

professionelle Markt- und Meinungsforschung von diesem Sektor sogar entwickelt und erst später auf andere Bereiche übertragen wurde.¹⁹

Der Begriff des „Medienunternehmens“ – so können wir zusammenfassen – ist zunächst nichts weiter als ein heuristischer Begriff für die Unternehmenshistorische Forschung. Er fasst die ökonomische Aktivität einer Branche zusammen, die von der Unternehmensgeschichte bislang nicht ausreichend berücksichtigt wurde und die sich daher von der Unternehmensgeschichte weitgehend unbenutzt zu einer der wichtigsten Wachstumsindustrien moderner Industriegesellschaften entwickeln konnte. Fasst man hierunter Unternehmen zusammen, die mit der Organisation der gesellschaftlichen Informationsverarbeitung im Medium der öffentlichen Meinung beschäftigt sind, so dient der Begriff als Transferbegriff historiographischer Vorarbeiten aus unterschiedlichen Fächern ebenso wie als theoretischer Begriff, mit dem nach den vermuteten Eigentümlichkeiten der Produktionsweise im Medienbereich gefahndet werden kann. Zugleich wird die Unternehmensgeschichte mit dem Begriff des Medienunternehmens Zeuge eines tiefgreifenden gesellschaftlichen Transformationsprozesses der letzten vierzig Jahre.

**Die Entwicklung eines Rüstungsprojektes –
Die militärische und wirtschaftliche Eigendynamik des Waffensystems
F-104 G Starfighter**

Claas Siano, Bochum

Am 22.05.1991 fand auf dem Flugplatz Ingolstadt-Manching bei der Wehrtechnischen Dienststelle 61 der Bundeswehr der letzte Flug eines Starfighters der Luftwaffe statt. Damit endete ein über dreißig Jahre dauerndes Kapitel der deutschen Luftwaffe und der Marineflieger, das seit der Entscheidung für den Kauf und den Lizenzbau des Starfighters im Herbst 1958 immer wieder für Schlagzeilen sorgte. Die Beschaffung und der Einsatz des Waffensystems F-104 G wirkte sich nicht nur auf den militärischen Bereich der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch auf die deutsche Luftfahrtindustrie und die öffentliche Meinung in starkem Maße aus.

Dabei fällt die nachträgliche Bewertung der F-104 G Starfighter je nach Position und Interesse vollkommen unterschiedlich aus. Für die Piloten der Luftwaffe sowie der Luftwaffen anderer Staaten,

¹⁹ Patrick Vonderau: „Monster returns in Shocker that will attract where audiences like thrills and chills.“ Produkt und Publikum in der Genreproduktion Hollywoods, in: Adelman und Hesse (Hg.): Ökonomien des Medialen.

die mit dem Starfighter ausgerüstet waren, war die F-104 G eines der besten Kampfflugzeuge der damaligen Zeit, die von den Piloten, die sie flogen, sehr geschätzt wurde.

Für die deutsche Luftfahrtindustrie bot die Lizenzfertigung des ursprünglich von der Lockheed Aircraft Corporation konstruierten und gebauten Flugzeuges die große Chance, die vom Kriegsende 1945 bis zur Wiedenzulassung der Luftfahrt in Deutschland 1955 verlorene Zeit aufzuholen und durch Nutzung bereits vorhandener Produktionsabläufe und Technologien den Anschluss an die führenden Industrienationen im Bereich der Luftfahrt zu gewinnen.

In der öffentlichen Meinung schließlich wurde der Starfighter schnell zum wenig schmeichelhaften „Witwenmacher“, man sprach vom „Sarg mit Balkenkreuz“ und wettete auf den Zeitpunkt des nächsten Absturzes.

Darüber hinaus war die Planung und Beschaffung des Waffensystems aber auch für den übergeordneten Bereich der Wirtschaftsgeschichte der damals noch jungen Bundesrepublik Deutschland ein bedeutendes Kapitel. Die Beschaffung und die Fertigung des Starfighters war ein Projekt der Superlative.¹ Das Waffensystem war seit der Gründung der Bundeswehr im Jahr 1955 die teuerste Einzelbeschaffung, sowohl bei der Luftwaffe als auch in der gesamten Bundeswehr mit einem Investitionsvolumen von fast fünf Milliarden DM.

Mit der Entscheidung des Verteidigungsministeriums für die Beschaffung des Starfighters, mit der sich die Serienfertigung durch deutsche und später auch europäische Luftfahrtfirmen verband, vollzog sich die größte Hilfestellung für die gerade erst wieder zugelassene und durch mehrere Bundeswehraufträge angekurbelte deutsche Luftfahrtindustrie. Daher war der Starfighter für die Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik in der Industriesparte der Luftfahrt von zentraler Bedeutung, da er den Bestand dieser Branche auf viele Jahre hinaus mit sicherstellte.

