

Р. Ю. ПЕЧНИКОВА

ПОД ЗВЕЗДОЙ
«МЕРСЕДЕСА»

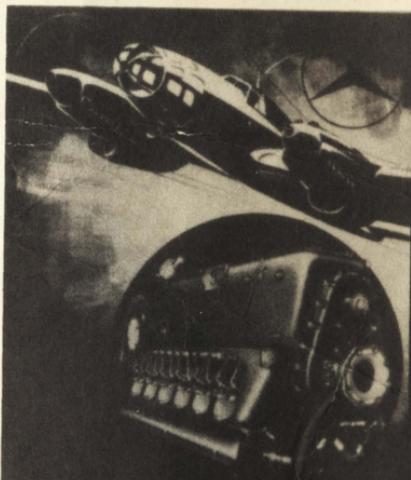
Владыки капиталистического мира



BENZ & CO.



MERCEDES-BENZ



**MERCEDES-BENZ
FLUGMOTOREN**

Владыки капиталистического мира



Серия «Владыки капиталистического мира»

Р. Ю. ПЕЧНИКОВА



**ПОД ЗВЕЗДОЙ
«МЕРСЕДЕСА»**

Москва

Издательство политической литературы

1989

ББК 65.9(4Ф)
ПЗ1

П $\frac{0607000000-204}{079(02)-89}$ 234—89

ISBN 5—250—00477—6

© ПОЛИТИЗДАТ, 1989



Знакомьтесь: «Даймлер-Бенц АГ»

29 октября 1983 года на одной из богатых вилл Штутгарта произошло событие хоть и трагическое, но на первый взгляд ничем особым не примечательное. Некий Герхард Принц, мужчина уже немолодой, но здоровый и жизнерадостный, того нестареющего преуспевающего типа, который модные журналы выдают за образец «делового человека», скончался от сердечного приступа во время занятий на спортивном тренажере. И не привлек бы этот несчастный случай никакого внимания, если бы не одно обстоятельство: герр Принц являлся в тот момент главой одного из крупнейших автомобильных концернов мира — «Даймлер-Бенц».

Не успели еще отзвучать соболезнующие речи, как в роскошных кабинетах менеджеров фирмы разгорелись жаркие схватки за обладание властью. Собственно говоря, наиболее высоко котировалась только одна кандидатура. Это был Эдзарт Ройтер — финансовый директор концерна, энергичный предприниматель, твердо знавший свои цели и крепко усвоивший законы борьбы за власть. На него ставку делали многие, и тем большей неожиданностью явилось решение правления назначить преемником Принца Вернера Брайтшвердта.

Более расторопный соперник также был не новичок в автомобильном бизнесе. Не кто иной, как Брайтшвердт возглавлял все конструкторские работы «Даймлер-Бенц», что само по себе указывало на его место в иерархической лестнице автогиганта, на быстрый ум и трезвый расчет. Элегантный, подтянутый, уверенный в себе, Брайтшвердт умел, когда нужно, произвести

впечатление. Но не это в конечном счете оказалось решающим.

Обогнать своего более молодого коллегу ему помогла поддержка, полученная от самого влиятельного лица в наблюдательном совете концерна — Вильфрида Гута, представлявшего там могущественный «Дойче банк». Ведь не секрет, что именно этот крупнейший в ФРГ финансовый институт является держателем контрольного пакета акций концерна.

Ныне «Даймлер-Бенц» — наиболее известная и процветающая компания в Федеративной Республике Германия. Объем ее продаж в 1987 году составил 37,5 млрд долларов, что позволило занять 11-е место среди 25 ведущих корпораций капиталистического мира. «Даймлер-Бенц» представлен в 170 странах, где продажей и обслуживанием легковых и грузовых автомобилей занято более 120 тыс. сотрудников.

Продукция компании является образцом для конкурентов. Престиж марки «мерседес» можно сопоставить с такими, как английские «роллс-ройс», «ягуар» или итальянская «феррари». Но в отличие от них автомобили «мерседес» выпускаются массовым потоком. Ежегодно более 50 млн человек обращаются к автоагентам по поводу приобретения «мерседеса». И почти 90% всех покупателей при замене старой машины приобретают ту же марку.

