und wirtschaftlichere Bauweisen, Hubschraubertechnologien, Böenabminderungssystem und Triebwerkstechnologien.

Segelflug-Weltmeisterschaften 1981 in Paderborn

Der DAeC begrüßte zu den 17. Segelflug-Weltmeisterschaften in der Zeit von 23. Mai bis 7. Juni 1981 auf dem Platz Paderborn-Haxterberg 81 Piloten aus 25 Nationen. Fast sämtliche Teilnehmer flogen Flugzeuge deutscher Konstruktion. Die vier deutschen Teilnehmer wurde zwar keine Weltmeister, sie redeten aber in allen drei Klassen ein gewichtiges Wort mit.

Band 32 – 1983

Seit dem 4. Oktober 1982 befindet sich die neue Koalition aus CDU/CSU und FDP in Bonn an der Regierung. Mit dem Redaktionsschluss vom 15. Oktober 1982 für die Ausgabe 1983 konnten die wichtigsten, sich aus dem Regierungswechsel ergebenden Änderungen verarbeitet werden. Neben den üblichen Änderungen und Ergänzungen im Datenbereich – die jährlich bereits mehr als die Hälfte des Inhalts erfassen – erfuhr das Kapitel

„Wirtschaft“ abermals eine Erweiterung. Führt schon bisher die lückenlose alphabetische Liste von Firmennamen zum jeweiligen Produktionsprogramm, so tritt ein zweites Verzeichnis in drei Sprachen hinzu, das vom Stichwort des Sachbegriffs ausgehend zu den einschlägig tätigen Firmen leitet.

Mit dem Band 32 findet sich der Herausgeber abermals in der Rolle des „Historiographen“. Die Arbeiten am Jahrbuch vermitteln stets einen komprimierten Überblick über die Entwicklung der Branche. Und für 1982/83 erkennt der Herausgeber recht unterschiedliche Strukturen, die gleichwohl unter dem Signum einer Gemeinsamkeit stehen: dem weltwirtschaftlichen Konjunkturtief, das in seinen mittelbaren wie unmittelbaren Auswirkungen die Luft- und Raumfahrt länger und fester umklammert hält, als dies noch vor einiger Zeit prognostiziert worden war.

Aus dem weitgespannten Sektor der Luft- und Raumfahrt – ein einheitliches Urteil lässt sich mithin schwer abgeben – fand ein Teilbereich eine besondere Entwicklung durch die innerstaatliche Maßnahme mit der Mineralölbesteuerung von Flugbenzin: *Drastische Umsatzrückgänge und Firmenzusammenbrüche bei Handel und Flugschulen waren zu verzeichnen, mittelbar wird der Rückgang der Flugbewegungen bei der Allgemeinen Luftfahrt die Flugsicherheit beeinträchtigen. Diese Entwicklung war absehbar und an warnenden Stimmen hat es nicht gefehlt, trotzdem hat man derartige Belastungen einem Verkehrszweig zugemutet, der – im Gegensatz zum Kraftfahrzeug- und Schienenverkehr – seine Wegekosten nahezu vollkommen selbst deckt.*

Die Wolken wurden noch dunkler!

Heinz Ruhnau, der neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG, wollte seine Betrachtung zum Weltluftverkehr 1983 gegenüber den vom Jahrbuch 1982 vorhergesehenen „Wolken am Horizont“ einer positiveren Betrachtung entgegenstellen. „...*aber leider sind die Wolken nicht nur näher gerückt, sondern sie sind auch noch dunkler geworden.*“ Weltwirtschaft: es gibt nur wenig Lichtblicke, das Gesamtbild ist Besorgnis erregend und die Auswirkungen auf den Luftverkehr sind schwer wiegend. Viele Luftverkehrsgesellschaften ringen um ihre Existenz, manche mussten bereits aufgeben, und es ist zu befürchten, dass weitere folgen werden. Die IATA-Gesellschaften haben 1982 rund 2 Mrd. \$ verloren; ein deutliches Zeichen für die schwer wiegende Strukturkrise des Weltluftverkehrs. Die Deregulierung, anfangs in den USA als Erfolg der freien Marktwirtschaft gefeiert, zeigt heute seine schlimmen Folgen. *Der Passagier hat nur kurzfristig Vorteile, langfristig gesehen hat der Steuerzahler die Zeche zu begleichen, privatwirtschaftliche Unternehmen gehen schlichtweg in Konkurs.* Die Lufthansa hat hier ihren geachteten Platz in der internationalen Luftfahrt behalten und sie hat sich im Wettbewerb behauptet. Die Politik der „Konsolidierung statt Expansion“ hat die Lufthansa in eine Position gebracht, um die sie von manchen beneidet wird.

Stagnation

zeigt sich für Kurt W. Streit in seiner Kolumne auf vielen Feldern. Nachdem sich die weltwirtschaftliche Rezessionsphase eher verstärkt, wird früher oder später nahezu jedes Luft- und Raumfahrtunternehmen in der Bundesrepublik von ihr betroffen. Militärische und zivile Aufträge stagnieren. Forschungsvorhaben wurden ebenso wie laufende Programme in unerwartet großem Umfang gestreckt oder gestrichen. Der Absatz der Flugzeuge für die Allgemeine Luftfahrt war rückläufig, die Beteiligungsergebnisse der deutschen

Luftfahrtindustrie an der ILA in Hannover und der Farnborough Air Show enttäuschten. Der schon in früheren Jahren geäußerte Wunsch nach einer größeren zeitlichen Staffelung der drei großen europäischen Luftfahrtausstellungen in Paris, London und Hannover scheint aus Kostengründen nun der Realisierung nahe. Zum Spiegelbild der Gesamtentwicklung wurde schließlich die im Oktober 1982 bei MBB angekündigte Notwendigkeit, zweitausend Arbeitsplätze einsparen zu müssen.

Nach ebenfalls stagnierenden Auftragseingängen für den Airbus A 300 und der kleineren Schwester A 310 ist von einem Hochfahren der Airbus-Monatsproduktion auf 10 Flugzeuge keine Rede mehr. Auch die erwartete Produktionsaufnahme des technologisch fortschrittlichen „narrow body“ Airbus A 320 als „klassischer 150-Sitzer“ wurde aus vielerlei Gründen vertagt. Dafür tritt der weitere Ausbau der Airbus-Familie auf der Basis der bisherigen Großraumzelle in den Vordergrund: die TA 11 als Langstreckenversion mit vier Triebwerken, die TA 12 als Langstreckenversion mit zwei Triebwerken (A 310-Rumpf mit TA-11-Flügel) und die TA 9 als zweimotorige Version mit gestrecktem Rumpf und mittlerer Reichweite. Kurt W. Streit mahnt „hier sind 1983 Prioritäten zu setzen!“ So dränge die Lufthansa aus gutem Grund (u.a. wegen der von der IATA in Kraft getretenen neuen Lärmvorschriften) auf eine rasche Verwirklichung des TA-Projekts. *Langfristig sind die Marktchancen der Airbus-Familie zweifelsfrei sehr positiv zu bewerten, wenn es gelingt, das Engagement der Partnerfirmen und der Regierungen auch in Zukunft zu motivieren. In Bonn ist nach dem Regierungswechsel vom Oktober 1982 zweifelsfrei mehr Kontinuität in der politischen Betreuung und eine größerer Risikobereitschaft der notwendigen Vorfinanzierung zukünftiger Airbus-Projekte zu erwarten.*

Lufthansa: Die Ära Culmann ging 1982 zu Ende

Am 1. Juli 1982 übernahm Heinz Ruhnau, seit 1974 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, den Vorstandsvorsitz der Deutschen Lufthansa AG. Die „Ära Culmann“, sie begann 1964 mit seiner Berufung in den damals dreiköpfigen Vorstand, den Vorstandsvorsitz übernahm er 1972, ging damit zu Ende. In seiner Antrittsrede auf der 20. ordentlichen Hauptversammlung der LH erinnerte Ruhnau an die Frauen und Männer, die zum Aufbau und zum internationalen Rang der Gesellschaft beigetragen haben. Der erste Kapitän war Rudolf Mayr; die erste Stewardesse war Ursula Tautz; der erste Werkstattleiter war Joachim Alpheis und die ersten Vorstände waren Hans M. Bongers und Gerhard Höltje. In seinem ersten Bericht musste Ruhnau den 1981 entstandenen erheblichen Streckenverlust erläutern, den die Gesellschaft hinnehmen musste (siehe oben), wobei trotzdem ein – wenn auch positives Bilanzergebnis vorgelegt wurde.

Aus den Kalenderblättern 1983:

Nach dem erdrutschartigen Sieg der CDU/CSU im Herbst 1982 regiert Helmut Kohl in Koalition mit der FDP. Die SPD rutschte erstmals seit fast 20 Jahren unter die 40% -Marke. Die Grünen ziehen erstmals ins Parlament. Zahlreiche Kürzungen von Sozialausgaben und Subventionen (18 Mrd. DM) dienen der Haushaltskonsolidierung. Erhebung einer unverzinslichen, rückzahlbaren Investitionshilfe-Abgabe. Aufwertung der DM um 5 %. Öffentliche Beihilfen für die deutsche Stahlindustrie in Höhe von 3 Mrd. DM. Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 14 %. Und zum Jahresende überschreitet die Konjunktur ihren Tiefpunkt; trotzdem 2,26 Mio. Arbeitslose. Nach Ratifizierung des NATO-Doppelbeschlusses erhebt sich eine Protestwelle mit über 1,4 Mio. bundesweiten Teilnehmern. Franz Josef Strauß vermittelt der DDR einen Milliardenkredit der Bundesregierung. In der Flickspendenaffaire wird Anklage erhoben u.a. gegen

Wirtschaftsminister Otto Graf Lambsdorff und den ehemaligen Wirtschaftsminister Hans Friedrichs.
 Der polnische Gewerkschaftsführer Lech Walesa erhält den Friedensnobelpreis. Die Computer-Maus wird erfunden. Der IBM XT hat als erster PC einen fest eingebauten Plattenspeicher von 10 Mbyte. COLUMBIA startet das europäische Spacelab mit u.a. Ulf Merbold. Höhepunkt des Bombenterrors im Libanon. PLO-Chef Arafat muss das Land verlassen. Erstflug Airbus A300-600 am 8. 7. 1983.

Neue Namen in Bonn

Neuer Bundesminister für Verkehr wurde Dr. Werner Dollinger, der als neuen Leiter der Abteilung Luftfahrt Ministerialdirektor Dr. Detlef Winter, dort seit dem 1. Mai 1982 im Amt, vorfand, der seit vielen Jahren für die Verkehrspolitik zuständig war. Dr. Heinz Riesenhuber ist der neuen Bundesminister für Forschung und Technologie, dessen Abteilung 5 „Luft- und Raumfahrt“ im REUSS keine Änderungen aufweist.

Dr. Manfred Wörner ging an die Spitze der Hardthöhe; sein Staatssekretär wurde Dr. Lothar Rühl. Ohne große Veränderungen wird das Luftfahrtreferat IV A 5 im BMWi, jetzt unter Minister Dr. Otto Graf Lambsdorff, geführt.

Lichtblick Raumfahrt

Für den Herausgeber gab es 1982 neben den o.g. schwer wiegenden Problemen aber auch Lichtblicke, gemeint ist die Raumfahrt: *1982 war für die Raumfahrt nicht nur ein Jahr der Jubiläen – vor 40 Jahren [am 3. Oktober 1942] schoss die erste Flüssigkeitsrakete in den Himmel über Peenemünde; seit 20 Jahren existiert in der Bundesrepublik ein nationales Weltraumprogramm -, es brachte konkret das 4. Weltraumprogramm der Bundesregierung, mit dem bis 1986 rund 3,0 Mrd. DM bereitgestellt werden. Schwerpunkte sind die weitere Förderung der Grundlagenforschung, der verstärkte Einsatz erprobter Satellitenentwicklungen für Kommunikation und Erdbeobachtung sowie bemannte Aufgaben im europäischen Weltraumlabor Spacelab, das 1983 erstmals gestartet wird. Ariane – die europäische Trägerrakete – hat sogar die Chance, zum Gewinnprojekt zu werden.*

Für das seit der Ausgabe 1969 von Werner Büdeler betreute Kapitel Raumfahrt, in dem Jahr für Jahr die Entwicklung der internationalen Raumfahrt sorgfältigst dokumentiert wurde, zeichnet in diesem Jahr Rudolf Metzler verantwortlich. Für den Berichtszeitraum 1981/82 schreibt Metzler unter anderem:

Raumfahrt und Weltraumforschung 1981/82:

Die sich seit Jahrzehnten abzeichnende Entwicklung von der Forschung zu Anwendung und damit zur Nutzung der Raumfahrttechnik, aber auch die zu beobachtende Bemühungen zur Militarisierung des Weltraums, habe sich fortgesetzt. In den westlichen Ländern macht sich zugleich eine zunehmende Privatisierung der Raumfahrt bemerkbar, was zu einer Entlastung des Steuerzahlers, der in der Vergangenheit die Aktivitäten außerhalb des Anziehungsbereichs der Erde ausschließlich finanziert hat, führt und deshalb sehr zu begrüßen ist. Als Beleg kann die in ihren Umrissen deutlich erkennbare neue Politik der NASA dienen, die gegenwärtig den Bau des fünften Raumtransporters durch kein Bankenkonsortium, den aggressiven Verkauf von Nutzlasten an Privatfirmen und sogar die Beförderung von Passagieren bei künftigen Shuttle-Flügen erwägt. Auch die Gründung der privaten europäischen Raketenträgerorganisation Arianespace sowie der erste erfolgreiche Start einer Rakete durch eine US-Firma sind Beispiele dafür.

Zu den herausragenden Ereignisse des abgelaufenen Zeitraums zählen u.a. der erfolgreiche Abschluss von drei weiteren Erprobungsflügen sowie des ersten Arbeitsfluges des amerikanischen Raumtrans-

porters Columbia, ein neuer Dauerflugrekord der sowjetischen Kosmonauten Anatolij Beresowoi und Valentin Lebedew, die sich 186 Tage an Bord der Raumstation Salut 7 aufhielten sowie die ungewöhnlich detailreichen Fotos der Sowjetsonden Venera 13 und 14 von der Oberfläche der Venus.

Ein Bürger der Bundesrepublik wird 1983 erstmals in den Weltraumfliegen. Die NASA wählte im September 1982 des 41-jährigen Physiker Ulf Mehrbold vom Stuttgarter Max-Planck-Institut für Werkstoffforschung für den im September 1983 vorgesehenen ersten Flug des europäischen Weltraumlabor Spacelab aus. Das Spacelab wurde acht Jahre nach der Auftragserteilung am 29. Juli 1982 von der MBB-Tochter ERNO-Raumfahrttechnik bei der NASA abgeliefert. Zwischen 1987 und 1992 rechnet man mit vier bis sechs Spacelab-Missionen pro Jahr.

Zurückgegangen ist die Zahl der Forschungs- und Anwendungssatelliten. Das ist für die westliche Raumfahrt begründet und daher verständlich. Sowohl in den USA als auch in Europa hat man in den letzten Jahren die Entwicklung und den Bau des wiederverwendbaren Raumtransporters sowie der europäischen Ariane-Rakete abgewartet, um mit diesen wirtschaftlich arbeitenden Starthilfen Geld zu sparen. Nicht betroffen sind in beiden Weltraumländern (USA und UdSSR) die Starts an militärischen Satelliten.

Die europäische Raumfahrt erlitt einen schweren Rückschlag. Nachdem der vierte Erprobungsstart der Ariane vom Startplatz Kourou in Französisch Guayana den Seefunksatelliten Merans A in seine Umlaufbahn brachte, stand der nächste Start sieben Monate später unter keinem günstigen Stern. Am 10. September 1982 stürzte die Ariane beim Flug L 5 ins Meer. Der nächste Start ist für April 1983 vorgesehen..

Seit dem REUSS '64 gibt es ebenfalls Jahr für Jahr eine sorgfältig bearbeitete Übersicht aller in eine Umlaufbahn gebrachten Erdsatelliten und Raumsonden; ausgenommen sind der Geheimhaltung unterliegende militärische Objekte. Die frühere Aufteilung in noch im Umlauf befindliche und abgestürzte Objekte zu unterteilen, ist wegen der großen Anzahl der Satelliten nicht mehr möglich.

Peter Pletschacher wird LPC-Präsident

Auf der Hauptversammlung des Luftfahrt-Presse-Clubs vom 7. November 1982 wurde ein seit langem geplanter Führungswechsel eingeleitet. Zum neuen Präsidenten wurde an Stelle des seit 10 Jahren amtierenden Redakteurs Klaus Müller (Die Welt Bonn) der Luftfahrtjournalist Peter Pletschacher gewählt. Auf Rudolf Metzler (Süddeutsche Zeitung) folgte Ernst Naumann (NDR Hamburg). Der langjährige Vorstandsvorsitzer der Lufthansa, Dr. Herbert Culmann, wurde Ehrenmitglied des LPC. Geschäftsführer des Clubs mit steigender Zahl von Mitgliedern und auf das Jahr verteilte interessante Seminare und Tagungen wurde Rainer Ortlepp von der DELVAG LuftfahrtVersicherungs-AG, Köln. Zur ILA 1982 schrieb der LPC erstmals einen „Preis der Luft- und Raumfahrtpresse“ zur Förderung des journalistischen Nachwuchses aus.

Halter von Luftfahrzeugen, Hubschraubern, Luftschiffen

Abermals wird die Liste der Eigentümer von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen, die in die Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, fortgeführt. Die Liste wird seit 1964 geführt und enthält inzwischen alle Nachträge. Ferner gibt es die Liste der deutschen Freiballone, eine Liste der vom LBA anerkannten selbstständigen Prüfer und eine Liste der fliegerärztlichen Untersuchungsstellen.

BDLI erweitert seinen Namen

Die allenthalben angesprochenen Probleme schlugen auch auf den BDLI durch. Hinzu kam, dass durch den Zusammenschluss von MBB und VFW eine Gewichtsverschiebung unter den Mitgliedsunternehmen entstand, die ihren Ausgleich in der Satzung, der Stimmgewichtung und der Beitragsordnung finden musste. Die Satzung wurde zu 2. März 1982 neu gefasst. Die Arbeitsgrundlage der Geschäftsstelle ist dabei gleich geblieben. Aber: die neue Satzung zwingt zur Rationalisierung im personellen wie materiellen Bereich. Die Geschäftsstelle unter Dr. Werner Magirius und Arno L. Schmitz und die Fachausschüsse haben Aktionsprogramme definiert, die eine Effizienzsteigerung zum Ziele haben.

Präsident des BDLI ist Dipl.-Volkswirt Ernst-Georg Pantel, Geschäftsführer MBB, der von Ludwig Bölkow auf der vom BDLI im Oktober 1981 in Hamburg ausgerichteteten glanzvollen AECMA-Jahreshauptversammlung in diesem Amt vorgestellt wurde. Sein Stellvertreter ist Dr. oec. publ. Ernst Zimmermann, Geschäftsführer MTU; Vizepräsidenten sind ferner Dr.-Ing. Bernhard Schmidt/Dornier und Horst Schützendübel/Teldix. Dr.-Ing. Ludwig Bölkow gehört dem Präsidium, welches insgesamt verkleinert wurde, als letzter Präsident an.

Mit der Satzungsänderung wurde auch eine Namenserverweiterung des Verbandes vollzogen in „Bundesverband der Deutschen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Ausrüstungsindustrie e.V. BDLI“. Diese Namenserverweiterung kommt der Herstellergruppe Ausrüstung entgegen, die nach der Zahl der Firmen, nach Größe und Struktur sowie nach Verschiedenartigkeit der Produkte durch eine bestimmte Heterogenität gekennzeichnet ist, aber in den letzten Jahren eine Steigerung ihren prozentualen Anteils an der Zahl der Beschäftigten aufweist.

BDLI intensiviert Ausstellungsaktivitäten

Im Bericht des BDLI heißt es, dass der zu betrachtende Zeitraum wieder einmal entscheidend geprägt wurde von der von der BDLI.-Geschäftsstelle organisierten und durchgeführten deutschen Gemeinschaftsbeteiligung am 34. Aérosalon in Paris-Le Bourget im Juni 1981 sowie der Vorbereitung der 14. Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) in Hannover. Daneben wurden weitere Ausstellungen von der BDLI-Geschäftsstelle besucht bzw. beschickt zum Teil auch im Rahmen des Auslandsmesseprogramms der Bundesregierung. Die Aktivitäten des BDLI-Arbeitsbereichs „Messen und Ausstellungen“ haben weiter zugenommen. Dazu gehört auch der Gemeinschaftsstand auf der Farnborough Air Show 1982. Die von britischer Seite zur Verfügung gestellte Ausstellungsfläche wurde weit überzeichnet – ein Ausdruck der expansiver gewordenen Politik der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie - und es war dann Sache des BDLI eine befriedigende Lösung herbeizuführen.

Bundeskanzler Helmut Schmidt eröffnet die ILA '82

Zur Vorbereitung der ILA des Jahres 1982 (18. bis 25. Mai) wurde der BDLI abermals gemeinsam mit der Messe AG in vielen Regionen der Welt aktiv. Dieses unterstützende „sales drive“ hat in der ILA '82 seine Früchte getragen. Die Ausstellung wurde von Bundeskanzler Helmut Schmidt eröffnet. Den Veranstaltern der ILA, BDLI und Deutsche Messe- und Ausstellungs-AG gelang es, das „Internationale Hubschrauberforum Bückeburg“ in die ILA einzubeziehen, wobei das Forum 1982 auf Wunsch des BDLI um einen zivilen Teil erweitert wurde. Die zugehörige Hardwareausstellung ist Bestandteil der ILA auf dem Flughafen Hannover. Das Hubschrauberforum wird veranstaltet vom Hubschrauberzentrum Bückeburg in Zusammenarbeit mit dem BDLI, mit der Deutschen Gesellschaft

für Wehrtechnik und der deutschen Messe- und Ausstellungs AG. Das Schwerpunktthema Hubschrauber auf der ILA wurde erweitert durch die Beteiligung der Helicopter Association International (HAI) und der European Helicopter Association (EHA) und anderer Organisationen. Der Ausstellungsschwerpunkt „Wehrtechnik“ erhielt zur ILA '82 einen neuen Akzent: In Verbindung mit der ILA fand vom 18. bis 20. Mai 1982 im Messegelände in Hannover die „International Defence Electronics Expo '82 (IDEE) statt; Veranstalter war die Cahners Exposition Group. Trotz der ungünstigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wurde das Ergebnis der ILA von den Ausstellern aus 20 Ländern noch als befriedigend bezeichnet. Begleitet wurde die ILA und auch das Hubschrauberforum in Bückeburg und die IDEE auf dem Messegelände vom zum Teil massiven Protesten aus der Friedensbewegung.

Band 33 – 1984

Fazit des Herausgebers aus den Ergebnissen der Redaktionsarbeit im abgelaufenen Jahr zur Vorbereitung der Ausgabe Nr. 33 ist die Zweiteilung der militärischen und zivilen Nutzungsformen mit ihren unterschiedlichen Schicksalen. Dabei gibt es keine einheitlichen Trends. Musste an dieser Stelle letztes Jahr noch das anhaltende Weltwirtschafts-Tief mit

seinen Folgen für die Luft- und Raumfahrt beklagt werden, so lässt sich 1983 eine kleine Verbesserung mit leichten Aufwärtstendenzen erkennen; nicht als Sprung zu bemerken freilich, eher von kleiner und stetiger Kontinuität geprägt.

Feststellungen am Rande der Redaktionsarbeit: • In ein und demselben Jahr 1983 übernimmt die Lufthansa den ersten von 25 bestellten Airbussen des Typs A 310 – während Moskau die Produktion des Überschallverkehrsflugzeugs TU 144 einstellt. Selten trat der Unterschied zwischen Fortschritt und Irrweg so klar zu Tage, Lufthansa hat zur richtigen Zeit die richtige Entscheidung getroffen. • Beherrschendes Raumfahrtereignis für Deutschland war zweifellos der erste Raumflug eines Deutschen aus der Bundesrepublik: Ulf Merbold arbeitete als erster Nichtamerikaner an Bord eines US-Raumfahrzeugs als Nutzlastexperte im STS-9/Spacelab 1. • Mehr denn je stimmt in der Allgemeinen Luftfahrt das Wort „Fliegen ist der teure Sport der armen Leute“, denn steigende Gebühren, Steuern und Versicherungsprämien erzeugten einen Sog, von dessen Auswirkungen sich die Flugschulen (Schülerrückgang seit 1980 etwa 25 bis 30 %) noch nicht erholt haben; Ausbildung und Fliege sind in Gefahr. Augenscheinlicher Fluchtweg des Normalbürgers mit Flugambitionen ist das UL-Fliegen, dessen Entwicklung davonstürmt und das Bild der „AERO '83 in Friedrichshafen prägte. • Messe-Indikatoren, wie die AERO in Friedrichshafen und die „Airmec“ in Düsseldorf vermitteln Hinweise, wo künftige Expansionsbereiche der Luftfahrt liegen können.

So ändern sich die Zeiten!

Kurt W. Streit stellt seiner Kolumne „Silberstreifen...?“ einige Bemerkungen in der Absicht voran, jenen Skeptikern auf politischer Ebene, die keinen Glauben an die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie mehr aufbringen wollen Mut zu machen und Anregung zu geben zu gezielter Investition im Rahmen eines bereits existierenden Flugzeugprogramms von epochaler Bedeutung und kalkulierbarer wirtschaftlicher Perspektive:

- *Wenn Boeing-Chairman T.A. Wilson hinter vorgehaltener Hand auf einem Empfang anlässlich des Pariser Aerosalons 1983 die Verkehrsflugzeug-Familienplanung der europäischen AIRBUS INDUSTRIE einen „Geniestreich voller unwägbarer Gefahren für Boeing“ bezeichnete, dann muss aus technologischer und weltmarktpolitischer Sicht am Airbus-Programm weit mehr „dran sein“ als einige bedeutende Repräsentanten der dieses langfristig angelegte europäische Industriekonzept auf Entscheidungsebene mit tragenden Regierungen im Augenblick wahrhaben wollen oder wahrhaben dürfen;*
- *und wenn McDonnell Douglas' Jim Worsham – ebenfalls in Paris und mit Nachdruck auch in den folgenden Monaten – den AI-Partnerunternehmen und AIRBUS INDUSTRIE in Toulouse direkt eine langfristige Kooperation in der Verkehrsflugzeugentwicklung bis weit über das Jahr 2000 hinaus ohne „Risk Sharing“ – also ohne Risikoteilung – anbietet, dann haben alle am Airbus-Programm beteiligten Partner Grund dazu, stolz auf ihr Produkt zu sein. Denn noch vor wenigen Jahren wies MDC einen solchen Gedanken weit von sich. So ändern sich die Zeiten.*
- *Nüchtern und langfristig betrachtet geht es um nichts anderes als die Teilung des Verkehrsflugzeug-Weltmarktes zwischen Boeing und AIRBUS INDUSTRIE (AI) oder Boeing und McDonnell Douglas (MDC oder Boeing und MDC plus AI. Boeing wird bleiben. Aber wer von den beiden zuletzt genannten Verkehrsflugzeughersteller im Jahr 1984 einen Planungsfehler macht, wird nur ein Jahr fünf später keine Marktchancen mehr haben.*

- ...*AIRBUS INDUSTRIE besitzt in diesem „Sporty Game“ zweifelsfrei die besseren Karten – aber nur dann, wenn nach dem grünen Licht zum Baubeginn des 150sitzigen A 320 binnen kurzem auch grünes Licht zur Fertigung des neuen Tragflügels für die Airbus-Langstreckenversion TA 11 gegeben wird. Die nur unter dieser Prämisse dem Weltluftverkehr anbietbare komplette Airbus-Familie ist in ihrer ökonomischen Effizienz und technologischer Brillanz unschlagbar. Auf Jahrzehnte hinaus wird sie der deutschen Luftfahrtindustrie und ihrer Airbus-Partnerfirmen als tragfähiges ziviles Bein zehntausende von Arbeitsplätzen sichern helfen und mittelfristiger mit sehr großer Sicherheit zur Programm-Kostendeckung und Ertrag führen. An die Adresse der hier beteiligten öffentlichen Hände gerichtet ist zu konstatieren: konsequent verfolgt, wird das Airbus-Programm auf keinen Fall ein Fass ohne Boden für den europäischen Steuerzahler werden; inkonsequent betrieben und von Uneinigkeit der Partnerregierungen getragen wird das Airbus-Programm ein weiteres Beispiel europäischer Unfähigkeit zur wirtschaftlichen engen Zusammenarbeit zum Milliardengrab à la EUROCONTROL.*

Rezession und knappe Haushaltskassen

Für Hanns Arnt Vogels, der neuen Vorsitzende der Geschäftsführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, hat die wirtschaftliche Situation der Luft- und Raumfahrtindustrie mit den geringen Wachstumsraten zwei Gründe: 1. liegen sie im zivilen Bereich in der Weltwirtschaftsrezession mit ihren negativen Auswirkungen auf die Fluggesellschaften und 2. verhindern im wehrtechnischen Bereich die leeren öffentlichen Haushaltskassen wichtige Anschlussprojekte. Dr. Vogels spricht für seine Firma, als die bedeutendste Systemfirma „in unserem Lande“ mit 5,7 Mrd. DM oder 44 % am Gesamtumsatz der Branche. *MBB hat seit langem im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe eine Verteilerfunktion übernommen, indem es den überwiegenden Teil der Programmumsätze an Unterauftragnehmer weitergibt. Auf diese Weise sind Bestellvolumina jährlich im Wert von 2,6 Mrd. DM an über 10 500 Firmen vergeben worden, die überwiegend Klein- und Mittelbetriebe repräsentieren...Nicht unerheblich sind auch die Rückflüsse der öffentlichen Aufträge und bedingt rückzahlbarer Zuwendungen an die öffentliche Hand. 55% des Auftragsvolumens fließen entweder in Form von Steuer und Sozialabgaben an den öffentlichen Haushalt zurück oder sie müssen von diesem nicht in Lohnersatzleistungen aufgebracht werden.*

Neue Namen in Ministerien

Zum 1. April 1983 wurde Generalleutnant Erhard Eimler, Jahrgang 1930, als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Generalleutnant Friedrich Obleser Inspekteur der Luftwaffe. Im Bundesministerium für Wirtschaft wird als Leiter der Unterabteilung IV A „Industrielle Grundsatzfragen, Außenwirtschaftsfragen der Industrie, Industrielle Kooperation, Elektroindustrie und Luft- und Raumfahrtindustrie“ Ministerialrat Dieter Wolf ausgewiesen. Zu seiner Unterabteilung zählt das Referat IV A 5 „Luftfahrt und Raumfahrtindustrie“ mit seinem neuen Leiter Ministerialrat Dr. Joachim Jahnke.

Aus den Kalenderblättern 1984:

Richard von Weizsäcker wird 6. Bundespräsident. In der Öffentlichkeit ist die Flick-Spendenaffäre Dauerthema; Wirtschaftsminister Otto Graf Lambsdorff muss zurücktreten, Nachfolger wird Martin Bangemann. Rücktritt Bundestagspräsident Rainer Barzel, Nachfolger wird Philip Jenninger. Im Januar 2,5 Mio. Arbeitslose (10,2%). Gewerkschaften streiken im längsten Arbeitskampf der Bundesrepublik für den Einstieg in

die 35-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich. Am 1. Juli wird für die Metallindustrie eine Regelarbeitszeit von 38,5 Stunden ab 1. April 1985 vereinbart; andere Branchen schließen sich an. Die ständige Vertretung der Bundesrepublik in der DDR erfährt zunehmenden Zulauf von DDR-Flüchtlingen; sie wird vorübergehend geschlossen; ebenso die mit Flüchtlingen überfüllte Deutsche Botschaft in Prag. Abbau der letzten Selbstschussanlagen durch die DDR.

Giftgaskatastrophe im indischen Bhopal mit über 2000 Toten und 200 000 Verletzten.. Olympische Winterspiele in Sarajevo. Olympische Sommerspiele in Los Angeles; alle Ostblockstaaten, ausgenommen Rumänien, bleiben fern. Apple bringt den Macintosh-Computer auf den Markt, IBM den Megabit RAM-Chip und den PC-AT; optische Platten-speicher werden erfunden. Erste erfolgreiche Operation an einem Fötus in den USA. Die Eigenschaften des „genetischen Fingerabdrucks“ werden erkannt. Der Vertrag über die Rückgabe von Hongkong an China im Jahr 1997 wird zwischen Großbritannien und China ausgehandelt. Der russische Parteichef Andropow stirbt; ihm folgt Konstantin Tschernenko.

200 Jahre Luftsport in Deutschland

Der Deutsche Aero-Club erinnert 1983 an den ersten Ballonaufstieg im Jahre 1783 und feierte auf der AERO '83 in Friedrichshafen diesen 200. Geburtstag von Luftfahrt und Luftsport. Auf der Hauptversammlung des DAeC im Oktober 1983 wählten die Delegierten der 11 Landesverbände den früheren Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG, Dr. Herbert Culmann, zum neuen Präsidenten; er folgt Georg Brütting nach sechsjähriger Amtszeit.

BDLI-Präsidium

Zum 1. Januar 1984 trat Dr. Ernst Zimmermann, Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU Motoren- und Turbinen-Union GmbH, sein Amt als Präsident des BDLI an. Vizepräsidenten sind Dr.-Ing. Bernhard Schmidt/Dornier, Horst Schützendübel/Teldix und Dr. Hanns Arnt Vogels/MBB; dem Präsidium gehört ferner Ernst-Georg Pantel/MBB an. Der Bericht des BDLI geht abermals ausführlich auf geänderte Strukturen der Industrie und auf die Situation des öffentlichen Auftraggebers mit seinen Auswirkungen auf die Industrie und somit auch auf den Verband ein. Im Rahmen der Ausrüstungsindustrie, sie ist im BDLI in der Herstellergruppe III „Ausrüstung“ präsent, wurde eine Neuorientierung abgeschlossen. Im Rahmen des Verbandes wurde eine sehr intensive Fachausschussarbeit mit diversen Arbeitsgruppen aufgenommen, die von Karl Heinz Gehring im Verband betreut werden. Ihm obliegt auch die Betreuung des Fachausschusses Raumfahrt mit dem Arbeitskreis Raumfahrt BDLI/DFVLR, der die Kommission für Raumfahrttechnik ablöste. Der REUSS vermittelt abermals Organigramme der BDLI.Geschäftsstelle und der Organisation der Fachausschüsse, Arbeitsgruppen und –kreise.

Band 34 – 1985

In leicht geänderter Gestaltung präsentiert sich der 34. REUSS auf 630 Seiten mit über 3000 Firmen, Organisationen bzw. Sachwörtern und über 4500 Namen im Personenverzeichnis. Es ist ein weiteres Kapitel hinzugekommen „Verteidigung und Wirtschaft“; kein neues Kapitel im inhaltlichen Sinn, denn dem Verteidigungsbereich waren schon bisher

Daten und Breite größeren Umfangs gewidmet, aber doch eine Neuheit insofern, als die Darstellung in der Breite und Tiefe gewachsen ist. Der Herausgeber dankt Generalleutnant Eimler, dem Inspekteur der Luftwaffe, der dafür gesorgt hat, dass mit diesem Kapitel möglicherweise der Grundstein zu einem kontinuierlichen „Jahresbericht der Luftwaffe“ gelegt wurde.

Auf über 20 Seiten ist im REUSS alles aktuelle über die Lufthansa nachzulesen. Jeweils wird aus dem Bericht des Vorstandes ausführlich und der Beitrag des Vorstandsvorsitzenden auf der Hauptversammlung zitiert. So baut sich eine lückenlose und in dieser Form einmalige Geschichte der Deutschen Lufthansa AG auf.

Die Luft- und Raumfahrtszene hat sich deutlich aufgeheitert; Daten und Fakten des 85er-Jahrbuchs spiegeln diese Entwicklung wider. Abgesehen von einem weiterhin verhaltenem Klima bei der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt dieses Jahr förmlich Durchbruchcharakter: Nach dem Beschluss des Bundeskabinetts vom 22. Februar 1984, der die – wohl-gemerkt rückzahlbaren – Förderzuschüsse für den deutschen Anteil am Airbus A 320 endgültig fixierte, stehen nunmehr bis 1990 etwa 1,5 Mrd. DM zur Verfügung...kluge Investitionen in eine auf Innovationen angewiesene Volkswirtschaft.

Startbereit

Aus der Jahreskolumne von Kurt W. Streit wird ein zurückliegendes Problem im Airbus-Programm deutlich. Nur durch die rasche Verfügbarkeit der „auf Halde“ produzierten Flugzeuge A 300 und A 310 konnten spektakuläre Lieferanfragen beantwortet werden. Optimismus ist angezeigt! Den Regierungen aber, die auf europäischer Ebene das finanzielle Risiko der Airbus-Produktion während der weltweiten Absatzkrise wesentlich mitgetragen haben, gebührt Dank. Ob dieses zusammenwirken ohne die ständige Präsenz des jedem politischen Kräftespiel gewachsenen Aufsichtsratsvorsitzenden von Airbus Industrien in Toulouse, Dr. Franz Josef Strauß, möglich gewesen wäre, mag dahingestellt bleiben.

Streit hebt in seiner Kolumne die Diversifikationspolitik der Luft- und Raumfahrtindustrie hervor, die Früchte trägt: Der unter Federführung von MBB gemeinsam mit AEG, Siemens und Thyssen-Henschel entwickelte „Transrapid“ fuhr Weltrekord; entwickelt von MBB wird bei Bremerhaven die größte Einblatt-Windkraftanlage in Betrieb genommen; die von Dornier entwickelten Webeautomaten sind weiterhin weltweit führend und der neuen, ebenfalls von Dornier entwickelten Medizintechnologie zur schmerzlosen Zertrümmerung von Nieren- und Gallensteinen steht hohes Umsatzwachstum ins Haus. Und Startbereit ist der von Prof. Claudius Dornier jr. entwickelte und bei der Lufthansa in der Hamburger Werft fertig gestellte Prototyp des Amphibiums „SeaStar“ hat die ersten Starts von Land und Wasser absolviert. Schließlich werden auf europäischer Ebene die Weichen für den „Jäger 90“ gestellt – so hofft Streit.

Und Kurt W. Streit erinnern an den kleinen aber feinen Industriezweig der Segel- und Motorflugzeughersteller. In diesem Bereich konnte das zur Grob-Gruppe gehörende Flugzeugbaunternehmen in Matties bei Mindelheim zum Jahresausklang 1984 mit einer Bestellung von 100 Segelflugzeugen des Doppelsitzers Grob G 103 im Wert von 7 Mio. DM den größten Segelflugzeug-Einzelauftrag nach 1945 verbuchen. Besteller ist die Royal Air Force in Großbritannien.

„Brillante Lage aber brisante Zukunft der Lufthansa“

Streit zitiert in seiner Kolumne „Startbereit“ einen Insider nach dessen Urteil die augenblickliche Situation der Deutschen Lufthansa AG „brillant“, ihre Zukunft indessen „brisant“ sei. *Letzteres nicht zuletzt auch wegen des sich abzeichnenden Tarifverfalls in Europa. Streit rechnet damit, dass der wirtschaftlichen Gesamtlage entsprechend auch die Lufthansa auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 1984 zurückblicken kann. Die Nachfrage bei Passagieren und Fracht stieg überproportional. Kapazitätsengpässe machten sich bemerkbar und zwangen dazu, von der in früheren Jahren Kosten sparenden antizyklischen zu kostenintensiven zyklischen Flottenbeschaffung überzugehen. Um die weitere Teilprivatisierung des Unternehmens kam es zu politischen Auseinandersetzungen auf nicht überzeugender Argumentationsgrundlage, die noch anhalten. Die ursprünglich für 1984 geplante Kapitalaufstockung wurde verschoben, ein Streik des Bordpersonals konnte knapp vermieden werden.*

Aus den Tagebuchblättern 1985:

Dr. Ernst Zimmermann, Präsident des BDLI und Vorstandsvorsitzender MTU wird am 1.2. ermordet. Weltwirtschaftsgipfel in Bonn (mit gescheitertem Bombenattentat auf den BDLI in Bonn)

Die Arbeitslosigkeit erreicht mit 2,6 Mio. den höchsten Stand in der Geschichte der Bundesrepublik. Stahlfusion zwischen Krupp/Essen und Klöckner/Duisburg. Deutsche Gerichte verhängen Höchststrafen für RAF-Terroristen. Friedrich Flick verkauft seinen Konzern für 5 Mrd. DM an die Deutsche Bank. Großdemonstrationen im bayerischen Wackersdorf. Daimler-Benz übernimmt AEG. Boris Becker gewinnt 17-jährig Wimbledon. K.v.Klitzing erhält den Physiknobelpreis.

Mit 520 Toten erlebt Japan den schwersten Absturzunfall in der Geschichte der Luftfahrt. Das Wrack der 1912 gesunkenen Titanic wird gefunden. neuer Parteichef der KPdSU wird Michail Gorbatschow als Nachfolger des verstorbenen Tschernenko; Gromyko wird Staatsoberhaupt der UdSSR.

Im Bericht des Vorstandes der Lufthansa über das Geschäftsjahr 1983 (der Bericht des dem jeweiligen REUSS vorangegangenen Jahres liegt regelmäßig bei Redaktionsschluss noch nicht vor; statt dessen gibt es jeweils eine Kurzfassung „Lufthansa auf einen Blick“) wird auf ein gutes Jahr zurückgesehen. Es gibt eine Dividende von 7 % und auf die Mitarbeiter wird eine Ergebnisbeteiligung von 20 Mio. DM ausgeschüttet womit das Engagement der Mitarbeiter als Voraussetzung für den Erfolg belohnt wird. 1983 zeigten sich erste Anzeichen der lang erwarteten Erholung der Weltwirtschaft; die Senkung des Rohölpreises um knapp 15 % führte zu einer Senkung der Produktionskosten, einer Stärkung der Kaufkraft und einem Abbau von Leistungsbilanz-Defiziten ölimportierender Länder. Drei Ziele hatte sich die Lufthansa gesetzt: 1. die Kapazitätsauslastung wurde erhöht, 2. wurde das Frachtgeschäft deutlich ausgeweitet und 3. war und bleibt eine zurückhaltende Preispolitik trotz steigender Kosten (die Inlandstarife sind seit 1982 konstant und zum 1.4.1984 im Durchschnitt nur um 3% angehoben worden). Wichtigste Investitionsentscheidung von strategischer Bedeutung für die 90er-Jahre wird der Einsatz der Boeing-727-Flotte sein. Aktuell ist Staatssekretär a.D. Heinz Ruhnau Vorsitzter des Vorstandes, dem ferner Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham, Dr. Günter Becher, Franz Beckmann, Gerhard Frühe und die Flugkapitäne Werner Utter und Gabel angehören.

Lufthansa setzt auf Berlin

Die 31. Hauptversammlung der Lufthansa fand am 16. Juli 1984 in Berlin statt und der Vorstandsvorsitzende drückte seine Überzeugung aus „Es wird der Tag kommen, an dem

wir wieder in ein ungeteiltes Berlin fliegen.“ Natürlich wisse man, dass die Lufthansa auf Grund des besonderen Status von Berlin und der Verantwortung der Vier Mächte für den Zugang von und nach Berlin nicht möglich sei. Das dürfe aber nicht dazu führen, unseren Anspruch aufzugeben. Und auch deshalb habe man sich entschlossen, die HV der Lufthansa zum ersten Mal nach dem Ende des zweiten Weltkrieges in Berlin stattfinden zu lassen. Ruhnau berichtete, dass er mit einem Kollegen Eser im Frühjahr 1984 die Generaldirektion der DDR-Fluggesellschaft Interflug besucht habe. „Darüber gab es hier und dort etwas Aufregung. Wir unterhalten gut Kontakte zu allen Luftverkehrsgesellschaften...Es ist aber offensichtlich immer noch etwas besonderes, wenn Deutsche Deutsche besuchen. Wir haben uns vorgenommen, die Beziehungen und die Zusammenarbeit zwischen Interflug und der Lufthansa zu normalisieren, so weit das die Grenzen, die durch andere gezogen werden, zulassen.“ Zwischen Lufthansa und Interflug wurde ein Interlineabkommen unterschrieben und zur Leipziger Messe 1984 erfolgte der erste Linienflugbetrieb nach Leipzig.

Konsolidierung des MBB-Konzerns

Im weiteren Vollzug des fusionierten Unternehmens MBB hat sich die Gesellschafterstruktur abermals geändert. Die korrigierten Daten: Fides Industrie-Beteiligungs-GmbH 25 %, Bayerische-Hamburgische Beteiligungsgesellschaft mbH 34,55%, ABM Beteiligungsgesellschaft mbH 25%, Freistaat Bayern 7,02%, Willy und Lilly Messerschmitt-Stiftung 6,75%, Dr. Ludwig Bölkow 1%, Familie Blohm 0,68%. Die Geschäftsführung wird mit den Aufgabenfeldern genannt: Dr. Hanns Arnt Vogels (Vorsitzender), Sepp Hort (stellvertretender Vorsitzender), Dr. Johannes Broschwitz (Wirtschaft), Ulrich Jacobowski (Arbeitsdirektor), Johann Schäffler (Leiter Unternehmensbereich Transport- und Verkehrsflugzeuge), Dr. Carl Peter Fichtmüller (Leiter Unternehmensbereich Hubschrauber und Flugzeuge), Dr. Othmar Heise (Leiter des Unternehmensbereichs Raumfahrt), Günther Kuhlo (Leiter Unternehmensbereich Wehrtechnik). Leitende MBB-Mitarbeiter in europäischen Spartengesellschaften sind Hans-Joachim Klapperich/Panavia Aircraft GmbH, Rolf Siebert/Deutsche Airbus GmbH, Jean Röder/Airbus Industrie, Ludwig Kathrein/Euromissile.