Auch gesellschaftsgeschichtlich prägten die Beschaffung und der Einsatz des Waffensystems Starfighter die Bundesrepublik Deutschland in den fünfziger und sechziger Jahren. Neben der mit der Absturzserie verbundenen schlechten Sicherheitslage des Flugzeugs und der Piloten (bis 1989 kamen bei fast 200 zerstörten Flugzeugen 108 Piloten ums Leben), war der Starfighter für große Teile der Bevölkerung ebenfalls ein Sinnbild für die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik mit einer bis dahin nicht gekannten atomaren Komponente. Der Starfighter konnte nicht nur mit konventionellen, sondern auch mit atomaren Trägerwaffen bestückt werden.

Auch die politische Thematisierung des Starfighters war bis in die siebziger Jahre für ein Waffensystem der Bundeswehr beispiellos. Über kein anderes Waffensystem diskutierte der deutsche Bundestag so häufig und kontrovers wie über die F-104 G. Bei der besonders im Frühjahr 1966 intensiv geführten Debatte im Bundestag, während der sich auch der Verteidigungsausschuss des Bundestages mit der Sicherheitslage des Waffensystems befasste, sprach die öffentliche Meinung ganz offen von der „Starfighter-Krise“.

¹ vgl. dazu Johannson, Kurt: Vom Starfighter zum Phantom, Frankfurt/Main 1969, S. 7: „Allerdings hat auch kein Ausstattungsgegenstand der Bundeswehr so viele und so widersprüchliche Superlative auf sich vereinigen können: Der Starfighter ist die teuerste Waffe der Bundeswehr, er zählt zu den technisch perfektesten Instrumenten, mehr Rakete als bemanntes Flugzeug, er hat den geheimsten Kampfauftrag, den atomaren, aber er weist auch die höchste Unfallrate auf.“

Die nähere Betrachtung dieses Rüstungsprojektes wirft eine Reihe ungeklärter Fragen auf, von denen ich einige im Rahmen meiner Dissertation beantworten möchte. Dabei gehe ich von der Hauptthese aus, dass das Waffensystem F-104 G auf mehreren Ebenen, nämlich zum einen auf der militärischen und zum anderen der industriellen Seite, eine bemerkenswerte Eigendynamik entwickelte. Im militärischen Bereich ergab sich sogar eine doppelte Eigendynamik: Zum einen entzog sich das Waffensystem seit der Planung immer mehr der parlamentarischen Kontrolle durch den Bundestag, obwohl die Bundeswehr von ihrem Verständnis her als Parlamentsheer galt. Das oberste Kontrollorgan der Streitkräfte war somit der Bundestag. Trotzdem kam das Waffensystem F-104 G während der Phasen der Planung und Beschaffung in den Plenarsitzungen kaum zur Sprache. Erst in der fünften Wahlperiode, in die auch die Starfighter-Krise des Jahres 1966 fiel, stieg die Zahl der thematisch auf den Starfighter bezogenen Debatten sprunghaft an.

Es ist meiner Ansicht nach erstaunlich und unverständlich, dass erst ab 1965 in der Politik ein erhöhtes Interesse an diesem Waffensystem deutlich wurde, obwohl es bereits ab 1962 Anzeichen einer sich stetig verschlechternden Sicherheitslage gab. Probleme deuteten sich bereits mit dem Beginn der Auslieferung des Waffensystems an die Truppe an.

Die zweite Ebene der militärischen Eigendynamik ergibt sich meiner Meinung nach in der militärischen Notwendigkeit des Einsatzes der F-104 G in der Bundeswehr. Während der Phasen der Planung und der Beschaffung des Waffensystems änderte sich die NATO-Strategie mehrere Male, ebenso in der Phase der Einsatzzeit des Starfighters in der Bundeswehr ab 1962. Genau darin zeigt sich die zweite Seite der militärischen Eigendynamik des Starfighters: Trotz geänderter Einsatzkriterien stand die Verwendungsfähigkeit des Waffensystems nie zur Debatte, der Starfighter wurde mehrere Male einfach nachgerüstet, um die Ansprüche des neuen Einsatzzweckes erfüllen zu können.

Ähnlich wie bei der Beschaffung und dem Einsatz der F-104 G stellt sich für mich auch auf dem industriellen Sektor die Frage, ob der Nachbau des Starfighters innerhalb der deutschen Luftfahrtindustrie eine gewisse Eigendynamik entwickelte, die ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr zu stoppen war, obwohl sich das Verteidigungsministerium dieser Angelegenheit gerne entzogen hätte. Diese Frage ist meines Erachtens vor allem deshalb von Bedeutung, da eine solch starke Förderung eines Industriebereiches eigentlich dem wirtschaftlichen Prinzip der sozialen Marktwirtschaft widersprochen hätte, und eher den Charakter einer Staatswirtschaft einnahm, zumindest auf diesem industriellen Sektor.