Одним из главных факторов, определяющих успех фирмы, является широкая диверсификация производства. Диапазон интересов «Даймлер-Бенц», помимо автомобилестроения, охватывает авиакосмическую технику, технологию управления автомобилями, микроэлектронику, включая коммуникативную и информационную технологии. Именно благодаря такой диверсификации компании удается удерживать передовые научно-технические позиции.

Казалось бы, чего еще желать. Но таковы уж зако-

ны капиталистического предпринимательства, что, подстегиваемые конкуренцией, компании ищут наиболее выгодные сферы приложения капитала. А поскольку деньги не пахнут, то многие фирмы устремляются в военный бизнес. Не явилась здесь исключением и «Даймлер-Бенц».

С приходом нового начальства военный характер монополии обозначился настолько резко, что об этом заговорил весь западный мир. В конце 1985 года правление концерна «Даймлер-Бенц» заявило о своих намерениях:

— Европа еще не списана со счетов. В соперничестве с Соединенными Штатами и Японией западноевропейцы, которые, как ошибочно полагают, сошли с дистанции, уже давно снова отправились в путь.

Определив место старушки Европы в современном мире, боссы «Даймлер-Бенц» ознакомили узкий круг единомышленников с тщательно разработанным проектом будущего концерна. В нем проводилась мысль, что жесткие условия конкуренции вынуждают изменить приоритеты развития. Ставший своего рода визитной карточкой жизненного успеха в буржуазном обществе, автомобиль «мерседес» (главная продукция «Даймлер-Бенц») должен потесниться и освободить дорогу военному производству, приносящему прибыль, о которой и мечтать не приходится в мирных отраслях экономики.

Так «Даймлер-Бенц» стал превращаться в крупный «комбинат» по выпуску военной техники, сначала обогнав такой военно-промышленный гигант, как «Мессершмитт-Бёльков-Блом» (МББ), а затем, в 1988 году, и поглотив его.

На заводах «Даймлер-Бенц» теперь производятся танки, суда и самолеты. Легкая трехконечная звезда «Мерседеса», с 1911 года украшавшая радиаторы всемирно известных автомобилей, все больше стала на-

поминать боевой прицел, ведь ею сегодня увенчаны новый бронированный тягач бундесвера и бронетранспортеры, военные грузовики и военно-санитарные машины. В серебристо-металлическом блеске этой звезды «весомо, грубо, зримо» предстает рост военно-промышленного комплекса.

«Большая двойка», как окрестили МББ и «Даймлер-Бенц» сами западные немцы, к 1987 году сконцентрировала в своих руках свыше одной трети всего военного производства Федеративной Республики Германия.

«ФРГ имеет военную промышленность, одну из самых развитых в мире, способную производить новейшие танки такого же высокого качества, как автомобили «Мерседес-Бенц»,— подметила издающаяся в Западной Европе американская «Интернэшнл геральд трибюн».

Сравнение возникло не случайно. Продукция концерна «Даймлер-Бенц» действительно отличается прекрасными характеристиками. Столь же ревностно компания следит и за качеством своих «оборонно-технических изделий». Руководители концерна словно тщатся доказать, что они выпускают не только лучшие в мире машины, как недавно заявил один из них, но и лучшие в мире моторы для танков, самоходных пушек и другой военной техники, силовые установки для бундесмарине (ВМС ФРГ) и аэрокосмические двигатели.

Военные заказы таких военно-промышленных монополий, как «Даймлер-Бенц», «Сименс», «Тиссен» и другие, приносят им колоссальные прибыли, что и сегодня в первую очередь определяет направленность их деловых усилий. По оценкам западных экспертов, прибыли в военных сферах в 2, а то и 3 раза выше, чем в гражданских отраслях.

Интересно отметить, что в ФРГ практически не существует фирм, производящих исключительно военную продукцию. У большинства «промышленных ки-

тов» доля вооружений от общего объема выпуска редко поднимается выше отметки 50%. Гигантам западногерманской промышленности выгодно не переключаться целиком и полностью на военное производство, ведь участие в «мирных отраслях» помогает им манипулировать своими расчетами, маскируя доходы от торговли оружием.