Der Leiter der Unternehmensgruppe Raumfahrt MBB-ERNO in Bremen ist Dr. Othmar Heise, sein Stellvertreter ist Hans E.W.Hoffmann. Die Standortleitung Ottobrunn hat Ernst Högenauer und Klaus Berge ist Standortleiter Bremen. Unter Johann Schäffler als Leiter Unternehmensgruppe Transport- und Verkehrsflugzeuge werden in Hamburg genannt: August Ackersmann, Dr. Hans E. Birke, Herbert Flosdorff, Hans-Ulrich Haensel, Hansjörg Kränzle und Hartmut Mehdorn.

Vom BWB zum BDLI

Seit Mai 1984 stellt sich die Geschäftsführung des BDLI in geänderter Form dar. Präsidialgeschäftsführer ist Dr. jur. Otto Greve, Geschäftsführer nach wie vor ist Arno L. Schmitz. Greve war von Oktober 1975 bis April 1984 Präsident des Bundesamtes für Wehrtechnik (BWB) in Koblenz, dort wurde sein Nachfolger Dr. Heinz Gläser.

Im Beirat trat für Dr. Bernhard Schmidt Dr. Manfred Fischer, Vorsitzender des Vorstandes der Dornier GmbH, ein. Die Dornier-Gruppe nennt in den Geschäftsführungen neuen Namen. Neben Dr. Fischer sind Geschäftsführer der Dornier GmbH Dipl.-Ing. Hans Ambos, Rainer Hainich, Werner Kresin, Dr.-Ing. Fritz Mader und Dipl.-Ing. Karl-Wilhelm Schäfer.

Für die Dornier Reparaturwerft GmbH sind verantwortlich Rainer Hainich, Dr. Konrad Liessmann und Dieter Stenner. Dr. Rudolf Alberti, Dr. Helmut Ulke und Eugen K. Watter sind die Geschäftsführer der Dornier System GmbH. Daneben nennt der REUSS die Claudius Dornier Seastar GmbH & Co KG in Immenstaad mit Prof. Dr. Claudius Dornier jr. als Geschäftsführer.

Europäische Raumfahrt wohin?

In einer Kolumne hinterfragt Dr.-Ing. Heribert Kuczera, Lehrstuhl für Raumfahrttechnik der TU München die Hoffnungen im Zusammenhang mit dem ersten Flug von Spacelab vom November 1983. Spacelab habe mit seinem modularen Aufbau gezeigt, dass materialbiowissenschaftlichen und vielen anderen Experimenten durch die Anwesenheit eines Nutzlastexperten an Bord sehr viel flexibler und effektiver gehandhabt werden kann, als dies in einer unbemannten Station möglich wäre. Gleichzeitig werde aber von kritischer Seite hinterfragt, ob derart hohe Aufwendungen gerechtfertigt seien, wenn durch die „Taxiflüge“ im Shuttle zwar das wissenschaftliche Ergebnis garantiert, eine darüber hinausgehende Nutzung auf Grund amerikanischer Einschränkungen jedoch weitestgehend ausgeschlossen sei.

Kann der Luftsport überleben?

Aus dem Bericht des DAeC: Der Luftsport ist geprägt von wachsenden Kosten – beim Flugbetrieb kam die durch die Besteuerung verursachten zusätzliche Verteuerung der Flugbetriebsstoffe voll zum Tragen -, von den in Überlegung befindlichen bzw. bereits realisierten Abgaben und Gebührenerhöhungen sowie von der dem Modellflugsport weiterhin versagten Gemeinnützigkeit. Erste Auswirkungen auf die Mitgliederentwicklung sind spürbar. Die früher übliche mehrprozentigen Steigerungsraten sind auf null zurückgegangen.

Es hat sich gezeigt, dass die Zahl der im Luftsport verwendeten Motorflugzeuge der Klasse E, einmotorig bis 2000 kg Abfluggewicht, zurückgegangen ist. In stärkerem Maße fiel die Zahl der Motorflugstarts und der Flugstunden. Es zeigt sich auch, dass – wegen der sprunghaft angestiegenen Flugbetriebskosten – immer mehr Piloten mit PPL-A nur noch für die für die Scheinerhaltung notwendigen Mindeststundenzahl und die Mindestzahl an Starts ausführen. Vor dieser Entwicklung hat der DAeC mehrfach gewarnt, weil sich hieraus langfristig negative Auswirkungen auf die Flugsicherheit und damit auf die Unfallzahlen ergeben können.

Bei den Motorseglern ist dagegen eine verstärkt steigende Tendenz zu verzeichnen. Außerdem haben 1500 Piloten . fast durchweg PPL-Inhaber – bei DAeC den Befähigungsnachweis zum Führen von aerodynamisch gesteuerten UL-Flugzeugen erworben. Möglicherweise ist dies auch dadurch beeinflusst, dass Motorflieger zu einem gewissen Teil auf kostengünstigere Luftsportarten ausweichen. Positiv blieb bisher die Entwicklung im Segelflug. Bei insgesamt steigender Zahl an Segelflugzeugen erhöhte sich weiterhin der Anteil an modernen, aus Faserverbundwerkstoffen gefertigten Typen.

Band 35 – 1986

Was 1951 mit dem ersten Jahrbuch im Oktavheftformat begann – „Luftfahrt“ war gleichbedeutend mit Segelflug – deckt heute alle Gebiete ab, in die der hochkarätige Bereich

„Luft- und Raumfahrt“ hineingewachsen ist. Seit 1963 trägt das Jahrbuch die Raumfahrt im Titel – aber für lange Zeit beherrschten nur zwei Weltmächte dieses Gebiet, amerikanische und russische Aktivitäten im Mittelpunkt. Doch die europäische Raumfahrt holte auf. Die Erfolge mit der D-1-Mission, die Leistungen der ARIANE verdrängen keineswegs die Luftfahrtfakten. Der Airbus holt im Markt auf. Nach dem schon einige Zeit zurückliegende Großauftrag der PanAm runde die Lufthansa das Bild mit einer vielbeachteten Großbestellung über 50 Airbusse A 320 und A 300-600. *Kaum vorstellbar wäre dieses positive Fazit ohne eine Persönlichkeit, deren Rolle als Promotor der gesamten Luftfahrtszene auch weniger Eingeweihten immer deutlicher wird: Franz Josef Strauß. Seine Handschrift reicht vom Luftverkehr über die Industrie bis hin zur Umbesetzung in Spitzenpositionen, wie das Beispiel Johann Schöffler (Airbus) zeigt.*

In seinem Geleitwort hebt der Herausgeber dann die Firmenübernahmen hervor, die das Jahr 1985 spektakulär prägten. *MTU und Dornier kamen unter die Fittiche von Daimler-Benz, weitere Beteiligungen vergleichbarer Art zeichneten sich zum Jahresende ab. Es bleibt einstweilen der Fantasie überlassen, welches Potenzial an Hochtechnologie sich aus diesen Verbindungen entwickeln wird.* Schließlich weist der Herausgeber noch darauf hin, dass 1984 das beste Jahr in der Firmengeschichte der Lufthansa gewesen sei. Und der Boom im Luftverkehr habe außerdem den deutschen Flughäfen mit über 1 Million Flugzeugbewegungen ein Rekordergebnis beschert. Und schließlich konnte sogar dem Luftsport, und hier vor allem dem gebeutelten Motorflug, neue Impulse weiterhelfen.

Steigflug

Kolumnist Kurt W. Streit zählt die Fakten auf, die zur Überschrift „Steigflug“ als Motte für das abgelaufene Jahr 1985 führten: • Abschluss des komplizierten, aber langfristig sicher tragfähiges Vertragswerk zur Einführung der Airbus-Muster A 300-B4 und A 310-200 bei der PanAm; • Platzierung des seit langem erwarteten Großauftrag der Lufthansa zur Lieferung von A-320-Flugzeugen für die zum Ende des Jahrzehnts anstehende Ablosung der Boeing 727-200-Flotte; • in diesem Zusammenhang wird auf die Dringlichkeit der Absicherung des Familienprogramms hingewiesen, die die viermotorige Langstreckenversion TA-11 (A 330) und die zweimotorige TA 9 umfasst; • der ohne Mitwirkung von Frankreich durchgezogene Beschluss zur Entwicklung des „Jäger 90“ brachte Erleichterung bei allen beteiligten Regierungen und Unternehmen; • es wäre vermessen die Erfolgsaussichten des europäischen Ariane-Raumfahrtprogramms wegen eines einzigen im Jahr 1985 erlittenen Missgeschicks infrage zu stellen und Arianespace verfügte bis zum Oktober 1985 über einen Auftragsbestand von rd. 2,7 Mrd. DM für den Start von nicht weniger als 32 Satelliten; • die Luftverkehrsentwicklung in der Bundesrepublik stand wie weltweit im Zeichen eines nun schon 24 Monate anhaltenden Nachfrageschubs, er stellt alle Erwartungen in den Schatten und lässt sowohl für den Linien- als auch für den Charter- und Regionalverkehr sehr gute Ergebnisse erwarten.

In der „Steigflug-Kolumne“ werden noch einige Problemfelder angeschnitten: • Parallel zur steigenden Nachfrage wächst der aus der Dollarstärke resultierende Konkurrenzdruck über dem Nordatlantik, gestützt auf zähe Verhandlungen um Verkehrsrechte für den nationalen Carrier (sprich Lufthansa), aber auch die Gefahr von Ertragseinbrüchen in Europa angesichts spürbarer Tarif-Liberalisierungstendenzen auf politischem Parkett in London und Brüssel. Und aus der Fülle der Dinge, die sonst noch so diskutiert wurden, nennt Streit den Gedanken das Luftfahrt-Bundesamt zu einer Bundesanstalt für Luftfahrt mit einem Präsidenten an der Spitze aufzuwerten und die Idee, das Bundesverkehrsministerium mit

einem Staatssekretär für Luftfahrt zu stärken, evtl. mit einem „One-Dollar-Man“ wie schon mal im Verteidigungsministerium praktiziert [ob Streit da an Dr. Herbert Culman, dem vormaligen Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG dachte?]

Aus den Kalenderblättern 1986:

Reaktorunfall (GAU) am 26. April in Tschernobyl bei Kiew führt zu Strahlenbelastungen auch in der Bundesrepublik. Außerordentlich negative Arbeitsmarktbilanz für 1985: 2,3 Mio. Arbeitslose (9,3%). Das Bundesumweltministerium wird errichtet. Die RAF ermordet im Juli den Atomphysiker und Siemens-Manager Kurt Beckurts und seinen Fahrer und im Oktober den Diplomaten Gerold von Braunmühl. Die Bundesrepublik und die DDR schließen ein Kulturabkommen. COMPAQ führt noch vor IBM den INTEL-Mikroprozessor 80386 ein. Die amerikanische Raumfahrt erleidet mit der Explosion des Space Shuttle CHALLENGER mit seiner siebenköpfigen Besatzung am 28. Januar den bisher empfindlichsten Rückschlag. Das gesamte amerikanische Raumfahrtprogramm mit weiteren 49 geplanten Missionen wird verschoben. Derweil fliegt die Raumsonde VOYAGER 2 am Uranus vorbei und die Russen schießen mit der MIR die erste ständig bemannte Raumstation in eine Erdumlaufbahn.

Industriestrukturen ändern sich

Die Übernahme von Dornier durch Daimler-Benz schlägt sich im REUSS insbesondere dadurch nieder, dass Edzard Reuter, der Vorstandsvorsitzender von Daimler-Benz als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dornier GmbH geführt wird, dem außerdem aus der Familie noch Claudius Dornier jr. und Silvius Dornier angehören. Bei MTU hat Dr. Hans Dinger nach der Ermordung von Dr. Ernst Zimmermann den Vorsitz über die Geschäftsführung übernommen.

Die Ermordung des Vorsitzenden der Geschäftsführung der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH und Präsidenten des BDLI, Dr. Ernst Zimmermann, am 1. Februar 1985 in seiner Wohnung in Gauting, hatte zwangsläufig eine Änderung in den Organen des BDLI zur Folge. Amtierender Präsident wurde der bisherige 1. Stellvertreter Dr. Hanns Arnt Vogels. Dr. Zimmermann, Präsident seit dem 1. Januar 1984, hatte, so ist dem Bericht „Aus der Arbeit der Organe des BDLI“ zu entnehmen, auf der Mitgliederversammlung 1984 den Vollzug der am 2.3.1982 neuen Satzung gemeldet insbesondere war erstmals eine Nachwahl für die durch Los ausgeschiedenen Beiratsmitglieder erforderlich. Die Amtsperiode Zimmermanns sollte bis Ende 1986 dauern. Dr. Zimmermann erhielt ein Mehrheitsvotum für seinen Vorschlag, wonach die Verbandsarbeit und ihre wirtschaftlichen Voraussetzungen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen und einer soliden und gesicherten Finanzbasis bedürfen. Letztmalig präsierte Dr. Zimmermann im Beirat am 15. November 1984. Danach wurden die Entscheidungsgremien in ihrer Funktion durch die Ermordung des Präsidenten sowie durch Personaldiskussionen und -entscheidungen bei Mitgliedsfirmen des Verbandes beeinträchtigt. Dadurch konnte der amtierende Präsident erst zum 13. Juni 1985 zu einer neuen Beiratsitzung einladen. Der Beirat setzte ein Technologie-Steuer-Gremium ein: Dipl.-Ing. H. Flohsdorff, MBB (Vorsitzer) für den Bereich Großflugzeuge und Drehflügler; Dipl.-Ing. Karl Busch, VDO (Stellvertretender Vorsitz) für den Bereich Ausrüstung; Dr.-Ing. W. Heilmann, MTU für den Bereich Triebwerke; Dr. H. Ulke, Dornier System für den Bereich Kleinflugzeuge und K. Sartorius, Arbed Saarstahl für den Bereich Werkstoffe. Hauptaufgabe des Gremiums ist die Aufstellung eines Forschungsprogramms für die Zivilluftfahrt, welches einen Zeitraum von 15 Jahren abdeckt.

ILA in Hannover

Der REUSS '86 hat ein eigenes Kapitel ILA in dem auch ein Blick auf die frühe Geschichte dieser Ausstellung gegeben wird: auf die ILA 1909 der ersten Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung in Frankfurt am Main und auf die 2. ILA 1928 in Berlin.

Für die Organisation der ILA in Hannover zeichnen verantwortlich im Bereich des BDLI der Geschäftsführer Arno L. Schmitz mit Ass. Rolf H. Neumann und im Bereich der Deutschen Messe- und Ausstellungs AG, Hannover, das Mitglied des Vorstandes Hubert H. Lange mit dem Projektleiter Michael Schneider und dem Projektbüro ILA Beatrice Hanstein-Frieling.

Luftsport und Umwelt

Vehement setzt sich DAeC-Präsident Dr. Herbert Culmann in seiner Jahreskolumne „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“ mit der aktuellen Situation der Sportfliegerei auseinander:

Ihr bläst der Wind ins Gesicht in mancherlei Gestalt...In der Modewelt der Bio- und Ökologen sind wir in einer Ecke geraten, aus der wir heraus müssen. Umweltschutz recht verstanden bejahen wir – gegen den Missbrauch von Idee und Ziel setzten wir uns zur Wehr. Von dem „Lärm“, den die Luftströmung an einem motorlosen Segelflugzeug erzeugt, sich belästigt zu fühlen, beweist einen pathologischen Grad von Sensibilität, der nicht zum Maßstab gemacht werden kann. Aber die Gesellschaft zeigt mehr Züge zur Selbstaufgabe, wenn sie demnächst das Lachen ihrer Kinder als Lärm verurteilt.

Es soll nichts verniedlicht werden. Gelegentlich ist Fliegen mit Geräusch verbunden, wobei der Luftsport doch eigentlich eine gute Note bekommen müsste. Wir bekennen uns in den Grenzen des Machbaren auch zum Lärmschutz – siehe UL-Fliegen, das ab 1. Januar 1986 um 5 dB leiser werden wird (und das ist eine ganze Menge!)

Sattsam bekannt und doch nicht zu unterdrücken ist das Thema Mineralölsteuer. Einen verschwindenden Bruchteil der Gesamtmenge von 3,3 Milliarden Liter Luftfahrt-treibstoff konsumiert die Allgemeine Luftfahrt. Und nur sie mit einem Anteil von weniger als 1% (!) zahlt dafür Steuer. Von den abenteuerlichen Rechenoperationen zur Ermittlung des steuerbaren Verbrauchs bei grenzüberschreitendem Fliegen weiß der Finanzminister wahrscheinlich Nichts. Was diese Steuer dem Staat bringt, frisst die Verwaltung dafür mit Sicherheit auf...Die Rechtfertigung der Mineralölsteuer liegt in der Forderung nach Deckung der Wegekosten durch die Nutzer. Dabei ist die Luftfahrt wohl der einzige Verkehrszweig, der seine Wegekosten über mannigfache Abgaben und Gebühren zu 100% deckt...

Der Motorflug entartet zum Luxusgut. Exorbitante Anschaffungskosten für im Grunde technisch veraltetes Gerät addieren sich zu unvermeidbaren Betriebskosten. Darum unsere Forderung nach dem neuen, leichten „Basisflugzeug“, tauglich für Schulung und sportlichen Vereinsbetrieb. Das Know how ist hier zu Lande der Kunststoffzellenbau, der Stand der Entwicklung legal Mogas-tauglicher Fliegermotoren, muss das möglich machen. Das LBA will mitspielen – dem erfolgreichen Hersteller winkt ein Markt auch jenseits unserer Bundesgrenzen....

Diskussion um das „Basisflugzeug“

Der DAeC-Präsident begrüßt das „Basisflugzeug“. Es handelt sich hierbei, so der Bericht der Technischen Kommission des DAeC im REUSS, um eine seit Frühjahr 1984 international diskutierte Absicht, eine Flugzeugklasse neu zu definieren, die gedanklich zwischen den bekannten Leichtflugzeugen und 2000 kg Abflugmasse und den Motorseglern anzusiedeln ist. Auf der ILA traf man sich zur ersten Diskussion mit Hersteller, Behörden und Verbänden. Die Technische Kommission (Ehrenmitglied ist Oskar Pflaumer, Vorsitzender ist Friedrich Tanneberg) beschäftigt sich mit den entsprechenden Bauvorschriften. Ziel der Arbeit ist die Kostendämpfung für die Ausbildungs- und Übungsflüge von Einsteigern im Luftsport. Der DAeC erhofft eine Beteiligung der erfahrenen Motorsegler-Hersteller.

Band 36 – 1987

Der REUSS des Jahres 1987 mit 650 Seiten hat ein großes Problem: Redaktionsschluss ist der Oktober 1986. Im Januar 1987 sind Bundestagswahlen und das neue Kabinett wird am 12. März 1987 vereidigt. Für die Aktualität des Teils „Die behördlichen Organisationen der

Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland“ und anderer Behördeneinträge auf Bundesebene eine Hypothek zulasten der aktuellen Information.

der Aktualität.

Im Geleitwort des Herausgebers liegen Licht und Schatten eng beieinander. Der Stern, unter dem das Jahr 1986 begann, war für die Raumfahrt alles andere als gut: am 28. Januar 1986 explodierte die Raumfähre CHALLENGER, riss[!Duden1] Astronauten in den Tod und warf die westliche Raumfahrt um wenigstens zwei Jahre zurück. Zum Entsetzen der Fachleute entpuppte sich dies aber nur als Anfang einer Pannenserie, die ihre Ursachen in Mängeln des NASA-Managements zu suchen sind. Die positive Wirkung des Schocks ist die Erkenntnis, dass wir mit den Risiken der bemannten Raumfahrt erst am Anfang des Abenteuers Weltraum stehen.

Aber auch vom Luftverkehr lässt sich nicht nur Positives berichten: Terrorismus und hohe Opferzahlen bei Flugzeugunglücken sprechen ihre eigene Sprache. Selbst die Hoffnung der Allgemeinen Luftfahrt erfüllten sich nicht. Es blieb bei einem wenig sachorientierten Entscheidungsprozess bei der Mineralölbesteuerung für diese Gruppe, die lediglich 1%(!) der insgesamt in der Luftfahrt verbrauchten Kraftstoffs betrifft. Selbst der Vorstoß von Franz Josef Strauß hat da nichts ändern können. Und wer die ILA '86 einer Betrachtung unterzieht, sieht allenthalben freundliche Aussichten, ja geradezu eine Aufbruchstimmung. Mit 426 Ausstellern aus 17 Ländern dokumentiert sich das weltweit gestiegene Interesse. Die ILA diente als Schauplatz eines Meilensteins in Gestalt des deutsch-chinesischen Gemeinschaftsvorhabens MPC 75, der Entwicklung eines Regionalflugzeugs neuer Technologie für 75 Personen. Auch der Entschluss den Firmensitz für die Entwicklung eines neuen Jagdflugzeugs nach München zu legen, unterstreicht die Attraktion und Potenz dieses Industriezweiges in der Bundesrepublik.

Zu einem Höhepunkt wurde dann im Oktober 1986 die Unterzeichnung eines Auftrags von Northwest Airlines über 100 Flugzeuge des Musters Airbus A 320 (120m Käufe und 90 Optionen). Trotz aller Detailproblematik kommt diesem Vertrag hohe symbolische Bedeutung zu.

Mit einem historisches Ereignis am Rande schloss sich 1986 zwischen Geschichte und heute der deutschen Luftfahrtindustrie: dem Roll Out eines sorgfältig restaurierten Beweises deutscher Ingenieurkunst vergangener Tage, der Ju 52 der Lufthansa.

Tendenz abwarten

Haushaltspolitisch ist das Jahr vor einer Bundestagswahl stets ein schwieriges Jahr. So war das Jahr 1986 für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie als ein noch immer überwiegend vom öffentlichen Auftraggeber abhängiger Industriezweig zu einem Jahr zäher Verhandlungen auf nationalem und internationalem Parkett. Zum Redaktionsschluss dieses REUSS – so wertet Kolumnist Kurt W. Streit – die Grundtendenz „von abwartender Haltung“. So vermöge die Grundsatzentscheidung zum Bau des Eurofighters nicht darüber hinwegtäuschen, dass es einen nahtlosen Übergang vom Serienbau des Tornado zum neuen Kampfflugzeug nicht geben wird. *Selbst ein günstiges Ergebnis der laufenden Sondierungsgespräche mit den USA über die Umrüstung der USAF-Verbände von der technologisch veralteten F-4G auf den ECR-Tornado (es würde sich um ein Auftragsvolumen von*

preater propter einhundert Flugzeuge handeln) wäre zum Beispiel für das Tornado-Partner-Unternehmen MBB nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Auch andere Dinge kommen nicht voran. So der Serienbau des PAH-2 und zahlreicher neuer Waffensysteme, die das Ottobrunner Unternehmen anlässlich der Luftfahrtschau in Farnborough der Öffentlichkeit erstmals vorstellte. Skeptisch zu beurteilen ist das gemeinsam mit IPTN (Indonesien), Boeing und Fokker in Angriff genommene Projekt eines hundertsitzigen Verkehrsflugzeuges. Von MBB in bester Absicht initiiert, treffen hier Partnermentalitäten aufeinander, die schwierigste Verhandlungen ebenso erwarten lassen wie komplexe Marktverhältnisse. Tragende Säule mit einem einigermaßen kontinuierlichen Auftragsvolumen – wenn auch keine Gewinne – verspricht auch für 1987 im Flugzeugbau nur das Airbus-Programm.

Streit macht optimistische Tendenzen bei Dornier, nunmehr mehrheitlich zu Daimler-Benz gehörend, aus: Die Serienproduktion des Regionalverkehrsflugzeuges Do 228 bringt, wenn auch noch keiner Gewinne, neue Impulse. *Immerhin beschäftigt man sich mit dem Gedanken, ein für 30 Passagiere ausgelegtes Nachfolgemuster für die Do 228 unter der Musterbezeichnung Do 328 vorzubereiten. Bis zur Verwirklichung werden einige Jahre vergehen und es bleibt abzuwarten, ob der Markt dann noch aufnahmefähig ist.*

Nicht abwartend sondern eher optimistisch sieht Streit die Lage bei der Raumfahrt: Die CHALLENGER-Katastrophe hat auch die Raumfahrt der Bundesrepublik getroffen. Noch war die gelungene D-1-Missionen mit dem Spacelab nicht ausgewertet, da mussten die Weichen neu gestellt werden. Die Trägerrakete Ariane 5 gewann unerwartet rasch hohe Priorität und der Bau der europäischen Raumfähre HERMES scheint im Rahmen zwischenstaatlicher Finanzierungsabkommen nahezu sicher und das kurz vor Redaktionsschluss des REUSS von der ESA an Dornier als Hauptauftraggeber (rund 50 Firmen sind weiterhin beteiligt) vergeben Erderkundungssatellit ERS-1 im Wert von 840 Mio. DM gibt Anlass zu verhaltenem Optimismus.

Franz Josef Strauß: „Bericht zur Lage“

Der Lagebericht von Franz Josef Strauß; Ministerpräsident und Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Airbus GmbH, ist ganz von dem Gedanken beseelt, dass das, was er im REUSS sagt, mal gesagt werden musste. Mit harten Worten kritisiert er die Zurückhaltung bei Regierungen und bei der Industrie, die im Airbus-Programm schon einmal zu einem Zeitverlust von ein bis zwei Jahren geführt habe. Man hätte eine weitaus größere Zahl von A 320 verkaufen können. Das habe viele Kunden dazu gebracht, auf die letzte Version eines auslaufenden Modells von Boeing, der B 737-300 und -400, zurückzugreifen.

Europa hat es gerade noch rechtzeitig begriffen: Wir dürfen die Luft- und Raumfahrt nicht den Amerikanern allein überlassen. Bei der Luftfahrt geht es um einen Milliardenmarkt. Allein in den Nächsten 20 Jahren werden mehr als 4000 Düsenverkehrsflugzeuge für etwa 400 Mrd. Dollar neu angeschafft.

Bei der Raumfahrt geht es um die Technik der Zukunft...Wer die technischen Möglichkeiten der Weltraumerkundung und der Weltraumeroberung, der Nachrichtenübermittlung und Erdbeobachtung nicht nutzt, der nimmt über kurz und lang nicht mehr am Fortschritt auf Erden teil...

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass im nationalen Alleingang kein technisches Neuland erobert und schon gar nicht der einmal erreichte technischen Vorsprung verteidigt werden kann. Kleinstaatliche Eigenbrötelei und nationalstaatliches Denken sind Feinde des Fortschritts. Darum bin ich der festen Überzeugung, dass Großbritannien nicht aus dem Airbus-Projekt aussteigen wird, sondern beim Ausbau des Airbusprogramms mitmacht. Allerdings sollte England möglichst schnell Klarheit schaffen, denn bei Airbus stehen Entscheidungen an, die keinen Aufschub dulden. Es geht um die Entwicklung und Produktion des Airbus A 340 und A 330.

Die Entscheidungen für die nächsten Flugzeuggenerationen drängen auch deshalb, weil künftige Käufer von Airbus die Garantie haben müssen, dass Airbus-Industrie auch noch in 5, 10 oder 20 Jahren als Konkurrent gegen die amerikanische Flugzeugindustrie am Markt sein wird und dass vor allem die jeweils vom Markt geforderten Flugzeugtypen nichts irgendwann sondern zur echten Zeit am Markt angeboten werden...

Wenn wir auch in Zukunft an der Spitze des Fortschritts marschieren wollen, dann müssen wir auch in anderen Bereichen den Wettbewerb mit der großen Luft- und Raumfahrtnation Amerika suchen. Wir müssen eigene Programme und eigene Fähigkeiten der bemannten und unbemannten Raumfahrt entwickeln. Hier ist mit dem Beschluss, am Hermes-Programm teilzunehmen, eine wesentliche Weiche auf dem Weg in die europäische Raumfahrtzukunft gestellt worden...Nach Ariane 5, Hermes und Columbus sind aber jetzt schon die nächsten Wegstationen zur eigenen europäischen Infrastruktur im Weltraum ins Auge zu fassen. Ich begrüße es daher, dass in der deutschen Raumfahrtindustrie – wie auch in der deutschen Politik – über das Projekt „Sänger II“ nachgedacht wird...

Verkehrspolitische Probleme

Der Vorstand unterstrich im Bericht über das Geschäftsjahr 1985, dass die Lufthansa auch im politischen Raum sein Bemühen fortsetzt, auf fairen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen hinzuwirken. Im Sommer 1985 nutzen viele US-Fluggesellschaften die einseitigen verkehrsrechtlichen Vorteile, alle Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa verbinden zu können. Pan American nutzt dazu Teile ihrer Berlinflotte. Die US-Carrier erhöhten ihre Sitzplatzkapazität auf Diensten von und nach der Bundesrepublik im Sommer 1985 um 78%, weil es nur im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und den USA keinerlei Verkehrsbeschränkungen gibt, die es aber beispielsweise im Falle London-New York sehr wohl gibt. Dort gelten noch die Regeln der alten Kapazitätsabkommen von Bermuda, die eine solche Kapazitätsausdehnung unmöglich machen. Die Lufthansa hat sich an diesem Wettbewerb nicht beteiligt. Ihr Sitzladefaktor sank um 3,5 Prozentpunkte. Im Durchschnitt ging der Sitzladefaktor bei allen Gesellschaften um 3,2 Prozentpunkte zurück. Ein Problemfeld gab es für die Lufthansa in Nahost. Dort wurde der Dienst nach Teheran im März 1985 eingestellt. In dieser Region musst[!Duden2] die Lufthansa bei der Passagierbeförderung 14 % einbüßen. Und schließlich gehörte auch Südafrika zu den Problemfeldern. Die politische Krise hat unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsergebnisse. Würde der Verkehr eingestellt, würde mindestens eine Boeing 747 stehen; wodurch mindestens 300 Arbeitsplätze unmittelbar tangiert würden. In der Diskussion in der IATA hat sich Lufthansa gegen Sanktionen gegenüber Südafrika ausgesprochen.

Erwähnenswert ist, dass mit Eva Lausmann und Nicola Lunemann am 21. April 1986 die ersten Frauen, die von der Lufthansa zu Pilotinnen ausgebildet werden, ihre zweijährige Ausbildung in der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule in Bremen begannen. Seit der Aufnahme des Lehrbetriebs am 1. Mai 1956 wurden in der Bremer Verkehrsfliegerschule rund 3500 Schüler ausgebildet; davon 2150 Flugzeugführer für die Lufthansa und für Condor etwa 650 Piloten für die Transporterflotte der Bundeswehr und Flugzeugmechaniker und Piloten für Länder der „Dritten Welt“. In Sonderkursen erwarben außerdem Privatflieger und Industriepiloten die verschiedensten Lizenzen. Für die Fliegerschule sind rund 185 Personen tätig, darunter 35 Fluglehrer, 25 Theorielehrer und 8 Simulatorlehrer. Weitere 30 Fluglehrer stellt die Pacific Southwest Airlines für das in Phoenix/Arizona stattfindende Flugtraining.

Aus den Kalenderblättern 1987:

Die CDU/CSU-FDP-Koalition geht als Sieger aus der Bundestagswahl vom Januar 1987 hervor. Willy Brandt tritt vom Parteivorsitz zurück, weil die SPD die von ihm empfohlene parteilose Griechin Mathiopoulos als Parteisprecherin nicht akzeptiert. Erich Honecker kommt zum ersten(!Duden3) offiziellen Staatsbesuch in die Bundesrepublik. In der Flick-Spendenaffäre werden die Angeklagten wegen Steuervergehen verurteilt – nicht wegen Bestechlichkeit und Bestechung. Gewaltsame Demonstrationen um die Startbahn West am Flughafen Frankfurt. Im Ruhrgebiet legen 100 000 den Verkehr lahm bei einem Proteststreik gegen die Stilllegung(!Duden4) der Kruppschen Stahlwerke in Duisburg. Die Auseinandersetzungen dauern bis 1988. In Berlin feiert man das 750-jährige(!Duden5) Bestehen der Stadt

Michail „Gorbi“ Gorbatschow hält die Welt mit „Glasnost“ und Perestroika“ in Erstaunen; er beginnt die Sowjetunion radikal zu reformieren. Der 19-jährige(!Duden6) Sportflieger Mathias Rust unterfliegt das sowjetische Frühwarnsystem und landet mit einem Sportflugzeug auf dem Roten Platz. Die 17-jährige(!Duden7) Steffi Graf gewinnt mit den French Open ihr erstes Grand Slam(!Duden8) Turnier. Die USA beginnen mit dem Aufbau des GPS-System (Global Positioning System). Der Endausbau mit 18 GPS-Satelliten ist für 1990 vorgesehen. Apple bringt den Macintosh auf den Markt. Der Nachweis für das „Ozonloch“ wird erbracht. Als höchstwahrscheinliche Verursacher werden Chlorfluorkohlenwasserstoffe identifiziert.

Erstflug Airbus A320-100 am 22. Februar und Grob Strato 1/G520 Höhenforschungsflugzeug am 24. Juni 1987.

BDLI mit Problemen

Im Zeitraum 1985/86 wurde das Verbandsgeschehen durch zwei Faktoren wesentlich beeinflusst(!Duden9): • Das tödliche Attentat auf den Präsidenten Dr. Ernst Zimmermann vom 1. Februar 1985 und andere Ereignisse ließen erkennen, dass sich die terroristischen Aktivitäten gegen die Luft- und Raumfahrtindustrie insgesamt richteten. • Zum anderen machte sich mit einem allgemein wirtschaftlichen Optimismus in der Bundesrepublik gerade im Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie ein überdurchschnittlicher positiver Aufschwungstrend bemerkbar. Im Spannungsfeld dieser Einflusskomponenten(!Duden10) erfolgte am 1. April 1986 die Neukonstituierung des Beirats mit der Wahl des neuen Präsidenten und seiner Stellvertreter.

Neuer Präsident des BDLI wurde Dr. jur. Otto Greve bei Beibehaltung des Amtes als Präsidialgeschäftsführer des Verbandes; eine Konstellation die im REUSS letztmalig im Jahr 1961 verzeichnet war. Stellvertreter wurden: Dr.-Ing. Hanns Arnt Vogels/MBB, Dr.-Ing.

Hans Dinger/MTU und Dr.-Ing. Torolf Blydt-Hansen/AEG. Geschäftsführer ist Arno L. Schmitz. Weitere Einzelheiten zur Personalstruktur der Verbandsgeschäftsstelle werden nicht mitgeteilt.

Im Herbst 1985 schlug der BDLI mit seinem Memorandum „Ziele und Aufgaben der Luftfahrtindustrie und Luftfahrtforschung in der Bundesrepublik Deutschland“ Maßnahmen vor, die langfristig die technologische Basis und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie sichern sollen. Gemeinsam mit dem bereits 1984 veröffentlichten „BDLI-Memorandum zur Zukunft der Raumfahrt in der Bundesrepublik Deutschland“ konnten damit langfristige Ziele für den Gesamtbereich der Luft- und Raumfahrtindustrie abgesteckt werden.

Aus dem Umfeld des Konzentrationsprozesses notiert der REUSS Personaländerungen: Dipl.-Ing. Johann Schäffler übernahm den Vorsitz der Geschäftsführung der Dornier GmbH und den Vorsitz der Aufsichtsräte der Dornier Reparaturwerft GmbH und der Dornier System GmbH.

Wachwechsel bei der DFVLR

Nachfolger von Prof. Dr. rer. nat. Hermann L. Jordan im Vorsitz des Vorstandes der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DFVLR), Köln-Porz, wurde • Prof. Dr. rer. nat. Walter Kröll. Weitere Vorstandsmitglieder sind: • Dr. jur. Wolfgang Hasenclever, stellv. Vorsitzender, DFVLR-Zentrum Köln-Porz; • Dr.-Ing. Jürgen W. Beck, Bereich Raumfahrt, DFVLR-Zentren Köln-Porz und Oberpfaffenhofen; • Prof. Dr.-Ing. Fred Thomas, Forschungsbereich Flugmechanik und Flugführung, DFVLR-Zentrum Braunschweig und mit der Wahrnehmung des Forschungsbereichs Strömungsmechanik, DFVLR-Zentrum Göttingen, beauftragt; • Prof. Dr.-Ing. Carl-Johann Winter, Forschungsbereich Energetik sowie Werkstoffe und Bauweisen, DFVLR-Zentrum Stuttgart; • Dr.-Ing. Heinz Häberle, Forschungsbereich Nachrichtentechnik und Erkundung, DFVLR-Zentrum Oberpfaffenhofen.

Deutsche Tage im Weltraum

Penibel wird das Kapitel „Raumfahrt und Weltraumforschung“ von Rudolf Metzler fortgeführt. Ein Abschnitt ist mit „Deutsche Tage im Weltraum“ überschrieben:

Höhepunkt der Raumfahrtaktivitäten der Bundesrepublik überhaupt stellte der siebentägige Forschungsflug des amerikanischen Raumtransporters CHALLENGER mit dem europäischen Raumlabor Spacelab dar, der am 30. Oktober 1985 pünktlich um 18 Uhr (MEZ) mit den Nutzlastspezialisten Reinhard Furrer und Ernst Messerschmid auf Plattform 39 A von Kap Canaveral begann. Mit der D-1-Mission wurden viele Rekorde aufgestellt: erstmals flogen acht Menschen mit einem Raumfahrzeug in den Weltraum, erstmals waren drei Westeuropäer im All und erstmals wurde die wissenschaftliche Arbeit der im Spacelab mitgeführten 75 Experimente nicht von NASA-Kontrollzentrum Houston in Texas sondern vom Kontrollzentrum der DFVLR im deutschen Oberpfaffenhofen gesteuert.

Wissenschaftliche Ziele der D-1-Mission waren medizinische Untersuchungen sowie biologische, chemische und physikalische Experimente.. Sie wurden von 15 Universitätsinstituten, jeweils drei Instituten der DFVLR und der Max-Planck-Gesellschaft,

von fünf Industrieunternehmen sowie von Nachwuchswissenschaftlern im Rahmen des Programms „Jugend forscht“ zur Verfügung gestellt. Bei der ersten Auswertung des 408 Millionen Mark kostenden Unternehmens zehn Monate später auf Norderney meldeten die beteiligten Wissenschaftler interessante Ergebnisse, die bei einem weiterführenden D-2-Flug erneuert werden sollen.

Luftsport wieder olympisch?

Auf Antrag der FAI hat das Internationale Olympische Komitee im Dezember 1985 in Lausanne entschieden, dass die Luftsportarten Fallschirmspringen, Segelfliegen und Hängegleiten die IOC-Kriterien als olympische Demonstrationssportart erfüllen.

Der Segelflug hatte diese Anerkennung schon einmal: 1937. Und 1940 sollte der Segelflug an den Olympischen Spielen in Helsinki im Rahmen eines Demonstrationssport-Wettbewerbs mitwirken. Mit der DFS „Olympia-Meise“ hatte Hans Jacobs hierzu ein spezielles Einheits-Segelflugzeug entwickelt. Aber dann wurde die „segelflugolympische Uhr“ auf Null[!Duden11] zurückgestellt; der Zweite Weltkrieg brach aus.

Mit der neuen Entscheidung ist die FAI wieder in den Kreis der Olympischen Verbände aufgenommen worden. Als erstes[!Duden12] sichtbares Zeichen der neuen Anerkennung sollen 100 internationale Fallschirmspringer zur Eröffnung der Spiele 1988 in Seoul gemeinsam ins Stadion springen. Dann wird alles darauf angelegt, dass 1992 in Barcelona der Luftsport aus der großen Zahl der Bewerber einen regelrechten Demonstrationssport-Wettbewerb durchführen kann, die Voraussetzung dafür zur permanenten olympischen Disziplin zu werden. Jedenfalls ist es das erklärte Ziel der FAI und des DAeC den Luftsport so schnell wie möglich in die große olympische Sportfamilie zu integrieren.

Der Ruf nach einem preiswerten Einfachflugzeug

Nach der Darstellung der DAeC-Sportfachgruppe Motorflug“ hat das Übel der „product liability“ in den USA groteske Formen angenommen und die Anschaffung von Sport- und Reiseflugzeugen fast unmöglich gemacht. Die US-Flugzeugindustrie, bislang dominierend in der Herstellung solcher Flugzeuge sei angeschlagen und zeige sich flügelahm. Piper und Cessna, die Großen der Branche, haben die Produktion von Kolben-Einmotoren auf Eis gelegt und die Halden unverkaufter Neuflyzeuge wollen auch nicht kleiner werden.

Hier böte sich eine Chance für die europäischen Hersteller, denn die verzehrende Krankheit „Produkthaftung“ sei hier glücklicherweise noch nicht so weit fortgeschritten, sodass[!Duden13] der Preis für Sport- und Reiseflugzeuge noch zu bezahlen sei. Die Hersteller – und hier vor allem die deutschen – sind gefordert, ein Einfachflugzeug auf die Beine zu stellen. Ihre Chance heißt Absatzschwäche des bisher überragenden Herstellerlandes USA einerseits und der Bedarf andererseits, denn preiswerte Einfachflugzeuge würden vor allem dem Luftsport neue Impulse geben. Frankreich habe diese Möglichkeit bereits erkannt und sei dabei, die Gunst der Stunde zur Herstellung von Leichtflugzeugen zu nutzen.

50 Jahre Strahltriebwerke

Es war der LPC, der sich 1986 schwerpunktmäßig mit der seit 50 Jahren betriebenen Entwicklung der Strahltriebwerke befasste[!Duden14], wird für Journalisten und Branchen-

angehörigen dank der Vielzahl von Seminare, Tagungen und Zusammenkünfte immer interessanter. Die Geschäftsführung unter Rainer Ortlepp liegt bei der Condor Flugdienst GmbH. Im Vorstand sind: Peter Pletschacher/freier Journalist (Präsident) und Ernst Naumann/ARD (Vizepräsident). Dem Vorstand gehören ferner an Joachim Hospe /Techn.Überwachungsverein Bayern (Schatzmeister), Wolfgang Bühler/ Führungsstab Luftwaffe, Wolf-Dieter Ebersbach/Südwestfunk-Fernsehen, Helmut Kaulich/Deutsche Lufthansa, Rudolf Metzler/Süddeutsche Zeitung, Heinz Michaels/Die Zeit, Klaus Müller/Flugrevue, Arno L. Schmitz/BDLI, Karin Schneeweiß/Condor Flugdienst und Dieter Vogt/FAZ.

Auf der ILA 1986 präsentierte der LPC eine Sonderschau „50 Jahre Jet-Triebwerke“ mit historischen und aktuellen Ausstellungsstücken. Es gab eine Frühjahrstagung auf Mallorca mit 100 Teilnehmern und eine Tagung in Paderborn zum Thema Regionalluftverkehr. Auf der Mitgliederversammlung betrauerte der LPC unter anderem den Tod von Wolfgang Trinkaus, der 1967/68 auch Präsident des LPC war und den Tod von Richard W. Schulz, der ebenfalls Präsident des LPC war und zwar von 1969 bis 1972.

Band 37 – 1988

Der Herausgeber stellt dem 37. Band die Frage voran, welches Ereignis der Luftfahrt dem Zeitgenossen des Jahres 1987 wohl in Erinnerung geblieben sein wird: Hierzu gibt der Herausgeber Stichworte ohne indessen die Frage zu beantworten:

- Ist es vielleicht der Kremlflug des Mathias Rust, jenes jungen Mannes, der dem Gedanken des Fliegens sicher nicht unbedingt einen Gefallen erwiesen hat..
- Oder ist es das Gemeinschaftsprojekt von China und der deutschen Firma MBB, das unter dem Arbeitstitel MPC 75 ein deutsch-chinesisches Zivilflugzeug zum Ergebnis haben soll.
- Oder ist es das Joint venture der Lufthansa mit der chinesischen Luftverkehrsgesellschaft CAAC mit dem „Beijing Lufthansa Center“.
- Oder ist es vielmehr die Absicherung der Finanzierung der Airbus-Typen A 330 und A 340 – wobei Airbus die Bocksprünge des \$-Kurses mit staatlichen Zusagen abfedern kann, sehen sich mutige Mittelständler dem vollen Risiko des privaten Kapitaleinsatzes ausgesetzt.

- Oder ist die Erkenntnis, dass uns die Kapazitätsgrenzen des Luftraums deutlich vor Augen geführt wurden und die Frage bleibt, wo der gebührende Raum für Luftsport und Allgemeine Luftfahrt noch liegen soll
- Oder ist es der Beschluss[!Duden15] der Bundesregierung sich nicht nur an Ariane sondern auch am Raumgleiter HERMES und an der Raumstation COLUMBUS zu beteiligen.