Neben der Darstellung der Gründe, die für die starke Eigendynamik dieses Rüstungsprojektes sprechen, werden auch die Gründe untersucht, die eine solche Entwicklung erst möglich machten. Außerdem werde ich analysieren, ob sich der Punkt zeitlich und sachlich festmachen lässt, an dem die Eigendynamik des Projektes nicht mehr gestoppt werden konnte.

Zur Klärung dieser Hauptthese wird das Thema von vier Standpunkten aus beleuchtet. Erstens möchte ich die Bedeutung des Starfighters für die Bundesluftwaffe untersuchen und darstellen. Dazu wird untersucht, ob die Beschaffung und der Einsatz der F-104 G in der Bundesluftwaffe überhaupt den militärischen Anforderungen sowohl der Bundeswehr als auch im Rahmen der jeweils

gültigen NATO-Doktrin entsprach, oder ob die Vermutung bewiesen werden kann, dass die Indienststellung des Waffensystems F-104 G von anderen Zielsetzungen geleitet wurde.

Von besonderer Wichtigkeit ist dabei der Ablauf von Planung und Beschaffung des Waffensystems F-104 G. Bei Indienststellung der Bundeswehr wurde die deutsche Luftwaffe hauptsächlich mit Flugzeugen vom Typ Republic F-84/86 und Canadair CL-13B ausgerüstet, die ihr von den Luftwaffen der USA und Kanadas als Erstausrüstung überlassen wurden. Relativ schnell wurde dann nach einem neuen moderneren Abfangjäger gesucht, der gemäß der damals aktuellen NATO-Doktrin geeignet sein sollte, die Luftverteidigung der BRD im Rahmen des atlantischen Bündnisses in den nächsten Jahren sicherzustellen. Von den 14 Flugzeugen², die Anfangs zur Auswahl standen, fiel die Entscheidung schließlich zwischen den beiden US-amerikanischen Mustern F-104 A Starfighter von Lockheed, der F-11 SuperTiger der Firma Grumman und der französischen Dassault Mirage III zu Gunsten des Starfighters.

Bei der Beschaffung stellt sich vor allem die Frage, unter welchen Gesichtspunkten die Entscheidung für die Anschaffung des Starfighters fiel. Dabei muß hinterfragt werden, ob die Entscheidung für den amerikanischen Starfighter und gegen die französische Mirage auch als eine Entscheidung innerhalb der Bundesregierung zwischen Atlantikern und Gaullisten zu sehen ist. Während Verteidigungsminister Strauß für eine stärkere Anbindung an die USA eintrat, setzte sich Bundeskanzler Adenauer mehr für eine Annäherung an Frankreich ein.

Bei der Frage der Auswahl und der Beschaffung des Waffensystems F-104 G muss auch der Einfluss des amerikanischen Rüstungskonzerns Lockheed Aircraft Corporation dargestellt und beurteilt werden. Dabei möchte ich allerdings nicht auf die vielfach in der öffentlichen Meinung propagierten Verschwörungstheorien eingehen, nach denen Strauß und weitere maßgebliche Mitglieder der Bundesregierung und der Bundeswehr von Lockheed bestochen worden sein sollen. Vielmehr geht es mir bei diesem Punkt darum zu untersuchen, ob Lockheed sich in Deutschland bereits seit Anfang der fünfziger Jahre eine starke Lobby in der Bundesrepublik aufbaute und diese auch nutzte, um die Regierung und die Bundeswehrführung von der Qualität ihres Waffensystems zu überzeugen.

Im Rahmen der Frage der Einflussnahme durch die Firma Lockheed werde ich den Lizenzvertrag über den Nachbau des Starfighters näher untersuchen. Bereits Anfang der sechziger Jahre wurde Kritik an diesem Vertragswerk laut, da er in weiten Teilen nicht den üblichen Gepflogenheiten eines rüstungswirtschaftlichen Lizenzvertrages entsprochen haben soll.

Ebenfalls Ansatzpunkte für eine kritische Beurteilung bietet die Kompetenzverteilung bei der Planung und der Beschaffung des Starfighters zwischen den Bundesministerien für Wirtschaft und Verteidigung. Obwohl das Bundeswirtschaftsministerium bei rüstungstechnischen Beschaffungsprozessen ein nicht unerhebliches Mitspracherecht hatte – schließlich wurde hier über die Finanzierung der Anschaffung entschieden während das Verteidigungsministerium die militärische Notwen-

² Zu den Mustern, die Anfangs in Erwägung gezogen wurden, gehörten u.a. die britische Lightning, die schwedische Saab J35 Draken sowie die F-102 Delta-Dagger und F-106 Delta-Dart der US-Firma Convair.

digkeit bestimmte – wurde die Entscheidung über den neuen Abfangjäger der Luftwaffe ausschließlich im Verteidigungsministerium getroffen.