Наибольший куш от «пышного пирога» военного бизнеса на нынешний день смог урвать внешне респектабельный и формально гражданский концерн «Даймлер-Бенц АГ». Прислушаемся к мнению тех, кого трудно заподозрить в пристрастии.

«Хотя автомобильная компания «Даймлер-Бенц», как и лидер аэрокосмической промышленности МББ, из всех сил старается подчеркивать гражданский характер своего производства... большую часть их доходов дает выпуск оружия», — недвусмысленно выразилась «Интернэшнл геральд трибюн». Знакомство с фирмой покажет, что газета была права на все сто процентов.



Путь наверх

Энергично поработав локтями и возглавив рейнский промышленный Олимп, «Даймлер-Бенц» сделал себе неплохой подарок к своеобразному юбилею: в январе 1986 года супергиганту стукнуло 100 лет. Шампанское, как подobaет, текло рекой, роскошное общество наслаждалось изысканной снедью и обсуждало проекты блестящего будущего концерна. Рядовым сотрудникам тоже кое-что перепало — тоненькие брошюрки, за яркими глянцевыми обложками которых можно было увидеть победные реляции о вековом прошлом «чуда» западно-германского автомобилестроения. Давайте и мы посмотрим, каков был путь наверх самой могущественной из военно-промышленных группировок Западной Германии.

Начало было похоже на сказку. Идея создания автомобиля, как говорится, уже витала в воздухе, когда два немецких инженера-изобретателя Карл Бенц и Готлиб Даймлер независимо друг от друга сконструировали первое подобие легковой машины. Правда, на пальму первенства претендовали еще около сотни конструкторов, но счастье улыбнулось именно им, за которыми история закрепила приоритет открытия.

Изобретательский талант у обоих сочетался с завидной предприимчивостью. И вскоре в Мангейме и Канштадте, где подвизались «отцы автомобиля», выпуск машин был поставлен на поток. Заводы Даймлера и Бенца еще долго работали порознь. Слияние произошло в 20-е годы нашего столетия, когда оправившаяся от ударов первой мировой войны германская промышленность вновь утвердилась внутри страны и хоть мед-

ленно, но основательно закрепляла свои позиции на международном рынке. «Правили бал» такие колоссы, как «ИГ Фарбениндустри», «Ферайнигте штальверке», «Сименс, Шуккерт унд Гальске». В тех условиях, когда акулы охотились за щуками, а щуки за плотвой, два автомобильных завода, работавших до тех пор параллельно, решили объединиться. Так из «Даймлер моторен» и «Бенц унд К^о Акциенгезельшафт» возникло единое предприятие — «Даймлер-Бенц», маленький акуленок, уже, впрочем, усвоивший инстинкты хищников.

С милитаризацией экономики для концерна пришла пора расцвета. «Даймлер-Бенц» щедро жертвовал средства в фонды «третьего рейха», главным образом в Фонд германской промышленности имени Адольфа Гитлера. «Филантропия» автодеятелей не пропала втуне: гитлеровская верхушка проявляла удивительно трогательную заботу о развитии автомобилестроения вообще и «Даймлер-Бенц» в частности. Денежные интересы промышленных воротил и партийной верхушки цементировались дружественными связями: член правления Якоб Верлин был личным другом Гитлера, Фриц Наллингер поддерживал тесные отношения с Герингом. Ревностная служба концерна была замечена и «высоко оценена» самим Гитлером, и на бланках предприятия появился гриф: «Образцовое национал-социалистское предприятие».

Сегодня уже документально установлено, что «тихий» концерн играл существенную роль среди тех, кто способствовал приходу нацистов к власти. Чтобы не быть голословными, достаточно назвать еще одну фамилию — некоего Эмиля Штаусса, бывшего в те времена председателем наблюдательного совета автогиганта и одним из столпов экономики «коричневой империи». Неудивительно поэтому, что под руководством энергичных и неразборчивых дельцов «предприятие» процветало.

В 1937 году «Даймлер-Бенц» выпустил около 30 тыс. легковых и более 5 тыс. грузовых автомашин, войдя в так называемую большую тройку, которая на три четверти контролировала немецкий рынок и вышла на второе место в мире (после США) по экспорту автопродукции. «Славные» традиции автогигант продолжил и в годы второй мировой войны, на лету подхватив геринговский лозунг «пушки вместо масла».