Die Redaktion registriert, dass trotz anhaltender Fusionstendenzen die Informationsfülle ständig zunimmt. Neben der Informationsbeschaffung ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich das Mengenproblem gewachsen, die Frage also, welche Texte und Angaben – und in welcher Länge – ohne Aussageverlust im Jahrbuch noch untergebracht werden können. Abermals stellt das Jahrbuch einen weiteren Versuch dar, wichtige Informationen, Tendenzen und – natürlich – Daten handlich und umfassend zu präsentieren.

Behördeneinträge

Bundestagswahlen waren im Januar 1987 und das Bundeskabinett aus der Koalition aus CDU/CSU und FDP wurde im März 1987 vereidigt. Bei dem Redaktionsschluss[!Duden16] des REUSS im Oktober liegen für die Ausgabe 1988 die aktuellen Korrekturen der Regierung und der nachgeordneten Behörden vor.

Das gilt beispielsweise für den Eintrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie. Die Abteilung 5 „Luft- und Raumfahrt; Rohstoffe, Geowissenschaften, Verkehr“ übernahm Ministerdirigent Dr. Jan Baldern Mennicken als Nachfolger von Dr. Finke. Die einzelnen Referate blieben im Großen und Ganzen bestehen.

Geändert haben sich zahlreiche Einträge im Bereich Verteidigung. Zur Staatssekretärsrunde unter Verteidigungsminister Dr. Manfred Wörner zählt u.a. Prof. Dr. Manfred Timmermann. Die Leitung der Rüstungsabteilung liegt bei Ministerialdirektor Karl Helmut Schnell mit dem Abteilungsleiter Rüstungstechnik Ministerialdirektor Dr. P. Runge und dem Abteilungsleiter Rüstungswirtschaft Generalleutnant Wolfgang Tebbe. Seit dem 1. Oktober 1987 ist Generalleutnant Horst Jungkurth Inspekteur der Luftwaffe.

Fasten Seatbelt

Nach dem „Steigflug“ heißt es für den Kolumnisten Kurt W. Streit „Bitte anschnallen!“. Für in stehen Gewitterwolken am Horizont. Nicht nur für die Luft- und Raumfahrtindustrie der Bundesrepublik sondern darüber hinaus für ganz Europa. Es geht um die turbulenten Ausläufer eines politischen und ökonomischen Geschehens, dessen vorausschauende Bilanzierung in den Sternen steht. *Der Zwang zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte und der Dollar-Leitwährungsverfall stehen sich scheinbar unvereinbar gegenüber. Engeres Zusammenrücken und Zusammenstehen Europas zur Erhaltung und Festigung der hart erarbeiteten technologischen Position ist das gebt der Stunde: Fasten Seatbelt!*

Positiv vermeldet Streit, die Airbus-Familie ist mit den Langstrecken-Modellen A 330 (mit zwei Triebwerken) und A 340 (mit vier Triebwerken) sei endlich „weltmarkt-konform“ und in der angebotenen technologischen Auslegung und Wirtschaftlichkeit im Streckennetz zunächst konkurrenzlos. Und die Verhandlungen mit US-Unternehmen über eine Beteiligung am Airbus-Programm auch auf der Grundlage einer Risikoteilung verliefen Erfolg versprechend[!Duden17]. *Es sind damit alle Weichen gestellt, um hier langfristig, das*

heißt weit über Legislaturperioden hinaus denkend, auch die Programm-Kostendeckung und Gewinne zu erzielen.

Dem deutsch-chinesischen Gemeinschaftsprojekt MPC 75 mit seiner hochmodernen und zukunftsweisenden Auslegung mit Prop-Fan-Antrieb für 75 plus Passagiere von bislang beispielloser Wirtschaftlichkeit, stellt der Kolumnist die allerbesten Zukunftsprognosen. MPC 75 öffnet Perspektiven bis weit über das Jahr 2000 hinaus. Und die Annahme ist sicher nicht vermessen, dass diese Vereinbarung lediglich die Grundlage für eine in die Zukunft intensive deutsch-chinesische industrielle Zusammenarbeit auf allen nur denkbar Sektoren der Luft- und Raumfahrtentwicklung bildet.

Positiv vermeldet der Kolumnist die Entscheidung zum europäischen Raumfahrtprogramm (worüber hier an anderer Stelle berichtet wird).

Kritisch merkt Streit an, dass sich Ende 1987 wenigstens drei wesentliche Programme noch immer mehr oder weniger im Schwebezustand befanden – trotz positiver Vorentscheidungen in der Entwicklungsphase. Angesprochen sind der „Jäger 90“, die Entwicklung und der Bau des neuen Panzerabwehrhubschraubers mit Frankreich und das Hubschrauberprojekt NH 90 sowie das Kampfwertsteigerungsprogramm Alpha Jet.

Im Luftverkehr prognostiziert Kurt W. Streit, dass auf dem Kurs des „nationalen Linien-Carriers“ Deutsche Lufthansa AG liegen nicht nur Gewitterwolken sondern eine Gewitterfront, die kaum übersteigbar erscheint. Die Luftverkehrsentwicklung stand 1987 ganz im Zeichen der auf EG-Ebene bereits festgeschriebenen „regulierten Deregulation“. Und dem boomenden Regionalluftverkehr stand ein konsolidierter Charterluftverkehr auf gesunder Grundlage und eine im operationellen und im Managementbereich angeschlagenen Deutsche Lufthansa AG gegenüber.

Aus den Kalenderblättern des Jahres 1988:

Massendemonstrationen gegen Arbeitsplatzabbau im Ruhrgebiet. Nach Schlichtungsverfahren sieht auch der öffentliche Dienst eine Arbeitszeitverkürzung auf 39 Stunden bis 1989, auf 38,5 Stunden bis 1990 vor. Die amtliche Außenhandelsbilanz für 1987 erreicht zwar nicht den Rekordüberschuss[!Duden18] von 1986 (82,4 Mrd. DM), mit einem Überschuss[!Duden19] von 79,4 Mrd. DM aber das zweithöchste Ergebnis in der Geschichte der Bundesrepublik. Gesetzentwurf zur Reform der Deutschen Bundespost (Aufteilung in „gelbe Post“ und Telekom). Nach dem Tod von Franz Josef Strauß übernimmt Theo Waigel den Vorsitz der CSU. Verteidigungsminister Manfred Wörner wird Generalsekretär der NATO. Neuer Verteidigungsminister wird Rupert Scholz. Präsident Jenninger hält vor dem Deutschen Bundestag anlässlich[!Duden20] des 50. Jahrestages der Judenprogrome eine Rede, der rede sich als nazifreundlich interpretieren ließe. Beim Flugtag auf der US-Air –Base Ramstein kommt es zur Katastrophe bei der Vorführung einer italienischen Kunstflugstaffel. Zwei Maschinen explodieren in der Zuschauermenge. Es sterben 39 Menschen, über 350 wurden z.T. schwer verletzt.

George Bush wird Präsident der USA. Der Golfkrieg (seit 1980 nach dem Indochina-Krieg einer der längsten und blutigsten lokalen Kriege des 20. Jahrhunderts) zwischen Irak und Iran wird im August mit einem Waffenstillstand de facto unentschieden beendet. Olympischen Spiele in Seoul mit dem Doping-Skandal des Sprinters Ben Johnson. Zum ersten Mal holt rein deutsches Team (Becker, Jelen, Stich) den seit 1900 bestehenden Davis Cup[!Duden21]. Boris Becker gewinnt als erster[!Duden22] Deut-

scher das New-Yorker[!Duden23] Masters-Turnier und Steffi Graf gewinnt den „Grandslam[!Duden24]“ und olympisches Gold. Erstflug Extra E300 am 6. 5. und Start der ersten ARIANE 4 am 15. 6. 1988

Eloge auf FJS

Im Rahmen positiver Bewertungen der 1987 politisch durchgesetzten Entscheidungen hob der Kolumnist Kurt W. Streit abermals das große Verdienst des Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß um die Gesamtentwicklung der Luft- und Raumfahrtindustrie in der Bundesrepublik Deutschland hervor. *Sein zukunftsorientiertes, analytisches Denkvermögen und die Stärke seiner Argumentation trugen ganz wesentlich dazu bei, Inkompetenz, Ignoranz und Kurzsichtigkeit politischer Freunde und Gegner im Sinne eines positiven Engagements im großen Rahmen der über Europa hinausreichenden Luft- und Raumfahrtentwicklung und -forschung zu beeinflussen.*

Auf dem Wege zum europäischen Binnenmarkt im Luftverkehr

Für den neuen Bundesminister für Verkehr, Dr. Jürgen Warnke, geht es in seinem Bericht „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“ um die Schaffung eines europäischen Binnenmarktes – auch im Luftverkehr – bis 1992. Im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC), der alle westeuropäischen Staaten angehören, wurden multilaterale Verträge über mehr Tarif und Kapazitätsfreiheit vereinbart, die ab Januar 1987 angewendet werden. Und weiter heißt es: *Die ECAC arbeitet an weiteren Maßnahmen, vor allem zur Erleichterung des Marktzugangs für kleine Luftfahrzeuge. Damit werden die Chancen für mittelständische Unternehmen erhöht, sich in der Luftfahrt mit Flugzeugen bis zu 50 oder 70 Sitzen zu betätigen.*

Für den Verkehrsminister haben die deutschen Verkehrsflughäfen noch eine ausreichende Kapazität. *Wo Engpässe auftreten, wird sich der Verkehr mittelfristig zu weniger belasteten Flughäfen orientieren müssen. Wachsendes Umweltbewusstsein[!Duden25] der Bürger und der Regierungen setzen einer Kapazitätsausweitung enge Grenzen. Der Flughafen München II wird daher voraussichtlich auf lange Zeit das letzte Flughafen-Neubauprojekt in der Bundesrepublik Deutschland sein.*

Zum 31. Dezember 1987 trat Dipl.-Ing. Karl Kössler, Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) seit November 1971, in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist ab dem 1. Januar 1988 Dipl.-Ing. Klaus Koplín, seit 1971 im LBA tätig.

Im Bericht der Bundesanstalt für Flugsicherung (Präsident ist Joachim Lischka) wird für 1986 ein erheblicher Anstieg gemeldeter Verstöße gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Die Zahl stieg von 297 Verstöße im Jahr 1985 auf 404 für 1986 an. Auch die Zahl der aus dem Ausland übermittelten Meldungen lag 1986 mit 72 deutlich höher als im Vorjahr (50). Die Mehrzahl der Verstöße war auf mangelnde Kenntnis der ausländischen Luftraumstruktur sowie der dortigen Flugsicherungsverfahren zurückzuführen.

Lufthansa: „Gute Nachrichten für die Zukunft“

Heinz Ruhnau, Lufthansa-Vorstandsvorsitzender, schloss[!Duden26] die 34. Ordentliche Hauptversammlung seiner Gesellschaft am 8. Juni 1987 in München mit durchweg guten Nachrichten für die Zukunft: 1. 1986 wurde ein zufrieden stellendes[!Duden27] Unter-

nehmensergebnis erzielt. Es war gut – wenn man es mit den Wettbewerbern vergleicht. 2. Der Dollarverfall und politische Krisen haben zu schaffen gemacht. 3. Die Wettbewerbslandschaft ändert sich weiter. Die größte Herausforderung ist die Stärkung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit. 4. Die Lufthansa ist in guter finanzieller Verfassung und *Wir sind sicher, dass sich dies auch in der Akzeptanz der Kapitalerhöhung auf dem Markt zeigen wird.* 5. Die Produktivität wurde erhöht und mit der Qualität des Produkts am Markt durchgesetzt. 6. Auch 1987 wird es wieder ein positives Unternehmensergebnis geben.

Der Vorstand präsentierte sich mit Staatssekretär a.D. Heinz Ruhnau als Vorsitzenden und Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham als stellvertretenden Vorsitzenden und Vorstand Technik. Dem Vorstand gehören ferner an: Dipl.-Ing. Franz Beckmann (Vorstand Marketing und Verkauf), Flugkapitän Martin Gaebel (Vorstand Verkehr), Dr. Heiko Lange (Vorstand Personal) und Dr. Klaus Schlede (Finanzvorstand).

Für Ruhnau liegt ein wichtiges Stück Zukunft in München: *München hat die stärksten Zuwachsraten aller deutschen Verkehrsflughäfen... 1955 startete zweimal am Tag ein Flugzeug der deutschen Lufthansa in München-Riem. Heute sind es 100 und mit den Tochtergesellschaften 120. Der Flughafen München II wird ab 1991 eine wichtige Funktion in unserem Streckennetz haben... Wir werden eine neue Drehscheibe für den Interkontinentalverkehr einrichten und dazu einen Teil unserer Wartung hierher verlegen.*

Enttäuscht ist die Lufthansa drüber, dass sie außerhalb der Messen nicht nach Leipzig fliegen kann. *Dies ist in der deutschen Realität nicht erreichbar gewesen.*

Koordinator Riedl

Das Bundeskabinett ernannte am 14. Mai 1987 Dr. Erich Riedl, seit 12. März 1987 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft als Nachfolger von Martin Grüner zum Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt. Geschäftsführer der Arbeitsgruppe des Koordinator ist Ministerialrat Dieter M. Friske mit Oberamtsrat Dieter Urban als Referenten. Leiter des Referats IV A 5 „Luft- und Raumfahrtindustrie“ im BMWi ist Ministerialrat Dr. Joachim Jahnke. Hier werden die überwiegend programmbezogenen industriepolitischen Fragen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie behandelt.

Der BDLI ruft nach Aufträgen und nach dem Geld des Staates

Für den BDLI waren 1986 und 1987 Jahre hoher Aktivitäten in der Luft- und Raumfahrtindustrie mit inzwischen gut 85 000 Beschäftigten und knapp 21 Mrd. DM Umsatz. *Dennoch – dieses Bild trügt. Es fehlen die Aufträge!* Und das sei nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland so. Und deswegen würde man so viel über Kooperation reden. *Natürlich kann man darin eine begrüßenswerte Entwicklung sehen; der Zwang zur Kooperation hat sicher seine heilsame Wirkung auf eine Branche, die ohne internationale Kooperation nicht lebt – Kooperationen, die aber ohne öffentliche Gelder nicht zu finanzieren sind.*

Unverändert ist die Zusammensetzung des BDLI-Präsidiums mit Dr. jur. Otto Greve als Präsidenten und zugleich Präsidialgeschäftsführer und alleiniger Geschäftsführer. Arno L. Schmitz ist als Geschäftsführer ausgeschieden. Namen für die Bereiche der Geschäftsführung werden nicht genannt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl der Eintrag von MBB als auch derjenigen der verschiedenen Dornier-Firmen ohne Nennung der Geschäftsführer bzw. Verstände erfolgt.

Im Bericht des BDLI wird u.a. darauf verwiesen, dass die Firma Rhein-Flugzeugbau GmbH Mönchengladbach (Geschäftsführer sind Dipl.-Volkswirt Wolfgang Kutscher und Dipl.-Ing. Alfred Schneider), den Auftrag zum Export von 47 Flugzeugen des Modells Fantrainer an die thailändische Luftwaffe abschließen konnte. *Nach einer Bewertungserprobung durch die Luftwaffe ist RFB um die Einführung bei der Bundeswehr weiterhin bemüht. Der Verband hat diese Bemühungen – wissend um den Wert eines nationalen Auftrags bei den Exportanstrengungen – unterstützend begleitet.*

Raumfahrt europäisch

1986 hatte das Bundeskabinett entschieden, innerhalb der ESA an zwei neuen großen Programmen mitzuwirken:

- Dem Programm COLUMBUS, das einen eigenständigen europäischen Beitrag zu einer bemannten Raumstation bringen wird, und
- dem Programm AIRANE 5, mit dem eine neue Generation europäischer Trägerraketen mit einem neuen Triebwerk (HM 60) entwickelt wird.

Diese Entscheidung erfolgte im Vorlauf zu den Konferenzen der europäischen Forschungsminister der ESA-Staaten im Januar 1985 in Rom und im November 1987 in Den Haag mit der Entscheidung zum Start dieser beiden Programme aber auch anderer Aktivitäten der ESA, vor allem der Wissenschaftsprogramme. Ziel ist die Eigenständigkeit Europas im Weltraum.

Raumfahrtkolumnist Rudolf Metzler erinnert im REUSS in diesem Zusammenhang:

Raumstation unter Kostendruck:

Noch stehen viele Fragezeichen über die Verwirklichung der US-Raumstation, die bisher als einzige weit reichende Perspektive der Weltraumpolitik Präsident Reagans galt. Ursprünglich zum Start im Jahr 1992 zur Erinnerung an die 500 Jahre zurückliegende Entdeckung Amerikas durch Kolumbus vorgesehen, gilt jetzt 1996 als der früheste Starttermin.

Wie bei allen anderen Projekten wird auch die Planung der Raumstation durch explosionsartig steigende Kosten erschwert. Als Reagan den Bau 1985 verkündete, stand auf dem Bestellzettel die Summe von acht Milliarden Dollar. Inzwischen hat die für die Bereitstellung von Steuermitteln zuständige Behörde jedoch eine Rechnung aufgemacht, die nach dem gegenwärtigen Dollarwert 21 Milliarden aufweist. Ohne einen genauen Ausgabennachweis will der Kongress für das Haushaltsjahr 1988 keinen Cent bewilligen, obschon für 1987 bereits 410 Mio. \$ freigegeben worden waren.

Zu den Entwicklungs- und Baukosten sind künftig auch noch die Transport- und Betriebskosten zu rechnen, die eine Milliarde Dollar pro Jahr betragen werden. Die als unumgänglich angesehene Konstruktion eines Weltraum-Rettungsboots wird noch einmal zwei Milliarden betragen. Auch die technischen und wissenschaftlichen Experimente an Bord sind in der Endsumme noch nicht enthalten.

Die US-Station, die aus einem Laboratorium, einem Wohn- und vier Versorgungsmodulen sowie einer freifliegenden Plattform für polare Umlaufbahnen bestehen soll, wird durch eine internationale Station ergänzt werden, zu der das von der Bundesrepublik geplante Columbus-Forschungsmodul und eine weitere polare Plattform sowie Forschungsmodule aus Japan und Kanada gehören.

Die von der NASA inzwischen mit knapp zwölf Milliarden Dollar bezifferten Gesamtkosten lassen Rückschlüsse auf die von den Verbündeten geplanten Erweiterungen der Raumstation zu. Nach den Erkenntnissen vom Sommer 1987 soll COLUMBUS mindestens sechs Milliarden Mark kosten.

Nachdem der amerikanische Verteidigungsminister Caspar Weinberger im Dezember 1986 auch eine militärische Nutzung der Raumstation gefordert hatte, ist die allein der zivilen Forschung verpflichtete europäische Raumfahrtorganisation ESA in Gewissenskonflikte geraten, die sich bisher nicht ausräumen ließen...

Segelflug und Umwelt

Die Gremien des DAeC, und nicht nur diese, diskutierten heftig ein „Grundsatzpapier“ des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) als negativster Beitrag bei der öffentlichen Anhörung des Sportausschusses des Deutschen Bundestages zum Thema „Sport und Umwelt“ am 4. Juni 1986 in Bonn. Der BUND ließ praktisch an keiner Sportart ein gutes Haar und forderte für den Segelflug strenge Beschränkungen. Im anschließenden Streit rückte der BUND von den Vorwürfen ab und man beschloss[!Duden31] das Thema „Luftsport und Umwelt“ im Grundsatz anzupacken und zwar gemeinsam mit BUND, Luftsportverband Bayern und dem DAeC.

Der Bericht der DAeC-Sportfachgruppe Segelflug im REUSS glänzt mit Erfolgen. An den 20. Segelflug-Weltmeisterschaften Anfang 1987 in Benalla/Australien flogen von 109 Teilnehmer aus 28 Nationen 107 Segelflugzeuge deutscher Konstruktion. Hans Werner Grosse konnte mit einer Serien von sieben neuen Segelflug-Weltrekorden in Australien seinen insgesamt 34. Weltrekord fliegen.

Band 38 – 1989

Im leicht geänderten Cover präsentiert sich der REUSS 1989 auf bald 700 Seiten. Umwälzungen und Internationalisierungen bestimmen das Feld des Jahrbuches. Neben dem klassischen Kontaktmittler auf dem deutschen Markt ist in den letzten Jahren zunehmend eine zweite Funktion getreten, nämlich eine Hilfestellung für ausländischen Interessenten zu geben, die sich den deutschen Luft- und Raumfahrtbereich erschließen wollen. Für die Zukunft kann für den Herausgeber die Aufgabe nur lauten, zweisprachige Informationen konsequent auf alle international gefragte Bereiche auszudehnen. Das Jahrbuch 1990 wird hierzu erste Ergebnisse zeigen. Und wie immer heißt die Maxime: Wer das Jahrbuch als Informationszentrale einschaltet, findet Kontakt; wer selbst im REUSS steht, bleibt für seinen Geschäftskreis im In- und Ausland präsent.

Zwei bei Redaktionsschluss am 15. Oktober 1988 noch nicht vollzogene aber erkennbare Ereignisse, bestimmen die Vorbereitung des REUSS 1989. Einmal schickte sich Daimler-Benz an, die Marktführerschaft in der Luft- und Raumfahrt zu übernehmen und zum andern steht die Gründung der DARA, der Deutschen Agentur für Raumfahrtangelegenheiten bevor.

Kurs halten

Auf diese Mahnung baut Kurt W. Streit seine Kolumne. Für ihn gilt das auch für den Kurs, den Franz Josef Strauß bis zu seinem Tode der Branche vorgab. Die nunmehr realisierbar gewordene industrielle Führerschaft der DEUTSCHEN AEROSPACE AG als gedacht Holding für die nach wie vor selbstständig firmierenden Unternehmen Dornier GmbH, MBB und MTU plus deutsche Airbus könne sich nur in den internationalen Rahmen einfügen, wenn es gelingt, *dem Management-Denkprozess innerhalb des traditionellen Automobilherstellers Daimler-Benz mit den wesentlich komplexeren und zukunftsorientierteren Denkprozess[!Duden32] der Luft- und Raumfahrt-Industrietöchter zu harmonisieren. Der vom Vorstandsvorsitzenden der Daimler-Benz AG schon angedeutete weitere Weg in Richtung einer Zusammenfassung aller Airbusaktivitäten in eine Aktiengesellschaft europäischen rechts (die Vorbild wäre für ähnliche Unternehmenszusammenschlüsse nach 1992), verbunden mit direkten und indirekten Engagements in Übersee und Fernost, ist zweifellos richtig... Zum Kurshalten gelte aber auch die Tatsache, dass einige Projekte der Luft- und Raumfahrtindustrie dieses Landes mittlerweile das „GO-Stadium“ erreicht haben...oder unmittelbar davor stehen: das Jäger-90-Programm wird anlaufen, das Hubschrauberprogramm PAH 2 und Bo 108 ist unterwegs, die ARIANE-Beteiligung und das eng damit verknüpfte Satellitenprogramm gewinnen mit jedem gelungenen Start ein weltweites Interesse; das von der Dornier SeaStar GmbH & Co KG unter großem persönlichen Einsatz und finanziellem Engagement ins Leben gerufene Dornier-SeaStar-Amphibium-Projekt ist 1989 marktreif und wird -. da weltweit konkurrenzlos – seinen Markt finden...*

Streit ereifert sich über die von politischen Gremien wiederholt ausgesprochene Warnung von einem „Airbus-Fass[!Duden33] ohne Boden“. Sie seien ebenso inkompetent wie kurz-sichtig und in total unangebracht. Und er zitiert einen Lehrsatz – oder eine Legende? – des deutschstämmigen Amerikaners William Boeing, der seine Erfahrungen mit dem Flugzeugbau im Jahre 1925 in dem Satz zusammenfasste[!Duden34]: In dieser Branche muss[!Duden35] man erst genug Geld haben, um es aus dem Fenster hinauswerfen zu können, bevor es doppelt zur Tür wieder hereinfliegt. Dies gelte immer noch.

Neue Namen im BDLI

1988 hatte sich der BDLI eine Satzungsänderung gegeben, die eine Präzisierung der Aufgaben von Präsidium und Beirat zum Inhalt hatte. Danach repräsentiert das Präsidium den Verband nach außen und legt die Verbandspolitik und die Richtlinien für die Führung des Verbandes fest. Der 14köpfige Beirat hat jetzt die Aufgabe, die verbandspolitischen Vorgaben des Präsidiums umzusetzen und der Geschäftsführung des BDLI entsprechende Richtlinien zu geben.

Präsidium und Beirat wurden im März 1988 neu gewählt. Präsident ist wieder Dr. Hans Arnt Vogels, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH der dem Verband nach der Ermordung von Dr. Ernst Zimmermann am 1. Februar 1985 schon einmal als Präsident führte. Die Mitglieder des Verbandes bilden traditionell so ge-

nannte[!Duden36] Herstellergruppen, die jeweils im Präsidium und Beirat präsent sind. Für die Herstellergruppe „Luft- und Raumfahrtssysteme“ ist Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Johann Schäffler, Vorsitzender des Vorstandes der Dornier GmbH, Mitglied des BDLI-Präsidiums. Die weiteren Mitglieder sind: für die Herstellergruppe „Triebwerke“ sind es Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Hans Dinger, Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU Motoren- und Turbinen Union München GmbH und Dr.-Ing. Helmut-Friedrich Wöpckemeier, Mitglied des Vorstandes der Klöckner-Humboldt-Deutz AG; für die „Herstellergruppe Ausrüstung“ sind es Dipl.-Ing. Karl Busch, Geschäftsführer VDO Luftfahrtgerätekwerk Adolf Schindling GmbH; Heinz Dürr, Vorsitzender des Vorstandes der AEG AG; Dr.-Ing. Karl Schwiegels-hohn, Vorsitzender der Geschäftsführung der Liebherr-Aero-Technik GmbH und Dr. Carl Peter Fichtmüller, Geschäftsführer, Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, der gleichzeitig Vorsitzender des Beirates ist. Dem Präsidium gehört außerdem ohne Stimmrecht Dr. jur. Otto Greve als letzter Präsident an, der zum 30. Juni 1988 als Präsidialgeschäftsführer ausgeschieden war. Neuer Präsidialgeschäftsführer ist Dr. H. Georg Brodach (zuvor Referent für Verbandspolitik beim BDI), stellvertretende Geschäftsführer sind Ernst F. Breitsamer und Dipl.-Volkswirt Bernhard Tribanek.

Aus den Kalenderblättern 1989:

Die RAF ermordet durch eine Straßenbombe den Vorstandssprecher der Deutschen Bank, Alfred Herrhausen, der auch Vorsitzender des Aufsichtsrates der Daimler-Benz AG war. Ende 1988 beantragten die Daimler-Benz AG und MBB beim Kartellamt die Erlaubnis zum Zusammenschluss, der aber von der Kartellbehörde dann untersagt wurde. Entsprechend seiner Befugnis gab der Bundeswirtschaftsminister am 8. September 1989 seine Erlaubnis – mit einer Reihe von Auflagen. Hierzu zählt, dass das Airbus-Programm bis zu 31. Dezember 1996 privatwirtschaftlich, d.h. ohne staatliche Subventionen, geführt wird.

Gorbatschow besucht im Juni die Bundesrepublik und im Oktober die DDR zu ihrer 40-Jahr-Feier. In Berlin fällt die Mauer und mit ihr die DDR. Seit dem Sommer kam es zu Massenflucht von DDR-Bürgern über Ungarn und der CSSR. Ab dem 9. November ist die deutsch-deutsche Grenze Vergangenheit. Die westlichen Bündnispartner Deutschlands bekunden ihre Bedenken über ein wiedervereinigtes und damit erstarktes Deutschland. Die deutschen Tennisspieler gewinnen schon wieder den Davis Cup.

Ungarn, Polen, Tschechoslowakei und Rumänien (wo der Umsturz sehr blutig erfolgt) lassen freie Wahlen zu. Erste freie Wahl in der Sowjetunion.

Massaker auf dem Platz des himmlischen Friedens in Peking. Blutige Unruhen in der jugoslawischen Provinz Kosovo.

Die Raumfähre ATLANTIS setzt die deutsch-amerikanische Sonde „Galileo“ aus, die auf eine sechsjährige Reise zum Planeten Jupiter geschickt wird. Die 1977 gestartete Voyager-Mission erreicht den Neptun in einer Entfernung von knapp 5000 km; die zur Erde gefunkten Bilder haben eine Laufzeit von über vier Stunden.

Positionspapier des BDLI zum Hyperschallprogramm

Das Technologie-Steuer-Gremium (TSG) des BDLI, Vorsitzender ist Prof. Dr. Heilmann/MTU, hat ein Positionspapier zum nationalen Hyperschall-Technologieprogramm erstellt: *Als kostengünstige Alternative zu heutigen Raketensystemen für den Transport von Nutzlasten in den Weltraum sowie für andere Aufgaben könnte sich für die Zukunft ein wiederverwendbares Transportsystem erweisen. Umweltprobleme...haben die Meinung reifen lassen, dass wir uns heute an der Schwelle zum Wasserstoffzeitalter befinden. Der BDLI vertritt daher die Ansicht, dass bei der Entwicklung neuer Transportsysteme, die erst*

im nächsten Jahrhundert zu Einsatz kommen werden, die Wasserstofftechnologie einen sehr hohen Stellenwert haben wird. Mehrere Konzepte für solche Transportsysteme werden z.Z. weltweit untersucht, in der Bundesrepublik insbesondere das Projekt SÄNGER II... Vom BMFT wurde ein auf das Leitkonzept SÄNGER II ausgerichtetes nationales Hyperschall-Technologie-Programm in Aussicht gestellt. Der BDLI hat den Stellenwert eines solchen nationalen Programms ausführlich beschrieben.

Auf der ILA 1988 war der BDLI Gastgeber für eine hochrangige Industriedelegation aus der UdSSR. Bei den Gesprächen, die später in Farnborough fortgesetzt wurden, hat sich gezeigt, dass die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie besonders gute Voraussetzungen bietet, das Tor zum Osten für gegenseitige Zusammenarbeit zu öffnen. Der BDLI sieht diese neben der europäischen und transatlantischen Zusammenarbeit als dritten Bestandteil einer sinnvollen Triade.

Eine Mittelstandsorganisation bildet sich

Erstmals eingetragen wurde im REUSS 1989 ALROUND, die Aktionsgemeinschaft luft- und raumfahrtorientierter Unternehmen in Nordrhein-Westfalen e.V. (i.G.), Köln, mit Arno L. Schmitz als Geschäftsführer.

Parlamentarische Gruppe Luftfahrt

Im November 1985 bildete sich im Deutschen Bundestag die „Parlamentarische Gruppe Luftfahrt“, der über 60 Abgeordnete beigetreten sind. Die Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, luftfahrtpolitische parlamentarische Aktivitäten zu bündeln und abzustimmen. Darüber hinaus versteht sich die Gruppe jedoch auch als parlamentarischer Ansprechpartner für wirklich alle Bereiche der Luftfahrt. Vorsitz der Gruppe ist Ferdi Tillmann, MdB; seine Stellvertreter sind die Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Willy Wimmer, Norbert Eimer, Otto Regensburger. Ehrenamtlicher Geschäftsführer ist Bruno Wiefel, der hierzu sein Büro im Bonner Haus der Luft- und Raumfahrt hat.

Lufthansa: Ändern und erneuern

Mit den für die Lufthansa für das nächste Jahrzehnt anstehenden Fragen beschäftigt sich ihr Vorstandsvorsitzender Ruhnau im REUSS ausführlich. Hier einige Stichworte dazu:

- Die weltweit voranschreitende Deregulierung wird dem Luftverkehr weiter internationalisieren; multinationale Unternehmungen kündigen sich an. Die Deregulierung wird den Luftverkehr in Richtung auf amerikanische Verhältnisse verändern. Auf Dauer wettbewerbsfähig zu bleiben wird für Länder mit Sitz in Hochlohnländern schwer. Lufthansa ist eine solche Gesellschaft. Wir produzieren zu deutschen Kosten, müssen aber zu Preisen von Singapur, Rio de Janeiro, London und New York verkaufen.
- Was vor mehr als 40 Jahren unter dem Aspekt der „public utility“ begann, wird mehr und mehr zu einem selbstständigen[!Duden37], normalen, privaten Wirtschaftszweig. Daraus deutet auch hin, dass in der ganzen Welt der Staatsanteil an den Luftverkehrsgesellschaften zurückgeht. Privatisierung ist zu einem Schlüsselbegriff geworden.
- Wir erleben Zuwachsraten von früher kaum gekannten Ausmaße. Über eine Milliarde Passagiere wurden 1987 weltweit befördert, im Jahr 2000 werden es zwei Milliarden sein. Das Wachstumspotenzial[!Duden38] für diese sich verdoppelnde Luftverkehrsleistungen liegt dabei im Fernen Osten, im pazifischen Raum; die Gesellschaften aus diesem Raum werden dabei den größten Anteil am Weltluftverkehr haben. Der Privat-

reiseverkehr wird dabei stärker wachsen als der Geschäftsreiseverkehr – die freie Zeit nimmt zu und somit wächst die Nachfrage nach Reisen, die man nur mit dem Flugzeug unternehmen kann. Die Touristikbranche wird dann der größte Wirtschaftszweig der Welt sein. Die Vermittlung der Reisen wird ohne elektronische Informations- und Vertriebssysteme nicht mehr möglich sein. Diese Systeme werden in den Neunzigerjahren[!Duden39] so wichtig wie eine Flugzeugflotte.

- Die Luftfracht wird weltweit stärker wachsen als die Passage – dabei geht das Volumen der transportierten Güter zurück, das Gewicht auch, aber der Wert steigt. Es wachsen die Chancen des Luftfrachtverkehrs auch mit neuen Unternehmensformen, wie die Entwicklung der amerikanischen „Integrators“ zeigt, die Expressdienste von Haus zu Haus anbieten
- Die Technologie wird es möglich machen, fast jeden Punkt der Erde im Non-Stop-Flug[!Duden40] zu bedienen. In den Neunzigerjahren[!Duden41] hat nur derjenige im Markt eine Chance, der Non-Stop-Verbindungen[!Duden42] anbietet (niemand will mehr umsteigen). Und nachdem die Verkehrsichte zugenommen hat, lohnt es sich heute auch, sekundäre und tertiäre Märkte mit kleinen, effizientem Fluggerät zu bedienen. Im großen Innovationsfeld der Flugzeugtechnologien sind die Potenziale[!Duden43] bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die technologische Entwicklung ist auch die Hauptursache dafür, dass das Fliegen heute in Relation zum Volkseinkommen und zur Preisentwicklung billiger ist als vor 30 Jahren. Die Zeit der exklusiven Jetset-Gesellschaft ist vorbei.

Nur wenige Gesellschaften, so ist dem REUSS zu entnehmen, „leisten“ sich heute noch einen eigenen Ingenieurbereich wie die Lufthansa. Die Ingenieurdirektion zählt fast 500 Mitarbeiter und gilt als begehrter Gesprächspartner der Flugzeughersteller in aller Welt. Tausende von Verbesserungsvorschlägen aus Hamburg fliegen in den Jets von Boeing, Airbus Industrie und McDonnell-Douglas. So ist es beispielsweise gelungen, in den vergangenen zehn Jahren den Treibstoffverbrauch pro Tonnenkilometer um fast ein Viertel zu senken. Die Auswahl, der Betrieb, die Fortentwicklung und vor allem die Planung von Wartung und Überholung der Flotte gehören zu den hauptsächlichen Aufgaben der Lufthansa-Ingenieure. Außerdem wird hier die Flotte der Zukunft geplant. Man hält ständigen Kontakt zu den Herstellern und Zulieferern, von denen viele eigene Büros auf der Lufthansa-Werft unterhalten. Im Organigramm der Lufthansa im REUSS 1987 ist die Ingenieurdirektion mit Dr. Rolf Stüssel als Leiter ausgewiesen. Nachgeordnet sind die Abteilungen „Technische Projekte“ mit Dr. Nittinger, „Engineering/Fluggerät“, „Allgemeine Ingenieuraufgaben“ mit Herr Rott und „Technische Schulung“ mit Dr. Nagel.

Seit vielen Jahren seiner Tätigkeit wird Franz Cesarz im Organigramm nicht mehr als PR-Direktor der Lufthansa geführt, er hat in Bremen seine eigene Firma „qualigramm Gesellschaft für Kommunikation“ lt. Eintrag im LPC-Verzeichnis des REUSS gegründet. In der Public Relations-Organisation[!Duden44] der Lufthansa ist Willi Vogler Leiter des Hauptreferats Presse- und Information.

40 Jahre ADV

Die 40 Jahre des Bestehens der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), am 3. Oktober 1947 in Stuttgart zunächst als loser Zusammenschluss[!Duden45] gegründet, sind eine Periode des Wachstums der Zivilluftfahrt, deren Ende auch 1987 nicht abzusehen ist. Die rasche Entwicklung des deutschen Luftverkehrs dokumentiert die ADV: 1948 wurden bei insgesamt 10 177 Flugzeugbewegungen 88 021 Fluggäste sowie 5

598 t Luftfracht und 614 t Post auf den deutschen Flughäfen abgefertigt. Bis 1988 werden daraus 1,3 Mio. Flugzeugbewegungen, 66 Mio. Passagiere, 1,3 Mio. t Fracht und 245 000 t Post.

Aus DFVLR wird DLR

Im Januar 1989, der neue REUSS konnte das gerade noch berücksichtigen, wurde die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DFVLR) unter ihrem Vorsitzenden Prof. Dr. rer. nat. Walter Kröll in Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) umbenannt. Sie ist die größte ingenieurwissenschaftliche Großforschungseinrichtung der Bundesrepublik mit fünf Forschungsbereichen (1. Flugmechanik/Flugführung, 2. Strömungsmechanik, 3. Werkstoffe und Bauweisen, 4. Energetik, 5. Nachrichtentechnik und Erkundung), drei wissenschaftlich-technischen Dienstleistungsbereichen (1. Zentrale Datenverarbeitung, 2. Flugbetrieb und 3. Angewandte Datentechnik) zwei Bereichen für Aufgaben der Geschäftsführung und Verwaltung sowie weitere Einrichtungen, darunter die Hauptabteilung Windkanäle und die Projektträgerschaft für Arbeit, Umwelt und Gesundheit; rund 4100 Mitarbeiter werden beschäftigt, darunter etwa 1500 wissenschaftliche Mitarbeiter.

Die internationale Raumstation kommt

In der Raumfahrtdokumentation von Rudolf Metzler ist nachzulesen, dass[!Duden46] eher zufällig am 28. September 1988 – wenige Stunden nach dem erfolgreichen Start der Discovery – in Washington die Unterschriften unter dem Vertrag für den Bau einer internationalen Raumstation gesetzt wurden, die von den USA gemeinsam mit Japan und Kanada und den in der ESA zusammengeschlossenen europäischen Länder entwickelt, gebaut und in die Erdumlaufbahn entsandt werden soll. Während die NASA die Koordination und das Management übernimmt, tragen die Partner die Verantwortung für die einzelnen Elemente selbst. Gleichzeitig sollen sie darüber die Kontrolle und auch die Hoheitsrechte innerhalb ihrer Anteile an der Station behalten. Die Stationierung soll zwischen 1995 und 1998 erfolgen. Zu diesen Zeitvorstellungen meldete der Kolumnist Zweifel an, zumal die nationale Raumstation der Amerikaner, die den Kern des Weltraumkomplexes werden soll, weit in Verzug geraten ist. Und weiter: *Im Laufe des Jahres 1988 mehrten sich die Anzeichen, dass die Raumstation in der geplanten Form und Größe nicht vom Boden abheben wird. Fachleute raten inzwischen ungeniert dazu, das Projekt ersatzlos zu streichen oder zumindest so gründlich abzuändern, dass sie nur die wichtigsten Aufgaben erfüllen kann...Noch kalkuliert die NASA mit Kosten in Höhe von 16 Milliarden \$, obschon 25 Milliarden inzwischen als realistischer angesehen werden.*

Traditionell sei vielen Jahren führt der Abschnitt Raumfahrt im REUSS die Liste der „Künstlichen Erdsatelliten und Raumsonden/Situationsbericht“ fort. Aufgeführt sind in diesem REUSS tabellarisch alle Satelliten und Raumsonden, die im Berichtszeitraum vom 1. Juli 1987 bis zum 30. Juni 1988 gestartet worden sind, insgesamt sind es 140. **SYNTAX: expected**

Diese Berichte verdeutlicht auch die Bedeutung des seit der Gründung des Jahrbuches 1955 sorgfältig gepflegten Abschnitts zum Luft- und ab 1964 auch Weltraumrecht. Der Abschnitt umfasst[!Duden47] in diesem Jahr

1. Luft- und Weltraumrecht – ein Überblick, Prof. Dr. Michael Wollenschläger, Würzburg;

2. Deutsche Rechtsprechung zum Luftverkehrsrecht in den Jahren 1987/88, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Köln, und RA Dr. Ronald Schmid, Frankfurt (beide sind Herausgeber des „Frankfurter Kommentars zum Luftverkehrsrecht“);
3. Internationale Law Association (ILA);
4. Bundesministerium der Justiz;
5. Bundesministerium für Verkehr;
6. Institut für, Arbeits-, Wirtschafts- und Zivilrecht der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt/M.;
7. Institut für Luft- und Weltraumrecht der Universität Köln;
8. Universität Regensburg und
9. Luft- und weltraumrechtliche Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen usw.

Aus dem Luftsport

Am 1. Juli 1988 fand in der Frankfurter Bundesgeschäftsstelle des DAeC eine Wachablösung statt. Alexander Heuser wurde als Nachfolger von Dieter Stephan zum neuen Generalsekretär berufen. Auf dem 63. Deutschen Luftfahrertag 1988 in Bad Dürkheim sprach sich der DAeC-Präsident gegen die in letzter Zeit bar jeder Sachlichkeit geführte Polemik aus, mit der die Flugsportler als eine lächerliche elitäre Randgruppe abqualifiziert worden seien.

Das „Silberne Lorbeerblatt“ wurde von Bundespräsident Richard von Weizsäcker am 20. Januar 1988 erstmals an einen Modellflieger verliehen. Der Unterschleißheimer Ralf Decker (47 Jahre) erhielt diese höchste deutsche Auszeichnung für Spitzensportler für seine Erfolge in der Wettbewerbsklasse der funkferngesteuerten Segelflugmodelle mit seinen Einzel- und Mannschafts-Weltmeistertiteln in den Jahren 1981, 1983 und 1985 und auch bei den Europameisterschaften war er immer ganz vorn.

Band 39 – 1990

Aus dem Geleitwort des Herausgebers: Kurz aber treffend lässt sich das zurückliegende Jahr mit dem gängig gewordenen Begriff „Perestroika“ umreißen. Wieder einmal war es in der deutschen Geschichte der 9. November, an dem ein historisches Ereignis mit der Öffnung der Berliner Mauer stattgefunden hatte. Welche Impulse dieses Datum für die gesamtdeutsche Luft- und Raumfahrtindustrie in Zukunft aussenden kann, ist vorläufig noch nicht abzusehen. Aber wahrhaft zufällig vollzog sich neben diesen Ereignissen im Jahr 1989 auch in der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrt ein tief greifender Umbruch, die wohl größte Umwälzung seit Wiedergewinnung der Lufthoheit im Jahr 1955. Die Stichworte hierzu sind DASA und DARA.

Die DASA kommt

Sowohl im Geleitwort als auch in der Jahreskolumne von Kurt W. Streit erhalten die Vorgänge um den Gründungsakt der Deutschen Aerospace AG (DASA) ihren besonderen geschichtlichen Rang:

Um den Kristallisationspunkt veröffentlichter Kritik, der gesellschaftsrechtlichen Verknüpfung von MBB mit der Deutschen Aerospace (DASA), die Spitze zu nehmen und der Sache zum Erfolg zu verhelfen, ging Promotor Riedl (an anderer Stelle ist von dem nimmermüden Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt die Rede) keinen Schwierigkeiten aus dem Weg. Aber wer von den heftigen Kritikern hört schon auf fundierter Urteile von Fachleuten, die strategisch denken können? Auch sie bestreiten keineswegs, dass mit der DASA in der angestrebten Form ein Unternehmenskomplex mit 75 000 Mitarbeitern und 15 Milliarden DM Umsatz (Basis 1987) entstehen wird, weisen aber zugleich darauf hin, dass US-Unternehmen wie Boeing oder McDonnell Douglas jedes für sich schon mehr als die doppelte Größenordnung erreicht haben. Setzt man diese Zahlen schließlich ins Verhältnis zum Vergleichsrahmen Bundesrepublik, stellt sich heraus, dass die gesamte Luft- und Raumfahrtindustrie etwa ein einziges Prozent aller Beschäftigten des verarbeitenden Gewerbes repräsentiert und sogar nur 0,2 Prozent aller Beschäftigten insgesamt. - Ist bei solchen Relationen unsere marktwirtschaftliche Ordnung wirklich gefährdet? Jedenfalls dann nicht, wenn die DASA hält, was sie versprochen hat, nämlich kleine und mittlere Unternehmen kräftig in ihre Geschäftstätigkeit einzubeziehen.