Neben der Planung und Beschaffung spielt die militärische Notwendigkeit bei der Einordnung des Starfighters in den militärischen Gesamtzusammenhang eine wichtige Rolle. Obwohl die Bundeswehr auch im Bereich des Heeres mit Waffen ausgerüstet wurde, die einen Atomschlag möglich machten, galt der Starfighter als „Eintrittskarte“ zur Atommacht.³

Die Einplanung des Starfighters als atomarer Jagdbomber, die auch die Umkonstruktion der eigentlich als Abfangjäger geplanten F-104 A nötig machte, geht auf das Betreiben von Franz-Josef Strauß zurück. Da sich die NATO-Doktrin zum Einsatz von Atomwaffen in der Zeit der Planung und Einführung des Starfighters allerdings mehrfach änderte, werde ich untersuchen, ob der Starfighter bei seiner Einführung in die Geschwader der Luftwaffe ab 1962 überhaupt noch der aktuellen NATO-Doktrin entsprach.

Die Frage der militärischen Notwendigkeit des Starfighters spielte auch bei der Mitte der sechziger Jahre geführten Diskussion um die so genannte „Aufklärungslücke“ eine bedeutende Rolle. Zu dieser Zeit sollten für die Luftwaffe neue Aufklärungsflugzeuge beschafft werden, da im Rahmen der neuen NATO-Strategie „flexible response“ ein erhöhter Bedarf an Aufklärungskapazitäten entstand, den die USA von den NATO-Verbündeten gedeckt sehen wollten. Obwohl Lockheed eine verbesserte Aufklärungsversion des Starfighters anbot, die ebenfalls in Deutschland in Lizenz produziert werden sollte, entschied sich das Verteidigungsministerium für die Anschaffung der Aufklärungsversion der F-4 Phantom von McDonnell-Douglas. Anhand der Diskussion um die Aufklärungslücke möchte ich nachweisen, dass der Starfighter spätestens ab 1967, mit Aktualisierung der NATO-Doktrin, vermutlich aber schon einige Jahre vorher nicht mehr der militärischen Notwendigkeit der BRD im atlantischen Bündnis entsprach.

Als zweiten Punkt meiner Arbeit möchte ich die Bedeutung des Lizenzbau-Programms des Starfighters für die deutsche Luftfahrtindustrie untersuchen. Hierbei stellt sich die Leitfrage, welche Auswirkungen das Lizenzbauprogramm auf die Entwicklung der deutschen Luftfahrtindustrie vor allem Mitte und Ende der sechziger Jahre hatte.

Dazu wird zunächst der Bundesverband der deutschen Luftfahrtindustrie mit seinem Aufbau und seiner Zielsetzung als Dachverband aller für den Starfighter-Nachbau eingesetzten Unternehmen kurz dargestellt werden. Dies halte ich deshalb für notwendig, da der Verband bereits zu Beginn der Wiederbewaffnung 1955 stark auf die Erteilung von Regierungsaufträgen an die deutsche Luftfahrtindustrie drängte, um diese nach der langen Abstinenz auf dem Weltmarkt wieder konkurrenzfähig machen zu können. Dieser Trend setzte sich auch in den sechziger und siebziger Jahren fort. Besonders interessant ist die Betrachtung der Politik des Bundesverbandes der deutschen Luftfahrtin-

³ Die Begründung für diese Sichtweise ist vermutlich darin zu sehen, dass die Atomwaffen, die im Heer eingesetzt wurden, nur eine sehr geringe Reichweite hatten und somit nur für taktische Zwecke genutzt werden konnten. Die Reichweite des Starfighters erlaubte allerdings einen Atomwaffeneinsatz über mehrere hundert Kilometer und war so auch für den strategischen Einsatz von Atomwaffen geeignet. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die BRD keine eigenen Atomwaffen besaß, sondern die Sprengköpfe im Einsatzfall von den USA zur Verfügung gestellt worden wären.

dustrie deshalb, weil die deutsche Luftfahrtindustrie laut der Meinung von Gerhard Brandt⁴ und weiterer Autoren bei der Frage der deutschen Wiederbewaffnung eine Sonderrolle einnahm. Während sie stark auf eine deutsche Wiederbewaffnung drängte, bewertete der größte Teil der restlichen deutschen Industrie dieses Unternehmen aus unterschiedlichen Gründen durchaus kritisch.

Anschließend wird die weitere wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung des F-104 Lizenz-Bauprogramms anhand von drei Problemen näher untersucht. Als ersten Punkt möchte ich die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie seit Beginn der Wiederbewaffnung der BRD 1955 bis zum Beschluss der Anschaffung des Starfighters 1958 darstellen. Dabei stellt sich die Frage, ob die Luftfahrtindustrie durch die Anfangsaufträge des Verteidigungsministeriums bereits ausreichend Starhilfe erhalten hatte, um auf dem freien Markt bestehen zu können, oder ob weitere Anschlussaufträge zur Sanierung der Betriebe nötig waren.