Моторами «Даймлер-Бенц» оснащались немецкие танки, корезившие землю древней Европы, и морской флот Германии: военные корабли и подводные лодки, разбойничавшие в море. Они стояли на самолетах люфтваффе: истребителях ME-109 и ME-110.

...Вторая мировая война подходила к концу. Союзническая англо-американская авиация бомбила заводы «Даймлер-Бенц». На 20% уничтожены цехи и оборудование в Мангейме, на 75% — в Унтертюркхайме, на 80% — в Гаггенау и на 85% — в Зиндельфингене. И все же, несмотря на огромные разрушения, концерн остался на плаву. Не в последнюю очередь благодаря своей «предусмотрительности»: загодя, почувствовав, что «тысячелетний рейх» вот-вот рухнет как карточный домик, «Даймлер-Бенц» начал переводить капитал за рубеж, в нейтральные страны. Благо, что некоторые из них понимали свой нейтралитет весьма специфически и не гнушались сотрудничать с нацистскими дельцами. Как говорится, мораль моралью, а деньги деньгами.

Заодно найдена и лазейка — если невозможно вывозить деньги, то не попробовать ли экспортировать идеи, которые тоже стоят денег, да еще каких. И вот в Государственное патентное бюро Швеции мощным потоком потекли заявки от промышленных тузов, спешивших спасти свои миллиарды. «Добрая половина всех заявок, — писала 30 января 1945 года всезнающая «Нью-Йорк таймс», — поступает от германских фирм. В последнее время поступили заявки от таких крупных

германских концернов, как «ИГ Фарбен», «Цейс-Икон», «Бош» и «Даймлер-Бенц», а также от АЭГ и «Сименс». Параллельно выискивались и другие пути.

После войны немецких промышленников не оставляли в беде и вчерашние враги, в расчеты которых никак не входило до конца обескровить Германию. Достаточно откровенно высказался по этому поводу комендант американской оккупационной зоны генерал Люциус Клей, ставший впоследствии одним из директоров одной из крупнейших корпораций США «Дженерал моторс» и дюжины других американских фирм. «Если устранить тех, кто наживался в годы гитлеризма,— провозгласил он,— то придется устранить всех способных и деловых людей».

Не остались в стороне и их английские коллеги, также давшие «зеленую улицу» тем германским промышленникам, которые еще вчера выпускали смертоносное оружие для Гитлера. Один член парламента Великобритании так прямо и заявил, что для него свобода убеждений якобы превыше всего и «означает свободу, если вздумается, стать фашистом». В своих мыслях он был не одинок и просто вслух произнес то, что было на уме у британской верхушки.

Результат не замедлил сказаться: к концу 1946 года «Даймлер-Бенц» уже на 75% восстановил свои производственные мощности, а через десять лет выпускал около 70 тыс. легковых и 33 тыс. грузовых автомашин, войдя наряду с «Фольксваген», «Опель», «Форд» и БМВ в «большую пятерку». Господа из «Даймлер-Бенц» публично отреклись от «ошибок прошлого», покаялись в своих «вынужденных» связях с гитлеровской камарильей и получили «индальгенцию» от англо-американской Фемиды.

В 1952 году компания «Мерседес» одна из первых возобновила производство вооружений, причем толчком послужил военный заказ из нейтральной

Швейцарии, которая поручила фирме разработку нового танкового мотора.

В конце 60-х годов, отмечал западногерманский публицист Фред Шмид, национальный рынок военной продукции почти полностью оказался в руках военно-промышленных монополий ФРГ.

«Армия в высшей степени может быть довольна своим техническим оснащением...— писал теоретический орган командования бундесвера журнал «Веркунде».— Пусть даже послевоенное германское общество и опасается идейных расхождений по военным проблемам, мелочным оно тем не менее не является: общество превратило бундесвер в одну из самых современных армий».