Für Kurt W. Streit befindet sich die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie im „Holding“, d.h. in der Warteschleife:

Warteschleifen – das Kreisen im Holding also – sind zeitraubend und kostspielig. Besser kann die Situation der Luft- und Raumfahrtindustrie der Bundesrepublik Deutschland zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses REUSS (15. Oktober 1989) nicht charakterisiert werden., Damit soll freilich nicht die Beantwortung der Frage vorweggenommen werden, ob der Flug diese nach wie vor faszinierenden Branche aus dem Holding heraus mit einer harten Landung, einer weichen Landung oder sogar auf der Landebahn eines Ausweichhafens enden wird.

Immerhin sind mit dem Gründungsakt der Deutschen Aerospace AG und der nicht weniger schweren Geburt der Deutschen Raumfahrt Agentur neue Kursbestimmungen vorgenommen worden, die auf das Jahr 1992 ausgerichtet dem gemeinsamen europäischen Markt Rechnung tragen. Politische Initiative der Bonner Regierungskoalition hat damit einem außerordentlich komplexen und bislang wesentlich von öffentlichen Aufträgen abhängigen Industriezweig jene Neuorientierung gegeben, ohne die jede konsequente Lösung anstehender Zukunftsprobleme zwangsläufig Stückwerk geblieben wäre. Von Kompetenz getragene und von Vernunft bestimmte Entscheidungen des nun gesamtverantwortlichen neuen Managements werden zur Voraussetzung eines angestrebten ökonomischen Erfolges, der nicht nur europäisch, sondern Jahr für Jahr zunehmend auch interkontinental verflochtenen Luft- und Raumfahrtindustrie dieses Landes.

Die Aufgabe ist schwierig, zeitraubend und von unwägbareren Risiken umlauert. Aber vor dem Hintergrund eines markttechnischen Strukturwandels, der dem zivilen und damit kommerziell einsetzbaren Projekt und Produkt im letzten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts im Rahmen des weltpolitischen Wandels weit mehr Bedeutung zumisst als jedem nur denkbaren militärischen Entwicklungs- und Fertigungsprozess ist, - wer wollte daran zweifeln – Optimismus angezeigt. Das heißt zunächst: die Daimler-Benz zugemutet Auflage, das finanzielle Risiko des deutschen Anteils am Airbus-

Programm bereits 1997 voll zu tragen, ist erfüllbar und damit politisch auch zu verantworten...Aber die in der technologischen Grundausslegung der europäischen Airbus-Familie verborgenen Vorteile gegenüber nahezu allen Konkurrenzansetzungen in den USA versprechen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit hohe Airbus-Marktanteilsgewinne während der kommenden beiden Jahrzehnte, wenn im Rahmen der europäischen Kooperation nicht eklatante Fehler unterlaufen. Hier vor allem liegen die wirtschaftlichen Risiken des gesamten Programms vor einer politischen Szenarie der Unwägbarkeiten. Die aufgeworfene Frage der Airbus-Endmontage-Standorte spielt hier zunächst nur eine Nebenrolle. Weitaus wichtiger erscheint die seit langem angestrebte und nun wieder aktuell gewordene Umformung der „Interessengemeinschaft“ Airbus Industrie in eine Aktiengesellschaft europäischen Rechts. Rationalisierung der Fertigung und echte Kostensenkung sind nur auf dieser Grundlage möglich.

Streit erwartet aus der Marktentwicklung heraus Investitionsforderungen, denen sich das Airbus-Konsortium zu stellen hat. Für ihn liegt einiges „in der Luft“:

- *der Markt wird verlangen, die jetzt angebotenen Nutzlastkapazitäten der Muster A 330/340 bei gleich bleibendem Leistungsspektrum wesentlich zu vergrößern...*
- *Paris wird über kurz oder lang trotz des vom MBB vorgeschlagenen „Sänger-Projekts“ an Bonn mit dem Vorschlag einer gemeinsamen Entwicklung des Concorde-Nachfolgers im Rahmen der Airbus-Zukunftsplanung herantreten...*

Die Deutsche Aerospace AG, München, findet ihren ersten Eintrag im REUSS ohne Personenangaben: *Tochterunternehmen sind Dornier GmbH, MBB Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, MTU Motoren- und Turbinen-Union GmbH und Telefunken Systemtechnik GmbH. Als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Daimler-Benz AG wurde sie am 19. Mai 1989 gegründet. Sie bündelt die Luft-, Raumfahrt- und wehrtechnischen sowie zahlreiche Hochtechnologie-Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns. Die Gruppe der Deutschen Aerospace wurde mit dem Einschluss der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, der Anfang 1990 juristisch wirksam wurde, komplett. Die vier Unternehmen der Deutschen Aerospace erwirtschafteten 1988 Umsätze von insgesamt etwa 14,4 Mrd. DM mit rund 78 000 Mitarbeitern. Der Anteil der Luftfahrt am gesamten Umsatzvolumen betrug rund 5,4 Mrd. DM. Die Verteidigungstechnik machte 3,6 Mrd. DM, Antriebe 2,8 Mrd. DM, diverse Aktivitäten 1,9 Mrd. und Raumfahrt 0,8 Mrd. aus.*

Die MBB GmbH, Ottobrunn, hat noch ihren gesonderten Eintrag. Sie ist mit einem Umsatz von 7,12 Mrd. DM (1988) und mit rd. 39.000 Beschäftigte das größte Unternehmen der Branche in der Bundesrepublik. Das Stammkapital wird mit 600 Mio. DM angegeben. Gesellschafter sind: Bayerisch-Hamburgische Beteiligungs-GmbH 35,28%, Fides Industrie-Beteiligungs-GmbH 20%, ABM Beteiligungs-GmbH 19,02%, BD-Industrie-Beteiligungs-GmbH 10%, Freistaat Bayern 7,02%, Messerschmitt-Stiftung 7%, Dr. Ludwig Bölkow 1%, Familie Blohm 0,68%.

Aus den Kalenderblättern 1990:

Der Besuch von Bundeskanzler Kohl beim Präsidenten der Sowjetunion Gorbatschow bringt im Februar die Zustimmung der UdSSR zur deutschen Einheit. Am 18. 03. erste freie Wahlen in der DDR; Lothar de Maizière bildet eine Koalitionsregierung. Am 31. August 1990 wird die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über die Herstellung der Einheit Deutschlands („Einigungsvertrag“) unterzeichnet. In Zwei-plus-Vier-Gesprächen wurden die Randbedingungen zur Wiedervereinigung ausgehandelt. Als Lösung treten die Länder der DDR am 3.10. der Bundesrepublik bei. Die

Wähler bestätigen bei den Bundestagswahlen die Koalition aus CDU/CSU und FDP.

Michail Gorbatschow erhält den Friedensnobelpreis. Die Sowjetunion zerfällt in selbstständige Einzelstaaten. Der Irak marschiert in Kuwait ein. Nelson Mandela wird in Südafrika nach 27 Jahren Haft entlassen. Als letztes afrikanisches Land wird das bislang von Südafrika verwaltete Namibia selbstständig. Die deutsche Fußballnationalmannschaft gewinnt den Weltmeisterschaftstitel gegen Argentinien mit 1:0. 1989 und 1990 ist das Internet zwar schon 20 Jahre alt, aber nach wie vor ein Netzwerk, das überwiegend von studentischen und wissenschaftlichen Anwendern genutzt wird. Das World Wide Web existierte 1989 vorerst nur als Idee einiger Wissenschaftler am Schweizer Kernforschungszentrum CERN. Hier wurde unabhängig voneinander zwei Hypertext-Konzepte entwickelt, um der Datenflug Herr zu werden. Tim Berners-Lees „Proposal“ sollte sich dann als Geburtsurkunde des „World Wide Web“ erweisen. Dieser Name wurde von ihm 1990 während einer Konferenz in der Cafeteria von CERN geprägt.

Erstflüge Rockwell/DASA X31A Experimentalflugzeug am 11. 10. und Reiseflugzeug RUSCHMEYER R90-230RG am 28. 10.1990

Mit der Gründung der TELEFUNKEN SYSTEMTECHNIK GmbH zum 1. Juli 1989 wurden die Geschäftsbereiche der Hochfrequenztechnik sowie Marine- und Sondertechnik der AEG Aktiengesellschaft zu einem neuen Unternehmen zusammengefasst.

Luft- und Raumfahrt in Bundesbehörden

Neuer Leiter der Abteilung Luft- und Raumfahrt (so nennt sich die Abteilung im REUSS seit 1988) im Bundesministerium für Verkehr unter Minister Dr. Friedrich Zimmermann ist Ministerialdirektor Niester, der Nachfolger von Dr. Winter ist. Im Bericht des BMV ist von dem unerwarteten hohen Anstieg des Luftverkehrs in den vergangenen Jahren die Rede, der sich 1988 nahezu unverändert fortgesetzt und im In- und Ausland dazu geführt habe, dass die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Flugsicherungssystems, eingeschlossen die europäischen Verkehrsflussregelungsdienste nahezu erreicht wurden. Im ausführlichen Bericht der Lufthansa „Planungsbüro Luftraumnutzer: Die Krise der europäischen Flugsicherung“ wird der Schaden, der durch die Unzulänglichkeiten der europäischen Flugsicherung verursachte Schaden mit jährlich mehr als 10 Mrd. DM beziffert.

Nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Bundesministerium für Verkehr und der Europäischen Kommission hält es Kolumnist Kurt W. Streit für wünschenswert wieder einen von Experten ihres Fachgebiets getragenen Luftfahrtbeirat zu schaffen, der sich in Bonn jahrelang bewährte, ehe ein Minister ihn, weil lästig geworden, sanft entschlummern ließ. Grund für den Ruf nach diesem Beirat ist das durch politische Versäumnisse eskalierte Air Traffic Control – ATC – Problem und jene von jeglicher Sachkenntnis ungetriebene Deregulierungsversuche Brüssels. Nicht nur die Luftverkehrsentwicklung über der Bundesrepublik, sondern über ganz Mitteleuropa läuft Gefahr aus dem „Holding“ heraus zunächst einmal im Chaos zu landen. Wäre der Rat von Experten befolgt worden, gäbe es heute in der Bundesrepublik längst eine privatisierte Flugsicherung und darüber hinaus eine funktionsstüchtige EUROCONTROL.

Im Bundesministerium für Forschung und Technologie nahmen 1989 die Ansätze für Weltraumforschung und –technologie sowie für Luftfahrtforschung und –technologie mit 1531,5 Mio. DM rd. 20% des BMFT-Haushalts ein. Davon entfielen auf die Förderung der Luftfahrtforschung und der Hyperschalltechnologie außerhalb der DLR 103,7 Mio. DM .

Das Leitkonzept SÄNGER in der Hyperschalltechnologie befindet sich in der Technologiephase I 1988-1992. In der Phase II 1993-2000 soll in europäischer Kooperation ein Flugerprobungsträger entwickelt werden, mit dessen Hilfe gegen Ende der Phase der bis dahin am Boden erprobte experimentelle Turboramjet-Antrieb im Fluge erprobt werden soll. In der Phase III 2000-2003/5 soll sich die Flugerprobung des endgültigen SÄNGER-Antriebes anschließen. Das Programm unter Ministerialrat Dr. Hertrich im BMFT wird begleitet von einem Lenkungsausschuss „Hyperschall-Technologie“.

DARA

Gegen Schwachstellen in der Raumfahrt tritt nun die DARA an, die Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten, deren tatkräftiges Team rasch wachsen soll, meint der Herausgeber in seinem Geleitwort. Und die Probleme der Raumfahrt kommentiert Kolumnist Kurt W. Streit: Die nun der DARA zugeordneten Raumfahrtbemühungen der Bundesrepublik Deutschland im größeren Rahmen der ESA treten in die Konsolidierungsphase ein. Das kommerzielle Satellitengeschäft floriert, ohne echte Erträge zu erzielen. Der damit gewonnene Erfahrungsschatz ist an sich unbezahlbar. Die bemannte Raumfahrt ist und bleibt umstrittenes Bemühen der Menschheit, auf anderen Planeten Fuß zu fassen

Die DARA geht auf die Entscheidung der Bundesregierung vom April 1989 zurück in dem die Neuordnung der deutschen Raumfahrt politisch und organisatorisch beschlossen wurde. Dazu zählen • Einrichtung eines Kabinettsausschusses Raumfahrt unter Vorsitz des Bundeskanzlers (Helmut Kohl); beauftragter Vorsitzender ist der Bundesminister für Forschung und Technologie/BMFT (Heinz Riesenhuber). • Errichtung eines Staatssekretärsausschusses Raumfahrt unter Vorsitz des BMFT (Dr. Gebhard Ziller) und • Gründung der DARA – Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten GmbH, die nach Eintragung in das Handelsregister Bonn im Juli 1989 ihre Arbeit aufgenommen hat. Mit diesen Entscheidungen wurde die Position der Bundesrepublik als zweitgrößter Beitragszahler der ESA auf dem Gebiet der Raumfahrt nachhaltig gestärkt. Die DARA hat die Aufgabe auf den Weg bekommen • die deutsche Raumfahrtsplanung zu erstellen, • das deutsche Weltraumprogramm zu managen und • die deutschen Raumfahrtinteressen international und dabei besonders gegenüber der ESA wahrzunehmen. Hierzu sollen in 1989 50 Mitarbeiter, bis Ende 1990 etwa 180 Mitarbeiter und im Verlauf 1991 300 bis 350 Mitarbeiter tätig sein. Erster Generaldirektor ist seit 22. Juni 1989 Prof. Dr. Wolfgang Wild; ihm folgte am 1. August 1989 Dr. Wolfgang Grillo als kaufmännisch-administrativer Geschäftsführer. Für Öffentlichkeitsarbeit/Public Relations[!Duden51] ist Kurt Thomas zuständig.

Aus der Arbeit des BDLI

Sehr ausführlich berichtet der BDLI aus seiner Arbeit im nationalen wie auch internationalen Bereich. Mit einem Memorandum zum 5. Weltraumprogramm der Bundesregierung fordert der Verband konsequente und breitere Nutzung der Möglichkeiten der Raumfahrt zur Lösung grundlegender Probleme und zur technischen Innovation. Eine andere vom BDLI 1988 beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Auftrag gegebene Studie „Stand und Perspektiven der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“, die auch im Buchhandel erhältlich ist, analysiert und zieht Bilanz und gibt Leitlinien für notwendige Anpassungen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie an politische und wirtschaftliche Entwicklungen. Den Technologietransfer aus der Luft- und Raumfahrtindustrie von andere Industriebereiche beurteilt das DIW als „eher unbefriedigend“. Einen funktionierenden

Technologietransfer attestiert die Studie dort „wo Unterauftragnehmer bei der Lösung technologisch anspruchsvoller Detailaufgaben eingeschaltet werden, und die vorwiegend mittelständischen Unternehmen darüber eine Erweiterung ihres Know-hows erfahren“.

Neben dem Hinweis der Bedeutung des Technologietransfers im Mittelstand weist der BDLI auf die Erklärung von Jürgen E. Schrempf, dem Vorstandsvorsitzender der neuen DASA zum Thema Mittelstand hin. Schrempf verwies am Gründungstag am 19. Mai 1989 auf eine Tradition der Daimler-Benz AG, der er treu bleiben werde, nämlich die mittelständischen Unternehmen an den großen Luft- und Raumfahrtunternehmen zu beteiligen, „um ihr Know-how zu nutzen und mit ihnen gemeinsam in eine europäische Dimension hinzuwachsen.“

ALROUND – Ein Mittelstandsverband auf dem Weg

Aus einer Diskussion über die Bedeutung von Luft- und Raumfahrt für Wirtschaft und Beschäftigung des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelte sich 1987/1988 eine Initiative zur Bildung der Aktionsgemeinschaft luft- und Raumfahrtorientierte Unternehmen e.V., Köln, die von der Landesregierung als Modellversuch zur Qualifizierung und zum Technologietransfer angelegt ist. Der erste Vorstand besteht aus: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Schäfer, Guido Baranowski/Technologiezentrum Dortmund und Friedrich K. Stock/CAE. Geschäftsführer ist Arno L. Schmitz.

Neue Namen im Lufthansa-Vorstand

Mit Ablauf des Jahres 1989 trat Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, in den Ruhestand. Nachfolger wurde zum 1. Januar 1990 Dipl.-Ing. Jürgen Weber, zuvor Generalbevollmächtigter Technik der Gesellschaft und seit dem 1. April 1989 zum stellvertretenden Mitglied des Vorstandes als designierten Nachfolger von Reinhardt Abraham. Zum 1. Juli 1989 wurde Dr. Falko von Falkenhayn zum Vorstand Marketing und Produktentwicklung der Lufthansa berufen.

Die Lufthansa hatte am 1. November 1989 eine Flotte von 162 Flugzeugen (einschl. Condor); zum gleichen Zeitpunkt waren 141 Flugzeuge bestellt hinzu kamen 61 Optionen. Am Wachstum im Luftverkehr (Weltluftverkehr 1989 + 7%) hat die Lufthansa im vollen Umfang teilgenommen. Die Umsatzerlöse stiegen um 8,1% auf über 11,8 Mrd. DM, die Verkehrserlöse sogar um 8,8%; die Fracht stieg kräftig um 9,1%. Im Linien und Charterverkehr beförderte die Lufthansa und Condor 22,5 Mio. Passagiere.

ILA auf neuen Wegen

Für die ILA 1990 beschlossen die Veranstalter 1989 ein neues Konzept: Internationale Technologiemesse für Luft- und Raumfahrt Hannover, 15. bis 20. Mai 1990. Hinter dem Konzept steht: keine Airshow im herkömmlichen Sinne, sondern eine Industrieausstellung für die internationale Luft- und Raumfahrt, auf der nicht nur Spitzentechnologien mit Fertigprodukten, sondern besonders auch die spezifischen Leistungen der Zulieferer- und Ausrüstungsindustrie präsentiert werden soll. Mit der neuen Konzeption wollen die Veranstalter, der BDLI und die Deutsche Messe AG, eine klare Abgrenzung zu den anderen europäischen Veranstaltungen erreichen. Auch wurde die Veranstaltungsdauer auf sechs Tage verkürzt.

Erfolgreich verlief die Entwicklung der „AERO“ in Friedrichshafen als Internationale Fachmesse für Flugsport und Allgemeine Luftfahrt. An der AERO '89 nahmen 220 Aussteller aus neun Ländern teil. Das Management liegt bei Geschäftsführer Ernst Haller und dem Projektleiter Roland Bosch.

Band 40 – 1991

Der 40. Band, auf über 700 Seiten angewachsen, dokumentiert wahrhaft einen historischen Einschnitt: Sein Inhalt umfaßt erstmals das gesamte Gebiet der beiden ehemaligen Staaten, in die Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg geteilt war. Die staatsrechtliche Einigung vom 3. Oktober 1990 brachte der Redaktion aber erhebliche Probleme. Der Herausgeber behalf sich damit, dass ein Abschnitt „Gebiet der ehemaligen DDR“ eingefügt wurde, so dass das Buch doch noch zum gewohnten Termin erscheinen konnte. Ein weiteres gewichtiges Problem war die Wahl des ersten gesamtdeutschen Bundestages am 2. Dezember 1990 mit der nachfolgenden Regierungsbildung am 18. Januar 1991. Mit dem Redaktionsschluß vom 15. Oktober 1990 konnten naturgemäß die Folgen dieser Wahl im REUSS noch nicht berücksichtigt werden. Aber auch hier gilt, dass bewährte Schemata im Regelfall sämtliche Informationen liefern, die der Jahrbuchnutzer benötigt.

Zwei Ereignisse sind dem Herausgeber im Jahr 1991 neben der „Umbruch-Thematik“ noch besonders wichtig. Es bleibt festzuhalten, dass 1991 das Lilienthal-Jahr ist. Dieses bedeutende Jubiläum hatte der Luftfahrt-Presse-Club vor einiger Zeit aufgegriffen. Unter dem Titel „100 Jahre Menschenflug“ fand dieses Ereignis dann eine breite Würdigung. Zur Reihe der besonderen Ereignisse zählt der Herausgeber aber auch das Neubauprojekt des Flughafens München. Von den ersten Anfängen bis zur Fertigstellung hat es länger als 30 Jahren gedauert dieses Projekt zu Ende zu bringen.

Bayern die treibende Kraft

Dem 40. Band ist vorangestellt ein Grußwort des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Max Streibl, der das Engagement seines Landes in Luft- und Raumfahrt hervorhebt. *Bayern war die treibende Kraft, dass die Bundesrepublik den Weg zurück in den Kreis der luft- und raumfahrttreibenden Nationen fand... Ohne das politische Lebenswerk meines Amtsvorgängers Franz Josef Strauß gäbe es die Luft- und Raumfahrtindustrie in ihrer heutigen Form nicht. Ohne das Beteiligungsengagement des Freistaates Bayern bei MBB hätte die Entwicklung dieser Leitfirma stagniert. Ohne unsere Bereitschaft, die industrielle Verantwortung für dieses Unternehmen in die Hände von Daimler-Benz zu legen und damit die Tür zu den international notwendigen Größenordnungen aufzustoßen, wäre die Zukunft der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie nicht gesichert worden.*

Länderbehörden im REUSS

Von der ersten Ausgabe an sind die Landesbehörden natürlich sorgfältig dokumentiert – spielen sie doch im Luftfahrtgeschehen der Bundesrepublik eine große Rolle. Im Falle Bayern findet man im REUSS 1991 das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und dort die Abteilung Verkehr mit Ministerialdirigent Helmut Sauer als Leiter. Es gibt die Referate „Luftverkehr“, welches vom Abteilungsleiter wahrgenommen wird, ferner das Referat „Technische Angelegenheiten der Luftfahrt, Umweltfragen des Verkehrswesens“ mit Ministerialrat Werner Toepel als Leiter sowie das Referat „Entwicklung im Umland des neuen Flughafens München“ mit Ministerialrätin Dr. Brigitte Englert. In allen Ländereintragungen findet man auch die Regierungspräsidien denen weite Zuständigkeiten der Luftverkehrsverwaltung übertragen wurden.

Jürgen Schrempp „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“

Ausführlich gibt Jürgen E. Schrempp, Vorsitzender des Vorstandes der am 19. Mai 1989 gegründeten Deutschen Aerospace AG, seine Meinung zur Lage der Branche zu Protokoll. Aus seinem Bericht:

...Firmenzusammenschlüsse, grenzüberschreitende wirtschaftliche Allianzen und Kooperationen sind in der Luft- und Raumfahrtindustrie an der Tagesordnung. Komplexität und steigender finanzieller Aufwand für Großprojekte machen einer Konzentration der Kräfte unumgänglich. Nur so kann die langfristige Überlebensfähigkeit der Branche, können technologische Kompetenz und Systemfähigkeit gesichert werden.

In diesem Sinne wurde die am 19. Mai 1989 in München gegründete Deutsche Aerospace als hundertprozentige Daimler-Benz-Tochter gegründet... Wichtigstes unternehmerisches Ziel der Deutschen Aerospace ist es, dass alle beteiligten Unternehmen

möglichst rasch jene Synergie- und Kostensekungs-potentiale ausschöpfen, die unsere Mitbewerber in anderen Ländern schon seit langem nutzen...

Das Jahr 1990 stand ganz im Zeichen der Ost-West-Annäherung und der Wiedervereinigung Deutschlands...Die Luft- und Raumfahrtindustrie muß sich aber rechtzeitig klar machen was die aktuelle Entwicklung bedeutet. Wir werden weitere Abrüstungsmaßnahmen erleben und in der Folge rückläufige Verteidigungshaushalte mit einem entsprechend verkleinerten Markt für LRI-Produkte. Dadurch entstehen weltweit Kapazitätsüberhänge. Ein Teil davon kann durch Umstellung der Produkte auf zivile Flugzeuge und auf die Raumfahrt kompensiert werden. Im Licht dieser Entwicklung muß die Position der deutschen LRI auf den zivilen Märkten entscheidend gefestigt werden...

Ein ganz wichtiges Thema ist die Neuordnung von Airbus-Industrie,. Wir wollen und müssen dieses Thema bis 1996 geklärt haben, wenn die Deutsche Airbus GmbH endgültig in die Deutsche Aerospace konsolidiert wird. Voraussetzung dafür ist, dass Airbus Industrie...in ein transparentes, wirtschaftlich orientiertes Unternehmen mit direkten Entscheidungsstrukturen und voller operativer und wirtschaftlicher Verantwortung umgestaltet wird.

Schrempp geht auf Einzelheiten der zivilen und militärischen Entwicklung und auf den weltweiten Abrüstungs- und Rüstungskontrollprozess und auch ausführlich auf die Raumfahrt ein. Dabei ist das Technologie- und Know-how-Potential der Luft- und Raumfahrtindustrie als Ressource zu verstehen, mit deren Hilfe sich die Branche in zivile Anwendungen hineinentwickeln und die Aktivitäten im Verteidigungsbereich schrittweise zurückfahren kann. Neue Geschäftsfelder im Bereich der Diversifikation werden diese Bemühungen unterstützen. So zum Beispiel in der Energietechnik, der Umwelttechnik, die Kommunikations- und Verkehrssysteme sowie die Medizintechnik. Gerade in diesem Bereich bieten sich für unsere Industrie große Chancen, einen Beitrag zur technologischen und wirtschaftlichen Restrukturierung der Länder Osteuropas zu leisten.

Der Dollarverfall beschert Belastungsprobleme par excellence

Kurt W. Streit analysiert in seiner Kolumne die Belastungsprobleme, die auf die Branche zukommen. Die Wiedervereinigung Deutschlands hat nicht nur Belastungen für den Staatshaushalt in kaum exakt zu schätzender Höhe als zwangsläufige Folge beschert. Die gesamte deutsche Wirtschaft und auch die in den alten Bundesländern angesiedelte und inzwischen weltweit verflochtene Luft- und Raumfahrtindustrie steht vor einer Belastungsprobe par excellence nicht allein wegen der an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit starker Kürzungen der von den öffentlichen Händen zur Verfügung gestellten Projektfördermittel, der Streichung und Streckung militärischer und ziviler Programme...sondern vor allem auch vor dem Hintergrund des im Wert rapide verfallenen US-Dollars als Leitwährung für alle branchentypischen Geschäfte.

Die DASA sieht sich mit Entwicklung konfrontiert, dass nämlich – gerade wegen des schwachen Dollars – die Airbus-Produktion um so unwirtschaftlicher wird, je mehr die einzelnen Muster auf dem Weltmarkt gefragt sind. Die Folge sind Reorganisationsbeschlüsse mit dem Ziel der Kosteneinsparung, von denen alle DASA-Gesellschaften betroffen sind.

Ob es sinnvoll war und ist, über Jahrzehnte hinweg gewachsene Unternehmenstrukturen zu zerschlagen oder neu zu ordnen, wird die Zukunft zeigen. Von der Kostenseite her gesehen

wäre auf jeden Fall die Zusammenfassung aller europäischen Airbus-Gesellschaften unter dem Dach und unter der Kontrolle einer Aktiengesellschaft europäischen Rechts notwendig. Ein Vorschlag, der schon seit gut einem Jahrzehnt diskutiert wird, dessen Verwirklichung aber stets an der Auffassung des französischen Partners scheiterte... Von welcher Seite man die Dinge auch betrachtet, jeder Produzent von Verkehrsflugzeugen sitzt, egal wo er fabriziert, in einem Boot mit Boeing, solange in US-Dollar fakturiert werden muß und keine zweite harte Währung als Kalkulationsgrundlage zur Verfügung steht.

Aus den Kalenderblättern 1991:

Ende des kalten Krieges und Zusammenbruch des „Sozialismus“ genannten staatsmonopolistischen Kapitalismus. Die unblutigste Revolution der Geschichte ist zu Ende gegangen. Der Warschauer Pakt wird aufgelöst. Der Bundestag votiert mit 388 gegen 320 Stimmen für Berlin als Hauptstadt. Die RAF ermordet den Chef der Treuhandanstalt Detlev Karsten Rohwedder. Erich Honecker wird vom russischen Militär von Berlin nach Moskau ausgeflogen. Nach einem Klinikaufenthalt wird er zum Verlasse des Landes aufgefordert, er flüchtet in die Botschaft Chiles, wo er vergeblich um politisches Asyl nachsucht. In Rheinland-Pfalz verliert die CDU satte 6 % der Stimmen an die SPD, die mit der FDP eine Koalitionsregierung bildet. In Baden-Württemberg muß Ministerpräsident Lothar Spät gehen; er soll auf Kosten von Industrieunternehmen Reisen unternommen haben. Nach 18 Jahren Bauzeit und 7 Mrd. DM Investitionen entscheidet sich die Bundesregierung gegen die Inbetriebnahme des Schnellen Bräters in Kalkar. Nach 28 Produktionsjahren rollt am 30.04. der letzte von der Treuhand mit 3000 DM subventionierte „Trabbi“ Trabant 601 in Zwickau vom Bande.

Unter militärischer Führung der USA erobert eine aus 37 Nationen bestehende Armee der UNO das vom Irak besetzte Kuwait zurück. Die GUS, die Gemeinschaft Unabhängiger Staaten, deren Präsident Boris Jelzin ist, löst im Dezember mit 15 Mitgliedern die UdSSR ab, die für aufgelöst und Michail Gorbatschow für abgesetzt erklärt wird. Ausbruch des Bürgerkriegs in Jugoslawien. Südafrika kündigt die Abkehr von der Apartheid an. Im Ötztal wird die mumifizierte Leiche eines vor etwa 5300 Jahren gestorbenen Mannes aus der Bronzezeit entdeckt.

Die letzte Lockheed F104 der Bundeswehr wird außer Dienst gestellt. Erstflüge DASA/Aérospatiale Tiger am 27.4., Airbus A340-200 am 25. 10., Grob GF 200 am 26. 11. und DASA/Dornier Do328-100 am 6. 12. 1991.

Zur Integration der Neuen Bundesländern

Heinz Ruhnau, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG auf der Hauptversammlung am 4. Juli 1990 in Duisburg: *Der andere Teil unseres Vaterlandes. Bald, noch in diesem Jahr, wird er nicht mehr der andere Teil sein. Aber dieser andere Teil unseres Vaterlandes und Berlin waren immer ein Thema jeder Hauptversammlung. Auf jeder Hauptversammlung wurde die Frage gestellt, wann fliegt ihr nach Berlin? Ganz weit zurück waren die Antworten auch sehr unbefriedigend. Sie wurden mit der Zeit optimistischer... Am 10. August 1989 wurde zum ersten Mal nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs der Linienluftverkehr zwischen Frankfurt und Leipzig aufgenommen. Heute sind Leipzig und Dresden so selbstverständlich in das Liniennetz der Lufthansa eingebunden wie Hamburg oder München. Nun hoffen wir, dass zum Ende dieses Jahres auch Berlin eine ganz normale Luftverkehrsstadt wird... wir brauchen nicht neu nach Berlin zu gehen. Wir sind schon da... Die deutsche Einheit wird eine große Herausforderung für uns alle. Bei unserer*

Kooperation mit Interflug geht es uns vor allem um die Menschen, die dort arbeiten...Die Zusammenarbeit mit Interflug hat im übrigen nicht erst jetzt angefangen. 1984 haben wir die ersten gemeinsamen Messeflüge nach Leipzig gegen vielfältigen Widerstand durchgeführt...Am 2. Juli 1990 hat für Interflug ein neuer Abschnitt begonnen. Zwischen Dresden, Leipzig und westdeutschen Städten bieten wir jetzt gemeinsam 56 wöchentliche Verbindungen an...

Pünktlich zur Wiedervereinigung landete die Deutsche Lufthansa wieder in Berlin: Am 2., 3. und 4. Oktober 1990 brachten Flugzeuge der Lufthansa die Abgeordneten des Deutschen Bundestages in die neue Hauptstadt.

Der Drang von Unternehmen und Dienststellen nach Berlin ist im REUSS erst in Ansätzen zu erkennen. Beispielsweise findet man beim Eintrag der ESG Elektronik-System-Gesellschaft mbH und FEG Gesellschaft für Logistik mbH, beide traditionell in München, die Anschrift von Berliner Verbindungsbüros.

Drei Tage nach der Wiedervereinigung begann in Dresden der 41. Internationale Astronautische Kongreß der Internationalen Astronautischen Föderation (IAF). Die Einladung der früheren DDR-Gesellschaft für Weltraumforschung und Raumfahrt unter ihrem Vorsitzenden Ralf Joachim folgten vom 6. bis 13. Oktober 1990 mehr als 1000 Wissenschaftler und Techniker aus den 38 Mitgliedsländern, um Vorträge zu dem Generalthema „Frieden und Fortschritt im Weltraum“ zu hören.

Am 21. September 1990 wurde zwischen dem Deutschen Aero-Club und des neukonstituierten ostdeutschen Flug- und Fallschirmsportverbandes (FFSV) ein Vertrag zum Zusammenschluß beider deutscher Luftsportverbände im DAeC beschlossen. Nach dem Zusammenschluß und der Gesamtmitgliedschaft im Deutschen Sportbund wird es dann auch nur eine deutsche Mitgliedschaft im Weltluftsportverband FAI geben.

Der Luftfahrt-Press-Club (LPC) befaßte sich Ende September 1990 in Berlin mit der künftigen Rolle der deutschen Hauptstadt im Luftverkehr. Auf dem Flughafen Dresden-Klotzsche wurde die Werft besichtigt und die geplante Herstellung von Airbus-Teilen erörtert. Lebhaftere Eindrücke hinterließ der Besuch eines „Noch-NVA-Jagdgeschwaders“ in Maxwalde.

Im Zuge der raschen deutsch-deutschen Entwicklung 1990 war es aufgrund des Redaktionstermins nur möglich, das Gebiet der ehemaligen DDR zum Stichtag 1. Oktober 1990 darzustellen – sofern die Informationen verfügbar waren.

Luftfahrt im Gebiet der ehemaligen DDR nach dem Stand vom 1. Oktober 1990:

- Ministerium für Verkehr, Französische Straße 53-56, 1080 Berlin, Minister Horst GIBTNER; Abteilung Luftfahrt. Flughafen Berlin Schönefeld, Leiter: Klaus Zimmermann; Luftfahrtamt, Flughafen Berlin-Schönefeld, Direktor: Werner Rösler; Meteorologischer Dienst Potsdam, Direktor: Prof. Dr. Böhme.
- Luftverkehr: INTERFLUG GmbH, Flughafen Berlin-Schönefeld, Geschäftsleitung: Dr. Andreas Kramer, Hauptgeschäftsführer, Kurt Zube, Personal und Sozialwesen, Dr. Hans-Jürgen Berger, Marketing und Verkauf, Dr. Klaus Dieter Bergner, Technik, Mathias Prokoph, Betrieb und Verkehr. Die Geschäftsführung hatte zum 1. September 1990 den Auftrag aus dem Bestand der bisherigen Interflug neue Gesellschaften zu gründen: 1. Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, 2. Flughafen Sachsen GmbH, 3. Flughafen Thüringen GmbH, 4. GmbH Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug und 5. Agrarflug Development GmbH. Als neue Interflug bleibt die reine

Fluggesellschaft. Nach diesen Ausgründungen, sie sind zunächst 100%ige Tochtergesellschaften der Treuhand.

- Verkehrsflughäfen: Berlin-Schönefeld, Direktor: Klaus Sawkin; Dresden-Klotzsche, Direktor: Manfred Aehlig; Leipzig-Schkeuditz, Direktor: Günther Stange; Erfurt-Bundesleben, Direktor: Theo Barthel.
- Zivile Flugsicherung, Berlin-Schönefeld, mit Außenstellen in Dresden, Leipzig und Erfurt. VFR-Flüge können zu einer Reihe von Plätzen durchgeführt werden.
- Fliegerschulen sowie Aus- und Weiterbildungseinrichtungen gibt es in Leipzig-Mockau, im Flugtrainingszentrum Berlin-Schönefeld und in der Betriebsberufsschule Flughafen Berlin-Schönefeld.
- Luft- und Raumfahrtforschung: In der Akademie der Wissenschaften gibt es das Institut für Kosmosforschung, Direktor: Prof. Dr. Heinz Kautzleben, Stellvertreter Prof. Dr. Ralf Joachim. Ferner: Gesellschaft für Weltraumforschung und Raumfahrt, Präsident ist Prof. Dr. Ralf Joachim, wisse. Sekretär ist Oswald Kopatz. An der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden gibt es den Lehrstuhl für Luftfahrttechnologie. Leiter ist Flugkapitän Prof. Dr. Rolf Heinig, Stellvertreter ist HD Dr. sc. tech. Fritz Seidler.
- Im Luftsport gibt es im Rahmen des Flug- und Fallschirmsportverbandes e.V. FFSV Präsidium (Präsident ist Fritz Fliegau), Sportkommissionen und Landesverbände in den Ländern. Und es gibt eine Reihe von Fliegeruntersuchungsstellen des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens.
- Der Abschnitt „Fachpresse“ nennt u.a. die „Flieger Revue“ mit Gudrun Pistak als Chefredakteurin, die Zeitschrift „Technisch-ökonomische Information zivile Luftfahrt (TIZL) und den Buchverlag für Verkehrsliteratur „transpress“ mit Dr. Harald Böttcher als Verlagsdirektor und Kai Lange als Redakteur für Luftfahrt.
- Luft- und Raumfahrtwirtschaft: Es werden genannt 1. Elbe Flugzeugwerke GmbH, Dresden, befaßt mit der Vorbereitung für den Bau von Teilen für die Fokker 100 und für das Airbus-Programm; 2. Flugzeugwerft Dresden GmbH (FWD), Dresden, mit zur Zeit 2200 Mitarbeitern. 3. Luftfahrt-Technik Ludwigsfelde GmbH, Ludwigsfelde, Direktor für Absatz: Hans Leischer. 4. Carl Zeiss Jena, Amt. Generaldirektor Dr.-Ing. Klaus Gattner.

Neue Namen bei Behörden, Luftverkehr und Industrie

- Stühlerücken bei der Lufthansa: Dipl.-Ing. Frank Beckmann, Verkaufsvorstand der Deutschen Lufthansa schied zum 31. Dezember 1990 aus dem Vorstand des Unternehmens aus. Die Verantwortung für das Ressort Verkauf und Verkehr hat ab dem 1. Januar 1991 Dr. Ernst-Adrian Freiherr von Dörnberg.

Für die Lufthansa, für den Luftverkehr begann am 1. November 1990 die zweite Stufe der deregulierten Welt mit der Folge, dass neue Luftverkehrsgesellschaften dort entstehen werden wo es für sie aus steuerlichen oder tarifpolitischen Gründen an günstigsten ist. Beispielsweise ist zu erwarten, dass andere europäische Luftverkehrsgesellschaften Linienflüge zwischen München und Hamburg anbieten und das im Gegenzug die Lufthansa zwischen Glasgow und London liegt, so Heinz Ruhnau auf der Hauptversammlung 1990. Wichtig für die Lufthansa ist, dass das Wachstum auch finanzierbar bleibt. Der Anteil der öffentlichen Hände am Grundkapital ist in den letzten Jahren auf 57 % gesunken. Die Pflege des privaten Anlegers wird in der Unternehmenspolitik eine gewichtigere Rolle spielen.

- Aero Lloyd hat mit zehn MD-83, vier MD-87 und drei DC 9/32-Flugzeugen die jüngste McDonnell Douglas-Flotte. Die Ende 1980 gegründete private Fluggesellschaft ging mit Caravelle-Flugzeugen 1981 für Charterdienste an den Start. Innerdeutsche Liniendienste wurden am 31.10.1988 aufgenommen und für 1991 sind europäische Ziele Amsterdam, Madrid, Brüssel, Mailand, London und Istanbul in der Vorbereitung. Seit Ende 1989 arbeitet die „Aero Lloyd Fluggesellschaft GmbH & Co KG Luftverkehrs

KG“ im eigenen Verwaltungszentrum in Oberursel. Geschäftsführer sind Dr. Walter Schneider und Miso Aksmanovič.

- Die DARA, die Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten GmbH (German Space Agency), Bonn, die im Juli 1989 mit einem 6-köpfigen Aufbaustab begann, ist jetzt mit kompletter Geschäftsführung im REUSS und ausführlichem Bericht über • Erstellung der deutschen Raumfahrtplanung, • Durchführung des Deutschen Weltraumprogramms und • die Tätigkeit im internationalen Bereich, insbesondere in der Europäischen Weltraumorganisation ESA vertreten.

Nachdem Prof. Dr. Wolfgang Wild, vormaliger Bayerischer Staatsminister für Wissenschaft und Kunst, seine Tätigkeit als Generaldirektor der DARA am 22. Juni 1989 aufgenommen (er ist zugleich zuständig für die Programmplanung und für die Außenbeziehungen) hatte und Dr. Wolfgang Grillo seit 1. August 1989 kaufmännisch-administrativer Geschäftsführer ist, wurde die Geschäftsführung in 1990 erweitert. Ab dem 1. Februar 1990 ist Dipl.-Ing. Klaus-Dietrich Berge „Geschäftsführer Raumfahrtinfrastruktur“ (für die Bereiche Orbitalinfrastruktur, Transportsysteme und Bodeninfrastruktur) und ab 15. März 1990 ist Prof. Dipl.-Ing. M.Sc. Heinz Stoewer „Geschäftsführer Raumfahrtnutzung“ (wissenschafts- und anwendungsorientierte Nutzung, Erderkundung). Für die Öffentlichkeitsarbeit steht Jochen-H. Eichen. Am 15. September 1990 zählte die DARA 174 Mitarbeiter.

Bei der Gründung der DARA war vorgesehen, die Erfahrung von Mitarbeitern aus dem öffentlichen Bereich, d.h. vorwiegend aus Bundesministerien und der DLR mit dem anders gearteten Erfahrungshintergrund von Mitarbeitern aus der Industrie und mit der Unvoreingenommenheit von Personen, die die Welt bisher nicht aus der Perspektive der Raumfahrt gesehen haben, zu verbinden. Im Bericht heißt es, dass es bisher nicht gelungen ist, diese Philosophie bei dem Personalaufbau der DARA zu realisieren.

- Der BDLI hat den Mittelstand entdeckt. In Gesprächsrunden mit dem Ausschuss für Forschung und Technologie des deutschen Bundestages setzt er sich nachdrücklich dafür ein, die an kleine und mittlere Unternehmen entfallenden Anteile von Raumfahrtaufträgen der ESA und der DARA festzuschreiben. In einem Grundsatzpapier des BDLI vom Februar 1990 erläutert die Ausrüstungsindustrie, die den Mittelstand der Branche repräsentiert, ihre Zielvorstellungen zur Luftfahrttechnologie.

Der Verband hat ein neues Präsidium: Präsident ist Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Johann Schäffler, seit November 1989 Vorsitzender der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, München und seit Mai 1989 stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Deutschen Aerospace AG, München. Dem Präsidium gehören ferner an: Dipl.-Ing. Hartmut Mehdorn, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH, Hamburg; Dr. Helmut Ulke, Vorsitzender des Vorstandes der Dornier GmbH, Friedrichshafen; Hubert Dunkler, Vorsitzender der Geschäftsführung MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München; Dipl.-Ing. Karl Busch, Vorsitzender der Geschäftsführung VDO Luftfahrtgeräte Werk Adolf Schindling GmbH, Frankfurt; Christa Müller, Geschäftsführerin AOA apparatebau gauting GmbH, Gauting; Dr.-Ing. Karl Schwiegelshohn, Vorsitzender der Geschäftsführung der Liebherr-Aero-Technik GmbH, Lindenberg/Allgäu; Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans-Dieter Honsel, Mitglied des Vorstandes der Honsel Werke AG, Meschede; Dr. Carl Peter Fichtmüller, Mitglied der Geschäftsführung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, München (als Vorsitzender des Beira-

tes) und Dr.-Ing. Hanns Arnt Vogels (als letzter Präsident). Stellvertretender Vorsitzender des Beirates ist Dipl.-Ing. Helmuth Wiesner, Bereichsvorstand Sicherungstechnik Siemens AG, Unterschleißheim. Im Beirat ist u.a. vertreten Dr. Hans Eberhard Birke, Direktor Stabsbereich Deutsche Airbus GmbH, Hamburg. Für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BDLI und somit für den ausführlichen und informativen Eintrag im REUSS zeichnet Folkhard Oelwein verantwortlich.

- Die Deutsche Aerospace AG (DASA), München, ist im REUSS im Bereich "Luft- und Raumfahrt-Wirtschaft" erstmals mit einem eigenen Kapitel präsent. Vorstandsvorsitzender ist Jürgen E. Schrempp. Vorstandsmitglieder der DASA, die zudem die einzelnen Geschäftsbereiche leiten sind: • Dr. Johannes Schäffler, stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Luftfahrt und Vorsitzender der Geschäftsführung von MBB; • Dr., Manfred Bischoff, Finanzen und Controlling; • Karl J. Dersch, Marketing; • Hubert Dunkler, Geschäftsbereich Antriebe und Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU; • Dr. Gerhard Jäger, Geschäftsbereich Verteidigungstechnik und Vorsitzender der Geschäftsführung Telefunken Systemtechnik GmbH; Dr. Hartwig Knitter, Personal; Dr. Helmut Ulke, Geschäftsbereichs Raumfahrt und Vorsitzender des Vorstandes Dornier GmbH.

Die DASA zählt rund 63 000 Beschäftigte; sie erzielte im Rumpfgeschäftsjahr 1989 (ohne MBB-Umsatz 1989 rd. 6,3 Mrd. DM) einen Umsatz von rund 7,8 Mrd. DM. Die neue Deutsche Airbus GmbH, eine MBB-Tochter, ist nicht im Konzernumsatz konsolidiert.