Interessant ist in diesem Zusammenhang vor allem, dass sich der BDLI bereits vor der Wiederrückbildung der Luftfahrt in Deutschland (damals noch unter dem Namen Verband zur Förderung der Luftfahrt e.V.) dafür einsetzte, die für die Ausstattung der Deutschen Lufthansa benötigten Luftfahrzeuge durch deutsche Firmen in Lizenz bauen zu lassen. Zu diesem Zweck gründeten die größten deutschen Luftfahrtfirmen mit der Aero-Union eine eigene Gesellschaft. Trotz des großen Engagements des Verbandes blieben diese Bemühungen erfolglos. Die ersten Aufträge für die deutsche Luftfahrtindustrie waren die Entmottung und Instandhaltung der Erstausstattungsflugzeuge der Bundeswehr. Lediglich die Firma Dornier konnte mit der Do27 ein eigenes Projekt vorweisen.

In die Zeit des Wiederaufbaus der deutschen Luftfahrtindustrie fällt auch das Kapitel des Gedankens der Entwicklung eines zukünftigen Interceptors⁵ für die Luftwaffe durch die deutsche Luftfahrtindustrie, mit dessen Planung und Scheitern ich mich ebenfalls kurz beschäftigen werde. In diesem Rahmen werde ich auch auf die unterschiedlichen Ansichten der Regierungskoalition und der Opposition zur Unterstützung dieses Wirtschaftszweiges eingehen, die vor allem in den Bundestagsdebatten dieser Zeit deutlich wurden.

Besondere Beachtung muss zweitens die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie nach Auslaufen des ersten F-104 G Fertigungsprogramms 1965 finden. Von Seiten des Verteidigungsministeriums waren danach nicht mehr so große Anschlussaufträge geplant, als das die deutsche Luftfahrtindustrie davon allein ihr wirtschaftliches Überleben bestreiten konnte. Darüber hinaus standen für solche Pläne auch mit der 1965/66 einsetzenden ersten Rezession der bundesdeutschen Wirtschaftsgeschichte und der damit verbundenen Kürzung des Bundeshaushaltes auch deutlich weniger finanzielle Mittel zur Verfügung. Trotzdem drängte der BDLI auf die Erteilung weiterer Staatsaufträge, da laut seiner Argumentation die Industrie nur so ihre Zukunft sichern konnte.

Auch die Beziehung zwischen der deutschen Luftfahrtindustrie und dem Verteidigungsministerium verschlechterte sich seit dem Ausscheiden von Franz-Josef Strauß aus dem Amt des Verteidigungsministers 1962 nach der Spiegel-Affäre deutlich. Seine Amtsnachfolger brachten der Luft-

⁴ Brandt, Gerhard: Rüstung und Wirtschaft in der Bundesrepublik, hergg. von Georg Picht, Berlin/Witten 1966.

⁵ Ein solcher Abfangjäger zeichnet sich vor allem durch hohe Steigfähigkeit und bei geringer Reichweite aus. Sein Einsatzzweck bestand darin, schnell auf die Höhe der einfliegenden Bomber oder Jagdbomber aufzusteigen, diese im Luftkampf abzuschießen und dann wieder zu landen, um auf die nächste Aktion zu warten.

fahrtindustrie weit weniger Interesse entgegen als Strauß, der sicherlich durch die starke Konzentration dieser Industrie in Bayern auch ein nicht unerhebliches Interesse an der Gewinnung und Sicherung von Wählerpotential verfolgte. Zur Zeit der ersten Rezession in der bundesdeutschen Wirtschaftsgeschichte war das Verhältnis zwischen BDLI und Verteidigungsministerium so stark gestört, dass die beiden Seiten sich gegenseitig nur noch Vorhaltungen machten – der BDLI wegen des Nichterfolgens von Anschlussaufträgen und das Verteidigungsministerium, weil sich die Industrie dem Wunsch nach Konzentrationen und Fusionen der einzelnen Firmen widersetzte.

Zur breiteren Darstellung der Situation der deutschen Luftfahrtindustrie in den sechziger Jahren wird auf die Entwicklung der deutschen Senkrechtstarter-Projekte eingegangen, der VJ-101 und der VAK 191. Obwohl mit dem Starfighter am Ende der fünfziger Jahre für die Bundeswehr ein sehr modernes Kampfflugzeug angeschafft wurde, sah der damalige Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Kammhuber, das Waffensystem nur als Übergangslösung. Später sollte die Bundesluftwaffe mit einem selbst entwickelten senkrechtstartfähigen Jagdflugzeug ausgerüstet werden. Auch ein Erdkampfflugzeug sowie ein Transporter waren in einer senkrechtstartfähigen Version geplant. Die Entwicklung der Senkrechtstarter wurde allerdings über den Bau von Prototypen nicht weiter verfolgt und gelangte nie zur Serienreife. Damit stand auch für den Starfighter kein von der deutschen Luftfahrtindustrie entwickelter Nachfolger zur Verfügung.