Среди тех, кто этому способствовал был и «Даймлер-Бенц». Одна за одной выпускались шикарные марки «мерседеса», и мало кто догадывался, что это лишь верхушка того айсберга, который незаметно рос в период «холодной войны». «Даймлер-Бенц» не потерялся даже среди таких военных концернов, как «Крупп», «Сименс», «Тиссен» и др. Он вошел в десятку крупнейших военно-промышленных компаний и занял там прочное место. «Даймлер-Бенц» далеко обскакал своих соперников не столько по выпуску военной продукции (здесь они были квиты), сколько по прибылям. Если, скажем, концерн «Сименс» увеличил с 1957 по 1965 год свои прибыли в 3,4 раза, «Тиссен» — в 3,9 раза, то «Даймлер-Бенц» — в 16,4 раза! Вновь он вооружал бундесвер танками и авиационными двигателями, но рекламы в этом деле осмотрительно избегал.

В 1964 году фирмы «Рейншталь», МАН, «Бюссинг» (позднее поглощенная концерном МАН), «Крупп» и «Клёкнер-Гумбольдт-Дойц» (КГД) объединились и образовали «совместное бюро», с тем чтобы создать по заказу министерства обороны «колесную боевую

машину будущего» — разведывательный броневеомобиль. Наш автогигант также вступил в схватку за выгодный заказ.

И вот уже лучшие умы из конструкторского отдела компании начали параллельную разработку аналогичного конкурентного проекта. Ну а в этом деле опыт у «сугубо гражданского предприятия» был богатым. В 1973 году первые бронированные боевые машины нового образца со звездой «Мерседеса» на капоте уже поступили на вооружение бундесвера. Подобная пруть, очевидно, поразила даже выдавших виды членов «совместного бюро», ибо когда перед ними встала задача сконструировать и подготовить к производству «следующее поколение грузовиков средней грузоподъемности», то они приложили все усилия, чтобы привлечь к участию в работе «Даймлер-Бенц».

Руководство концерна не сомневалось: если уж на кого-то должны изливаться многомиллиардные военные заказы, то этим некто «обязательно будет «Даймлер-Бенц». А так как залогом служат быстрота и натиск, помноженные на качество,— что всегда отличало концерн,— его марка превращается в своего рода символ военного производства.

И действительно, на преуспевающий концерн словно из рога изобилия потекли крупные военные заказы. Только в середине 70-х годов он подрядился поставить 400 разведывательных бронетранспортеров и полторы тысячи броневеомобилей, оснащенных моторами водяного охлаждения, работавшими на различных видах горючего. «Особые надежды,— писала в этой связи газета «Франкфуртер альгемайне»,— сухопутные войска возлагают на восьмиколесные разведывательные броневеомобили. Вермахт накопил большой опыт ведения активной разведки с помощью подобного боевого средства».

На рубеже 80-х годов возможности расширения

военного сектора концерна «Даймлер-Бенц» резко увеличились. Этому способствовала модернизация вооруженных сил ФРГ. Военно-промышленным монополиям дали понять, что нужда в них не только не отпала, но, наоборот, возрастает.

Заявки бундесвера «манной небесной» посыпались на военно-промышленные компании: к концу 80-х годов на вооружение бундесвера должно поступить 1800 танков «Леопард-2», 432 зенитные установки «Гепард», 322 самолета «Торнадо», 145 самолетов «Альфа-Джет», 6 новейших фрегатов проекта 122, другая современная военная техника. Трогательная забота о мощне военных концернов выливается в немалые суммы для западногерманских налогоплательщиков, ведь если в 1984 году на развитие вооруженных сил в ФРГ ушло 70 млрд марок, то в 1985 году — уже 73 млрд, в 1986-м — 75, а в 1987-м и того больше: около 80 млрд марок.

Не обойден стороной и «Даймлер-Бенц». Начиная с середины 50-х годов и по сей день практически не было ни одного крупного военного проекта, в котором в той или иной форме он бы не принимал участие. Концерн поставляет армии 90% всех военных машин, спрос на которые никогда не падает. Только с 1977 по 1988 год «Даймлер» продал военному ведомству 15 тыс. пятитонных грузовиков на сумму 2,5 млрд марок, а заодно и целую партию малолитражных машин «унимог», стоимость которых составляет еще 1,1 млрд марок. А если учесть, что именно он является также главным претендентом на производство нового поколения бронетранспортеров в 90-е годы, то концерну должен перепасть очередной солидный куш — минимум 12 млрд марок.