- BMW Rolls-Royce GmbH mit Sitz in Oberursel ist der Zusammenschluß der Triebwerkaktivitäten der beiden Unternehmen. deren größtes Kapital – so der Anzeigentext im REUSS – die Kraft der Ideen eines jungen Teams ist. Ziel ist, eine völlig neue Klasse von Triebwerken für die Verkehrsluftfahrt zu entwickeln.
- SeaStar unter neuem Dach. Aus der vorjährigen Claudius Dornier SEASTAR GmbH & Co KG wurde die Dornier Composite Aircraft GmbH & Co KG mit Sitz am Flugplatz Oberpfaffenhofen. Im Anzeigentext heißt es, dass die Firma als junges bayerisches Flugzeugbauunternehmen die Tradition des Dornier Seeflugzeugbaus und der deutschen mittelländischen Kunststoffflugzeugindustrie fortsetzt. „Ihr erstes Produkt, das weltweit einzigartige Amphibiumflugzeug SEASTAR, steht kurz vor der Markteinführung“.

Die ILA muß umziehen

Im Bericht der Deutschen Messe AG zur ILA 1990, mit dem neuen Untertitel „Internationale Technologiemesse für Luft- und Raumfahrt“ heißt es noch, dass die Ausstellung mit neuem Gesicht und Hinwendung zu Hochtechnologie und Verzicht auf jeglichen Showcharakter sich bewährt habe. In sechs Tagen präsentierten sich 404 Unternehmen aus 21 Nationen auf der ILA auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen. Der BDLI stellte fest: *Auch äußere von den Veranstaltern nicht vorhersehbare oder beeinflussbare Umstände haben die ILA 90 geprägt. Die politische Öffnung zwischen Ost und West bedeutete zusätzliche Schubkraft für eine massive und eindrucksvolle Präsenz der Sowjetunion in der Luft und auf der Ausstellungsfläche, förderte die Beteiligung von Ausstellern der ehemaligen DDR und anderen Ostblockstaaten und ermöglichte erstmalig einen starken Besucherstrom aus Ostdeutschland.* Mit dem Fernbleiben der Luftwaffe und anderer westlicher Streitkräfte

war es ein „flüsternde ILA“ was wiederum der Grund für das Fehlen zahlreicher schaulustiger Besucher war. Aufgrund der Ausbauplanung des Flughafens Hannover–Langenhagen ist dieser Standort für die ILA in Frage gestellt. *Der BDLI und seine Mitgliedsfirmen arbeiten daher an einer Erweiterung des Konzeptes, die sowohl andere Standortmöglichkeiten für die ILA als auch die Bedeutung der Wiedervereinigung Deutschlands für die Ausstellung einbezieht.* An anderer Stelle heißt es im REUSS, dass die ILA 1990 in Hannover wegen des geplanten Ausbaues des Flughafens dort zum letzten Male stattgefunden habe.

Band 41 – 1992

Erstaunlich schnell wandelten sich für den Herausgeber im zurückliegenden Jahr Problemlösungen beim Zusammenwachsen beider Teile Deutschland in Routine. Trotzdem konnten nicht alle Details der Umbruchsituation im neuen Jahrbuch festhalten, allein aus dem Grund, weil der Umbruch Deutschlands noch keineswegs abgeschlossen ist. Indessen sind bei den Ländern alle Behörden der Neuen Bundesländer erstmals erfaßt; dies gilt übrigens auch für die Flughäfen. Aus dem Umbruch heraus stellt sich für den Herausgeber auch die Frage wie beispielsweise sowjetische MiG's in die Luftwaffe integriert werden und welche Auswirkungen dies auf den Jäher 90 haben wird. Und wie die Raumfahrtprojekte beeinflußt werden, die umfangreiche Haushaltsmittel und standfeste Politiker erfordern.

Luftverkehr ist im wiedervereinigten Deutschland selbstverständlich notwendig, er findet aber im Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ keine Erwähnung!

Die ILA geht nach Berlin

Dr. Erich Riedl, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt verkündet in der Jahreskolumne „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“, dass die ILA als die älteste Luftfahrtausstellung der Welt nach über 60 Jahren an ihren historischen Standort von 1928 in Berlin-Brandenburg zurückkehrt. Die Bundesregierung habe sich bereits dafür ausgesprochen, auf der ILA mit einem Gemeinschaftsstand ihr industriepolitisches Engagement für die deutsche Luft- und Raumfahrt zu demonstrieren. Dem Bericht des BDLI ist zu entnehmen, dass die Verlegung der ILA nach Berlin-Schönefeld das Ergebnis von Vereinbarungen zwischen dem BDLI, der Regierung des Landes Brandenburg, dem Koordinator, dem Bundesverkehrsministerium und dem Flughafen Berlin-Schönefeld ist. Veranstalter der „neuen ILA“ sind der BDLI und die Ausstellungs-Messe-Kongress-GmbH AMK Berlin. Äußerer Anlaß für den Umzug ist die Tatsache, dass das bisherige Ausstellungsgelände am Flughafen Hannover-Langenhagen auf Grund der Ausbaupläne des Flughafens nicht mehr zur Verfügung steht. Umfangreiche Standorttrecherchen des BDLI quer durch die Republik führten zwangsläufig nach Berlin und dort zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Der BDLI-Präsident Dr. Johann Schäffler gab auf einer Pressekonferenz den Termin der ersten ILA in Berlin-Brandenburg bekannt: 15. bis 21. Juni 1992.

Strukturbericht des Koordinators

Im Eintrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, Minister ist Jürgen W. Möllemann, gibt es im REUSS erstmals einen Bericht zur Tätigkeit des Koordinators, seit Mai 1987 ist es Dr. Erich Riedl/CSU, der dem Kabinett seinen ersten Strukturbericht am 11. April 1989 vorgelegt und anschließend auch veröffentlicht hatte. Der Bericht setzt sich mit den in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie vorhandenen Strukturdefiziten und den Anpassungserfordernissen auseinander. Die Bundesregierung hat die Entwicklung der Industrie politisch flankiert und zum Teil erst ermöglicht. Im BMWi sind praktisch drei Referate für die Luft- und Raumfahrt tätig: Referat IV A 5 „Allgemeine und internationale Fragen der Luft- und Raumfahrtindustrie, Entwicklungsprojekte (außer Airbus), Leiter ist Regierungsdirektor Horst Ockenfels; Rederat IV A 6 „Struktur der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, Durchführung des Airbus-Programms“, Leiter ist Regierungsdirektor Jürgen Meyer und Referat KoorLR „Arbeitsgruppe des Koordinators für die deutsche Luft- und Raumfahrt“, Leiter ist Ministerialrat Dieter M. Friske.

In seiner Kolumne betonte der Koordinator seine jahrelangen Bestrebungen, auch kleine und mittlere Unternehmen an den Förderprogrammen teilhaben zu lassen. Es würde im BMWi geprüft, inwieweit eine Förderung von Projekten für die Allgemeine Luftfahrt möglich sei.

Aus den Kalenderblättern 1992:

Die „Gauck-Behörde“ nimmt ihre Arbeit auf; sie verwaltet die STASI-Akten. In den neuen Bundesländern nimmt die Unzufriedenheit über die Arbeit der Treuhand zu. Die westdeutschen „Die Grünen“ und die ostdeutsche Partei „Bündnis 90“ schließen sich zu einer gemeinsamen Partei zusammen. Nach 232 Tagen Aufenthalt in der Moskauer Botschaft Chiles wird Erich Honecker an die deutschen Behörden ausgeliefert. Der mit

18 Amtsjahren dienstälteste Außenminister seiner Zeit, Hans-Dietrich Genscher, scheidet zugunsten von Klaus Kinkel aus seinem Amt aus. Bundesverkehrsminister Krause legt dem Kabinett seinen bis zum Jahr 2010 reichenden fast 500 Mrd. DM schweren Verkehrsentwicklungsplan vor; der PKW steht im Vordergrund. Der erste Streik seit 1974 der ÖTV legt für Wochen das öffentliche Leben lahm. Mit der Einweihung des letzten Teilstücks des Rhein-Main-Donau-Kanals wird der sechslängste Kanal der Welt, er reicht von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer über 3500 km, fertiggestellt. Die erste Planung geht auf Karl I (Großen) zurück.

Der Demokrat Bill Clinton wird neuer Präsident der USA. UNO-Truppen, darunter auch Deutsche, intervenieren in Somalia. Ebenso in Jugoslawien. Mehrere Bürgerkriege im Kaukasus. Frederik de Klerk verkündet in Südafrika das Endgültige Ende der Politik der Apartheid.

Olympische Spiele mit 257 Disziplinen in Barcelona. Deutschland nimmt mit einer Mannschaft teil, die von der massiven Sportförderung der ehemaligen DDR zehrt. Aufgrund technischer Mängel stürzt eine Boeing 747-Frachter der El Al in ein Wohnhaus bei Amsterdam (über 70 Menschen sterben) Als Ursache werden Ermüdungserscheinungen bei der Triebwerksaufhängung ermittelt.

Es starben Marlene Dietrich, Willy Brandt, Gert Bastian und Petra Kelly. Erstflug Airbus A330 am 2. November 1992.

Neues bei der Luftwaffe und in der Rüstung

Neuer Inspekteur der Luftwaffe ist Generalleutnant Hans-Jörg Kuebart. Bei den zivilen Abteilungen nennt der REUSS Ministerialdirektor Wolfgang Ruppelt als Hauptabteilungsleiter Rüstung, Ministerialdirektor Joachim Heyden als Leiter Abteilung Rüstungstechnik und Ministerialdirektor Ortwin Hellwig als Leiter Abteilung Rüstungswirtschaft.

Es fällt auf, dass das Kapitel „Verteidigung und Wirtschaft“ keinen Bericht, wie in den letzten Jahren, enthält.

Lufthansa-Vorstand mit neuen Gesichtern

Zum 1. September 1991 übernahm Dipl.-Ing. Jürgen Weber (seit 1967 bei der LH) von Staatssekretär a.D. Heinz Ruhнау das Amt des Vorsitzendes des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG. Dr. Klaus G. Schlede (seit 1987 bei der LH) übernahm zum gleichen Zeitpunkt den stellvertretenden Vorsitz. Am 1. Januar 1992 übernahm Dr. Klaus Nittinger (seit 1974 bei der LH) das Amt des Technikvorstandes.

Nach dem Geschäftsbericht der Lufthansa für 1990 war dies das schwierigste Jahr seit der Ölkrise vor rund einem Jahrzehnt. Die Wachstumsstörungen im Weltluftverkehr und die zunehmende Liberalisierung verstärkten weltweit die Konkurrenz und damit den Preiswettbewerb. Da gleichzeitig die Kosten kräftig stiegen, erlitten die IATA-Luftverkehrsgesellschaften in der Summe Verluste von 2 Mrd. US-\$. Im Jahr zuvor hatten sie noch Gewinne von 300 Mio. \$ erwirtschaftet. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen wurden die Umsatzerlöse im Konzern um 1,4 Mrd. DM (+10,7%) auf 14,4 Mrd. DM gesteigert.

Vor diesem Hintergrund erstattete Heinz Ruhнау seinen letzten Bericht vor der Hauptversammlung der Gesellschaft, diesmal in Leipzig. Er ging dabei auch auf die in seinem im Vorjahr mitgeteilten Pläne im Zusammenhang mit der ostdeutschen Interflug ein.

Das besonders trauriges Kapitel aus dem letzten Jahr trägt die Überschrift „Interflug“:

Im März 1990 erwarb die Lufthansa das Recht, 26% oder auch mehr an Interflug zu erwerben. Der Präsident des Bundeskartellamtes erhob sofort Einspruch, ein solcher Zusammenschluß würde nicht genehmigt, weil die Marktdominanz der Lufthansa gestärkt würde. Als ob eine Vergrößerung der Lufthansa-Flotte um 4% irgend etwas an unserer Marktstellung verändert hätte! Der für diese Frage zuständige Beamte vertrat die Auffassung, eine bankrotte Interflug sei besser als eine, die mit der Lufthansa weiter besteht. Dazu kamen noch die vielen dilettantischen Versuche, Käufer in Amerika, in Großbritannien und in Japan zu finden. Es wurden viele Gespräche geführt. Ernsthaftes Interesse hatte niemand. Aber alles wurde zu Lasten der Staatskasse verzögert.

Inzwischen hat die Lufthansa mehr als tausend frühere Interflug-Mitarbeiter eingestellt. Wir sind sehr froh darüber, dass wir diesen Menschen eine neue berufliche Perspektive haben schaffen können....Nach dem Ende von Interflug hat die Lufthansa eine Qualifizierungsgesellschaft gegründet; es ist wohl eine der ersten Qualifizierungsgesellschaften überhaupt. Inzwischen haben 1800 ehemalige Mitarbeiter der Interflug Interesse an Qualifizierungsmaßnahmen angemeldet. Diese Qualifizierung auf Luftfahrt oder luftfahrtverwandte Berufe wird diesen Mitarbeitern größere Chancen im wachsenden Berliner Luftverkehrsarbeitsmarkt bieten. Einen wirtschaftlichen Vorteil hast die Lufthansa aus dieser Gründung nicht.

Wachwechsel beim BDLI

Seit dem 1. November 1991 ist Dr. Hans Eberhard Birke Präsidialgeschäftsführer des BDLI als Nachfolger von Dr. H. Georg Brodach, der seit dem 1. Juli 1988 die Geschäftsstelle geleitet hatte. Außerdem hat der Beirat mit Karl J. Dersch, Mitglied des Vorstandes der DASA einen neuen Vorsitzenden. Neu im Beirat sind u.a. ferner Prof. Dr. Günter Kappler, Geschäftsführer Entwicklung der neuen BMW Rolls-Royce GmbH und Dipl.-Kaufmann Rolf Siebert. Mitglied des Vorstandes der Dornier GmbH, vorher viele Jahre Geschäftsführer der Deutschen Airbus GmbH.

Deutschlandflug über ganz Deutschland

Der Deutschlandflug 1991 unter dem Motto „100 Jahre Menschenflug – 80 Jahre Deutschlandflug“ führte mit einer Rekordbeteiligung von 179 Flugzeugen in der Zeit vom 4. bis 7. September 1991 erstmals seit 50 Jahren wieder über ganz Deutschland. Auf der ganzen Strecke wurden die Teilnehmer von der Ju 52 der Lufthansa begleitet.

Band 42 – 1993

Nach dem Umbruch im Osten schob sich die Aufbaufrage in den Vordergrund und heute dominieren Rezessionsängste der Wirtschaft die Schlagzeilen -. schreibt der Herausgeber im Geleitwort zum 42. Band in dem das zurückliegende Jahr dokumentiert wurde und mit dem, allen, die in der Luft- und Raumfahrt arbeiten, für das laufende Jahr ein brauchbares Handwerkszeug an die Hand gegeben wird. Für den Herausgeber treffen die Probleme die immer noch staatsabhängige Luft- und Raumfahrt doppelt: Im industriellen Bereich, weil Aufträge der öffentlichen Hand Motor der Branche sind und der weltwirtschaftliche Abschwung durch den Einbruch bei den militärischen Aufträgen verschärft wird; im Dienstleistungsbereich, weil außerdeutsche Anbieter infolge geringerer Kostenbelastung preis-

werner und aggressiver am Markt auftreten können. Hinzu traten die bekannten Währungsturbulenten um die D-Mark, und es bleibt dem Herausgeber im Rückblick auf das Jahr 1992 die Feststellung, dass sich neben dem Erfolg der ersten ILA, die im Berlin der Nachkriegszeit veranstaltet wurde, wenig positive Stimmung ausbreiten konnte. Auch Forschung, Raumfahrt und zahlreiche Organisationen seien von den Etatkürzungen betroffen. Aber kann man dieser Entwicklung auch etwas gutes abgewinnen? *Vielleicht, dass es nach einem Tal wieder aufwärts gehen muss[!Duden52], aber auch die Einsicht, dass veraltete Strukturen zu lange aufrechterhalten wurden, und in Zeiten knapper Mittel konsequent verändert und angepasst[!Duden53] werden müssen.*

Luft- und Raumfahrt ist keine sterbende Branche

Wir stecken in einer sehr schwierigen Phase, sagt der neuen BDLI-Präsident Karl J. Dersch und nennt als Gründe einige Stichworte: • Anhaltende Konjunkturschwäche in den meisten Industriestaaten; • Stagnation/Rezession in Deutschland verbunden mit desolater Haushaltssituation; • drastischer Rückgang der Nachfrage nach Verteidigungsgütern durch die politische Entwicklung; • Budgetkürzungen in europäischen Langzeitprogrammen der Raumfahrt; • massives Drängen der Luft- und Raumfahrtindustrie der GUS auf den Weltmarkt und • Rezession bei zivilen Luftverkehrsgesellschaften. Bei allen Problemen, für Dersch gehört die Luft- und Raumfahrt nicht zu den sterbenden Industriebranchen. Im Gegenteil. Der Luft- und Raumfahrtsektor ist eine Zukunftsbranche mit großer Dynamik in der in erster Linie unternehmerische Entscheidungen gefordert sind. *Was wir von der Regierung fordern müssen, ist nicht ein Mehr an staatlichen Subventionen, sondern eine bessere Industriestrategie – eine Politik mit klaren Prioritäten und langfristiger Orientierung.* Folgende Punkte werden als *dringende operative Aufgabe für die Politik* genannt; • Harmonisierung von Industrie- und Technologiepolitik in Europa; • bessere Koordination nationaler und europäischer Förderinstrumente; • gemeinsame europäische Rüstungsexport-Gesetzgebung und Regelung für Dual-Use-Güter; • auf der Basis des Luftfahrtsektorenabkommens im GATT: Chancengleichheit mit den amerikanischen Konkurrenten auf dem Gebiet der indirekten Förderung.

Aus den Kalenderblättern 1993:

Der Europäische Binnenmarkt der 12 EG-Mitgliedsstaaten tritt in Kraft und bringt mehr Freizügigkeit für 340 Millionen Menschen.

Die Gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland ist rückläufig. Der Solidarpakt zwischen Bund und Ländern zur Finanzierung der deutschen Einheit wird geschlossen und wird 1995 in Kraft treten. Das Strafverfahren gegen den todkranken Erich Honecker wird im Hinblick auf seinen Gesundheitszustand eingestellt; man lässt[!Duden54] ihn nach Chile ausreisen. In Schleswig-Holstein wird Heide Simonis erste weibliche Regierungschefin in Deutschland, nachdem Björn Engholm über die Barschel-Affäre gestolpert ist. Rudolf Scharping wird neuer SPD-Vorsitzender. Wegen Unregelmäßigkeiten müssen die Bundesminister Möllemann und Krause und der bayerische Ministerpräsident Streibl ihren Hut nehmen. Die neuen Postleitzahlen werden eingeführt. Karstadt und Hertie fusionieren.

Die CSSR spaltet sich in die souveränen Republiken Tschechien und Slowakei. Erste demokratische Wahl in Russland[!Duden55], bei denen Boris Jelzin gewinnt.

Erstflüge DASA/Rockwell Ranger 200 am 15.1. und Airbus A321 am 11. 3. 1993.

Pragmatismus ist angesagt

Für Kurt W. Streit, dem REUSS-Kolumnisten, ist bei diesen schwierigen Zeiten Pragmatismus angezeigt, Hierzu zählt er vor dem Hintergrund markttechnisch dramatischer Angebotsvielfalt an Flugzeugmustern für den Regionalverkehr das Engagement der DASA an dem *traditionsreichen holländischen* Flugzeugbauer Fokker. *Dass die von der DASA ausgehende Initiative letztlich auch auf der Basis einer Interessengemeinschaft ökonomisch sinnvoll gestaltet und langfristig tragfähig etabliert werden könnte, beweist nicht zuletzt Airbus Industrie, deren zunächst letzte Glied der Airbus-Familie, das zweimotorige für mittlere Langstrecken ausgelegte Flugzeug A 330 am 2. November 1992 seinen Erstflug absolvierte. Niemand hätte vor zwanzig Jahren die Prognose gewagt, dass die Interessengemeinschaft Airbus Industrie im Jahre 1992 nach Boeing der weltweit zweitgrößte Hersteller von Verkehrsflugzeugen sein würde.*

Harte Zeiten für die Lufthansa

In seiner ersten Rede auf einer HV der Lufthansa sagte der neue Vorstandsvorsitzende Dipl.-Ing. Jürgen Weber am 8. Juli 1992 in Nürnberg, das Jahr 1991 sei wohl das härteste Jahr der Lufthansa seit dem Zweiten Weltkrieg mit nahezu existenzbedrohenden Wirkungen. Die Gründe: 1. der Golfkrieg im ersten Quartal; 2. eine deutliche Konjunkturabschwächung in der zweiten Hälfte des Jahres 1991 in einer ganzen Reihe von Ländern, die noch anhält und 3. der fortschreitende Prozess[!Duden56] der Globalisierung und der Konzentration in dieser Branche. Die Folgen: Verluste in Milliardenhöhe in der gesamten Weltluftfahrt und ein mörderischer Verdrängungswettbewerb, der sich in Überkapazitäten sowie einem rapiden Verfall von Preisen und Frachtraten manifestiert. Das Geschäftsjahr 1991 schließt mit einem deutlichen Fehlbetrag (-425,8 Mio. DM) und erstmals seit 1973 mit einem Bilanzverlust von 444 Mio. DM. Indessen wird das langfristig angelegte Investitionsprogramm zur Erweiterung und Erneuerung der Flotte fortgesetzt. Auftretende Investitionsspitzen wurden durch langfristige Leasingverträge für fünf Boeing 747-400 aufgefangen.

Über die tiefste Krise des Luftverkehrs seit Jahrzehnten schreibt auch Kurt W. Streit in seiner Jahreskolumne: *Mit einem kumulierten Gesamtverlust aller IATA-Gesellschaften in Höhe von mehr als 10 Milliarden Dollar seit 1990 wurde mehr Geld verloren als die Liniensfluggesellschaften jemals verdienten. So hat die von den Vereinigten Staaten ausgehende Deregulierungswelle genau das Gegenteil dessen bewirkt, was ihr als erklärte Absicht Washingtons mit auf den Weg gegeben wurde. Statt mehr Konkurrenz, niedrigere Tarife und manch anderer Vorteile für den Passagier gab es unzählige Neugründungen von Luftverkehrsunternehmen und unzählige Zusammenbrüche; einen noch nie da gewesen[!Duden57] Verdrängungswettbewerb mit Tarifangeboten weit unter der Kostenschwelle, nicht nur im US-Inlandsverkehr, sondern auch auf interkontinentalen Strecken über den Pazifik und den Atlantik.* Streit zitiert den scheidenden IATA-Generalsekretär Günter Eser, der in diesem Zusammenhang von einer „Luftverkehrs-Apocalypse“ sprach. Für Streit ist an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der Zeitpunkt nicht mehr fern, bei dem aus dem negativen Erfahrungspotenzial[!Duden58] der Deregulation – wofür allein die Politiker die Verantwortung tragen – erneut ein weltweit tragfähiges Regulativ-Konzept etwa analog den früheren IATA-Tarifkonferenzen entsteht. *Es ist aus historischer Sicht in diesem Zusammenhang interessant, einmal nachzulesen, was die mittlerweile vom Markt verschwundene, aber einst in vier Sprachen publizierte INTERAVIA in ihrer Oktoberausgabe 1955 schrieb: „Ohne die IATA hätte sich der internationale Luftverkehr in*

erbitterten Tarifkriegen längst verblutet...ohne die IATA gäbe es überhaupt keinen Luftverkehr“.

Die wie üblich sehr ausführlichen Dokumentation der Lufthansa fehlt in diesem REUSS auch nicht ein Gesamtorganigramm von Ende 1992, dem unter anderem zu entnehmen ist, dass Josef Grendel, zuvor Deutsche Airbus, für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich zeichnet.

Am 4. Oktober 1992 endete bei der Lufthansa eine Ära in der Flugzeuggeschichte. Die letzte Boeing 727 wurde außer Dienst gestellt. Der letzte Linienflug Frankfurt-Valencia-Frankfurt erfolgte am 26. September 1992. Der dreistrahlige Jet revolutionierte vor dreißig Jahren das Fliegen auf Kurz- und Mittelstrecken. Die 727 kam beispielsweise für damalige Verhältnisse mit ungewöhnlich kurzen Pisten aus, was mit einem neuartigen Landeklappensystem erreicht wurde. Ihre hervorragenden Eigenschaften machten sie damals zum meistverkauften Verkehrsflugzeug der Welt. Als Boeing 1984 die Produktion einstellte, waren 1832 Jets produziert worden; rund 1600 Boeing 727 fliegen heute (1992) noch. Als erste(!Duden59) europäische Airline bestellte die Lufthansa 1961 zwölf „727 Europa Jet“; insgesamt bestellte das Unternehmen 61 Jets dieses Musters. Die 727 wird durch die viel leisere und wesentlich sparsamere A 320 ersetzt, deren Lärmteppich um 90 % kleiner und der Treibstoffverbrauch um 40 % geringer ist als bei 727.

Ausbau der Flughäfen

Nach Angaben der ADV sind rund 3 Mrd. DM pro Jahr erforderlich, um die deutschen Flughäfen – internationale wie regionale – bedarfsgerecht auszubauen. Größter Erfolg des deutschen Flughafenbaus war die Fertigstellung und die Eröffnung des neuen Münchener Flughafens im Mai 1992, der München-Riem ersetzt.

Hohen Nachholbedarf haben die Flughäfen in den neuen Bundesländern sowohl in der Abfertigung als auch in der Anpassung an den weltweit üblichen Ausrüstungsstandard internationaler Verkehrsflughäfen.

Pläne für die Luftwaffe von morgen

Im Bundesministerium der Verteidigung mit Volker Rühle als Minister und dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Hans-Jörg Kuebart, wurden die Organisationsumfänge für die Luftwaffe von morgen unter dem Titel „Luftwaffenstruktur 4“ festgelegt und im REUSS dokumentiert. Danach wird die Gesamtzahl der Luftwaffensoldaten bis zum 31.12.1994 auf 82 400 reduziert (im REUSS 1990 waren es noch 110.000). Die vorgesehene personelle Verteilung ergibt sich aus den absehbaren organisatorischen Veränderungen. Im erheblichen Maße sind die fliegenden Verbände betroffen. Da sich Einsparungen an Personal und Betriebskosten im fliegerischen Bereich nur durch Außerdienststellung ganzer Waffensystem sinnvoll erzielen lassen, werden alle Alpha-Jet- und RF-4E-Verbände aufgelöst. Verbleibende Geschwader werden mit anderen verschmolzen. So verlässt(!Duden60) das mit F-4F ausgerüstete Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ den Standort Rheine/Hopsten und wird mit dem im Aufbau befindlichen Jagdgeschwader 75 in Laage (Mecklenburg-Vorpommern) verschmolzen. Das von der NVA übernommene Waffensystem MiG 29, stationiert in Preschen/Brandenburg soll mit dem mit F-4F ausgerüsteten Jagdgeschwader 35, Sobernheim/Pferdsfeld, zum Jagdgeschwader 73 verschmolzen werden.

Vor dem Hintergrund der Luftwaffenplanung referiert der BDLI in seinem sehr ausführlichen und instruktiven Bericht vom „Schweren Start für das europäische Gemeinschaftsprojekt Jagdflugzeug“: *...Als sich im Mai 1992 eine Verschiebung der anstehenden Entscheidung über die EFA-Serienproduktion abzeichnete, wandte sich BDLI-Präsident Karl J. Dersch in einem Schreiben an die politischen Entscheidungsträger und wies nachdrücklich auf die bei einem Scheitern des multinationalen Jagdflugzeug-Programms entstehenden wirtschaftlichen Nachteile hin: Jede Importlösung würde für den deutschen Steuerzahler unter dem Strich doppelt so teuer*. Der stellvertretende Vorsitzende des BDLI-Beirats, Hans-Peter Reerink, wird zitiert: Für den Fall eines deutschen Ausstiegs sagte er den Exodus einer Technikelite in das Ausland und den Verlust von mittelständischen Entwicklungskapazitäten voraus. Zu Ende des Berichtszeitraum 1992 standen die Prototypen des EURFIGHTERS bei den beteiligten Unternehmen, bei der DASA in Manching, bei British Aerospace in Warton und bei ALENIA in Turin vor Aufnahme der Flugerprobung.

„Ohne Aufbruchstimmung kein Aufschwung“

war das Motto des BDLI in dieser schwierigen Zeit. Es wurde den Mitgliedsunternehmen vom Vizepräsidenten des Deutschen Bundestages, Hans Klein, auf dem Petersberg bei Bonn am 4. November 1992 zugerufen. Sehr ausführlich dokumentiert der Verband alle relevanten Themen der Branche: die ILA, die Raumfahrt, den Eurofighter, den Aufbau in den Neuen Bundesländern, die Verbindungen nach Osteuropa, die Strategien für Europa usw. usw. Alle Projekte und Programme der Zivilluftfahrt, der Verteidigung und der Raumfahrt werden kurz aber vollständig dargestellt.

Ludwig Bölkow: Ein Technosoph wurde 80

Ludwig Bölkow beging am 30. Juni 1992 seinen 80. Geburtstag. Auf dem Festakt im Deutschen Museum sagte Edzard Reuter, der Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG, *ihre Leistung – das ist nicht geringeres als der Aufbau der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie in der Nachkriegszeit*. Als besondere Ehrung wird es im Umfeld des Ottonbrunner DASA-Werkes eine „Ludwig-Bölkow-Allee“ geben und die Deutsche Aerospace wird einem ihrer Produktionsstandorte den Namen „Ludwig-Bölkow-Werk“ verleihen.

Die Probleme der Raumfahrt

In der Streit-Kolumne wird eine aktuelle Situation der europäischen Raumfahrt herausgegriffen: Am 10. und 11. November 1992 tagten in Granada die Ministerrunde der European Space Agency (ESA): *statt angesichts gravierender und seit Jahren bekannter Budgetprobleme tragfähige Entscheidungen zu fällen und vertraglich zu untermauern, wurde unter Wahrung eigenstaatlicher Interessen um die Projekte „Hermes“ (Federführung Frankreich) und „Columbus“ (Federführung Bundesrepublik Deutschland) zwei Tage lang höflich gefeilscht und gar nicht entschieden. Dabei ist jedem europäischen Beobachter der Raumfahrtszene geläufig und längst auch gutachtlich untermauert, dass angesichts der in den Vereinigten Staaten und in der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) bereits bestehende und erprobte Kapazität im Rahmen der „bemannten Raumfahrt“ (und den damit gemachten Erfahrungen) der Bau eines bemannten europäischen „Hermes-Shuttle“ – noch dazu von begrenzter Nutzlast – absolut sinnlos; und die „Umweltforschungs-Weltraumplattform Columbus“ samt AMP-Labor? Ohne grünes Licht für die amerikanische Raumstation „Freedom“ keine Chance und wer weiß, wie Präsident Clinton hier ent-*

scheiden wird! Denn auch hier sind die Kassen leer. Für Streit ist in der europäischen Raumfahrt pragmatisches Denken angesagt.

Band 43 - 1994

Der REUSS ist ein Jahrbuch zum Nachschlagen in Zahlen und Fakten. Hier hatte die Redaktion es schwer in Gestalt der neuen Postleitzahlen. Man war redlich bemüht, alle entsprechenden Änderungen in dem riesigen Datenbestand unterzubringen. Und der Herausgeber bittet um Nachsicht, wenn es an dieser oder jenen Stelle nicht gelungen ist, die neuen Ziffern zu präsentieren. im Geleitwort zum 42. REUSS mit einem geäderten Erscheinungsbild ist von Bremsspuren in der deutschen Luft- und Raumfahrt als Folge der allge-

meinwirtschaftlichen Situation, Rezession und Strukturumbrüchen die Rede. In der Dokumentation unbestechlicher Fakten – eine Zielsetzung der Jahrbuchreihe nach wie vor – zählt in diesem Jahr die bedauerliche Tendenz in fast allen Bereichen, vorhandene Kapazitäten zu verkürzen, auch solche, die in besseren Zeiten nicht schnell wieder aufgebaut werden können. Und in solche Lücken werden die weltweiten Konkurrenten dann nur zu gerne springen, und zwar öffentliche wie private.

Kurt W. Streit lokalisiert in seiner Jahreskolumne einen Teufelskreis: Der Mensch in seiner ihm angeborenen Neugierpermanenz würde immer neue Dinge zu erforschen trachten – kostet was es wolle und mit dem Ergebnis, dass vieles in der Sackgasse landet. *So offenbart sich heute Anfang und Ende der Nuklearforschung und so kennt bis zur Stunde noch niemand die exakte Kreiszahl bis zur letzten Stelle hinter dem Komma und ebenso bewegen sich die Dinge in der Luft- und Raumfahrtforschung in Grenzbereichen des Machbaren und nicht mehr Macharen, des ökonomisch Sinnvollen und Sinnlosen, des dem Menschen auf dem Planeten Erde Nutzen spendenden und dem Nutzlosen. Ein Circulus vitiosus.*

Zur Lage der Luft- und Raumfahrt aus Sicht des DAeC-Präsidenten

In jeder Ausgabe des Jahrbuches äußert sich ein hochrangiger Exponent zur Lage der Luft- und Raumfahrt aus der Sicht seines speziellen Betätigungsfeldes. In diesem Jahr ist es Klaus-Joachim Scheer, Präsident des Deutschen Aero-Club[!Duden61] DAeC seit 1992. Scheer erinnert an zwei Ereignisse, die eine der größten technischen Revolutionen der Menschheitsgeschichte einleiteten: *1891 gründete sich in Deutschland ein Verein; sein Ziel: die Förderung der Luftfahrt – es ging um Heißluftballone. 1890 machte Otto Lilienthal seine ersten Gleitflüge am Hang. Er wollte „nur“ seine jahrelangen theoretischen Arbeiten über den Vogelflug in die Praxis umsetzen, sein Wissen bestätigt sehen.* In Wahrheit setzten sie die Luftfahrt in Gang. Auch der DAeC-Präsident sieht den Wirtschaftsstandort Deutschland geschüttelt, er steckt in seiner stärksten Krise seit Bestehen des Landes. Zur Gesundung müsse man sich besinnen. Im konkurrierenden Wettbewerb könne man nur mit hoch qualifizierten[!Duden62] Produkten bestehen, die auf dem Exportmarkt eine Chance haben. Und nur wenige Industriezweige haben dazu solche Voraussetzungen wie die Luft- und Raumfahrt.

Und wie sieht die Realität aus? *Deutschland präsentiert sich als das Land der Luftfahrtgegner organisiert durch wohlorganisierte Lobby der „Lärmgegner“... Den Forderungen nach Restriktionen wurde gerne nachgegeben...Stets musste[!Duden63] „belästigte Bevölkerung“ herhalten. Eine Bevölkerung, die zu Tausenden[!Duden64] zu Flugplatzfesten strömt, zu „Tagen der Offenen Tür“ an den Verkehrslandeplätzen...Alles Luftfahrtgegner, alles lärmbelästigte Flugplatzgegner? Wohl kaum! Die Politik wird aufgefordert, ihre Einstellung zur Luftfahrt zu überdenken. Es ist Zeit für eine Bewusstseinsänderung[!Duden65]. Die Allgemeine Luftfahrt und der Luftsport werden sich nicht länger zur Prügelknaben populistischer Forderungen machen lassen. Die Politik muss[!Duden66] erkennen, dass auch im Luftsport eine bedeutende wirtschaftliche Kraft angesiedelt ist.* Für die Politik sieht Scheer einen Zusammenhang zwischen dem Verlust von 16 000 Arbeitsplätzen bei der DASA und dem jahrelangen Verteufeln der Luftfahrt.

Noch etwas anderes beschäftigt den DAeC-Präsidenten, nämlich die fast zum Erliegen gekommene Produktion von Kleinflugzeugen in den USA – wegen der außer Kontrolle geratenen Produkthaftung. *Sämtliches technisches Know-how wartet darauf, im Kleinflugzeugbau verwendet zu werden. Die weltweite Nachfrage auf diesem Sektor wird in wenigen*

Jahren enorm sein. Hätte unsere Industrie hier nicht eine Chance? Staatliche Fördermittel wären zukunftsorientiert und sicherten langfristig einen Industriezweig, der nach Ende des kalten Krieges viel hoch qualifizierte[!Duden67] Zeit frei hat.

Neue Namen in den Behörden

Im Bundesministerium für Verkehr, Minister ist Mathias Wissmann, ist Ministerialdirektor Dr. Joerg neuer Leiter der Abteilung Luftfahrt; sein Stellvertreter ist Ministerialdirigent Lischka, der gleichzeitig das Referat für Luftfahrtpolitik und Gewerblichen Gelegenheitsverkehr leitet. Dr. Paul Krüger ist neuer Bundesminister für Forschung und Technologie. Es wird darauf verwiesen, dass die bislang vom BMFT wahrgenommenen Aufgaben der Raumfahrt auf die DARA übertragen wurden. Die Leitung der Abteilung 5 „Umwelt-, Meeres- und Polarforschung; Geowissenschaften; Luft- und Raumfahrt; Verkehr“ ist im REUSS nomen nescio. Der bisherige Stellinhaber Dr. jur. Jan-Baldem Mennicken ist seit dem 1. Oktober 1993 als Nachfolger von Prof. Dr. rer. nat Wolfgang Wild neuer Generaldirektor der DARA.

Aus den Kalenderblättern 1994:

Roman Herzog wird neuer Bundespräsident. Bei der zweiten Bundestagswahl nach der Wiedervereinigung kann sich die Regierungskoalition aus CDU/CSU und FDP mühsam behaupten. Zum Jahresende stellt die Treuhandgesellschaft zur Privatisierung volkseigener Betriebe in der ehemaligen DDR ihre Arbeit ein. Nach einer Grundgesetzänderung kann die Deutsche Bundespost ab dem 1. Januar 1995 privatisiert werden. Privatisierungsbeschlüsse fallen ebenfalls für die Bundesbahn (die Schienen bleiben im Eigentum des Bundes) und für die Deutsche Lufthansa.

Im jugoslawischen Bürgerkrieg bombardieren amerikanische Flugzeuge erstmals serbische Stellungen. Blutiger Stammeskrieg in Ruanda mit über 1 Million Opfern. Erste freie Wahlen in Südafrika; Nelson Mandela wird erster farbiger Präsident. Der seit 1948 andauernde Kriegszustand zwischen Israel und Jordanien wird mit einem Friedensvertrag beendet. Norwegen entscheidet sich in einem Referendum gegen den Beitritt zur EU. Die Fähre „Estonia“ sinkt vor Finnland; über 900 Menschen kommen dabei ums Leben. Die Astronomen konnten den Einschlag des Kometen „Shoemaker-Levy“ auf dem Jupiter beobachten.

Erstflüge Hubschrauber Eurocopter EC 135 am 15. 1., Eurofighter EF 2000 am 27. 3. und Airbus A300-600ST „Beluga“ am 13.9. 1994.

Das Bundesministerium für Wirtschaft hat Dr. Günther Rexrodt als Minister übernommen. Parlamentarischer Staatssekretär und Koordinator für die Luft- und Raumfahrt ist Dr. Reinhard Göhner. Der für die Luftfahrt zuständige Unterabteilungsleiter ist Ministerialrat Ernst Mannherz.

Privatisierung der Flugsicherung

Im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr 1993 heißt es, dass es mit den eingeleiteten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität in der Flugsicherung gelungen sei, die negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit im Flugverkehr in Grenzen zu halten. Die Lage habe sich weiter entspannt, sei aber nach wie unbefriedigend. Die Grundlage für eine wirkungsvolle und dauerhafte Lösung ist die Neuorganisation der Flugsicherung in der Rechtsform einer GmbH. Hierzu trat am 22. Juli 1992 die erforderliche Änderung des Grundgesetzes in Kraft. Das 10. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz wurde am 30. Juli 1992 verkündet und mit der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens vom 11. November 1992 wurde die deutsche Flugsicherung

GmbH mit der Wahrnehmung der Aufgaben ab dem 1. Januar 1993 beauftragt. Alleingesellschafter der am 16. Oktober 1992 gegründeten DFS ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr. Die DFS ist das erste große Privatisierungsprojekt im deutschen Verkehrswesen. Im Gegensatz zur BFS ist die DFS auf Dezentralisierung und damit auf größere Flexibilität ausgelegt. Von der Offenbacher Hauptverwaltung werden Aufgaben auf die neu eingerichteten fünf DFS-Regionen übertragen: Mitte, Nord, Ost, Süd und West. Im operativen Bereich wurden die bisherigen Säulen Betrieb und Technik zusammengefaßt. Im Zusammenhang mit der Übernahme vormaliger BFS-Mitarbeiter gibt es ein völlig neues Tarifwerk für die DFS mit der Abkehr von der bisherigen starren Besoldungsordnung.

Bis zum REUSS 1992 war die Flugsicherung mit der Bundesanstalt für Flugsicherung Bestandteil der Behördeneintragung; ab 1993 ist sie Bestandteil des Kapitels Luftverkehr. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH residiert in Offenbach. Vorsitzender der Geschäftsführung ist Dieter Kaden; Geschäftsführer Flugsicherungsdienst ist Lothar Ditz, Geschäftsführer Operationelle Systeme ist Peter Waldinger und Geschäftsführer Personal ist Jürgen Hartwig.

Mit der Bildung der DFS verstrich – fast unbemerkt – ein wichtiger Jahrestag: am 23. März 1993 bestand die Deutsche Flugsicherung 40 Jahre. Am 7. Juli 1953 übertrug der damalige Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm der Bundesanstalt für Flugsicherung die Durchführung der Flugsicherungsdienste. Im REUSS von 1954 sind erste Angaben und im Jahrbuch 1955 wird der erste Direktor der BFS, Dr.-Ing. Oskar Heer genannt.

Lufthansa enttäuscht

Für die Lufthansa verlief das Geschäftsjahr 1992 wiederum enttäuschend. Für den internationalen Luftverkehr war es das dritte Krisenjahr in Folge. Maßgeblich für die insgesamt ungünstige Entwicklung bei Lufthansa war die rückläufige Konjunktur in den Heimatmärkten Kontinentaleuropa und Deutschland. Insbesondere in Deutschland, wo Elemente einer Strukturkrise die zyklische Abschwächung überlagern, hat sich die Lage seit Mitte 1992 deutlich verschlechtert. Zusätzlich wurde die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland durch vergleichsweise hohe Preissteigerungsraten und Normalzinsen sowie die dadurch verursachte Abwertung aller wichtigen Währungen gegenüber der D-Mark beeinträchtigt. Abwertungsverluste und der zunehmende Verdrängungswettbewerb auf den internationalen Strecken, insbesondere auf dem Nordatlantik, führten zu einem deutlichen Rückgang der Durchschnittserlöse: um 6% in der Passage und 11% in der Fracht.

Mehr als 58 000 Menschen sind im Lufthansa-Konzern, der einen Jahresumsatz von fast 15 Mrd. DM hat, beschäftigt. 11 300 Menschen zählen zum fliegenden Personal, darunter mehr als 3000 Piloten und Flugingenieure und fast 8300 Flugbegleiter. Die Flotte (Durchschnittsalter 5,1 Jahre) besteht aus 220 Flugzeugen, die 220 Ziele in 89 Ländern anfliegen.

BDLI mit neuen Namen im Präsidium

Seit Ende Januar 1993 ist Dr. Wolfgang Piller, in der DASA Generalbevollmächtigter für die Unternehmensentwicklung, Präsident des BDLI, dem Bundesverband der deutschen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Ausrüstungsindustrie. Dem Präsidium gehören zwölf Personen an, davon zwei ohne Stimmrecht; es sind dies der letzte Präsident Karl-J. Dersch und der Präsidialgeschäftsführer Dr. Hans Eberhard Birke. Für Mitglieder des Präsidiums kommen

aus dem DASA-Konzern. Weitere fünf kommen aus den Ausrüstung und Werkstoffe. Nach Jahren der Pause nennt der BDLI-Eintrag wiederum die Namen Abteilungsleiter in der Geschäftsstelle in Bonn-Bad Godesberg, darunter die verantwortlichen für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Rolf Dörpinghaus und Heiko Reuter.

Schwerster Rückschlag der Industrie seit den 50er-Jahren[!Duden68]

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie erlebt derzeit den schwersten Rückschlag seit ihrem Wiederaufbau in den 50er-Jahren[!Duden69]. Dies ist die zentrale Aussage des Berichts des BDLI-Präsidenten zur Lage der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. Der erforderliche Abbau der Kapazitäten – speziell in den Bereichen Wehrtechnik und Raumfahrt – greift bis tief in die Substanz und ist mit dem „normalen Instrumentarium“ industrieller Anpassungsmaßnahmen nicht mehr aufzufangen. So musste[!Duden70] die Industrie ihren Beschäftigtenstand von rund 95 000 Mitarbeitern in 1990 auf zirka[!Duden71] 78 000 in 1992 verringern- in nur zwei Jahren ein Abbau von mehr als 17 %. Und auch über diesen Prozentsatz ist die Zeit hinweggegangen – wir sind mittlerweile bei 20 % angelangt. Vom Auftragseinbruch sind nicht nur die Systemfirmen betroffen, sondern ebenso die überwiegend mittelständisch strukturierten Ausrüster und Zulieferer. Allerdings sterben die Kleinen eher leise.