Neben dem Abbruch der deutschen Senkrechtstarterprogramme stand die deutsche Luftfahrtindustrie Ende der sechziger Jahre auch durch das Schließen der oben bereits erwähnten Aufklärungslücke durch die Luftwaffe vor einem Problem. Die Entscheidung der Luftwaffenführung für die F-4 beeinflusste die Luftfahrtindustrie stark. Die Phantom wurde allerdings nicht in Deutschland in Lizenz gebaut, die deutsche Luftfahrtindustrie erhielt lediglich eine Ausgleichsleistung zur Kompensation der Einnahmeverluste. Daher werde ich die Gründe untersuchen und analysieren, die zum Kauf der wesentlich teureren F-4 führten, die darüber hinaus auch nur sehr geringe Vorteile für die deutsche Luftfahrtindustrie in Form von Kompensationsaufträgen brachte, die aber nicht im Ansatz den Wert einer Lizenzbaureihe erreichten.

Ebenfalls Einfluss auf die Entwicklung der deutschen Luftfahrtindustrie nahm die Entscheidung der Bundesregierung, bis zur Anschaffung des neuen Mehrzweckkampfflugzeuges – ab 1975 als Multi-Role-Combat-Aircraft Tornado in die Bundeswehr eingeführt – die Luftwaffe für die Zwischenzeit mit der Jagdversion der F-4 Phantom anstatt mit weiteren Modellen des Starfighters auszurüsten. Diese politische Entscheidung wurde von der deutschen Luftfahrtindustrie stark kritisiert, da sich aus der Indienststellung des Jagdflugzeuges F-4 Phantom, wie auch bei der bereits beschriebenen Aufklärungsversion, keine Folge- oder Lizenzaufträge für die Industrie ergaben.

Nach der Darstellung der Situation der Luftfahrtindustrie wird dieses Kapitel drittens in den größeren wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhang eingeordnet. Bereits vor Wiederzulassung der Luftfahrt und der zugehörigen Industrie in der BRD plante der BDLI die ersten Aufträge der Industrie mit dem Lizenzbau von Zivilflugzeugen. Diese Pläne waren allerdings nicht von Erfolg gekrönt. Zu Beginn der Wiederbewaffnung der BRD erhielt die Luftfahrtindustrie Regierungsaufträge als „Starthilfe“, um sich nach einer Einarbeitungszeit mit zivilen Projekten wieder an der Spitze des Weltmarktes etablieren zu können. Aber obwohl die Bundesregierung später, vor allem während der

Rezession 1966, häufig diese selbst auferlegte Verpflichtung annahnte und auch Fördergelder für die zivile Entwicklung von Luftfahrzeugen bereitstellte, entstanden außer der VFW-614 und HFB-320 keine serienreife Projekte. Das erste wirklich erfolgreiche zivile Projekt, an dem deutsche Luftfahrtfirmen beteiligt waren, war das europäische Großflugzeug Airbus. Dabei drängt sich natürlich die Frage auf, ob die Luftfahrtindustrie nicht in der Lage war, Flugzeuge für den zivilen Markt zu entwickeln und zu bauen, oder ob die Konkurrenzsituation auf dem Weltmarkt zu aussichtslos für ein deutsches Produkt war.

Statt einer stärkeren Betätigung auf dem zivilen Sektor erhielt die Luftfahrtindustrie sowohl parallel zur Beschaffung der Aufklärungsversion als auch der Jagdversion der Phantom zum Ausgleich Fertigungsaufträge für weitere Flugzeuge des Typs F-104 G, also eines Waffensystems, das extrem anfällig war und ab 1967 nicht mehr in den der Bundesluftwaffe in der NATO-Strategie „flexible response“ zugeordneten Aufgabenbereich passte. Daher möchte ich die Frage klären, ob die Bundesregierung seit Erteilung der ersten Rüstungsaufträge an die Luftfahrtindustrie langsam, ohne dies allerdings vorsätzlich zu tun, einen Art Staatsbetrieb in diesem Wirtschaftssektor aufbaute, der ohne Anschlussaufträge des Verteidigungsministeriums nicht mehr fähig war, auf dem Markt zu existieren.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Frage, in wieweit die Rezession des Jahres 1966 die Entwicklung des Luftfahrtsektors beeinflusste. Denn obwohl der Bundeshaushalt im Bereich Verteidigung, wie in allen anderen Ressorts auch, gekürzt wurde und in den folgenden Jahren keine Verbesserung dieser Situation zu erwarten war, erhielt die deutsche Luftfahrt weitere Aufträge des Verteidigungsministeriums, obwohl auf dem Gebiet der zivilen Entwicklung und Fertigung von der Industrie kaum Schritte unternommen wurden, wie es das Ministerium häufig annahnte. In diesem Zusammenhang lässt sich mit Recht die Frage stellen, ob die Rezession die Luftfahrtindustrie sogar eher rettete als ihr Schaden zufügte, indem das Ministerium im Zuge der ersten Wirtschaftskrise nicht riskieren wollte, das zum Teil auch auf Staatskosten ausgebildete Fachpersonal dieses grade erst neu entstandenen Wirtschaftszweiges an die Arbeitslosigkeit oder einen anderen Industriebereich zu verlieren. In diesem Sachzusammenhang werde ich auch die Bedeutung einer eigenen Luftfahrtindustrie für die Bundesrepublik Deutschland analysieren und darstellen.