Когда в середине 80-х годов в ФРГ появился открывший «блестящие перспективы» документ — план развития бундесвера до 2000 года, была названа и цифр-

ра предполагаемых ассигнований: триллион западно-германских марок. Ведущие промышленные гиганты бросились делить лакомый кусок. Успеть протиснуться к нему — такую цель поставил перед собой и «Даймлер-Бенц».

Задача, однако, выдалась не из легких. Соперники буквально наступали на пятки, и «Даймлер-Бенц» постоянно чувствовал их жаркое дыхание за своей спиной. Да и самому ему нередко приходилось быть в роли догоняющего. Беда была в том, что, хотя в ФРГ конкуренция из-за военных поставок в силу государственного регулирования заказов значительно слабее, чем в других странах Запада, все же среди «фабрикантов оружия» не единицы и даже не сотни желающих приобщиться к сверхприбыльному бизнесу.

«В ФРГ... практически нет ни одного крупного предприятия, которое не производило бы вооружений,— отмечает журнал «Штерн».— Сотни средних фирм, тысячи более мелких предприятий работают на военную технику. Сколько их в действительности, никто не знает точно — одно только ведомство военной техники и заготовок в Кобленце имеет дело более чем с десятками тысяч и ежегодно заключает около 30 тысяч контрактов».

— Времена меняются, и мы меняемся вместе с ними,— провозгласили боссы концерна.— Нынче вам не конец 40-х с их бесконечными ограничениями. На дворе — конец 80-х, когда военная промышленность получила карт-бланш.

Вот в этот момент, очевидно, и вызрела в верхнем эшелоне фирмы «счастливая» мысль одним махом поднять «Мерседес» на недостижимую высоту. Пора сольных выступлений прошла, сделал вывод совет директоров, и «Даймлер-Бенц» начал собирать оркестрантов для большой военной симфонии.

«Свадьба слонов»



...Довольные сидят за пиршественным столом два жирных слона. По-хозяйски разложены на скатерти их мощные ноги-тумбы. Их проворные хоботы хватают одно за другим любимые лакомства и мгновенно отправляют их в жадно распахнутую пасть. Летят туда отдельные заводы и целые фирмы, малые и большие предприятия. На головах мастодонтов — ковбойские шляпы с надписью «концерн» как символ наглости и разбоя. Так в виде весьма прозрачной аллегии изобразил художник-карикатурист из «Шпигеля» «большую жратву» западногерманских монополий, по безжалостному закону капиталистической конкуренции поглощающих своих слабых «сородичей».

В результате невиданной волны разорений, слияний и поглощений, прокатившейся по ФРГ в середине 80-х годов, мощные концерны заняли монопольное положение в решающих сферах экономики. Процесс концентрации собственности, быстрыми темпами охвативший мир капитала, не оставил в стороне и Западную Германию. Если в начале XX века существовала всего одна компания, актив которой составлял миллиард долларов, а в середине столетия — четыре, то в настоящее время их уже насчитывается более 350, и 25 из них орудуют в ФРГ.

Одна из наиболее влиятельных западногерманских газет «Франкфуртер альгемайне», пытаясь проявить объективность, признала, что в экономике страны хозяйничают двести промышленных, торговых и издательских концернов, годовой оборот каждого из которых превышает миллиард марок. Общая сумма капи-

тала этого «клуба миллиардеров» — более 2 трлн марок, то есть в 7 раз больше всего государственного бюджета ФРГ за 1987 год.

Но даже в этом «сонме богов» имеются свои касты. На самом верху пирамиды прочно расположились 14 транснациональных спрутов, составляющих третью по величине после промышленных корпораций США и Великобритании монополистическую группировку в западном мире: «Байер», «Хёхст», БАСФ, «Даймлер-Бенц», «Фольксваген», «Сименс», «Тиссен», «Роберт Бош», «Крупп», «Маннесман» и другие.