Die Überschriften aus des Lageberichts sind symptomatisch für die Situation:

- Wehrtechnik: Dramatischer Kapazitätsabbau (in nur wenigen Jahren hat sich die Zahl der Arbeitsplätze in der wehrtechnischen Industrie schon annähernd halbiert); Deutsches Exportregim gefährdet europäische Kooperationsfähigkeit (Wie wollen wir unsere Kooperationsfähigkeit erhalten, wenn selbst Regierungsprogramme wie TORNADO und EUROFIGHTER unter der nicht berechenbaren Anwendung des deutschen Außenwirtschaftsrechts zu leiden haben?); deutsche Wehrtechnik auf dem Weg ins Abstellgleis? und BDLI fordert Maßnahmenkatalog der Bundesregierung.
- Raumfahrt: die technologische Zukunft steht auf dem Spiel; der Staat muss[!Duden72] sich jetzt erklären; Ja zur Kooperation mit der GUS – aber nicht um jeden Preis; Definition des europäischen Beitrags zur Globalen Raumstation dringend erforderlich.
- Ziviler Flugzeugbau: Forschungs- und Technologieprogramm dringend notwendig; Verluste der Carrier bremsen Absatz im Flugzeugbau und Luftverkehr und Flugzeugbau brauchen den Dialog mit der Politik.

Der BDLI-Präsident sieht die deutsche Aerospace-Industrie am Scheideweg: Entweder gelingt es die technologische Position, die Partnerschaftsfähigkeit in internationalen Programmen zu halten und strategisch weiter auszubauen – oder die deutsche Luft- und Raumfahrt erfährt ein ähnliches Schicksal, wie es anderen Industrien in Deutschland bereits zuteil wurde, deren angestammte Produkte heute vorwiegend aus dem asiatisch-pazifischen Raum importiert werden. *Wer jetzt auf Luft- und Raumfahrt verzichtet, produziert den technologischen Rückstand und damit auch zwangsläufig die Arbeitslosigkeit von morgen. Ob sich der Staat allerdings morgen noch ein soziales Netzwerk wie heute leisten kann, wenn er weiterhin vorwiegend auf Technologien von gestern setzt, wenn die Zahl der Senioren explodiert und die Wertschöpfung der Unternehmen dahinschmilzt, sei dahingestellt.*

Deutsche Aerospace AG erwirbt Fokker

Im Mai 1993 hat die Deutsche Aerospace eine Mehrheitsbeteiligung am holländischen Flugzeughersteller Fokker erworben. Die Integration dieses weltweit viertgrößten Herstellers von Zivilflugzeugen in die DASA-Gruppe wird entscheidend zur Stärkung der europäischen Luftfahrtindustrie im weltweiten Wettbewerb beitragen. Dies ist dem Bericht über den Geschäftsbereich Luftfahrt der DASA zu entnehmen, der 1992 einen Umsatz von 7,53 Mrd. DM hatte und 39 360 Mitarbeiter beschäftigte. Der Bereich wird von Hartmut Mehrdorn geführt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Aerospace Airbus GmbH und Mitglied des DASA-Vorstandes. Es heißt weiter, dass die Zusammenführung der Hubschrauberaktivitäten der Deutschen Aerospace mit denen der französischen Aérospatiale die gemeinsame europäische Hubschrauberfirma Eurocopter auf den zweiten Platz der Weltrangliste der Helikopterhersteller brachte. Entschieden wurde im Berichtszeitraum, die Vergabe der Endmontage des Airbus A 321 nach Hamburg. Damit wird erstmals wieder ein größeres Passagierflugzeug in Deutschland komplett gebaut. In den neuen Bundesländern hat die DASA einen Teil der Flugzeugwerft Dresden GmbH in eine neue Elbe Flugzeugwerft GmbH eingebracht, an der die Deutsche Airbus mit 51% beteiligt ist. In diesem Werk werden unter anderem das Rumpfeck der Fokker 100 und Teile für den Airbus gefertigt.

ALROUND zieht um

Die Aktionsgemeinschaft luft- und Raumfahrtorientierter Unternehmen ist vom Technologiezentrum Köln in die Nähe der Entscheidungszentren nach Bonn umgezogen. Vorsitzender ist Prof. Dr.-Ing. Horst-Artur Crostack, Geschäftsführer QZ-DO Qualitätszentrum Dortmund GmbH.

LPC bundesweit aktiv

Der Luftfahrt-Presse-Club tagte 1993 in Dresden, in Florida und in Darmstadt. Besonders aktiv waren daneben die Regionalkreise in Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München. Geschäftsführer ist inzwischen Klaus Busch, Leiter Presse und Publikationen Flughafen Frankfurt AG.

Band 44 – 1995

Bewährtes soll man nicht ändern – nach dieser Devise findet in die Jahrbuchreihe Neues nur dann Eingang, wenn es notwendig oder zweckmäßig ist. Ab dem 44. Band springt der neue Textteil „Nationale und internationale Programm der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“ ins Auge in dem Peter Pletschacher die wichtigsten Fakten in einem Statusbericht jeweils präsentierte. In diesem Jahrbuch geschieht das auf 56 Seiten und nimmt somit 8% vom Umfang ein. Diese Chronik hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie

versucht die wichtigsten, derzeit laufenden Entwicklungs- Erprobungs- und Produktionsprogramme für den Zeitraum vom 1. Oktober 1993 bis 30. September 1994 darzustellen. Die Übersicht konzentriert sich auf Luft- und Raumfahrzeuge (Letztere[!Duden73] mit Starttermin 1995), ausgespart bleiben Segelflugzeuge und Motorsegler (hierzu wird auf das Kapitel des DAeC hingewiesen) sowie Triebwerke und Drohnen. Vom „gewohnten“ REUSS fehlt sonst nichts, im Gegenteil: auf Benutzerwünsche hin wanderten die Personen- und Sachverzeichnisse ans Ende des Buches.

Die Folgen der Regierungsbildung und der Umstrukturierung der Lufthansa waren in Einzelheiten bei Redaktionsschluss[!Duden74] noch nicht bekannt. Die Redaktion hat sich aber bemüht, alle Daten, Fakten und Dokumentationen so fundiert zu präsentieren, wie es der Benutzer erwarten darf.

Und ausnahmsweise erlaubt sich der Herausgeber im Geleitwort mit der Ankündigung einer weiteren Neuerung einen Blick nach vorne: um den Buchbenutzer alle denkbaren Zugriffsmöglichkeiten auf den Inhalt an die Hand zu geben, wird ab der Ausgabe 1996 zusätzlich ein elektronisches Medium erhältlich sein.

Technologiemotor Luft- und Raumfahrt – Ein Stück Standortqualität

In der Leitkolumne „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“ setzt sich BDLI-Präsident Dr. Wolfgang Piller engagiert und sehr ausführlich für eine visionäre Zukunftsorientierung der deutschen Industriepolitik ein und führt seine im REUSS im Jahr 1994 wiedergegebenen Gedankengänge fort und setzt sich dabei kritisch mit der Technologiefolgenabschätzung in Deutschland auseinander. *...Der Staat ist gefordert, endlich neuen Prioritäten zu setzen und sich zu einer aktiven statt reaktiven Industriepolitik zu bekennen. Was wir aber brauchen, ist eine radikale Umkehr weg von der Forderung nach allumfassender persönlicher und gesellschaftlicher Sicherheit und hin zum Mut, die riskoreiche Leistungsgesellschaft wieder als Erfolgsrezept einzuklagen. Ein Staat wie die Bundesrepublik Deutschland, der die höchsten Zuwächse an Arbeitsplätzen im Bereich der Technischen Überwachungsvereine aufweisen kann, dürfte kaum ein Musterbeispiel für ausgeprägte Risikobereitschaft und Innovationsfähigkeit sein. Als Rückversicherungsgesellschaft, die bei allem die Risiken und weniger die Chancen in den Vordergrund stellt, werden wir keinen Erfolg haben. Ähnliches gilt für die Technologiefolgenabschätzung: Während ihr Instrumentarium in den USA und Japan vor allem zur Identifizierung von langfristigen Markt- und Produktionschancen neuer Technologien eingesetzt werden, ist die Technologiefolgenabschätzung in Deutschland nicht selten ein institutionalisiertes Tummelfeld fachlich oftmals wenig kompetenter Berufsbedenkenträger...Die Ergebnisse der deutschen Technologiefolgenabschätzung reichen von gänzlich verpassten[!Duden75] Chancen in der Bio- und Gentechnologie über die Behinderung des Einsatzes innovativer Werkstoffe bis hin zur Aufgabe einer ehemals führenden Position im Bereich der Technologie des Hyperschallfluges und sie gipfeln in der völlig unsinnigen Forderung nach einem Tempolimit von 440 Kilometer pro Stunde für Verkehrsflugzeuge.*

Piller fordert in seiner Betrachtung auf, sich einmal die Welt ohne Luft- und Raumfahrt vorzustellen: *Ohne Raumfahrt, satellitengestützte Kommunikation und ohne leistungsstarke orbitale Datenautobahnen befänden wir uns noch immer in der fernmeldetechnischen Steinzeit. Dabei steht die weltweite Nutzung der Raumfahrt für Kommunikation, Logistik, Navigationssysteme, aber auch für die Verifikation von Abrüstungsvereinbarungen erst am Anfang einer geradezu revolutionären Entwicklung.* Nach der Auflistung vieler Komponenten

der Einwirkung der Luft- und Raumfahrt mit ihren außerordentlichen Chancen auf das Leben der Welt fordert der BDLI-Präsident die Politik auf, *sich endlich von der strukturpolitischen Denkmalpflege abzuwenden, die langfristig nichts anderes als ein Freilichtmuseum für Industrien des letzten Jahrhunderts zu schaffen vermag*. Im angekündigten Forschungs- und Technologieprogramm der Bundesregierung sieht Piller einen ersten[!Duden76] schritt; dem jedoch weitere folgen müssen.

Globales Denken und Handeln

ist das Thema der Jahreskolumne von Kurt W. Streit in der er den Bogen schlägt von den anfangs als Zirkusartisten belächelten Ideen des Menschenflugs, beispielsweise von Otto Lilienthal oder den Wright Brothers, bis hin zur erkennbaren Verdopplung des Passagieraufkommens und der Verdreifachung des Frachtaufkommens bis zum Jahre 2010. Dieses erkennbare Wachstumspotenzial[!Duden77] des Weltluftverkehrs gilt es technologisch, ökonomisch und politisch sinnvoll zu plane und zu begleiten. Der Kolumnist sieht hier Bremsklötze mit möglicherweise katastrophalen wirtschaftlichen Folgen. In diesem Zusammenhang weist er auf die zunehmende Dissonanz zwischen globaler Luftverkehrsplanung auf nahezu privatwirtschaftlicher Grundlage und der überall unter staatlicher oder halbstaatlicher Obhut weit ins Hintertreffen geratenen Infrastruktur am Boden. Hierzu sagt er, dass *der weltweit miserable Zustand des Air Traffic Control-Systems ATC seit Jahren scharfer Kritik der Pilotenverbände und Luftverkehrsgesellschaften, der ICAO und der IATA unterliegt...Wenigstens in der Bundesrepublik ist die ATC-Privatisierung gelungen und ein Erfolg für den Inlandsverkehr. Im Interkontinentalverkehr spielt die ATC-Oase überhaupt keine Rolle; selbst für Europa ist sie bedeutungslos, wenn zum Beispiel in Südfrankreich – wie 1994 geschehen – „nichts mehr geht“...es ist überfällig, dass auf staatlicher Ebene globalem ATC-Denken globales ATC-Handeln erwächst...es ist eine Illusion, von einer Verdopplung der Flotten und Frequenzen bis 2010...von der Entwicklung eines Concorde-Nachfolgers oder eines 800 bis 1000 Paxe fassenden Airbus oder einer Boeing 7XXX auszugehen, solange die Flughafen- und ATC-Problmatik...nicht gelöst sind.*

Pro Luftfahrt

Um einer in Gesellschaft und Politik sich vermehrenden kritischen bis hin zu negativen Einstellung gegen die Luftfahrt zu begegnen, hat sich die Aktion „Pro Luftfahrt“ gebildet:

Pro Luftfahrt

Wir wollen, dass[!Duden78] die Luftfahrt...

- eine Zukunft hat
- ökonomisch sinnvoll betrieben werden kann
- nicht zu einem ökologischen Störfaktor wird
- Spitzentechnologie hervorbringt
- High Tech-Arbeitsplätze sichert
- unserer Jugend interessante Zukunftsperspektiven eröffnet
- den Wirtschaftsstandort Deutschland sichern hilft
- auch als Sport akzeptiert und toleriert wird.

Pro Luftfahrt ist eine Initiative der

- ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
- AOPA – Germany – Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
- DAeC – Deutscher Aero-Club[!Duden79] e.V.
- DASA – Daimler Benz Aerospace AG

- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
 - DGLR Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V.
 - DWD – Deutscher Wetterdienst
 - FLR - Forum Luft- und Raumfahrt e.V.
 - LBA – Luftfahrt-Bundesamt
 - LPC – Luftfahrt-Presse-Club e.V.
 - VC – Vereinigung Cockpit e.V.
- und der Fachzeitschriften
- aerokurier
 - Fliegermagazin
 - Fliegerrevue
 - FLUG REVUE
 - Luftfahrt
- und des REUSS Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt
Die Kontakadresse sind: AOPA, Egelsbach und DAeC Heusenstamm

Forum Luft- und Raumfahrt

Mit dem Ziel die Interessen von Personen und Organisationen aus der Luft- und Raumfahrt für Gesellschaft und Wirtschaft zu verbessern hat sich das „Forum für Luft- und Raumfahrt e.V.“ mit einer Geschäftsstelle im Haus der Luft- und Raumfahrt in Bonn etabliert. Das Forum setzt sich ein für eine umweltfreundliche, energiesparende und dabei leistungsfähige Luft- und Raumfahrt und vertritt dies gegenüber der Öffentlichkeit. Der Vorstand: Ferdi Tillmann, MdB (Vorsitz), Werner Pfändler/Motor-Presse, Heinz Schwäbisch/DGLR, Leo Ernesti und Siegfried Koschwitz; Geschäftsführer ist Dipl.Kfm. Karl-Heinz Brüning.

Aus den Kalenderblättern 1995:

Steuerlast der Bundesbürger ist auf über 44% gestiegen. Von 1991 bis 1995 sind für die „Aufbauhilfe Ost“ etwa ein Billion DM von den alten in die neuen Bundesländer geflossen. Hochwasserkatastrophe am Niederrhein; Jahrhundertstand des Pegels in Köln. Terror durch Rechtsextremisten hält an. Obwohl die CDU in Hessen stärkste Partei bei den Landtagswahlen wird, kann sich die rot-grüne Koalition halten. Bei den Landtagswahlen in Bremen und NRW muss[!Duden80] die SPD Stimmenverluste hinnehmen, in Bremen muss[!Duden81] sie den Regierungswechsel zur CDU hinnehmen, in NRW verliert sie die absolute Mehrheit und muss[!Duden82] mit den Grünen koalieren. Die SPD wählt ihren Parteivorsitzenden Rudolf Scharping zu Gunsten[!Duden83] von Oskar Lafontaine ab. Nach den Wahlschlapfen der FDP tritt Außenminister Kinkel vom Parteivorsitz zurück; Wolfgang Gerhardt wird neuer Parteichef. Die Regierungen von Berlin und Brandenburg beschließen die Zusammenlegung der Länder zu einem neuen Bundesland „Berlin-Brandenburg“ mit Potsdam als Landeshauptstadt. Das Ehepaar Christo darf den Reichstag verpacken.

Finnland, Österreich und Schweden treten der EU bei, die jetzt 15 Staaten umfasst[!Duden84]. In 7 der 15 EU-Staaten fallen die Grenzsschranken (Schengen-Abkommen). Friedensvertrag für Bosnien-Herzegowina wird in Dayton unterzeichnet. Der israelische Regierungschef Yitzhak Rabin fällt einem Attentat zum Opfer. In Frankreich tritt Jaques Chirac die Nachfolge von Francois Mitterand an. Ein schweres Erdbeben zerstört die japanische Stadt Kobe und fordert über 5000 Tote.

Erstflüge Grob Strato 2C am 31. 3. und des Hubschrauber NH 90 am 18. 12.1995. Start des Europäischen Fernerkundungssatelliten ERS-2 am 21. 4. und der europäischen Astronomie-/Forschungssatelliten

Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr wird ausgeführt, dass große Flughäfen und die Flugsicherung an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit arbeiten. Ursache ist das seit 1987 in unvorhersehbaren Ausmaße eingetretene Wachstum des Luftverkehrs, das mit ca. 5% gegenüber dem Vorjahr auch 1993 angehalten hat. *Um den durch diese Entwicklung auch im Bereich der Flugsicherung begegnen zu können wurde die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung realisiert. Seit dem 1. Januar 1993 werden die Flugsicherungsaufgaben von der „Deutsche Flugsicherung GmbH“ (DFS) wahrgenommen. Die Aufgabe der Flugsicherung bleibt staatliche Aufgabe; sie ist lediglich zum Zwecke einer effizienteren Aufgabenerfüllung einer privatrechtlichen GmbH übertragen worden. Die Bilanz des ersten Jahres ist positiv. Die Verzögerungen im Luftverkehr konnten trotz des Verkehrszuwachses von 5% um ca. 30% gegenüber dem Vorjahr reduziert werden. Nationale Maßnahmen allein sind jedoch nicht ausreichend. International müssen die benachbarten Flugsicherungssysteme harmonisiert, zunehmend integriert und laufend weiterentwickelt werden. Endgültiges Ziel muss[!Duden85] ein einheitliches europäisches Flugsicherungssystem sein.*

Neues Forschungsministerium

Aus dem Bundesministerium für Forschung und Technologie wurde das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie mit Dr. Jürgen Rüttgers an der Spitze. Die Abteilung 5 „Umwelt, Meeres- und Polarforschung; Geowissenschaften; Luft- und Raumfahrt; Verkehr“ wird nunmehr von Ministerialdirektor Dr. Reinhold Leitterstorf geleitet; er war vormals Leiter der Unterabteilung „Luft- und Raumfahrt; Verkehr und Meerestechnik, die nunmehr von Ministerialrat Dr. Döllinger übernommen wurde. In den Referaten hat sich vieles geändert. Das Weltraumprogramm liegt jetzt in Händen von Ministerialrat Dr. Römer, der zuvor bereits mit Ministerialrat Dr. Greger viele Jahre diese Fragen bearbeitet hatte. Das Referat „13 Luftfahrtforschung und -technik; Hyperschallforschung ging von Ministerialrat Dr. Hertrich, eine Zäsur in diesem bislang sehr erfolgreichen Bereich, auf Ministerialrat Dr. Diehl über.

Luftfahrtforschungsprogramm neu aufgelegt

Die Förderung im Rahmen des neuen Luftfahrtforschungsprogramms 1995-1998 ist auf die vorrangigen Ziele der Bundesregierung zur Sicherung des Hochtechnologiestandortes Deutschland, zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz im Luftverkehr sowie der Reduktion der Umweltbelastung durch Flugzeuge ausgerichtet. Das Programm orientiert sich im Wesentlichen an Leitkonzepten, mit denen die technologischen Voraussetzungen für die Projektentwicklung etwa nach dem Jahr 2010 geschaffen werden. Schwerpunkte sind • Tragflügel-/Leitwerk-Aerodynamik, Grenzschichtkontrollverfahren; • Flugsteuerung/-führung; • Triebwerkstechnologie und • Hubschraubertechnologie.

Schutz gegen Fluglärm

Das Bundesumweltamt, Berlin, Leiter ist Präsident Dr. Heinrich Frhr. von Lersner, wurde mit Arbeiten zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm betraut. Diese Aufgabe ist angesiedelt im Fachgebiet II 5.1 Dr. Mahron angesiedelt.

Die Lufthansa wird privatisiert umstrukturierte

Im Jahr 1994 wurden die Weichen gestellt für die strukturelle Sanierung der Deutschen Lufthansa AG. Nach der Lösung der Probleme mit der Zusatzversorgung der Lufthansa-Mitarbeiter (VBL) war der Weg frei für die notwendige Kapitalerhöhung und die weitgehende Privatisierung. Schon Anfang 1995 ist der Staatsanteil am Aktienkapital – 1,908 Mrd. DM – auf 36% gesunken. Der Vorstand: Dipl.-Ing. Jürgen Weber (Vorsitzer) und Dr. Klaus G. Schlede (stellvertretender Vorsitz und Ressort Finanzen) und Hemjō Klein (Passage/Marketing), Dr. Heiko Lange (Personal/Arbeitsdirektor), Dr. Klaus Nittinger (Technik).

Auch die Strukturveränderung wurde 1994 eingeleitet. Am 1. Januar 1995 haben drei neue Konzerngesellschaften als eigenständige Unternehmen den Betrieb aufgenommen. Es sind dies:

- Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach, 4300 Mitarbeiter, Kapital 175 Mio. DM, Vorstand: Wilhelm Alten (Vorsitz und Marketing/Vertrieb), Rainer Butz (Produktion/Logistik), Walter Gehl (Personal/Rechnungswesen).
- Lufthansa Technik AG (LTAG), Hamburg, Kapital 425 Mio. DM, 10 500 Mitarbeiter, die nicht nur die Technik der Lufthansa übernehmen sondern weltweite Aktivitäten für 200 Kunden entfaltet ; Vorstand Dipl.-Ing. Wolfgang Mayrhuber (Vorsitz und Entwicklung/Produktion), Dr. rer. pol. Gerald Gallus (Personal/kaufm.Aufgaben) .
- Lufthansa Systems GmbH, Frankfurt/M., Kapital 25 Mio. DM, 1100 Mitarbeitern, an der die GE-Tochter EDS mit 25% beteiligt sein wird; Geschäftsführung Dr. Peter Frane und Natan Lanford.

In Amerika war er Mr. Lufthansa und in Deutschland Mr. Boeing

Die Lufthansa erinnert in ihrem Bericht an Prof. Dipl.-Ing. Gerhard Höltje, den amerikanische Luftfahrtkreise respektvoll „Mr. Lufthansa“ nannten. Für die Mitarbeiter der deutschen Luftverkehrsgesellschaft war er „Mr. Boeing“, weil er zu Beginn des Düsenzeitalters den engen Kontakt mit dem US-Unternehmen aufbaute. Als „Mann der ersten Stunde“ und „geistiger Vater der Boeing 737“ wird er ebenso bezeichnet wie als „Schrittmacher moderner Luftfahrttechnik“. Gerhard Höltje war 19 Jahre lang – von 1953 bis 1972 – Vorstandsmitglied für den Bereich Technik der Deutschen Lufthansa. Er bedrängte das Boeing-Management zum Bau des zweistrahligen Kurzstreckenjets, den Lufthansa 1965 als erste Fluggesellschaft kaufte. Die Boeing 737 wurde – Stand 1995 – das erfolgreichste strahlgetriebene Verkehrsflugzeug der Welt. Gerhard Höltje verstarb am 5. Juli 1994 kurz vor seinem 87. Geburtstag.

Öffentliche Aufgaben für den DAeC

Der DAeC mit seinem Luftsportgeräte-Büro (Sitz in der Bundesgeschäftsstelle in Heusenstamm, Leiter ist Willi Molderings) ist vom Bundesministerium für Verkehr beauftragt, öffentliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch UL-Luftsportgeräte zu übernehmen, wie Musterzulassungen und Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für den Betrieb und für die Ausbildung. Das Luftsportgeräte-Büro

wird zentral und unabhängig von der Verbandsaktivität des DAeC geführt. Die Fach- und Rechtsaufsicht liegt beim LBA. Vom DAeC sind 138 Luftfahrerschulen für UL-Piloten und 14 für Fallschirmspringer anerkannt. Bisher erhielten 63 aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge die Musterzulassung. Der Bestand an Ultraleichtflugzeugen liegt bei 2025; es sind 8 Gleitflugzeuge registriert; außerdem wurden bis September 1994 7250 Luftfahrerscheine ausgestellt; hinzu kommen Ausweise für Prüfer.

Dramatischer Umsatzrückgang bei der Industrie

Der dramatische Umsatzrückgang und der daraus resultierende Abbau hoch qualifizierter[!Duden86] Arbeitsplätze haben sich nach einem Bericht des BDLI-Präsidenten, Dr. Wolfgang Piller, im Kapital des BDLI auch 1993/94 unvermindert fortgesetzt. Wurden 1992 noch 21,95 Mrd. DM umgesetzt, so mußte die Branche 1993 mit 18,63 Mrd. DM gegenüber dem Vorjahr einen Umsatzrückgang von 15,1% verkraften. Besonders betroffen war vor allem die Triebwerk- sowie die Ausrüstungsindustrie. Trotz der Bemühungen zur Absicherung des strategischen Know-how mussten[!Duden87] die Unternehmen ihren Personalbestand um durchschnittlich 7,1% auf 72.894 abbauen. Seit 1990 hat die Branche damit bereits 24% ihrer hoch qualifizierten[!Duden88] Mitarbeiter verloren. Im Bericht des BDLI diese Entwicklung sorgfältig mit Zahlen dokumentiert.

Gegenüber den Vorjahren ist der BDLI wieder zu seiner alten Bezeichnung „Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“ zurückgekehrt.

Angekündigt wird Dr. Manfred Bischoff als designierter Vorstandsvorsitzer der Deutschen Aerospace AG. Er tritt zum 15. Mai 1995 die Nachfolge von Jürgen E. Schrempp an, der die Führung des Daimler-Benz-Konzerns übernimmt. Die Nachfolge von Dr. Bischoff als Firmenvorstand übernimmt Dr. Wolfgang Piller.

Neuer ALROUND-Vorstand

Im Vorstand von ALROUND übernahm Dr. Ralf-Peter Thürbach, Geschäftsführender Gesellschafter matrix GmbH für Unternehmensentwicklung in Düsseldorf, die Nachfolge von Prof. Dr.-Ing. Horst-Artur Crostack als Vorsitzter des Vorstandes. Seine Vorstandskollegen sind Joachim Dürselen, Inhaber der Dürselen Werkzeug- und Maschinenbau GmbH Mönchengladbach und Robert Guntlin, Geschäftsführer ACCESS Aachener Zentrum für Erstarung unter Schwerelosigkeit e.V. und Dr. Heinz Scheibner, Geschäftsführer SITEC GmbH Chemnitz als Vertreter von ALROUND Sachsen. Geschäftsführer ist Arno L. Schmitz. Es fällt auf, dass der in Nordrhein-Westfalen gegründeten Aktionsgemeinschaft kleiner und mittlerer Unternehmen inzwischen solche aus ganz Deutschland angehören. Der Verband präsentierte sich auf der ILA '94, mit einem Gemeinschaftsstand unter den Farben des Landes Nordrhein-Westfalen; es war der größte Gemeinschaftsstand auf der von Bundeswirtschaftsminister Dr. Günter Rexrodt am 28. Mai 1994 eröffneten Ausstellung auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld.

Band 45 – 1996

Das elektronische Zeitalter ist da. Mit dem vorliegenden 45. Band beginnt es auch für den REUSS. Das Buch hat aber als Medium dabei keineswegs ausgedient – es ist mit Sicherheit auf absehbarer Zeit nicht zu ersetzen, und das ist gut so sagt der Herausgeber in seinem Geleitwort. Für den Benutzer soll die neue „REUSS CD-ROM“ eine nützliche Ergänzung sein. Was bietet die Scheibe? Dem Alltagsbenutzer vor allem sämtliche Zugriffsmöglichkeiten, die in Art und Auswahl elektronische Medien auszeichnen. Aber auch der Gelegenheitsnutzer, der möglicherweise besonderes Interesse an der Dokumentation hat, wird

den Buchinhalt in einer neuen Dimension finden, z.B. in gesprochenen Texten und informativen Filmen, die zu Schwerpunktthemen abrufbar sind.

Im Rampenlicht der Öffentlichkeit

Kaum je zuvor stand die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie so sehr im Rampenlicht der Öffentlichkeit wie im Jahr 1995 fasst Peter Pletschacher seine Darstellung über die nationalen und internationalen Programme dieser Industrie zusammen. Vor allem der Flugzeugbau und der Bereich der Antriebe sind in schwere Turbulenzen geraten, so dass[!Duden89] das größte[!Duden90] deutsche Unternehmen, die Daimler-Benz Aerospace AG, weitere drastische Kostensenkungsmaßnahmen eingeleitet hat. Diese schwerste Krise in der Branche wird dazu führen, dass der Beschäftigtenstand und die Umsätze auf ein Niveau wie vor zwanzig Jahren zurückfallen werden.

Als Ursachen dieser Talfahrt werden sowohl der schwache Dollarkurs als auch die Überkapazitäten genannt. Peter Pletschacher hinterfragt, ob und in welchem Umfang der Flugzeugbau in Deutschland überhaupt noch erhalten werden kann. Zur Stabilisierung der Lage erwartet die Industrie von der Politik verbesserte Rahmenbedingungen. Dazu gehören schnelle Beschaffungsentscheidungen für Rüstungsprogramme zur Verbesserung der Planungssicherheit, aber auch eine Aufstockung der Mittel für die Luftfahrtforschung, um angesichts der massiven Technologieförderung in den USA die Wettbewerbschancen zu verbessern. Eine Verbesserung der finanziellen Ausstattung des im Sommer 1994 beschlossenen Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesregierung ist aber nicht in Sicht. Aber: Die EU hat im Oktober 1994 eine „Task Force“ zur Förderung einer neuen Flugzeuggeneration ins Leben gerufen. Mit Sondermitteln sollen sowohl die Vernetzung von Entwicklung und Produktion in der europäischen Luftfahrtindustrie gefördert werden, als auch die neuen Technologien für effizientere und umweltfreundlichere Flugzeuge. Vor diesem Hintergrund hat die AECMA, die European Association of Aerospace Industries, ihren Sitz nach Brüssel verlegt um die Lobby bei den Entscheidungsgremien, wie NATO, WEU und vor allem der EU, zu stärken.

Die Krise nutzen

ist eine Devise des BDLI-Präsidenten: *Vierzig Jahre nach Beginn des Wiederaufbaus steht die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie vor einem radikalen Umbruch...Sowohl für die Beschäftigten als auch für die Unternehmer erscheinen sehr schmerzhaft Einschnitte in die über Jahrzehnte scheinbar gesicherten Beschäftigungsstrukturen unausweichlich.* Auf der einen Seite hat die völlig unvorhersehbare Kursentwicklung des US-Dollars, der weltweiten Leitwährung der Luft- und Raumfahrt, die enorme Verwundbarkeit der Branche gezeigt – auf der anderen Seite sagen aber alle Marktprognosen mittel- und langfristig für die Produkte der Luft- und Raumfahrtindustrie eine außerordentlich dynamische Entwicklung voraus. Für den BDLI-Präsidenten heißt das, sich darauf vorbereiten, auf dem Weg aus der Krise die Chance dieses Wachstums zu nutzen.

Der Eintrag des BDLI im REUSS dokumentiert ausführlich die Organe des Verbandes mit den Foren, den Fachausschüssen und der Geschäftsstelle in der für Presse und Öffentlichkeitsarbeit jetzt Michael K.E. Hauger zeichnet. Die sorgfältigen Statistiken und Vergleiche zu anderen Industrie und Ländern erlauben einen Überblick über die Entwicklung über mehr als zwanzig Jahre.

Die DASA nennt im Vorstand neue Namen: Vorsitz ist seit Mai 1995 Dr., Manfred Bischoff, dessen Amt als Finanzvorstand hat Dr. Wolfgang Piller übernommen. Dem Vorstand gehören außerdem an: Werner Heinzmann (Raumfahrt, Verteidigung, zivile Systeme), Dr. Hartwig Knitter (Personal), Dr. Dietrich Russel (Luftfahrt) als Nachfolger von Hartmut Mehdorn und John R. Tucker (Antriebe).

Aus den Kalenderblättern 1996:

Bundeskanzler Helmut Kohl feiert mit 14 Amtsjahren seit 1982 die längste ununterbrochene Amtszeit eines Regierungschefs der Bundesrepublik Deutschland. Die Ausländerfeindlichkeit hält in Deutschland an. „Castor“-Transporte mit radioaktivem Material führen zum größten Polizeiaufgebot in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Privatisierung der Deutschen Bundespost erreicht mit dem Börsengang der Deutschen Telekom AG einen Höhepunkt. Daimler-Benz beschließt die Auflösung des Konzerns und damit das Ende der 1883 gegründeten AEG, trennt sich von Fokker und verkauft seine 80%-Beteiligung an Dornier an Fairchild. Die 1893 gegründete Werft Bremer Vulkan geht in Konkurs. Die Zahl der Arbeitslosen überschreitet die 4-Mio-Marke. Der Bundestag verabschiedet ein Sparpaket.

Olympischen Spiele in Atlanta: Olympia steht ganz unter kommerzieller Kontrolle, die Übertragungsrechte kosten mit 275 Mio. \$ fast 300-mal so viel wie vor knapp 30 Jahren in Mexico City. Kofi Annan aus Ghana wird neuer Generalsekretär der UNO. Wahlen in den USA und Russland bestätigen die amtierenden Präsidenten Clinton und Jelzin.

Die zivile Luftfahrt wird durch eine Reihe von Flugzeugabstürzen mit beinahe 2000 Todesopfern schwer getroffen. Die europäische Raumfahrtindustrie erlebt einen schweren Rückschlag als die neue ARIANE 5 mit vier Satelliten an Bord bei ihrem ersten Start am 4. Juni 1996 explodiert. Erstflug des Reiseflugzeugs Extra E400 am 2. April 1996.

Koordinator Norbert Lammert – Neue Namen in den Ministerien

Seit Januar 1995 ist Dr. Norbert Lammert als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft auch Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt als Nachfolger von Dr. Reinhard Göhner. Aus dem Kreis der vor Jahren auch für Luft- und Raumfahrt verantwortlichen Beamten wurde Dr. Lorenz Schomerus Staatssekretär im BMWi mit Dr. Günter Rexrodt als Minister. Die für die Luftfahrt zuständige Unterabteilung leitet Ministerialdirigent Ernst Mannherz. Die luftfahrtbezogenen Referate wurden konzentriert in das Referat IV A 4 „Luftfahrtindustrie“ mit Ministerialrat Jürgen Meyer als Leiter. Die Arbeitsgruppe „Koordinator“ wird inzwischen von Regierungsdirektor Dieter Urban geleitet. Es gibt außerdem ein „Ausführendes Organ Airbus, Paris“ mit Ministerialrat Manfred Spengler.

Im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie wurde die bisherige Abteilung 5 in die Abteilung 6 „Luft- und Raumfahrt, Verkehr, Neue Technologien“ übergeführt. Leiter ist Ministerialdirektor Dr. Baumgarten. Verantwortlich für die Unterabteilung Luft- und Raumfahrt; Verkehr und Meerestechnik ist Ministerialrat Dr. Döllinger. Ministerialrat Dr. Diehl zeichnet für das Referat 614 Luftfahrtforschung und -technik. Die Hyperschalltechnik kommt im Organigramm nicht mehr vor.

Unter Verteidigungsminister Volker Rühle ist jetzt Generalleutnant Bernhard Mende Inspekteur der Luftwaffe. Hauptabteilungsleiter Rüstung ist Ministerialdirektor Gunar Simon; Leiter Abteilung Rüstung ist Ministerialdirektor Werner Hofer und Leiter Unterabteilung Ausrüstung, Technologie, Luft ist Ministerialdirigent Dipl.Ing. H.J. Weiß.

Neu Entwürfe für den globalen Luftverkehr

Für Dipl.-Ing. Jürgen Weber, Vorsitzender des Vorstandes Deutschen Lufthansa AG, ist die Zeit für eine neue Dimension von Luftverkehrsbeziehungen gekommen, *weil wir heraustreten aus der überlebten Ära von flaggetragenden, nationalen Airlines und hineinwachsen in eine globale Welt*. Dies ist sein Kredo in seinem Bericht zur Lage der Luft- und Raumfahrt im REUSS 1996. Er wagt die Aussage, dass Deutschland und die USA prädestiniert sind, neue Entwürfe, neu „Blueprint“, zu liefern, der uns dem Ziel eines offenen, pro-kompetiven und globalen Luftverkehrssystems einen großen Schritt näher bringt – transatlantisch zunächst und dann global.

Der Luftverkehr ist eine dynamischer Branche. Welche Industrie kann schon über die nächsten[!Duden94] zehn Jahre für sich jährliche Wachstumsraten zwischen fünf und sieben Prozent reklamieren? Die alte Faustregel, wonach ein Prozent Zuwachs des Bruttosozialprodukt zwei Prozent Luftverkehrswachstum gegenüberstehen, scheint sich auch weiterhin zu bestätigen...Es ist an der Zeit, Fragen der Liberalisierung und Deregulierung jetzt mit dem Bestand gewonnener Erfahrung pragmatisch einer neuen Lösung zuzuführen. Ideologiefrei.

Zum Verständnis der Forderung, dass die Entwicklung des Luftverkehrs nur dem Interesse des Kunden folgen können gibt Weber zum Verständnis einen knappen Exkurs:

Die Deregulierung des amerikanischen Luftverkehrs im Jahre 1978 zielte darauf ab, den inneramerikanischen Markt von seinen bestehenden Regeln über Streckenrechte, Kapazitäten etc. vollständig zu befreien. Die US-Luftfahrtbehörde CAB wickelte sich kurzerhand selbst ab. Konsequenter, kompromisslos[!Duden95]. Denn: wo es nichts mehr zu genehmigen gab, war auch ein Civil Aviation Board nicht mehr erforderlich.

Die Europäer folgten mit ihrer Regulierung in den Jahren 1984 bis 1983. Ihre Antwort war eine andere. Es war eine schrittweise, von Ausnahmen durchsetzte, auf Konsens zielende Liberalisierung. Auf unserer Seite des Atlantiks jedoch kam eine neue Behördeninstanz hinzu: Die EU-Kommission. Es war die erste Liberalisierung im Luftverkehr mit dem Ziel, auch im Luftfahrtbereich einen Binnenmarkt zu schaffen. Sowohl in den Vereinigten Staaten als auch in der EU war das Endresultat das Gleiche[!Duden96]: Beide Liberalisierungsanstrengungen erfassten[!Duden97] jeweils nur die Binnenmärkte jenseits und diesseits des Atlantiks.

Der Verbraucher habe nun die Frage nach dem Nutzen von Deregulierung und Liberalisierung mit seinen Erwartungen an einen kostengünstigen, sicheren und nutzerfreundlichen Luftverkehr beantwortet. Und „Kostengünstig“ kann natürlich auch zum Zusammenbruch und zum Zusammenbruch führen, je nach Ordnungsgefüge früher oder später. Die Lufthansa habe sich diesen Mechanismen des liberalisierten Marktes kompromisslos[!Duden98] gestellt.

Vor dem Hintergrund der Veränderungen der Branche und als direkte Folgen des Krisenjahres 1990/91 im Weltluftverkehr haben wir uns einen rigorosen Sanierungs- und Veränderungsprozess unterzogen. Im Ergebnis hat es uns schlanker und kostengünstiger gemacht. Vergleichbarkeit mit den härtesten Konkurrenten in Europa wurde hergestellt. Wir haben die Struktur unseres Konzerns verändert, damit mehr Unternehmertum im Unternehmen möglich wird. Und wir sind dabei, unsere Prozesse vom Ausgangspunkt des Kunden her zu erneuern. Der Turnaround der Lufthansa ist eine beachtliche Leistung aller im Unternehmen gewesen: Nach einem Verlust von nahezu einer halben Milliarde Markt im Jahr 1992 schrieben wir 1994 ein Vorsteuerergebnis von rund 860 Millionen Mark in schwarzen Zahlen – für Weber aber nur ein Etappenerfolg.

Bei einer ideologiefreien Bewertung der politischen Bemühungen um Liberalisierung bescheinigt Jürgen Weber der Bundesregierung, sie habe in wenigen Jahren Hürden überwunden und Berge versetzt, um im Sinne einer liberalisierten Marktordnung die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa herzustellen, wozu er auch das deutsch-amerikanische Luftverkehrsabkommen von 1994 zählt. Und die Lufthansa sei sich mit der Bundesregierung einig, dass man sich nicht hinter einem wie auch immer gearteten – vielleicht auch nur vermeintlichen – staatlichen Schutz verkriechen könne. *Und deshalb wurde mit der Privatisierung der Lufthansa für die nötige Klarheit gesorgt.*

Bei der Entlassung in den Wettbewerb haben in einer immer globaleren Welt Airlines in den USA aber auch in der EU erkannt, dass man sich global positionieren muss[!Duden99] und sie haben Aktivitäten auch außerhalb ihrer Heimatländer aufgebaut. *Delta American und Northwest haben dies schon vor Jahren getan. Und man hat begonnen, weltumspannende Allianzen einzugehen. Das sind natürlich hochinteressante Entwicklungen, die die Lufthansa nicht nur still dasitzend verfolgen kann.*

Und nach der „inneren Erneuerung“ ist die Lufthansa in der Lage hier eine strategische Antwort zu finden: *Unser Ziel als „global player“ ist es, einer global denkenden, global arbeitenden Klientel ein großes, weltweites Netz anzubieten, das beste Verbindungen über zentrale Drehscheiben schafft – bei kurzen Übergangszeiten zu den Anschlussflügen[!Duden100], Durchabfertigung für das Gepäck und vielen anderen Bequemlichkeiten mehr.*

Nach Abschluss[!Duden101] des deutsch-amerikanischen Interimsabkommen über den Luftverkehr hat die Lufthansa eine Allianz mit United Airlines abgeschlossen, die in 15 Monaten des Bestehens eindrucksvolle Ergebnisse gebracht hat: *United und Lufthansa haben die Zahl der angeflogenen Zielorte gemeinsam von 27 auf 81 erhöht.* Bei Drucklegung dieses Reuss wurden 300 tägliche Code-Share-Flüge unter gemeinsamer Flugnummer angeboten. Beide Airlines zählen täglich rund 1000 Passiere mehr auf ihren Flügen und im Ergebnis zahlt sich die Partnerschaft in Erträgen in dreistelliger Millionenhöhe aus. Nachdem auf dem Nordatlantik eine Reihe gewichtiger Allianzen tätig sind, sie treten gegeneinander im Wettbewerb an, bedeutet dies, dass nach der Liberalisierung der Binnenmärkte in den USA und in Europa nunmehr auch der transatlantische Luftverkehr liberalisiert werden muss[!Duden102], - wenn dies im Interesse des Kunden ist. Und nach der Überzeugung der Lufthansa, Weber listet die Argumente auf, dienen Allianzen dem Kunden. Und weil Airline-Allianzen nicht mehr in bilateralen Dimensionen handeln, passe sie auch nicht mehr in das klassische, bilaterale Beziehungsgeflecht.

Die große Herausforderung besteht in der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Allianzen. *Die Regierungen der USA und Deutschland haben hier eine einmalige Chance, Neuland zu betreten. Da es noch kein Mandat der EU zu solche umfassenden Regelungen gibt, könnten die USA und Deutschland ein Abkommen schließen, dass bereits Elemente einer neuen, transatlantischen Luftverkehrsordnung enthält, wenn das Interimsabkommen 1997 durch ein Permanentes abgelöst werden soll.* Zu den Elementen eines weiterführenden Luftverkehrsabkommens nach 1997 zählt Weber richtungsweisende Spielregeln, die als Muster für eine völlig neue, eine marktorientierte Ordnung eines transatlantischen Luftverkehrsmarktes Anklang finden könnten. *Ein neuer Wurf mit globalen Perspektiven sollte gelingen.* Wettbewerbsverzerrende Hürden könnte man gleich mit ausräumen, nämlich die Herbeiführung einer Balance zwischen den mittlerweile sehr niedrigen Markteintrittshürden aber den noch immer zu hoch gehängten Marktaustrittsbarrieren. In Europa sind dies direkte Subventionen an Luftverkehrsunternehmen, die sich auf täglich 10 Mio. DM belaufen. Nutznießer sind hier hauptsächlich Air France, Iberia und Olympia. In den USA ist es die Regelung nach Chapter 11, die einer Subventionierung maroder Airlines gleichkommt. Der neue Wurf mit globaler Perspektive böte auch die Gelegenheit, die Frage der Ownership von Fluggesellschaften anzugehen, wonach bei der Kapitalbeteiligungen an Luftverkehrsgesellschaften kein dominierender ausländischer Einfluss[!Duden103] entstehen kann. 25% ist die übliche Grenze. Für Airline-Allianzen sollte es außerdem eine Anti-Trust-Immunity geben, damit sie sich weiterentwickeln können, dass sie nicht nur im werblichen Auftritt, sondern auch in ihrer Leistung wie ein singuläres Unternehmen agieren können..

Luftverkehrsbeziehungen einer solchen erweiterten Dimension würden insgesamt dem partnerschaftlichen Verhältnis zwischen den USA und Europa dienlich sein. Wenn man ein starkes, integriertes Europa wünscht, was ja als fundamentales Interesse der USA auch von Präsident Clinton wiederholt unterstrichen wurde, dann führen Einzelabkommen über Open Sky à la Belgien, Finnland und Schweiz in die entgegengesetzte Richtung.