Neben der militärischen und industriellen Bedeutung des Waffensystems F-104 G verdient das Bild des Starfighters in der Öffentlichkeit als gesellschaftspolitisches Thema eine detailliertere Betrachtung. Dabei ist es entscheidend, das Bild des Waffensystems darzustellen, das durch die Medien, vor allem durch Zeitungen und Zeitschriften, an die Bevölkerung vermittelt wurde. Daher werde ich durch die Auswertung auflagenstarker deutscher Zeitschriften wie Spiegel, Stern und Quick sowie einiger Tageszeitungen und die Heranziehung militärischer Fachblätter versuchen, einen breiten Überblick über die Darstellung von Planung, Beschaffung und Einsatz des Starfighters zu geben.

Ein eigenes Unterkapitel möchte ich dabei der Untersuchung der so genannten Starfighter-Krise 1966 widmen. Hier ist es besonders wichtig neben einer kurzen Erarbeitung der Faktoren, die schließlich diese Krise auslösten, auch darzustellen, wie die Luftwaffenführung den Sachverhalt der Krise bewertete und welche Konsequenzen sie daraus zog. Wichtig ist bei der Betrachtung dieses Problems natürlich auch, ob die von der Luftwaffenführung eingeleiteten Maßnahmen auch Erfolg

zeigten. Ein wichtiges Dokument zu diesem Thema ist der Bericht des Bundesrechnungshofs von 1968, der zeitlich allerdings etwas aus dem Rahmen fällt und sich mit der Beschaffung der F-104 G befasst. Zusätzlich werden die Debatten des Deutschen Bundestages, der sich auch mit der Problematik der Starfighter-Krise beschäftigte, darstellen und analysieren sowie die Untersuchung der Frage, in wieweit sich die Starfighter-Krise auf die deutsche Öffentlichkeit auswirkte.

Abschließend wird der Frage nachgegangen, welche Bedeutung das Rüstungsprojekt F-104 G sowohl für einzelne gesellschaftliche Gruppen wie Luftfahrtindustrie oder Bundeswehr, als auch für die Bundesrepublik als übergeordnetes wirtschafts- und gesellschaftsgeschichtliches Kapitel hatte.

Die Literaturlage zum Themenkomplex des Starfighters ist relativ beschränkt. Die meisten auf diesem Gebiet erschienenen Bücher sind keine wissenschaftlichen Abhandlungen, sondern Bildbände, die mehr auf die Aussagekraft der Abbildungen als auf den meist nicht wissenschaftlich belegten Text setzen. Trotzdem werde ich auch auf diese Werke eingehen, da sie häufig Aussagen von Starfighter-Piloten enthalten, aus denen eine Bewertung des Flugzeugs hervorgeht. Weiterhin enthalten häufig Monographien zur Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland Kapitel über den Starfighter, entweder als Teil der Gesamtwirtschaft oder bei Darstellungen über einzelne Firmen, die an der Produktion des Starfighters beteiligt waren. Die Publikationen, die sich allein mit der Problematik des Starfighters beschäftigen, stammen meistens aus den sechziger Jahren. Wissenschaftliche Monographien, die sich mit dem Themengebiet des Starfighters befassen, gibt es aus neuerer Zeit nicht. Zur Einarbeitung in das Thema waren vor allem die Darstellungen von Kurt Johannson⁶ und Peter Schlotter⁷ hilfreich. Zur Situation der deutschen Luftfahrtindustrie in den fünfziger und sechziger Jahren wurde auf die Werke von Frank Rosenthal⁸ und Christopher Magnus Andres⁹ zurückgegriffen.

Im Gegensatz dazu ist die Quellenlage zu diesem Thema relativ breit gestreut. Die betreffenden Akten der Bundeswehr und des Bundesministeriums der Verteidigung sind im Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg gelagert und auch öffentlich zugänglich. Trotzdem ist es möglich, dass einige der Dokumente noch eine militärische Klassifizierung wie geheim oder streng geheim haben, so dass der Zugang erschwert wird.