Weber erinnert daran, dass die Airlines mit ihren Flugzeugen schon oft da gewesen[!Duden104] seien, bevor die Handelsflagge gehisst[!Duden105] worden sei. Und die Bildung von Allianzen überall in der Welt zeige erneut: *Wieder einmal ist der Luftverkehr dabei, Wege zu neuen wirtschaftlichen Partnerschaften zu finden...Für die USA und Deutschland besteht die große Chance, ein Modell zu entwickeln, das vorbildlich sein kann für die EU, wenn sie schließlich das Mandat erhält, die Außenbeziehungen der Europäischen Union in der Luftfahrt wahrzunehmen. Und dieses Modell kann ebenfalls bahnbrechend sein für weitere regionale Wirtschaftsräume, die in den letzten Jahrzehnten entstanden sind.*

Die Lufthansa gedachte in ihrem Bericht Reinhardt Abraham, der im Alter von 66 Jahren am 1. November 1965 nach schwerer Krankheit in Seeheim verstarb. Seit 1956 bei der Lufthansa wirkte er bis Ende 1989 als stellvertretender Vorsitzter des Vorstandes. In mehr als 20jähriger Tätigkeit im Lufthansa-Vorstand erwarb sich Abraham einen über die Grenzen Deutschlands hinausreichenden Ruf als herausragenden Fachmann der Luftfahrttechnologie. Der Luftfahrt-Presse-Club verliert mit seinem Ehrenmitglied Reinhardt Abraham einen äußerst geschätzten Gesprächspartner.

Dynamik bestimmte am Jahresende 1996 die industrielle Entwicklung, ob trotz dieser Entwicklung oder als ihre Folge, darüber mag man angesichts der Firmenhochzeiten spekulieren. Boeing konterte im Dezember 1996 den erkennbaren Zusammenschluss[!Duden106] der europäischen Luftfahrtindustrie mit der Übernahme des jahrzehntelangen Rivalen McDonnell Douglas. Für den Herausgeber wird es dabei immer deutlicher, welch sinnvoller Beitrag der mühsame Aufbau des europäischen Airbuskonsortiums für den Wettbewerb im Weltmaßstab geleistet hat. Es gäbe angesichts des neuentstandenen Mammutkonglomerats in den USA keinen gewichtiger Wettbewerber mehr auf dem ganzen Globus. Allerdings treten auch die Probleme von Airbus offen zu Tage[!Duden107]: nicht mehr Unternehmen konkurrieren miteinander, sondern Nationen.

Fusionen müssen sich nicht nur auf Wirtschaftsgebilde beziehen, sie erfassen auch öffentlich-rechtliche Institutionen. Nach dem Neuschnitt von ministeriellen Zuständigkeiten, wie vor einiger Zeit beim BMBF, blieb auch die erst Anfang der Neunzigerjahre[!Duden108] gegründete Deutsche Raumfahrtagentur DARA nicht verschont (siehe Bd. 39-1990). Die noch Ende der Achtzigerjahre[!Duden109] für sinnvoll gehaltene Trennung von Auftraggeber und –nehmer wird rückgängig gemacht, Kostenentlastungen als Folge von Personalabbau genießen offenbar Priorität.

Befriedigt stellt der Herausgeber fest, dass die 1996 erstmals zum Jahrbuch erschienene CD-ROM gut angenommen worden sei. Anregungen und Kritiken seien verarbeitet worden. Aber: „Nobody is Perfect“, und deshalb ist Verlag und Herausgeber weiterhin für Anregungen aus Benutzerkreisen dankbar

Zukunft – Perspektiven – Trendwende

Für Bayerns Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber bedeutet Luft- und Raumfahrt schlechthin die Zukunft für Bayern: *Bayern ist das Land , in dem Luft- und Raumfahrt eine führende Rolle in Deutschland spielen. Etwa 40% bzw. knapp 20.000 der in der Luft- und Raumfahrt Beschäftigten in Deutschland leben und arbeiten hier. Kein anderes Land hat die Luft- und Raumfahrt politisch und finanziell so nachhaltig unterstützt wie Bayern...Für Bayern ist der Luft- und Raumfahrtsektor nicht irgend ein Wirtschaftszweig. Die Bedeutung dieser Schlüsselindustrie geht weit über die reinen Umsatz- und Beschäftigtenzahlen hinaus: sie ist wesentlicher Maßstab für die Leistungsfähigkeit des Landes auf allen Gebieten der Hochtechnologie. Bayern wird auch zukünftig alle Möglichkeiten ausschöpfen, um Luft- und Raumfahrt als wichtige Branche im Lande und in Deutschland zu erhalten und zu stärken.*

Perspektiven sieht Kolumnist Kurt W. Streit im erkennbaren Ziel eigenwirtschaftlicher Funktion der Raumfahrt und in visionären Zielen von morgen: *Also JA zur ARIANE 5, also JA zur Entwicklung und zum Bau immer besserer Satellitensysteme und JA zum Forschungsprogramm zur Schaffung des Bindegliedes zwischen Luft- und Raumfahrt, dem technologisch, ökologisch und ökonomisch sinnvoll ausgelegten Überschallverkehrsflugzeug von morgen als Concorde-Nachfolger. Der Weg dorthin ist erkennbar. Schon in zehn Jahren wird es keine Trägerraketen, sondern nur noch wiederverwendbare weitaus brauchbarere „Space-Shuttle“ als Satellitenträger geben, die mit hoher Nutzlast nicht anders starten und landen wie heutige Flugzeuge, bemannt oder unbemannt, je nach gegebener Mission, aber ökonomisch weitaus akzeptabler als Träger-Raketensysteme. Perspektiven sieht Streit auch in der Nutzung nicht mehr benötigter Militärbasen – oder auch der*

Mitnutzung – für den zivilen Luftverkehr, für den Frachtverkehr und auch für Allgemeine Luftfahrt.

Eine Trendwende nach langen Jahren der Rezession sieht Peter Pletschacher in seiner Darstellung nationaler und internationaler Programme der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Aufträge für das Airbus-Programm lagen 1996 mit 326 Festbestellungen deutlich über den Vorjahren und damit konnten auch die Produktionsplanungen für die nächsten Jahre nach oben korrigiert werden. Dies hat auch zur Folge, dass im Bereich der Deutschen Airbus nicht so viele Arbeitsplätze abgebaut werden müssen, wie dies noch vor Jahresfrist im Rahmen des so genannten „Dolores-Programms“ der Daimler-Benz Aerospace Airbus geplant war. Aber, die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie steht vor einer neuen, großen Herausforderung: *Die bisher durchaus erfolgreiche Struktur von Airbus Industrie als Konsortium genügt den Anforderungen der Zukunft nicht mehr. Es ist vorgesehen, eine integrierte, europäische Kapitalgesellschaft zu formieren, die in der Lage ist, flexibler und effizienter zu arbeiten.* Diese von den europäischen Airbus-Partner im Grundsatz beschlossene Integration soll bis Ende 1999 abgeschlossen sein. Sie ist die Voraussetzung für das nächste große Programm, nämlich für den Airbus A3XX, der 550 bis 800 Passagiere fassen soll. Die A3XX wird die letzte Monopolstellung brechen, die der große Konkurrent mit der Typenfamilie Boeing 747 Jumbojet seit Jahrzehnten behauptete. Im Bereich der Turboprop-Regionalflugzeuge hat das Jahr 1996 eine wichtige Entscheidung gebracht: Das US-Unternehmen Fairchild-Aircraft hat von der DASA das Tochterunternehmen Dornier Luftfahrt GmbH übernommen und will das Programm Do 328 nun mit neuen Versionen zügig ausbauen. Verschieben auf die erste Jahreshälfte 1997 wurde die seit langem erwartete Entscheidung zum Serienbau des Eurofighter. In die Trendwende zieht Peter Pletschacher auch die nun sicher erscheinende Produktion der Militärhubschrauber NH-90 und Tiger mit ein. Rückschläge gab es beim Transall-Nachfolger FTA – Future Transport Aircraft -, nachdem Frankreich keine Entwicklungsmittel bereitstellen will

Aus den Kalenderblättern 1997:

Im Januar wird die deutsch-tschechische Aussöhnungserklärung unterzeichnet. Mit 4,67 Millionen Arbeitslosen wird im Februar ein Nachkriegsrekord erreicht. Bundespräsident Roman Herzog kritisiert anlässlich der Neueröffnung des Traditionshotels „Adlon“ in Berlin die Reformunfähigkeit der deutschen Politik. Nach 148 Jahren Ende der Zusammenarbeit zwischen Post und Bahn im Briefdienst. Überschwemmungskatastrophe an der Oder mit massivem Hilfeinsatz von Bundeswehr und Hilfsdiensten. Am 31.12. endet das Monopol der Deutschen Telekom. US-Präsident Clinton tritt seine zweite Amtsperiode an. In Großbritannien gewinnt Tony Blair mit der Laborpartei einen erdrutschartigen Wahlsieg gegen die seit 18 Jahren regierenden Konservativen. Am 27. Mai wird der fast 50-jährige Kalte Krieg im Ost-West-Konflikt beigelegt. Die Regierungschefs der NATO-Staaten und der russischen Präsident Jelzin unterzeichnen die „Grundakte über die Beziehungen zwischen der NATO und Russland“. Zum 30. Juni 1996 läuft der seit 1898 bestehende Pachtvertrag zwischen Großbritanniens und China über die Nutzung von Hong Kong ab. Ab dem 1. Juli 1996 ist Hong Kong volksrepublikanisch-chinesisch. In Japan kommt es innerhalb eines einzigen Tages zu Kurseinbrüchen an der Börse von bis zu 30%. In Schottland wird das geklonte Schaf „Dolly“ präsentiert. Auf seiner 4378 dauernden Umlaufbahn erreicht der leuchtende Komet Hale-Bopp den erdnächsten Punkt und ist gut sichtbar. Nach 374 Wochen in Folge auf Platz 1 wird die Weltrangerste im Damentennis Steffi Graf von der 16jährigen Schweizerin Martina Hingins abgelöst. Die seit 1986 in Betriebs befindliche russische Raumstation Mir entgeht

knapp eine Katastrophe; eine Versorgungskapsel rammt beim Andocken das Forschungsmodul.

Der Roboter „Pathfinder“ mit dem Erkundungsfahrzeug „Sojourner“, entwickelt vom Jet Propulsion Laboratory der NASA, landet am 4. Juli 1996 auf dem Mars. Es ist das erste [!Duden113] ferngesteuerte Fahrzeug auf einem fremden Planeten und sendet 9669 Bilder aus einer Entfernung von 170 Millionen km. An Bord u.a. ein Röntgenspektrometer des Max-Planck-Instituts Mainz.

Jan Ulrich gewinnt die Tour de France. Es starben u.a. Lady Diana Prinzessin von Wales; Mutter Theresa; Manfred von Ardenne.

Erstflug Zeppelin LZ N07 „Luftschiff neuer Technologie“ am 18. September 1997.

Es geht um die Sicherheit im Luftverkehr

Aus dem Bundesministerium für Verkehr: Ausführlicher als gewohnt ist der Bericht der Abteilung Luft- und Raumfahrt des Bundesverkehrsministeriums (Leiter ist Ministerialdirektor Dr. Joerss) unter anderem mit der Darstellung, dass die Bundesrepublik Deutschland, bis Herbst 1994 noch Mehrheitsaktionär der Deutschen Lufthansa, ihre Privatisierungsabsicht umgesetzt habe. Durch Nichtteilnahme an der jüngsten Kapitalerhöhung und Veräußerung eines Teils ihres Aktienbestandes ging der Bundesanteil an der Lufthansa auf ca. 36% zurück.

Das System der Luftverkehrssicherheit in Deutschland steht nach einem Unfall vom Februar 1996 insgesamt auf den Prüfstand. Hierzu hat das BMV eine Expertengruppe eingesetzt. Folgende Maßnahmen aus den Vorschlägen der Expertengruppe wurden aufgegriffen und teilweise bereits umgesetzt: • Zusammenfassung aller verkehrssicherheitsrelevanten Aufgaben beim LBA ab 1. Juni 1996, z.B. Erteilung von Einfluggenehmigungen; • Einrichtung einer Sicherheitsgruppe beim LBA zum 1. Juli 1996, die auf den deutschen Flughäfen intensive Ramp-checks, d.h. strenge flugbetriebliche und technische Sicherheitskontrollen durchführt.

Jahrelange wurde über die Erteilung eines Mandats an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft für Luftverkehrsverhandlungen mit den USA diskutiert. Im Juni 1996 hat der Rat ein Mandat verabschiedet, das Verhandlungen über den Regelungsrahmen (soft rights) wie Wettbewerbsbedingungen, Freiheit für Investitionen und Niederlassungen und Beihilfen vorsieht, Verkehrsrechte (hard rights) aber jedoch ausspart. Ziel ist, so das BMV, einen gemeinsamen Luftverkehrsmarkt (Common Aviation Area) zu schaffen. Seit Oktober 1996 hat Brüssel außerdem das Mandat, mit den mittel- und osteuropäischen Ländern Verhandlungen aufzunehmen. Dabei soll die gegenseitige Öffnung der Luftverkehrsmärkte schrittweise erfolgen bei gleichzeitiger Heranführung dieser Länder an die EG-Standards in Sicherheit, Technik, Umwelt und Sozialvorschriften.

Im Oktober 1996 wurden die Richtlinien für Bodenverkehrsdienste verabschiedet, die zu einer Liberalisierung dieser Dienste führt: ab 1. Januar 1998 gilt dies für die Selbstabfertigung und ab dem 1. Januar 1999 für die Drittabfertigung.

Der Koordinator mahnt, stellt fest und gibt politische Rückendeckung

Der Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft zitiert ausführlich den jüngsten Bericht des Koordinators für die Deutsche Luft- und Raumfahrt, Dr. Norbert Lammert, der im März 1996 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde. Der Bericht behandelt die Ent-

wicklung der Industrie und ihr weltwirtschaftliches Umfeld, zeichnet Marktperspektiven und industrielle Anpassungserfordernisse auf, verdeutlicht die politischen Handlungsfelder und erläutert den politischen Handlungsrahmen der Bundesregierung. Der Koordinatorbericht mahnt, stellt fest und gibt der Branche insgesamt politischen Rückhalt. Es heißt dort unter anderem: • *Die Notwendigkeit der Umstrukturierung ist weder ein exklusives deutsches Problem noch eine beliebig aussetzbare Absicht. Die jüngsten Entwicklungen im europäischen Regionalflugzeugbau, aber auch die in 1995 eingetretenen Marktanteilsverluste von Airbus belegen nachhaltig den Handlungsbedarf in Deutschland und Europa.* • *Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie wird mit den Folgen des Umbruchs mitten in einer nationalen Neuordnung...konfrontiert. Strukturelle Defizite treten hervor und machen höchste Anstrengungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit erforderlich. Die Unterbewertung des US-Dollar...verschärft die Wettbewerbssituation der deutschen Industrie zusätzlich. Die Währungsabhängigkeit ist jedoch weder das einzige[!Duden114] noch das zentrale Problem der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie.* • *Die anstehende Konsolidierung liegt in unternehmerischer Verantwortung. Mit der bewussten[!Duden115] Entscheidung für eine privatwirtschaftliche Führung...sind staatliche Eingriffe in betriebswirtschaftlich gebotene Prozesse nicht vereinbar...Allerdings bedarf die Industrie der Flankierung durch angemessen politische Rahmenbedingungen...* • *In Europa zeichnet sich ab, dass weitere Kostensenkungspotenziale[!Duden116]...nur über stärker integrierte Unternehmensstrukturen zu erreichen sein werden. Die gescheiterte Bemühung von Daimler-Benz/DASA beim Engagement am niederländischen Unternehmen Fokker belegen, dass der weltweite Wettbewerb trotz eines beachtlichen Marktanteils und hohen finanziellen Einsatzes nicht mit einer Beschränkung auf ein Produktsegment und insbesondere nicht in innereuropäischer Konkurrenz bestanden werden kann. Die erweiterte und vertiefte europäische Zusammenarbeit, deren Eckpfeiler die deutsch-französischen Kooperation bildet, entwickelt sich mehr und mehr zur Voraussetzung für eine langfristige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie und damit auch zur Voraussetzung für erfolgreiche transatlantische und globale Kooperation. ...* • *Der Erfolg des Airbus wird langfristig nur abzusichern sein, wenn sich die Partner in möglichst kurzer Zeit auf eine Struktur verständigen, die Airbus die Möglichkeit eröffnet, sich auf internationalen Märkten nicht nur als Vertriebsgesellschaft, sondern als Unternehmen zu behaupten. Die Verlängerung einer erfolgreichen Vergangenheit sichert die Zukunft von Airbus nicht. Auch in erfolgreichen Kooperationen kann der Status quo nicht konserviert werden. Die Produktpalette, die innere Struktur und die Organisation müssen den Anforderungen des Marktes entsprechen...*

Lufthansa und Umwelt

Bei der Lufthansa gelten jetzt konzernweit verbindliche Richtlinien zur Umweltvorsorge und für einzelne Konzernbereiche wurden darüber hinaus erstmals Umweltziele festgelegt und veröffentlicht. Dazu gehören u.a. Erhöhung der Recyclingquote, weitere Reduzierung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs und der Emission sowie Senkung des Wasserverbrauchs. Wichtigstes Ergebnis ist die Verringerung des spezifischen Treibstoffverbrauchs. Er lag 1995 für die Passageflotte bei 5,3 Liter je 100 Pkm, für die gesamte Konzern-Passageflotte sogar bei 5,1 Liter. Umweltvorsorge heißt für die Lufthansa auch Unterstützung zahlreicher Forschungsprojekte, die mögliche Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Weltklima untersuchen.

Die Lufthansa gehört mit einem Anteil von 4,1% am Weltluftverkehr zu den Großen der Branche. Sie bedient 250 Ziele in 86 Ländern (Konzern 460 Ziele in über 120 Ländern) mit

209 Flugzeugen (Konzern 309), die ein Durchschnittsalter von sechs Jahren haben. Gemessen an der Zahl der beförderten Passagiere belegt Lufthansa im internationalen Linienverkehr 1995 den Platz 2.

Optimismus beim BDLI

Der Aufwind, in dem sich der zivile Flugzeugbau und die Raumfahrt befinden, lassen zumindest diesen Branchenbereich wieder mehr Mut und Zuversicht in die Zukunft blicken. Dr. Hans Eberhard Birke gibt diese Aussage in seinem Bericht „Positive Marktimpulse in mittel- und langfristiges Wachstum umsetzen“: Nach einer fünfjährigen schweren Krise der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie gibt die sich abzeichnende Belebung wichtiger Märkte Grund für einen verhaltenen Optimismus der Branche...Auch der europäische Flugzeugbau konnte inzwischen die deutliche Trendwende in der Nachfrage nach neuen Verkehrsflugzeugen für sich nutzen. In der Raumfahrt versprechend die kommerziellen Märkte ein außerordentlich dynamisches Wachstum...

Aber: Ausschlaggebend für die Zukunft der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie werden jedoch auch die in diesem und auch im kommenden Jahr anstehenden Entscheidungen über die geplanten militärischen Großprogramme und die Bereitstellung der erforderlichen Mittel sein...

Der Präsident des Verbandes, es ist inzwischen Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Vorstandes der Daimler-Benz Aerospace AG, München, konnte im Mai 1996 eine glanzvolle Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung ILA am Flughafen Berlin-Schönefeld eröffnen. Nach 422 Aussteller auf der ILA '94 hatten sich die Veranstalter für die nächste ILA 500 Aussteller zum Ziel gesetzt, es kamen 578. Die Zielmarke von 150 000 Besuchern wurde mit 216.500 deutlich übertroffen.

Neuer Präsident für den Luftsport

Seit dem 28. April 1996 ist Wolfgang Weinreich aus Eschborn Präsident des DAeC, der in seiner letzten Verwendung bei der Lufthansa Flottenchef der Boeing 747-200 und zudem auch Kapitän auf der Ju 52 D-AQUI war. Seine Vizepräsidenten sind Isolde Wördehoff, Roman Gollinger, Hermann Kleber, Harold Gaulitz; Schatzmeister ist Rudolf Baucke. In der Bundesgeschäftsstelle in Heusenstamm residiert der Generalsekretär Erhard Hein mit seinem Stab. Im Bericht wird hervorgehoben, dass nach 40 Jahren erfolgreicher Jugendarbeit im hessischen Hirzenhain die Luftsportjugend im Deutschen Aero Club[!Duden 117] ihre Jugendausbildungsstätte Anfang 1995 nach Laucha an der Unstrut – Sachsen-Anhalt verlegt hat.

LPC im 41. Jahr

Der LPC zählt im 41. Jahr seines Bestehens 384 Mitglieder, darunter 17 fördernde Mitglieder, 16 Firmen- und Verbandsmitglieder und Dr. Herbert Culmann und Dr. Hans von Ohain als Ehrenmitglieder. Peter Pletschacher ist nach wie vor Präsident. Dem Präsidium gehören ferner an Joachim Hospe als Vizepräsident, Sylvia Henseler-Trinkaus als Schatzmeisterin und Klaus Buch als Geschäftsführer; ferner Christian Klick, Michael Krons, Gerd Leidinger, Wolf-Dieter Michaeli, Cord Schellenberg, Andreas Schütz, Ulrich Szablewski, Volker K. Thomalla und Götz Wange.

Zur Würdigung herausragender journalistischer Arbeiten über die Luft- und Raumfahrt vergibt der LPC den „Hugo-Junkers-Preis der Deutschen Luft- und Raumfahrt-Presse“. Der Preis wird getragen von der Hugo-Junkers-Stiftung mit Bernd Junkers und dem LPC.

Der Herausgeber greift im Geleitwort zum 47. Band die großen Ereignisse des Jahres 1997, sie fielen in der zweiten Jahreshälfte, den Berichten im Jahrbuch vorweg: Dazu zählen

- die Beschlüsse zur Strukturierung des Airbuskonsortiums,
- der Gemeinschaftskauf der wehrtechnischen Sparte von Siemens durch eine Gruppierung bestehend aus DASA und British Aerospace, und vor allem
- die Zustimmung des Deutschen Bundestages zur Beschaffung des Eurofighter.

Know-how in der Hochtechnologie bleibt damit im Lande. Und einmal mehr zeigt sich, wie recht Norbert Lammert, der Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt, hat, wenn er formulierte *Die Luft- und Raumfahrtindustrie wird entweder europäisch oder irrelevant.*

Auch für die deutsche Forschung und Wissenschaft verzeichnet der Herausgeber im Rückblick auf 1997 einen Markstein: Die DARA, seit Anfang der 90er-Jahre[!Duden118] selbstständige[!Duden119] Deutsche Raumfahrtagentur, war ursprünglich als Plattform zur Vermarktung aller Raumfahrtaktivitäten auch der damaligen DLR gedacht. Am 1. Oktober 1997 ging sie wieder zurück zum nunmehr neu formierten Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Unter dem Dach des neuen nationalen Zentrums soll die deutsche Forschungslandschaft in Luft- und Raumfahrt neu ausgerichtet werden. Ressourcen in Forschung und Management werden zusammengefasst[!Duden120], die Luft- und Raumfahrtspolitik soll verbessert umgesetzt und die Zusammenarbeit mit den Ministerien optimiert werden – dies alles unter Verschlinkung des Raumfahrtmanagements.

Was hat sich im REUSS geändert? Die übergreifenden Aufgaben des neuen Deutschen Zentrums DLR haben besonderes Gewicht und werden künftig in einem eigenen Kapitel im Jahrbuch, welches auf 724 Seiten angewachsen ist, dargestellt.

Und noch etwas kündigt sich im neuen REUSS an: mit den ersten Internet-Adressen findet auch dieses Medium Eingang in den REUSS.

Stärkung der deutschen und europäischen Raumfahrt

Die Leitkolumne „Zur Lage der Luft- und Raumfahrt“ steht in diesem Jahr unter dem Titel „Stärkung der deutschen und europäischen Raumfahrt“ von Prof. Dr. Werner Kröll, Vorsitzender des Vorstandes des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Seit dem 1. Oktober 1997 bilden die Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt und die Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten ein Ganzes. Die Aufgaben der DARA sind durch einen Betriebsübergang nach § 613 BGB auf die DLR übertragen worden. Die neue Einheit trägt den Namen „Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt“, abgekürzt DLR. Hiermit ist ein Schritt getan, die die Bundesregierung bereits 1996 grundsätzlich beschlossen hat und der in ihrem raumfahrtpolitischen Konzept vom April 1997 als eine entscheidende Maßnahme zur Neuorientierung der deutschen Raumfahrtaktivitäten herausgestellt wurde.

Die neue deutsche Raumfahrt

Mit der Zusammenführung von nationaler Forschungseinrichtung und nationaler Welt- raumagentur – so schreibt es Prof. Kröll, kommen die drei Grundobliegenheiten des öffent-

lichen Raumfahrtgeschäfts – Forschung und Technologieentwicklung, Anlagen- und Raumflugbetrieb sowie Management des nationalen Weltraumprogramms – in eine betreuende Hand – ähnlich wie in den USA. Gleich wie dort behält die Regierung das raumfahrtpolitische Primat. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt wird nach den Leitlinien und Vorgaben tätig, die in dem raumfahrtpolitischen Konzept der Bundesregierung fixiert sind (in dem es heißt, Deutschland will treibende Kraft der europäischen Raumfahrt bleiben) und unter Federführung des BMBF fortentwickelt werden.

Nicht zuletzt in diesem Zusammenhang hat sich die Organisation im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie geändert. Minister ist Dr. Jürgen Rüttgers, Parlamentarischer Staatssekretär ist Bernd Neumann. Aus der bisherigen Abteilung 6 „Luft- und Raumfahrt, Verkehr, Neue Technologien“ wurde die Abteilung 6 „Institutionelle Förderung; Luft- und Raumfahrt, Mobilität, Technologieentwicklung“; Leiter ist Ministerialdirektor Dr. Baumgarten. Es gibt die Unterabteilung 61 für die Institutionelle Förderung und wissenschaftlichen Nachwuchs, während die Unterabteilung 62 für Luft- und Raumfahrt, Mobilität und Produktorientierte Technologieentwicklung zuständig ist. Letztere leitet Ministerialdirigent Dr. Döllinger. Die Referate wurden mit neuen Zuständigkeiten neu geordnet und verstärkt.

Ziel der Reorganisation ist für Prof. Kröll die Stärkung der deutschen und europäischen Raumfahrt, d.h. die Steigerung ihrer Qualität, ihrer Effizienz und Effektivität bei gleichzeitiger Reduzierung der Kosten. Nur so bleibt für ihn Raumfahrt erschwinglich und wettbewerbsfähig. Und indem Deutschland sein Raumfahrtmanagement festigt, wird auch die Zukunft Europas gesichert:

Und zu diesem Ziel muss[!Duden121] ein neues deutsche Weltraumprogramm erarbeitet werden, das sich lückenlos aus der deutschen Beteiligung an ESA-Programmen, dem nationalen Förderprogramm und dem Schwerpunkt Raumfahrt des DLR zusammensetzt.

Das deutsche Weltraumprogramm soll zugleich Klammer und Agens sei. Weltraumtechnik wird immer mehr auch zu einem Mittel wirtschaftlichen Wachstums. Deutschland muss[!Duden122] an der weltweiten Raumfahrtwirtschaft und an den von der Raumfahrt mitgetragenen Märkten stärker als bisher teilhaben. Daher werden sich künftige Fördermaßnahmen des DLR wie auch sein eigenes F+E-Programm noch stärker auf kommerzielle und öffentliche Aufwendungen ausrichten, denen eine am Markt orientierte Unternehmensstrategie und ein Geschäftsplan industrieller Partner zugrundeliegt, welches das Engagement des Staates mit finanziellem Eigenengagement im Sinne einer Public-Private Partnership verbindet. Hinzukommen wird eine Strategie für Innovationsförderung und Technologietransfer

Die Herausforderungen gelten in gleicher Weise für Europa. Die nationale Konzentration und Bündelung der Kräfte ist notwendig aber nicht hinreichend, um im globalen Wettbewerb zu bestehen. Wir brauchen in Europa Kooperation und Arbeitsteilung bei der Verwirklichung der besten Ideen und Projektvorschläge Um die besten Konzepte und ihre kostengünstigen Realisierungsvorschläge muss es auch einen europaweiten Wettbewerb geben. Aber was für Konzepte gilt, verbietet sich für Produkte. Ein innereuropäischer Wettbewerb, z.B. bei kleinen Trägern, mindert die internationalen Wettbewerbschancen auf dem in Zukunft heftig umstrittenen Träger-

markt. Die europäische Position muss durch eine Single Company mit einer Produktfamilie vertreten sein.

Die öffentliche Raumfahrt keines anderen größeren ESA-Teilhabers ist so europäisch ausgerichtet, wie die deutsche. Etwa 75% der deutschen Raumfahrtfördermittel flossen 1997 in ESA-Programme. Wir sind stolz auf unserer Beiträge zum europäischen Raumfahrterfolg. Aber wir müssen und werden auch daran mitwirken, dass die europäische Wettbewerbsfähigkeit in der Raumfahrt gesichert bleibt. Hier muss sich die ESA an eine geänderte Raumfahrtwelt anpassen und schlagkräftiger und kostenbewusster[!Duden123] werden. Die Forderung „mehr Raumfahrt fürs Geld“ verlangt nach Rationalisierung der z.T. mehrfach vorhandenen Kapazitäten. Eine solche schwierige Rationalisierung im Gesamtkontext kann nur gelingen, wenn alle, d.h. auch Deutschland, bereit sind, Opfer zu bringen.

Neustrukturierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie

In der Kolumne der nationalen und internationalen Programme der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie hebt Peter Pletschacher das beherrschende Thema des vergangenen Jahres hervor: die Neustrukturierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Anfang 1997 einigten sich die Partnerfirmen von Airbus Industries darauf, dieses Konsortium bis Ende 1999 zu einer schlagkräftigen, integrierten Kapitalgesellschaft umzuformen. Dies wird allerdings nur als ein erster Schritt zu einer viel weitergehenden Integration gesehen, die in Zukunft auch die Kampfflugzeuge, Lenkwaffen, Raumfahrt, Marinetechnik und Hubschrauber umfassen soll. Nur mit einem europäischen Konzern dieser Größenordnung kann ein Gegengewicht zu den aus mehreren Großfusionen hervorgegangenen US-Konzernen Boeing, Lockheed-Martin, und Raytheon gebildet werden.

Die industrielle Neustrukturierung von Airbus Industrie wird auch als Voraussetzung für die Realisierung des ehrgeizigen Projekts A3XX für 550 bis 800 Passagiere gesehen, mit dem die Monopolstellung von Boeing in diesem Marktsegment gebrochen werden soll (siehe auch 1997). Die Monopolstellung der Boeing 747 wird aber bereits mit der neuen, verlängerten Versionen A340-500/600 angegriffen, deren Entwicklung Mitte 1997 beschlossen wurde. Mit rund 400 Passagieren und Reichweiten bis 14 000 km sind diese Flugzeuge attraktiver Ersatz für ältere Boeing 747. Als leistungsfähiger Konkurrent der Boeing 767-300 erweist sich die verkürzte A300-200, die im Sommer 1997 zum Erstflug startete. Am unteren Ende der Produktpalette konnte Airbus ebenfalls einen Erfolg erzielen. Im Frühjahr 1997 wurde die zusammen mit China, Singapur und Alenia vereinbarte Vorentwicklung des 100sitzigen Regionaljets AE31X eingeleitet.

Überraschend war die Ankündigung der von Fairchild übernommenen Dornier Luftfahrt, die Do 328 von einer Turboprop- zu einer Jet-Version weiterzuentwickeln. Der Erstflug dieses 30sitzigen Regionaljets wurde für Anfang 1998 angekündigt. Auch ist die Rede von einer 50sitzigen Weiterentwicklung.

Der Koordinator verzeichnet ein hohes Maß an Übereinstimmung

Seit der Verabschiedung des Koordinatorberichts durch das Bundeskabinett im März 1996 (siehe 1997) hat sich vieles getan. Inzwischen sind wesentliche Forderungen des Berichts erfüllt. Die Bundesregierung hat wichtige Programmentscheidungen z.B., zur ISS, zum Eurofighter und zum Tiger getroffen und damit der deutschen Industrie eine gute Aus-

gangsposition insbesondere für ihre Kooperationsfähigkeit verschafft. Beim Dialog mit den Partnerregierungen zur europäischen Neustrukturierung konnte der Koordinator ein hohes Maß an Übereinstimmung in den politischen Zielen feststellen.

Dr. Norbert Lammert, seit Januar 1995 Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt, ist nunmehr Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann. Seit 1974 war das Amt des Koordinators beim Bundeswirtschaftsminister angesiedelt; nunmehr wird es vom BMV betreut. Die Geschäftsführung liegt dort bei Frau Gerlis Schmidt. Die Arbeitsgruppe Koordinator ist aber als Referat nach wie vor im Bundesministerium für Wirtschaft.

Lufthansa keine „Staatsairline“ mehr

Dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr ist zu entnehmen, dass sich der Bund mit der jüngst vollendeten Veräußerung des letzten Aktienpakets endgültig aus der Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG zurückgezogen hat. Auf dem langen Weg der Unternehmensprivatisierung habe man damit die letzte Hürde genommen. Dies war eine logische Konsequenz der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs. Im Rahmen der zum 1. April 1997 geltenden Kabotagefreiheit ist der Himmel über der Europäischen Union nun vollständig offen, für eine „Staatsairline“ ist aus wettbewerblichen Gründen kein Platz mehr. Die Umplatzierung[!Duden124] der durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau gehaltenen Lufthansa-Aktien des Bundes war nach dem Börsengang der Deutschen Telekom die bislang mit Abstand größte deutsche Aktienemission. Es wurde ein Gesamterlös von insgesamt 4,7 Mrd. DM erzielt.

Aus den Tagebuchblättern 1998:

Am 5. März passierte das Gesetz zur Einführung der EURO-Währung den Bundesrat. Die Mehrwertsteuer wird von 15 auf 16 % erhöht. In NRW löst der SPD-Politiker Wolfgang Clement den seit 20 Jahren regierenden Ministerpräsidenten Johannes Rau ab. Dieser wird von der SPD am 3. November für die anstehende Wahl zum Bundespräsidenten nominiert. Das wohl schwerste Zunglück in der Geschichte der Bundesrepublik ereignete sich mit 101 Todesopfern bei Eschede. Nach seinem Wahlsieg in Niedersachsen wird Gerhard Schröder gegen Oskar Lafontaine Kanzlerkandidat der SPD. Mit ihm gewinnt die SPD die Bundestagswahl und löst Helmut Kohl nach 16jähriger Amtszeit ab. Erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik wird ein Regierungswechsel durch ein Wählervotum herbeigeführt. Kohl tritt von allen Ämtern zurück. Neuer Parteivorsitzender der CDU wird Wolfgang Schäuble. Mecklenburg-Vorpommern bekommt eine Koalitionsregierung SPD/PDS. DaimlerChrysler wird der drittgrößte Automobilhersteller der Welt. VW erwirbt von BMW Rolls-Royce; das Markenrecht beim Namen bleibt aber bei BMW. Die Hoechst AG fusioniert mit der französischen Rhone-Poulenc. Die Potenzpille kommt in Deutschland in den Handel. Fußballweltmeisterschaft in Frankreich. Der deutsche Physiker Horst Störmer erhält mit zwei US-Kollegen den Nobelpreis für Physik. Der Start für den Zusammenbau der Internationalen Raumstation ISS wird am 30. Januar 1998 vertraglich geregelt. ; im Sommer werden die ersten[!Duden125] russischen und amerikanischen Module ins All gebracht. Am 10. Dezember kehrt die erste[!Duden126] amerikanische Besatzung ein. Am 3. Juni findet der letzte Shuttle-Flug zur MIR statt. Einleitung des Impeachment-Verfahrens gegen US-Präsident Bill Clinton.

Erstflug der Fairchild Aerospace 328JET (Dornier 328JET) am 20. Januar 1998. Start Telekommunikationssatellit GE-5, Systemführer Dornier Satellitensystem, mit ARIANE 4 am 28. Oktober 1998.

Zum Zeitpunkt der vollen Privatisierung der Lufthansa am 13. Oktober 1997 konnte gleichzeitig über ein beschleunigtes Wachstum insbesondere aus den Erlösen aus den Verkehrsleistungen der Gesellschaft berichtet werden.

Die Visionen von Jürgen Weber (siehe 1997) begannen sich am 14. Mai 1997 in Frankfurt umzusetzen. Gemeinsam mit United Airlines, SAS Scandinavian Airlines, Thai Airways und Air Canada wurde unter dem Namen Star Alliance der umfassendste Airline-Verbund im Weltluftverkehr ins Leben gerufen, dem im Oktober noch die brasilianische VARIG beitrug. Star Alliance bietet den Kunden mit über 550 Zielorten in mehr als 100 Ländern weltweit das größte Streckennetz. Hinzu kommen nützliche Vorteile für den Kunden: 180 Lounges, Vereinheitlichung der Verfahren für die Vielfliegerprogramme, zeitlich aufeinander abgestimmte Flugpläne, vereinfachte Reservierungen usw. usw.

Verkehrspolitik in der EU mit Schwierigkeiten

Auf Grund[!Duden127] des Ratsmandats (siehe 1997) fanden mit den USA Verhandlungsrunden zum transatlantischen Verkehrsmarkt statt. Obgleich Übereinstimmung bestand, dass für einen transatlantischen Luftverkehrsmarkt nur ein marktwirtschaftlicher Ansatz in Frage[!Duden128] kommt, ist die amerikanische Seite vor allem an Verhandlungen über Verkehrsrecht interessiert. Auf Ministerebene muss[!Duden129] das weiter erörtert werden.

Grundsätzlich hat sich der Rat der Verkehrsminister im Juni 1997 für die Errichtung einer Europäischen Behörde für Luftverkehrs-Sicherheit --European Aviation Safety Authority (EASA) – ausgesprochen. Ein weiterer Schritt der europäischen Liberalisierung ist die Umsetzung der Richtlinien des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen ab Ende 1997.

Werner Meuser Segelflug-Weltmeister in der 15-m-Klasse

Werner Meuser aus Kirchhain errang auf den in der Zeit vom 29. Juni bis 13. Juli in St. Auban (Frankreich) ausgetragenen Segelflug-Weltmeisterschaften 1997 den bedeutendsten segelfliegerischen Erfolg, den Weltmeistertitel in der 15m-Klasse. Dieser Titel ging damit zum 9. Mal nach Deutschland (Heini Dittmar 1937, Günther Haase 1958, Heinz Huth 1960 und 1963, Helmut Reichmann 1970, 1974 und 1978 und Bruno Gantenbrink 1989). Platz 2 in dieser Klasse belegte Michael Grund aus Stuttgart während Robert Schröder aus Bad Wörishofen den 3. Platz in der offenen Klasse belegte.

Krise überwunden

Für Dr. Manfred Bischoff, dem BDLI-Präsidenten, ist die Krise überwunden. *Wir erleben in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie einen Aufwind, wie er noch vor kurzem undenkbar erschien. Die Nachfrage im zivilen Flugzeugbau und im Triebwerksbau übertrifft selbst optimistische Erwartungen...Dieser Auftragsboom stellt die gesamte Branche vor Herausforderungen, die wir uns lange gewünscht haben.* Und der Geschäftsführer kann in seinem langen Bericht im REUSS endlich vom *turbulenten Aufwind* reden.

Deutsche Flugsicherung mit Leitbild

Seit dem 1. Januar 1993 ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für die Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland verantwortlich. Der REUSS dokumentiert ausführlich die Organisation der Gesellschaft und die formulierten Unternehmensziele: • Unternehmensziel Nr. 1 Sicherheit, dazu zählen neues Sicherheitsmanagement und verbindliches Leitbild mit der Hervorhebung der persönlichen Verantwortung des Einzelnen; • Dienstleistungsqualität im fortgesetzten Luftfahrtboom; • Kosten und Preis mit neuen Gebührensätzen und Gebührensenkungen in Deutschland; • Gestaltung grenzüberschreitenden Lösungen bei den Außenbeziehungen und • im Arbeitsumfeld Harmonisierung im Personalwesen. Verantwortlich für den Bereich der Unternehmenskommunikation ist Clemens Bollinger.

Der LPC und die A3XX

Bei einem Meeting des LPC 1997 bei der französischen Aérospatiale fabulierter Gerard Blanc, bei seiner Firma für das Airbus-Programm verantwortlich, über alles das, was noch alles schöner werden könnte. *Ja richtig, für die Produktion des Superjumbos A3XX seien mehrere Fertigungsstätten denkbar, auch eine in Deutschland. Wie die denn heißen wollten die LPC-Mitglieder wissen. Und Blanc ließ den Namen Rostock fallen. Die Aussage machte die Runde, schnelle als wir brauchten einen Aérospatiale-Espresso zu trinken* ist im Bericht von Jens Flottau im REUSS nachzulesen.

Der LPC im Internet

Ab März 1997 ist der LPC im World-Wide-Web des Internet mit einem öffentlichen und einem nur für Mitglieder zugänglichen Bereich vertreten. Inhaltlich und technisch ist das LPC-Mitglied Stephan Zenke zuständig, der sich noch darüber beklagt, dass Hight-Tech-Firmen nicht in der Lage sind, ihre Informationen in digitaler Form anzubieten. Gelohnt hat sich der Weg des LPC auf jeden Fall. Im ersten Internet-Bericht des LPC heißt es, dass pro Monat rund 2000 Dateiabrufe registriert worden seien. Noch zählt der REUSS nur wenige Webadressen (aber das wird sich ändern!).

Band 48 – 1999

Das einzig Beständige ist der Wandel – selten sah sich die Jahrbuch-Redaktion vor einer solchen Fülle von Veränderungen wie im Herbst 1998. Es gab im wahrsten Sinne des Wortes Änderungen über Änderungen, unzählige Neueintragungen und Ergänzungen auch durch die elektronischen Medien mit den E-Mail- und Internet-Adressen im inzwischen auf 780 Seiten angewachsenen REUSS.

Im Behördenbereich dominieren die Umwälzungen als Folge der Bundestagswahl vom 27. September 1998. Bundesministerien erhielten neue Aufgaben oder gaben solche ab; in den Organisationsstrukturen waren sachliche und personelle Veränderungen zu verzeichnen und bei den Adressen zeigt sich der Umzug von Bonn nach Berlin schon ab. In den Kapiteln, die sich mit Wirtschaft und Raumfahrt befassen, zeigen die globalen Fusionstendenzen ihre Spuren. Die beherrschende DaimlerChrysler Aerospace befand zurzeit[!Duden130] des Redaktionsschlusses mit einigen Teilen im Umbruch zum Europaunternehmen. Viele Änderungen kamen oder kommen erst später und konnten bei Drucklegung noch nicht in der endgültigen Fassung berücksichtigt werden. Etwaige Unvollkommenheiten waren in diesem REUSS zwangsläufig nicht zu vermeiden.

Aber: eine Neuerung zum REUSS-Jahrbuch führt den Nutzer mit Beginn des Jahres 1999 in eine neue Dimension. Das Printmedium Jahrbuch und seine CD-ROM werden künftig über das Internet laufend aktualisiert. Unter www.reuss.de veröffentlicht die Redaktion Änderungen und Ergänzungen zum REUSS-Inhalt, d.h. monatlich erscheint ein „update“ mit solchen Korrekturen/Ergänzungen, die dem Verlag mitgeteilt werden. Das Internet wird einen weiteren REUSS-Service bereithalten – den „REUSS aktuell“. Monatlich zeigt die Homepage eine Zusammenfassung der wichtigsten Nachrichten aus der Luft- und Raumfahrt. Mit dieser zeitgemäßen Form der Kommunikation hat das „gute alte Buch“ dennoch nicht ausgedient. Aus den Benutzerkreisen hört der Herausgeber immer, dass eine elektronische Flankierung erwünscht sei, sie kann und soll aber auf absehbarer Zeit das Buch nicht ersetzen. Schließlich handelt es sich um die einzige Chronik der Luft- und Raumfahrt im deutschsprachigen Bereich, eben um eine Jahrbuchreihe, die Bestand hat und weiter haben wird.

Der deutsche Luftsport auf neuen Wegen

Wolfgang Weinreich, ex-Flugkapitän und seit 1996 Präsident des Deutschen Aero-Club[!Duden131] befasst[!Duden132] sich in der Leitkolumne „Zur Lage der deutschen Luft- und Raumfahrt“ ausführlich mit dem Luftsport und schließt an die Leitkolumnen seiner Vorgänger im Amt des DAeC-Präsidenten Culmann 1986 und Scheer 1994 an. „Der deutsche Luftsport, gestern, heute und morgen - Auf neuen Wegen in einen zukunftsorientierten Luftsport“ ist das Thema:

- *Gestern: Seit 1950 dem Gründungsjahr des Deutschen Aero Clubs[!Duden133], hat sich in Deutschland viel geändert. Das gilt natürlich auch für den Luftsport...Mit unglaublicher Energie haben unsere Väter in wenigen Jahren den deutschen Luftsport wieder eine intakte Infrastruktur gegeben, Den Anfang machten Modellflieger, Segelflieger, Ballonfahrer und Fallschirmsportler. Erst 1955, mit der Wiedererlangung der Lufthoheit für die Bundesrepublik Deutschland wurde im Westen auch der Motor-*

flug wieder zugelassen. Ähnlich, jedoch völlig voneinander getrennt vollzog sich er Wiederaufbau des Luftsports in der ehemaligen DDR, der dort bald in der GST einen vormilitärischen Charakter erhielt. Nachdem die schweren Hürden des Wiederaufbaus erst einmal bewältigt waren, stellten sich auch bald wieder große flugsportliche Erfolge ein. In den späten 70er-Jahren[!Duden134] gesellten sich neue Luftsportarten hinzu. Die Hängegleiter – oft auch Drachenflieger genannt – und die Gleitschirmflieger kamen hinzu. Der Heißluftballon erlebte ein unglaubliche Renaissance und mauserte sich zum Breitensport. Und schließlich entwickelte sich der Ultraleichtflug. Aus den anfänglich motorisierten Stoffdrachen wurden mittlerweile hochleistungsfähige Kleinflugzeuge, deren Innovationspotenzial[!Duden135] das der größeren E-Klasse deutlich übertrifft. Mit dem Etablieren der neuen Luftsportarten gerieten die alten Strukturen der Luftsportorganisation ins Wanken. Der Verband geriet bis an die Grenzen des Auseinanderbrechens. Neben den rein verbandsinternen Problemen wurde der Luftsport auch von außen mehr und mehr auf die Probe gestellt...Der Luftsport geriet ins gesellschaftspolitische Zwielficht...

- Heute: Während einst der Himmel über uns grenzenlos schien, ist er für den Luftsport zur lebensbedrohenden Enge geworden. Der kommerzielle Luftverkehr ist nach wie vor eine Wachstumsbranche. Bis zum Jahr 2015 soll er sich verdoppeln. Doch wir alle wissen, dass der Luftraum über uns, selbst bei rationellster Nutzung, nicht verdoppelbar ist. Im harten Verdrängungswettbewerb wird der Luftsport in die untersten Etage gedrängt und hat nur noch geringe Freiräume. Hinzu kommen häufig überzogene Forderungen des Umweltschutzes, die den gesamten Wert des Luftsports infrage[!Duden136] stellen...Dabei hat der Deutsche Aero Club[!Duden137] als erster Spitzensportverband sich einen selbstbeschränkenden Verhaltenskodex gegeben und den Umwelt- und Naturschutz in eine Satzung aufgenommen...

Deshalb der Deutsche Aero Club[!Duden138] als Dachverband der Luftsportler in Deutschland den Kurs des Verbandes neu bestimmt. Wir sehen unsere Aufgabe nicht nur als Wahrer der Sporthoheit sowie als Lobbyist zur Sicherung und zum Erhalts des Luftsports. sondern verstärkt als Serviceeinheit für unsere Mitglieder. Als äußeres Zeichen dieser Veränderung wird der Deutsche Aero Club[!Duden139] den Sitz der Bundesgeschäftsstelle im September 1999 an den Forschungsflughafen Braunschweig verlegen.

Auf einen Vorschlag des DAeC zurückgreifend wurde von der DFS und anderen Luftraumnutzern ein Kritrienkatalog entwickelt, nach dem die klassifizierten Luftraummodelle künftig zugeordnet werden. Ziel ist eine klare und transparenter Luftraumplanung...Dem obersten Gebot der Sicherheit folgend, mussten[!Duden140] wir Kompromisse eingehen wie z.B. mit der Errichtung der Transponder Mandatory Zone (TMZ). Damit wird der DAeC der an ihn gerichteten Anforderung, Verantwortung zu übernehmen, mehr als gerecht. Dass der Luftsport in Deutschland bei der Gestaltung der Luftraumsituation mit am Tisch sitzt, ist wohl europa- und weltweit die große Ausnahme..

Das Zusammenwachsen Europas erfordert eine engere Kooperation aller europäischen Aero-Clubs[!Duden141]. Deshalb engagiert sich die DAeC bei Europe Airsports (EA), einem Verbund von 26 europäischen nationalen Aeroclubs[!Duden142]. FAI und EA haben sich 1998 mit der IAOPA ..über Forderungen der Allgemeinen Luftfahrt auf einen angemessen Zugang zum Luftraum verständigt...Wie Qualität den Standort Deutschland sichert, zeigt sich deutlich am Beispiel Segelflug. Mehr als 90 Prozent der Flugzeuge, die weltweit geflogen werden, stammen heute aus deutscher Produktion und 89 der 112 Segelflugweltrekorde sind auf deutschen Konstruktionen geflogen worden....

Zurzeit[!Duden143] zählt der DAeC rund 100 000 Mitglieder in 2000 Vereinen. Diese Vereine mit ihren Ausbildungsbetrieben und ihren Werkstätten bilden das personelle, technische und organisatorische Rückgrat de Luftsports...

- Morgen: *Diese fünf Ziele 1. Anerkennung als qualifizierter Partner im Luftraum, 2. Kooperation auf europäischer und internationaler Ebene, 3. Verankerung eines nachhaltigen Umweltschutzes, 4. Förderung innovativer Technologien und 5. Stärkung von Solidarität, Chancengleichheit und Verantwortungsbewusstsein[!Duden144] ins Bewusstsein[!Duden145] der Bevölkerung zu rücken, das sind die Herausforderungen, vor denen der Luftsport in Deutschland heute steht.*

Ohne Mut zum Risiko kein Fortschritt

Für Kurt W. Streit gibt es in seiner Kolumne „Markt und Meinung“ Beispiele, dass es ohne Mut zum Risiko keinen Fortschritt gebe:

Beispiel Nr. 1: Eugen Sänger initiierte 1943/44 das erste Staustrahltriebwerk und erprobte es mit einer Dornier Do 217 im Fluge. Später prognostizierte Theodore von Kármán „das erste Hyperschallverkehrsflugzeug mit Staustrahltriebwerken und Flugmachzahlen über 5 würde spätestens 1970 und das Raketen-Fernverkehrsflugzeug mit Geschwindigkeiten bis zu 28 000 km/h nur wenig später einsatzbereit sein. 1980 schließlich würden die ersten[!Duden146] öffentlich zugänglichen Raumstationen den Planeten Erde umkreisen und da die Volkswirtschaft höchstens noch eine Verdreifachung der Zahl der Menschen auf der Erde für möglich halten, werde innerhalb eines Zeitraums von 150 Jahren die Entwicklung der interstellaren Raumfahrt und die Erforschung der sonnennahen Fixsternsysteme nach besiedelbaren Planeten soweit[!Duden147] abgeschlossen sein, dass größere Menschenkontingente in neuen Lebensraum auswandern können.“ Heute noch eine faszinierende Zielprojektion...Notabene: das Staustrahltriebwerk ist 1999 hochaktuell, während die Fixsterne als Auswanderungslösung unbezahlbar erscheinen – aber die Concorde fliegt mit Mach 2 seit über zwanzig Jahren und einen Nachfolger gibt es noch lange nicht.

Beispiel Nr. 2: 1925 gab es ein Studie, die lange keine Beachtung fand. Sie enthielt extremen Forderungen für Verkehrsflugzeuge, wie raschere Wartbarkeit von Flugzeug und Triebwerk, Verlängerung der Wartungsintervalle, Verbilligung der Ersatzteilhaltung, erhöhte Lebensdauer von Zelle und Triebwerk und mehr Betriebsstunden pro Jahr. 1928 soll Hugo Junkers die Studie in die Hand bekommen haben. Das Ergebnis war die Junkers Ju 52. Die Ju 52 ist das erste Flugzeug, welches nach den Erfordernissen des Marktes konstruiert wurde.

Beispiel Nr. 3: Der Kolumnist erinnert sich des Kommentars zweier hochrangiger Airline-Manager, die nach dem Erscheinen der Caravelle aber auch der Viscount lautstark konstatierten „Die werden sich am Markt nie durchsetzen, sie verbrauchen viel zu viel Sprit und für Kurzstrecken sind sie sowieso zu empfindlich“.

Beispiel Nr. 4: Ähnliche Kommentare aber mit anderen Vorzeichen gab es nach dem Erscheinen der Boeing 707: „120 Sitzplätze von FRA nach NYC können wir nie verkaufen!“. Und wenig später hieß es bei der Boeing 747-100: „400 Paxe an Bord? Das bedeutet Ladefaktor von höchstes 30% und wir gehen Pleite[!Duden148]!“. Doch der Markt entschied anders!

Aus den Kalenderblättern 1999:

Bundestag und Bundesregierung ziehen um: Mit der Eröffnung des Reichstages in Berlin ab 19. April wird Berlin auch de facto Hauptstadt; der Bundestag nimmt seine Tätigkeit in Berlin am 6. September auf. Johannes Rau wird Bundespräsident. Gründung der Europäischen Zentralbank EZB. Am 24. März beginnt die NATO den Luftkrieg im Kosovo. Die Türkei wird Ende August von einem schwersten Erdbeben der europäischen Geschichte heimgesucht. Totale Sonnenfinsternis am 11. August. Die Machtverteilung im Internet nimmt zu. Nobelpreise unter anderem: an Günter Grass für Literatur, an den deutschstämmigen Amerikaner Günter Blobel für Physik. Die „Organisation Ärzte ohne Grenzen“, 1971 in Frankreich gegründet, erhält den Friedensnobelpreis. Start des Dornier Röntgensatelliten XMM am 15. Dezember 1999.

Die Neustrukturierung geht arg langsam voran

Peter Pletschacher beschreibt, dass in der Diskussion um die Neustrukturierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie sich 1998 weniger bewegt hat als erhofft. Die Industrien in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien haben zwar auf Wunsch ihrer Regierungen ein Konzept zur umfassenden Integration der gesamten europäischen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zur „European Aerospace and Defence Company EADC“ vorgelegt. Aber die praktische Umsetzung wird noch behindert. Dies insbesondere durch den langsamen Fortschritt der Privatisierung der Aérospatiale, die von beiden anderen großen Partnern DASA und British Aerospace als unabdingbar für den Integrationsprozess angesehen wird.

Allerdings soll die Umwandlung der bisherigen Airbus Industrie in eine Kapitalgesellschaft, die dann später Bestandteil der EADC wird, noch 1999 erfolgen. Von der zügigen Neustrukturierung der Airbus-Gruppe hängt auch der Erfolg der A3XX ab, dessen Entwicklung 1999 anlaufen soll. Am unteren Ende der Airbus-Palette fiel eine wichtige Entscheidung: Der zusammen mit der chinesischen Luftfahrtindustrie geplante 100-Sitzer AE31X wird nicht weiter verfolgt, weil keine ausreichende wirtschaftliche Basis gefunden werden konnte. Um aber die Airbus-Familie nach unten zu ergänzen, wurde das Projekt A318, eine verkürzte A319 mit 100 Sitzen, in Angriff genommen.

Mit großen Plänen wartet Fairchild-Aerospace auf. Auf der ILA '98 wurde angekündigt, dass nicht nur die 30-sitzige 328JET zur 44-sitzigen 428JET verlängert, sondern eine ganz neue Familie von größeren Regionaljets entwickelt werden soll. Die 70-sitzige 728JET soll schon 2000 zum Erstflug starten und nach 18 Monaten soll dann die verkürzte 528JET für 55 Passagiere folgen. Auch eine 90-sitzige 928JET ist geplant. Damit könnte Fairchild-Aerospace nach dem Vorbild der Airbus-Familie A320 erstmals auch für den Regionalflugzeugmarkt eine breit gefächerte Jet-Familie mit sehr hoher Kommonalität anbieten.

Im militärischen Flugzeugbau sichert die Entscheidung für die Serienproduktion für das Viernationen-Jagdflugzeug Eurofighter die Auslastung über viele Jahre hinweg. Neben der Bestellung von 620 Flugzeugen für die Luftstreitkräfte der beteiligten Länder sieht die Industrie ein erhebliches Exportpotenzial [!Duden149]. Unklar ist immer noch die Zukunft des Future Transport Aircraft und auch für die Serienphase der Hubschrauber Tiger und NH90.

Ein wichtiger Meilenstein war der erfolgreiche dritte Qualifikationsstart der neuen Träger rakete ARIANE 5. Damit können 1999 die ersten [!Duden150] kommerziellen Starts ausge-

führt werden. Ariespace hat damit seine führende Position am weltweiten Markt behaupten und ausbauen können. Der Bau der internationalen Raumstation mit der europäischen Beteiligung begann im November 1998. Mit Erfolg hat die deutsche Raumfahrtindustrie ihre Anstrengungen verstärkt, auf kommerziellen Satellitenmärkten Fuß zu fassen. Beispiele sind hier die Programme Globalstar und GE-5. Im Vorfeld der gesamteuropäischen Integration wird die DASA ihre Raumfahrtaktivitäten, einschließlich Satelliten und Raumfahrtinfrastruktur (Trägerraketen und Raumstation) mit Matra-Marconi Space in einem trinationalen Jointventure-Unternehmen[!Duden151] zusammenfassen.

In der Regierung wird vieles neu organisiert

Neu ist das zusammengefasste[!Duden152] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Franz Müntefering als Minister. Es gibt eine neue zusammengefasste[!Duden153] Abteilung „Luft- und Raumfahrt, Seeschifffahrt[!Duden154]“. Leiter ist Ministerialdirektor Dr. Hans-Jürgen Froböse; die Unterabteilung LS 1 „Luft- und Raumfahrt“ wird vom bisherigen stellvertretenden Leiter der vormaligen Abteilung Luftfahrt, Ministerialdirigent Joachim Lischka, geleitet. Im Vergleich zu früheren Jahrbuchausgaben ist der Berichtseintrag des Verkehrsministeriums sehr umfangreich. Dem Bericht über die Luftverkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft ist zu entnehmen, dass der Rat zu den Bemühungen der Kommission zur Erweiterung des Mandats für Luftverkehrsverhandlungen mit den USA zurückhaltend ist. Gründe sind Zweifel am Mehrwert, Einfordern von Konvergenzkriterien, d.h. vergleichbare Bewertungskriterien dies- und jenseits des Atlantiks in relevanten Bereichen, vor allem Wettbewerb. Für die Bewertung künftiger Schritte wird auch die Behandlung von Luftverkehrsallianzen durch die Kommission von Bedeutung sein.

Änderungen im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie fanden soweit[!Duden155] bekannt Aufnahme im REUSS. Die Abteilung 6 unter Führung des bisherigen Leiters Ministerialdirektor Dr. Baumgarten nennt sich nun „Gesundheit, Biowissenschaften; Verkehr, Raumfahrt“. Neuer Leiter der Unterabteilung „Verkehr, Raumfahrt“ ist Ministerialrat Dr. Diehl. Angekündigt wird, dass das Luftfahrtforschungsprogramm 1995-1998 ab 1999 von der Leitlinie Luftfahrtforschung abgelöst wird. Die Leitlinie ist auf die vorrangigen Ziele der Bundesregierung zur Sicherung des Hochtechnologiestandortes Deutschland, zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz und die Verringerung der Umweltbelastung durch Schadstoffe und Lärm ausgerichtet. Die Förderung ist auf Leitkonzepte für die Zukunft konzentriert. und befasst[!Duden156] sich vor allem mit dem Megaliner, dem Flugzeug der nächsten Generation, dem leisen Allwetter-Hubschrauber sowie effizienten und umweltfreundlichen Antrieben.

Der Regierungswechsel brachte im Bundesministerium für Wirtschaft einige Änderungen, die nach dem Stand vom Dezember 1998 im REUSS Berücksichtigung fanden. Minister ist Dr. Werner Müller, sein Parlamentarischer Staatssekretär wurde Siegmund Mosdorf, der zugleich Koordinator für die deutsche Luft- und Raumfahrt wurde. Der Koordinator ist damit vom relativ kurzen Verweilen im Verkehrsministerium wieder in das Wirtschaftsressort zurückgekehrt. Dr. Lorenz Schomerus ist weiterhin Staatssekretär. Die Fragen der Luft- und Raumfahrtindustrie werden in der Abteilung IV „Gewerbliche Wirtschaft; Industrie; Umweltschutz“ (Ministerialdirektor Dr. Gerhard Ollig) insbesondere in den Referaten IV A 4 „Luftfahrtindustrie“ (Ministerialrat Jürgen Meyer) und IV A 5/Arbeitsgruppe Koordinator sowie im neuen Referat IV A 6 behandelt. Letzteres mit Sitz

im BMBF befasst[!Duden157] sich mit der Luftfahrtforschung; Leiter ist Ministerialrat Dr. Jürgen Bandel, zuvor im BMBF-Referat „Innovationsorientierte Technologien; chemische und physikalische Forschung; Nanotechnologien“.

Im Bericht heißt es u.a., dass als Ergebnis der Arbeit des Koordinators und seiner Initiativen am 9. Juli 1998 erstmals eine gemeinsame Position von sechs europäischen Regierungen für eine European Aerospace and Defence Company EADC verabschiedet wurde. Es handelt sich um die Regierung von Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Schweden und Spanien. Vor dem Hintergrund des Zusammenschlusses von Boeing und McDonnell Douglas hatten europäische Systemführer Überlegungen für ein integriertes europäisches Aerospace-Unternehmen angestellt. Die Regierungschefs von Deutschland, Frankreich, Großbritannien und der französische Staatspräsident hatten dann am 3. Dezember 1997 die Unternehmen aufgefordert, ein Konzept dafür vorzulegen. Aérospatiale, British Aerospace, CASA und DASA kamen dieser Aufforderung dann am 27. März 1998 mit ihrem Bericht über eine mögliche Verschmelzung von Kapazitäten zu einer EADC nach und baten gleichzeitig um eine frühzeitige Klärung der jeweiligen Regierungspositionen. Die Positionen der Regierungen und der EADC werden durch allgemeine Rahmenbedingungen definiert, Sie enthalten die Vorbehaltsrechte der Regierungen, die Fragen der Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Fragen der Steuern und der Exportunterstützung sowie der Ausfuhrkontrolle sowie die in der Initiative der Verteidigungsminister vom 6. Juli 1998 zur Neuordnung der europäischen Verteidigungsindustrie.

Rudolf Scharping wurde Bundesminister der Verteidigung. Inspekteur der Luftwaffe ist Generalleutnant Rolf Portz. Für die Rüstung sind verantwortlich als Hauptabteilungsleiter Rüstung Ministerialdirektor Dipl.-Volksw. Dr. Jörg Kaempf und Abteilungsleiter Rüstung ist Ministerialdirektor Dipl.-Phys. Dr. Hans-Heinrich Weise. In der Unterabteilung Rü VI mit Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Rolf Schreiber ist die Luftfahrt angesiedelt.

Lufthansa mit konzentriertem Vorstand

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG besteht nur noch drei Personen: Dipl.-Ing. Jürgen Weber, er ist Vorsitzender und Dr. Heiko Lange für Personal und Dr. Karl Ludwig Kley für Finanzen als Nachfolger von Dr. Klaus Schlede, der am 17. Juni 1998 Vorsitz des Aufsichtsrates wurde. Für den Geschäftsbereich Lufthansa Passage Airline gibt es den Bereichsvorstand mit Dr. Karl-Friedrich Rausch (Sprecher, Produkt und Service), Stefan Pichler (Vertrieb), Dr. Wolfgang Sacher (Personal), Flugkapitän Carl Sigel (Operations) und Ralf Teckentrup (Netzmanagement und Betriebswirtschaft). Die Leitung der Konzernkommunikation liegt bei Gabriele Velte und für die Medienarbeit ist Christian Klick zuständig.

Am 5. Februar 1998 starb Dr. Herbert Culmann im Alter von 76 Jahren, der zum Kreis um Hans Bongers gehörte, die ab 1953 den Wiederbeginn der Lufthansa planten. 1964 wurde er in den Vorstand berufen und war dann von 1972 bis zu seinem Ausscheiden 1982 Vorstandsvorsitzender. Nach seinem Ausscheiden gab er als Präsident und Ehrenpräsident des DAeC der Sportluftfahrt wichtige Anstöße für Traditionspflege und Zukunftsgestaltung.

DGLR mit 3000 Mitgliedern

Die „Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt – Lilienthal-Oberth e.V. (DGLR)“, Bonn, ist mit ihrer über 85-jährigen Geschichte die älteste Luft- und Raumfahrtvereini-

gung Deutschlands, die allen, die sich beruflich oder private mit Luft- und Raumfahrt beschäftigen ein gemeinsames Dach und ein fachübergreifendes Aktions- und Informationsforum bietet. Die drei Vorsitzenden sind 1. Prof. Dr.-Ing. Hans J. Rath, Bremen, 2. Dr.-Ing. Rolf Stüssel, Hamburg (selbst viele Jahre 1. Vorsitzender) und 3. und zugleich Schatzmeister Dipl.-Ing. Bernd Ossenbühl, Weilburg. Es gibt weitere Vorstandsmitglieder und beauftragte des Vorstandes für bestimmte Bereiche. Generalsekretär ist Hans Lüttgen. Für die Arbeit gibt es in der DGLR so genannte[!Duden158] Systemorientierte Fachbereiche, Teilsystem- und technologieorientierte Fachbereiche und 16 Bezirksgruppen .

Aufbruchstimmung beim BDLI

Mit „Aufbruch in eine europäische Zukunft“ umschreibt Dr. Wolfgang Piller, wiederum Präsident des BDLI, die Situation der Branche. Der Eintrag des Verbandes im REUSS, verantwortlich für Presse und Öffentlichkeitsarbeit beim BDLI ist Dr. Olaf Mager, kommt einem Kompendium über die Entwicklung der Branche über fast 30 Jahren gleich. Alle Foren und Ausschüsse werden mit kompletter Besetzung aufgelistet. Und die Namen, die man im Eintrag der DASA vermisst[!Duden159], findet der Nutzer des REUSS hier beim BDLI.

Aufbruchstimmung vermittelte auch die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA '98 vom 8. bis 24 Mai auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld; es war die bislang größte Messe in ihrer 89-jährigen[!Duden160] Geschichte. 226 846 Besucher mit einem Fachbesucheranteil von rd. 36% und 825 Aussteller aus 32 Ländern wurden gezählt. Die Ausstellung wurde von Bundespräsident Roman Herzog eröffnet, der die gewachsene Bedeutung der Luft- und Raumfahrt für den Standort Deutschland würdigte.

Geschäftsverteilung im DASA-Vorstand

In der DaimlerChrysler Aerospace AG (Dasa/München) – vormals Deutsche Aerospace bzw. Daimler-Benz Aerospace – sind seit ihrer Gründung am 19. Mai 1989 die Aktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigung und Antriebe gebündelt. 1997 betrug der Umsatz 15,3 Mrd. DM; der operative Gewinn nach US-GAAP betrug 432 Mio. DM. Zum Jahresende waren 43.521 Mitarbeiter beschäftigt. Innerhalb von zwei Jahren gelang es die Ausgangsgesellschaften, die aus den Traditionsunternehmen Dornier, MBB, MTU und Telefunken Systemtechnik entstanden, zu einem einheitlichen Unternehmen zusammenzuführen. Die DaimlerChrysler Aerospace hat noch drei wichtige Tochterunternehmen, die aus strategischen Gründen auch weiterhin eigenständig bleiben sollen. Es sind dies DaimlerChrysler Aerospace Airbus, Dornier und MTU München.

Vorstandsvorsitzer der DaimlerChrysler Aerospace ist Dr. Manfred Bischoff, der auch im Vorstand der DaimlerChrysler AG das Konzerngeschäftsfeld Luft- und Raumfahrt vertritt. Weitere Vorstandsmitglieder sind: Dr. Wolfgang Piller (Außenbeziehungen), Werner Heinzmann (Verteidigung und zivile Systeme), Gustav Humbert (Verkehrsflugzeuge), Dr. Hartwig Knitter (Personal), Aloysius Rauen (Militärflugzeuge), Josef Kind (Raumfahrtinfrastruktur), Dr. Klaus Enßlin (Satelliten) und Rainer Hertrich (Antriebe).

ALROUND mit neuen Vorstand

ALROUND – Aktionsgemeinschaft luft- und raumfahrtorientierter Unternehmen in Deutschland e.V., Bonn, (seit dem REUSS 1996 nicht mehr ...in NRW) hat einen neuen

Vorstand: Vorsitzender ist Dr. Werner Dupont, Geschäftsführender Gesellschafter der MST Aerospace GmbH, Köln, ferner Robert Guntlin, Access e.V., Aachen, Rüdiger Kottkamp, Geschäftsführer ProTec, Logistikberatung und Umweltschutz GmbH, Dortmund und Bernd Kaufmann, Geschäftsführer der simtec GmbH, Braunschweig. Geschäftsführer ist seit dem 1. Januar 1999 Dipl.-Ing. Jens Janke.

Club der Luftfahrt im Reigen der Verbände

Hatte der Club[!Duden161] der Luftfahrt, 1958 gegründet, seit 1961 seinen eigenen Abschnitt im REUSS, so war es erforderlich ihn aus Konzentrationsgründen nunmehr in den Abschnitt "Verbände - Luft- und Raumfahrt-Wirtschaft" zu verlegen. Am Umfang der Eintragung ändert das nichts. Die gesamte Organisation mit dem Präsidium, den Präsidialmitgliedern, dem geschäftsführenden Vorstand, dem Generalsekretär, der Geschäftsführerin, den Rechnungsprüfern und den Ehrenmitgliedern werden ebenso genannt wie alle Mitglieder. Präsident ist Martin Grüner, Parlamentarischer Staatssekretär a.D. und vormaliger, erster Koordinator der Bundesregierung für die deutsche Luft- und Raumfahrt.

Der LPC ist umgezogen

Die neue Geschäftsstelle befindet sich mit dem neuen Geschäftsführer Clemens Bollinger im Hause der Deutschen Flugsicherung GmbH in Offenbach. Immer größere Resonanz erfreut sich der Hugo-Junkers-Preis der Deutschen Luft- und Raumfahrt-Presse der nunmehr von der Hugo-Junkers-Stiftung, dem BDLI und dem LPC getragen wird.

DLR mit Doppelfunktion

Das deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt nimmt jetzt die Doppelfunktion des nationalen Forschungs-, Entwicklungs- und Betriebszentrums der Luft- und Raumfahrt sowie der nationalen Raumfahrtagentur wahr. Das DLR versteht es also seine „Mission“, mit den Mitteln der Luft- und Raumfahrt positiv in zahlreiche gesellschaftliche, industrielle und wissenschaftliche Bereiche hineinzuwirken. Mobilität, Umwelt, Information und Sicherheit sind dabei die herausragenden Stichworte.

Der sehr ausführliche Bericht im REUSS erläutert, wie das DLR seine Aufgaben in der sich ändernden Welt in Angriff nimmt und in konkrete Projekte umsetzt. Sie reichen von der Optimierung des Verkehrsflusses über die Steigerung der Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs sowie der Reduzierung des Fluglärms bis in zum Einsatz der Satellitentechnologie für Multimediadienste und Katastrophenmanagement wie etwa beim Oder-Hochwasser 1997. Die Beschreibung der deutschen Führungsrolle bei der Verwirklichung des europäischen Beitrags zur Internationalen Raumstation nimmt in dem Bericht eine prominente Rolle ein. In diesem Zusammenhang steht auch der im April 1997 durchgeführte letzte Flug des unter deutscher Federführung entwickelte SPCELAB, das den Grundstein für die deutsche Kompetenz in der bemannten Raumfahrt und den vielgestaltigen Anwendungsbereichen der Forschung unter Weltraumbedingungen und der Telemedizin legte.

Unter dem Vorstand des DLR mit Prof. Dr. rer. nat Walter Kröll als Vorsitzenden und Prof. Dr. Jürgen Blum als stellvertretenden Vorsitzenden und weiteren Vorstandsmitgliedern arbeiten die Programmdirektoren: • Programmdirektion Luftfahrt Dr. Herbert Diehl, Köln; • Programmdirektion Raumfahrt Dipl.-Ing. Norbert Kiehne, Köln; • Projektdirektion

Raumfahrt Klaus Dietrich Berge, Bonn und • Programmdirektion Energietechnik, Dr. Gerd Eisenbeiß, Köln.

Band 49 - 2000

Der Herausgeber erinnert daran, dass wir zwar eine Jahrtausendwende hinter uns haben, nicht aber ein Jahrtausend der Luft- und Raumfahrt. Die wirkliche Erfindung der Luftfahrt – später der Raumfahrt – vollzog sich erst im ausgehenden 19. Jahrhundert. Umso rasanter verlief danach der Weg bis in zum alltäglichen Transportmittel unserer Tage. Je dynamischer das Tempo dieser Entwicklung wurde, desto häufiger waren beteiligter Fachleute der Überzeugung, bereits am Ende aller Möglichkeiten angekommen zu sein, auf dem höchsten technischen Stand, der keine Verfeinerungen mehr zulässt[!Duden162]. Wir sind eines besseren belehrt worden. In dem Maße, in dem sich der menschliche Erfindungsgeist vorarbeitet, tun sich immer neue Betätigungsfelder und Aspekte auf, die veränderte Ansätze erfordern. Wir stehen erst am Anfang der nächsten[!Duden163] industriellen Revolution, die nach Meinung von Fachleuten nicht mehr auf die klassischen Produktionsfaktoren beziehen, sondern auf dem Gebiet von Wissen abspielen wird. Und hier steht die Luft- und Raumfahrtindustrie als strategische Industrie des 21. Jahrhunderts in vorderster Reihe.

Der 49. REUSS, der erste REUSS im neuen Jahrhundert mit fast 800 Seiten ist insbesondere dadurch gekennzeichnet, dass mit dem Umzug von Bundestag und Regierung aus der Bonner eine Berliner Republik wurde. Das schlägt sich nieder im Kapitel der behördlichen Organisation der Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland nieder. Und mehr und mehr machen sich die neuen Medien in den Eintragungen bemerkbar, die vielfach die E-Mail- und die Internet-Adressen enthalten.

Es war Aufgabe des Jahrbuch-Teams die rasante Entwicklung zu dokumentieren und die vielen nützlichen Informationen für die Tagesnutzung möglichst umfangreich zu präsentieren.

Blockade durchbrochen

Die jahrelangen Bemühungen, die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie in einem großen, global wettbewerbsfähigen Konzern zu konsolidieren, ist durchbrochen – stellt Peter Pletschacher in seiner mittlerweile traditionellen Übersicht über die nationalen und internationalen Programme der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie fest. Die sich dramatisch verändernden Strukturen, die zur Bildung der EADS führten, werden mit den Entwicklungen des Jahres 1999 (nach dem Stand vom 1. November 1999) nachgezeichnet:

Anfang 1999 hatte sich die Absicht der DaimlerChrysler Aerospace (DASA) zer- schlagen, in einem ersten[!Duden164] Schritt mit British Aerospace (BAe) eine bila- terale Fusion zu schmieden, weil BAe einer nationalen Fusion mit dem Rüstungs- elektronik-Unternehmen GEC/Marconi den Vorzug gab. In Frankreich begann mit einem Teiltrückzug des Staates und dem Einstieg der Lagardère/Matra-Gruppe die Privatisierung von Aerospatiale. Diese nationalen Blockbildungen schienen zunächst ein unüberwindliches Hindernis für gesamteuropäische Lösungen zu sein, aber tat- sächlich löste diese Entwicklung ganz im Gegenteil neuen Bewegungen aus.

Ein erstes Signal war im Juni 1999 die Ankündigung einer Fusion zwischen der DASA und der spanischen CASA. Mitte Oktober 1999 folgte dann überraschend die deutsch-französische Fusion von DASA und Aerospatiale-Matra zur European Ae- ronautic, Defense and Space Corporation (EADS). Mit rund 90 000 Beschäftigten und einem Umsatz von 20 Mrd. € wird die EADS nach Boeing und Lockheed- Martin zum drittgrößten Luft- und Raumfahrtkonzern der Welt und noch vor BAe zum größten in Europa. Die CASA wird sich voraussichtlich diesem neuen Konzern anschließen, aber wie sich British Aerospace, die italienische Alenia und Saab ver- halten werden, bleibt abzuwarten.

Parallel zur EADS haben DASA, Aerospatiale-Matra und die britische Marconi E- lectronic Systems die Gründung des trinationalen Unternehmens Astrium angekün- digt, das mit 8000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 2,25 Mrd. € der größte Raum- fahrtkonzern Europas wird – und der Beitritt der Alenia Spazio zu Astrium dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen. Astrium mit einem äußerst breitem Spekt- rum an Programmen von wissenschaftlichen und kommerziellen Satelliten über die Trägerraketen ARIANE 4 und 5 bis zur Beteiligung an der Internationalen Raumsta- tion, wird als Raumfahrt-Division in die EADS integriert werden.

Auch die Hubschrauber-Joint Venture Eurocopter, das auf dem Weltmarkt eine füh- rende Position erreicht hat, wird in die EADS integriert. Und endlich erscheint die seit Jahren angestrebte Umwandlung des Konsortiums Airbus Industrie zu einer Ka- pitalgesellschaft im Rahmen der EADS realisierbar. Das von Airbus proklamierte Ziel einen Marktanteil von 50 Prozent zu erreichen, wurde 1999 weit übertroffen. Schließlich ist mit der Bildung der EADS auch die Konsolidierung der europäischen Kampfflugzeughersteller entscheidend vorangekommen, denn DASA und CASA sind Partner im Eurofighter-Programm, während Aerospatiale-Matra durch ihre Be- teiligung an Dassault die Programme Mirage und Rafaele einbringt. Diese Konstel- lation ist allerdings noch nicht gesichert, denn Dassault könnte eine Option zum Rück- kauf der von Aerospatiale-Matra gehaltenen Anteile ausüben, um sich wieder selbst- ständig[!Duden165] zu machen. Dann stellt sich die Frage der Neuordnung der Kampfflugzeugbranche neu, da auch die künftige Rolle von British Aerospace und Saab noch offen ist.

Neue Perspektiven ergeben sich auch in der Triebwerkindustrie. Die bisher zur DASA gehörende MTU München wird nicht in die Fusion mit Aerospatiale-Matra einbezogen sondern als Tochter von DaimlerChrysler geführt. Ob sich damit für MTU neue Chancen für Allianzen mit anderen Herstellern wie SNECMA ergeben können bleibt wegen langfristiger Bindung an den konkurrierenden US-Partner Pratt & Whitney eher unwahrscheinlich.

Die Konsolidierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie hat also entscheidende Fortschritte gemacht. Doch die Umsetzung der Fusionen von DASA, Aerospace-Matra und möglicherweise CASA wird noch manche Probleme aufwerfen. Erst in einigen Jahren kann beurteilt werden, ob das neu formierte Unternehmen tatsächlich an Effizienz und Schlagkraft gewonnen hat. Aber entscheidend für den Erfolg im Wettbewerb mit den großen US-Konzernen wird nicht nur sein, wie schnell die Unternehmen nach den formalen Fusionen zusammenwachsen, sondern ob es gelingt, Spitzentechnologien für neuen, wettbewerbsfähige Produkte zu entwickeln.

Zwei andere bemerkenswerte Ereignisse zeichnet Peter Pletschacher noch nach: • Eine strategische Ausrichtung hat die BMW AG beschlossen. Der Autohersteller gibt seine Mehrheitsbeteiligung an der BMW Rolls-Royce auf und überlässt[!Duden166] Rolls-Royce die alleinige Führung. Das Unternehmen wird ab Anfang 2000 unter der Firmierung Rolls-Royce GmbH als deutsche Tochter von Rolls-Royce geführt. • Fairchild-Dornier erzielte mit dem Startkunden Lufthansa, der je 60 Festaufträge und Optionen für die 728JET erteilt, einen bemerkenswerten Durchbruch. Die Bundesregierung und der Freistaat Bayern haben Bürgschaften zur Finanzierung dieses Regionaljet-Programms gewährt. Die Produktion des 30-Sitzers 328JET ist angelaufen, und für die gestreckte Version, des 44-Sitzers 428JET konnte mit Israel Aircraft Industries (IAI) ein neuer Partner gefunden werden.

Zur Bildung der EADS bemängelt der Herausgeber in seinem Geleitwort, dass es in den zersplittert anmutenden Strukturen Europas – trotz der Existenz der EU – noch nicht einmal ein gemeinsames Firmenrecht gibt, unter dessen Dach die neue europäische Gesellschaft hätte organisiert werden können. Im Falle der EADS behilft man sich deshalb mit dem Sitz in den Niederlanden, der allerdings als Nebeneffekt, wie man hört, steuerliche Vorteile bieten soll.

Ausblick in das neue Jahrhundert – aus Sicht des LBA

Dieter Horst, bis 31. Dezember 1999 Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes, versucht aus der Sicht des LBA, die Situation der deutschen und europäischen Luftfahrt am Beginn des neuen Jahrhunderts zu beschreiben:

Bei Wachstumsraten von 5 bis 8 % hat sich der Luftverkehr zum Massentransportmittel entwickelt, dessen Volumen weiter steigern wird. Die hohen Sicherheitsstandards haben die gesamte Luftverkehrsbranche, aber auch die Luftverkehrsverwaltungen, vor immer neuen und größeren Aufgaben gestellt. Dass sich der Luftverkehr trotzdem zum sichersten aller Verkehrsmittel entwickeln konnte, ist ein großer zukunftsweisender Erfolg.

Im stetigen Wachstum muss[!Duden167] eine Zunahme von Flugunfällen vermieden werden, hierzu ist eine weitere Verbesserung der Sicherheitsstandards zwingen erforderlich. Verschiedene Ansätze der vergangenen Jahre stimmen optimistisch. Zu ihnen zählen die Initiativen der ICAO, der JAA und der FAA mit einem hohen und beispielhaften Niveau an internationaler Vereinheitlichung der entsprechenden Vorschriften.

In den kommenden Jahren wird sich eine neue Qualität internationaler Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt ergeben. Die gegenwärtigen Zusammenschlüsse

und eine Vielzahl neuer Kooperationsprojekte zeigen eine Tendenz auf, der sich auch die Luftfahrtverwaltung anpassen muss. Verschiedene Modelle für eine gemeinsame europäische Luftfahrtbehörde, die „European Aviation Safety Authority (EASA)“, werden diskutiert mit dem Ziel, eine zentrale Behörde zu gründen, die auf dem Gebiet der Luftfahrtverwaltung weitgehende Kompetenzen für die Entwicklung neuer einheitlicher Vorschriften bekommen und die Umsetzung dieser Vorschriften sicherstellen soll. Hierzu müssen wichtige politische Grundsatzentscheidungen zu Beginn des neuen Jahrhunderts getroffen werden.

Vor dem Hintergrund des neuen Großraumverkehrsflugzeuges A3XX, welches in einheitlicher Firmenstruktur angegangen werden soll, wird deutlich, welche überragende Bedeutung die termingerechte Bildung einer zentralen europäischen Luftfahrtbehörde auch für die zukünftigen Projekte der Industrie besitzt.

...Die vergangenen Jahre haben einen Aufschwung gebracht, der zuversichtlich stimmt und neue Aufgaben für die kommenden Jahre mit sich bringt. Mit den neuen Projekten der Firma Fairchild Dornier werden erstmals seit vielen Jahren wieder Strahlverkehrsflugzeuge vollständig in Deutschland entwickelt und hergestellt. Die mittelgroßen Strahltriebwerke der BR700-Baureihe der BMW Rolls-Royce mit ihrem Standort in den neuen Bundesländern haben in nur wenigen Jahren der Entwicklung einen durchbrechenden Erfolg auf dem Weltmarkt erringen können. Mit den neuen ehrgeizigen Projekten der Firmen Zeppelin und Cargolifter werden moderne Luftschifftechnologien für das neue Jahrhundert nutzbar weiterentwickelt, Auch die deutsche Segelflugzeugindustrie muss[!Duden168] erwähnt werden, die weiterhin, wie schon viele Jahre, mit rund 90% Marktanteil führend auf dem Weltmarkt ist. All diese Projekte erfordern eine tatkräftige Unterstützung durch das LBA. Auch bei einer zunehmenden Globalisierung ist es Aufgabe der nationalen Behörde, deutsche Projekte zu unterstützen, umso[!Duden169] sicherzustellen, dass die deutsche Luftfahrtindustrie eine angemessene Stellung auf dem Weltmarkt behält.

Neue Organisationen und Namen in der Regierung

Sorgsam verzeichnet der REUSS luft- und/oder raumfahrtrelevante Zuständigkeiten aller Bundesministerium, angefangen vom Bundeskanzleramt über die „klassischen Luftfahrtressorts“ über das Auswärtig Amt, den Bundesministerien des Innern und der Justiz bis hin zu den Bundesanstalten. In der globalisierten Welt verwundert es nicht, dass im Referat 410 des Auswärtigen Amtes, Berlin, insbesondere auch Fragen des Airbus und auch ESA angesiedelt sind.

Geklärt haben sich die Zuständigkeiten im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), Bonn. In der Abteilung Luft- und Raumfahrt, Schifffahrt[!Duden170] ist Ministerialdirigent Thilo Schmidt Leiter der Unterabteilung Luft- und Raumfahrt auch verantwortlich für den umfangreichen Bericht im REUSS.

Der Technologiebereich des Forschungsministeriums ging auf das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie über. In Berlin ist tätig die Abteilung IV „Gewerblicher Rechtsschutz; Industrie; Umweltschutz“ mit Ministerialdirektor Dr. Gerhard Ollig. Luft- und Raumfahrt ist in der Unterabteilung IV A mit Ministerialdirigent Dr. Wolf Günther angesiedelt. Dort sind die bekannten Referate IV A 4 Luftfahrtindustrie und KoorLR/IV A 5, während das Referat IV A 6 Luftfahrtforschung (mit Ministerialrat Dr. Jürgen Bandel) seinen Dienstsitz in Bonn hat.

Überflieger Lufthansa

Das Bankhaus Bär bewertete die Lufthansa-Aktie im September 1999 als „Überflieger“ und sprach eine klare Kaufempfehlung aus, sie zählte 1998 zu den meistgehandelten Aktien Deutschlands. Für die Konzerkkommunikation gibt es mit Klaus Walter einen neuen Leiter. Zur theoretischen Pilotenausbildung startete die Lufthansa mit fünf europäischen Verkehrsfliegerschulen gemeinsam mit Universitäten und Softwarespezialisten via Internet das Projekt Lilienthal. Hier werden im Laufe von zwei Jahren elf Partner aus vier Ländern in einem Fernlehrgang zur Theorieausbildung von Pilotenschülern entwickeln. Im Mittelpunkt des auch von der EU unterstützten Projekts steht zunächst die Definition gemeinsamer europäischer Ausbildungsstandards. Ziel der „Virtuellen Europäischen Pilotenschule“ (www.pilotschool.net) ist, zunächst die Basistheorie für die PPL-A-Privatpiloten-Lizenz nach den neuen JAA-Richtlinien abzudecken. Die fünf Verkehrsfliegerschulen, darunter Lufthansa Flight Training Deutschland, werden über eine „Distance Learning Platform“ später den Unterricht begleiten. Das Pilot School Network PSN bietet damit eine einheitliche, qualitativ hochwertige Ausbildung unabhängig vom Standort des Schülers an.

Der BDLI mahnt von Berlin aus

Nahezu fünfzig Jahre Nachkriegsentwicklung sind für den BDLI mit dem Umzug von Bonn nach Berlin Ende August 1999 abgeschlossen. Um den Kontakt zu den in Bonn verbliebenen Ministerien nicht abreißen zu lassen, gibt es eine Zweigstelle im Bonner Haus der Luft- und Raumfahrt. Präsident ist seit März 1999 Dr.-Ing. Gustav Humbert, Vorsitzender der Geschäftsführung DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH. Verantwortlich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist Diana Winkler.

Im Bericht des BDLI mahnt der Präsident zur Sicherung der Schrittmacherrolle „verlässliche[!Duden171] Forschungs- und Entwicklungsförderung“ an: *...gerade weil die BDLI-Mitglieder ihre Hausaufgaben gemacht haben, dürfen sie jetzt von der Politik ein nachhaltiges Bekenntnis zur Luft- und Raumfahrt erwarten. Zumal die öffentliche Förderung der Luft- und Raumfahrtindustrie in den USA mit 11,5 Mrd. € um mehr als 300 Prozent über der in Europa liegt (3,3 Mrd. €) liegt...Das Verhältnis von öffentlicher Förderung zu Eigenmitteln der Industrie beträgt für den zivilen Flugzeugbau in den USA 4:1, in Europa 1:1 und in Deutschland 1:1,5. Von 1995 bis 1998 wurden in der Bundesrepublik 1,2 Mrd. DM in die Luftfahrtforschung investiert. Bund und Industrie teilten sich die Kosten. Das Programm für die Jahre 1999 bis 2002 – und das ist auch schon ein mühsam ausgehandelter Kompromiß – sieht bei gleich hohem Gesamtetat 720 Millionen Mark Beteiligung der Industrie und je 240 Mio. DM von Bund und Länder vor...Ähnlich kritisch ist die Entwicklung beim Raumfahrtbudget. Der jetzt ausgehandelte Haushaltsansatz von jährlich 310 Millionen DM bis zum Jahr 2002 wird nicht ausreichen, um die über Jahrzehnte aufgebauten deutschen Positionen in der Wissenschaft und in Kernbereichen der europäischen Raumfahrtkooperation aufrechtzuerhalten...*