Zusätzlich zu den Beständen des Bundesarchivs/Militärarchiv kann ich auch auf Aktenbestände des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) zurückgreifen, die sich unter der Verwaltung von Dr. Lutz Budraß (Ruhr-Universität-Bochum/Forschungsstelle zur Geschichte der deutschen Luftfahrtindustrie (FoLuft)) befinden.¹⁰

Bei der „FoLuft“ stehen außerdem Akten von Herrn Arno L. Schmitz aus seiner Zeit als Deutschlandkorrespondent der internationalen Luftfahrtzeitschrift *Interavia*, Genf, und später als Geschäfts-

⁶ Johannson: Vom Starfighter zum Phantom.

⁷ Schlotter, Peter.: Rüstungspolitik in der Bundesrepublik Deutschland. Die Beispiele Starfighter und Phantom, Frankfurt a.M./New York 1975.

⁸ Rosenthal, Frank: Die Luft- und Raumfahrtindustrie zwischen Wettbewerb und Industriepolitik. Ein Handbuch zur deutschen (1908-1995) und westeuropäischen (1945 – 1995) Luft- und Raumfahrtindustrie, Frankfurt a.M. u.a. 1993

⁹ Andres, Christopher Magnus: Die bundesdeutsche Luft- und Raumfahrtindustrie 1945 – 1970. Ein Industriebereich im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft und Militär, Frankfurt/Main 1996.

¹⁰ Eine Vorstellung der FoLuft findet sich in der *Akkumulation* 15/2001, S. 28.

führer des BDLI zur Verfügung. Die Bestände bieten vor allem einen für mein Thema relevanten Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Bundesverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie in den fünfziger und sechziger Jahren.

Netzwerkhandeln: Paul Reusch und die „Corporate Governance“ der Gutehoffnungshütte (1905-1947)

Ein Projektentwurf

Christian Marx, Trier

Einführung

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges geriet für viele Wirtschaftsbürger eine wohlgeordnete Welt aus den Fugen.¹ Die Unternehmer und ihre Unternehmensziele wurden sowohl während des Krieges, als auch in der Nachkriegszeit oftmals mit bürgerkriegsähnlichen Verhältnissen und revolutionären Forderungen konfrontiert. Die Inflation während und nach dem Ersten Weltkrieg, die Hyperinflation und die Weltwirtschaftskrise in den 1920er Jahren sowie schließlich die Bankenkrise und ihre Folgen zu Beginn der 1930er Jahre stellten die Unternehmensleitungen und die ihnen zur Verfügung stehenden Instrumente zur Lenkung und Kontrolle der Unternehmen vor neue Herausforderungen.² Einerseits waren hierdurch oftmals die Existenzen der Unternehmer bzw. Unternehmen bedroht, andererseits boten diese Entwicklungen aber auch Chancen, um die persönliche Situation durch Aufstieg in Spitzengruppen zu verbessern oder die Position eines Unternehmens im Vergleich zu seinen Branchenkonkurrenten positiv zu beeinflussen. Neben dem weiteren Umfeld, das Belange von Sozialem, Kultur und Politik beinhaltet und in welchem sich die Akteure des Unternehmens bewegen, müssen deshalb auch Fragen des Wandels in den einzelnen Branchen und Sektoren beachtet werden; dabei bleiben strategische Entscheidungen und ökonomische Aspekte im Zentrum der Untersuchung.³

Während dieser gesellschaftlichen und ökonomischen Umbruchsphase wurde der Ausbau der Gutehoffnungshütte (GHH), deren Vorstandsvorsitzender seit 1909 Paul Reusch war und welche sich mehrheitlich im Besitz der Familie Haniel befand, vorangetrieben. Die Gutehoffnungshütte, die aus einem Zusammenschluss mehrerer Hütten (St. Antony, Gute Hoffnung, Neu Essen) hervorgegangen war, war 1873 als Aktienverein gegründet worden, wobei die Eigner auf den Börsenhandel der

¹ Vgl. Schäfer, Michael: Bürgertum in der Krise. Städtische Mittelklassen in Edinburgh und Leipzig 1890 bis 1930, Göttingen 2003 (Bürgertum. Beiträge zur europäischen Gesellschaftsgeschichte; 23), S. 9-17.

² Vgl. Feldman, Gerald D.; Homburg, Heidrun: Industrie und Inflation. Studien und Dokumente zur Politik der deutschen Unternehmer 1916-1923, Hamburg 1977, S. 17-186.

³ Vgl. Berghahn, Volker R.: Elitenforschung und Unternehmensgeschichte – Rückblick und Ausblick, in: Berghahn, Volker R.; Unger, Stefan und Ziegler, Dieter (Hg.): Die deutsche Wirtschaftselite im 20. Jahrhundert. Kontinuität und Mentalität, Essen 2003 (Bochumer Schriften zur Unternehmens- und Industriegeschichte; 11), S. 11-29. Pierenkemper, Toni: Unternehmensgeschichte. Eine Einführung in ihre Methoden und Ergebnisse, Stuttgart 2000 (Grundzüge der modernen Wirtschaftsgeschichte; 1), S. 284.