Особая борьба за выгодные гешефты развернулась именно в военном бизнесе. Здесь концентрация производства продвинулась наиболее далеко. Шестнадцать военно-промышленных гигантов производят сегодня свыше девяти десятых всех вооружений для бундесвера, который на 80% удовлетворяет свои потребности за счет продукции «домашнего» изготовления. Так, например, в авиационной промышленности еще в 60-х годах люфтваффе обслуживали девять фирм, в конце 70-х их осталось только три: «Мессершмитт-Бельков-Блом», «Фоккер» и «Дорнье». После того как в 1980 году МББ и «Фоккер» слились в один концерн, на западногерманском рынке остались два конкурента: МББ и вошедший в группу «Даймлер-Бенц» «Дорнье». Через восемь лет и их соперничество было устранено.

Ненасытность военных монополий воистину не знает границ. Мало им безраздельно властвовать в какой-либо одной отрасли экономики, алчные взоры их привлекают жертвы в других сферах, сулящих колоссальные дивиденды. И вот уже авиакосмический концерн МББ устремляется в танковое дело, а наш герой и того шире — в электронику, электротехнику, авиацию и вообще повсюду, куда дотянутся руки.

Время действия — 15 июня 1985 года. Место действия — Мюнхен, отель «Фир Яресцайтен» («Четыре времени года»). Присутствуют лишь три человека — Эдзард Ройтер, Вернер Нифер и Хайнц Дюрр. С одним из них мы уже знакомы, двое других нуждаются в представлении. Вернер Нифер — член правления «Даймлер-Бенц АГ», заведует всем производством фирмы, один из шаферов на будущей «свадьбе», и Хайнц Дюрр — глава концерна «Альгемайне Электрицитетсгезельшафт» (АЭГ), на долю которого выпала роль отца, выдающего замуж родную дочь.

Встреча «в верхах» окружена строжайшей тайной, и немудрено: речь идет о крупнейшей сделке за всю историю ФРГ, которой в недалеком будущем предстоит стать сенсацией западногерманского делового мира. В доверительной беседе представители автогиганта сообщили Дюрру, что «Даймлер-Бенц» хотел бы приобрести контрольный пакет акций АЭГ, фактически присоединив ее к своей империи.

Предложение, казалось, обескуражило Дюрра, но ненадолго. Когда первое удивление прошло, он быстро сообразил, что такой поворот событий может оказаться на пользу солидному, но претерпевающему трудности АЭГ, а следовательно, и ему лично. Партнеры по переговорам ударили по рукам. Была определена и окончательная дата операции: конец 1986 года. Засим «высокие стороны» разъехались — Нифер и Ройтер в Штутгарт, чтобы проинформировать своего шефа Вернера Брайтшвердта, а Дюрр — во Франкфурт-на-Майне поделиться новостью со своим коллегой Клаусом Куном, председателем наблюдательного совета АЭГ.

Круг посвященных еще более расширился, когда о готовившейся сделке доложили двум самым влиятельным банкирам ФРГ — Альфреду Херрхаузену из «Дойче банк», ставшему к тому времени председателем

лем наблюдательного совета «Даймлера», и Вольфгангу Рёллеру из «Дрезднер банк». С их благословения дело пошло на лад и закончилось поразительно быстро, гораздо скорее, чем казалось знойным июльским днем.

Усилия «Даймлер-Бенц» заполучить АЭГ в кратчайший срок имели под собой почву, причем самую жесткую — конкуренцию. Западногерманские концерны за последние годы во многом значительно поотстали от своих иностранных «коллег», в первую очередь из США и Японии, и сегодня солидным, но медлительным монополиям из ФРГ приходилось поторапливаться, чтобы не упустить время и наверстать упущенное.

В скачку с препятствиями включились буквально все столпы западногерманской экономики. Химический концерн BASF развил настолько бурную деятельность, что, захватив ряд местных предприятий, шагнул за океан и приобрел за миллиард долларов американскую компанию «Инмонт». Туда же устремился и электротехнический гигант «Сименс», возжелавший купить фирму «Аллен Брэдли», специализирующуюся на автоматизации заводов, но потерпел поражение от корпорации «Рокуэлл» и был вынужден переключить свое внимание на аналогичную компанию «Гоулд». Незадолго до этого машиностроительный концерн «Маннесман» с вожделием поглядывал на «Дорнье» со всеми его ресурсами в области научных исследований и опытно-конструкторских разработок. Покушались и на облюбованный шефами «Даймлер» концерн АЭГ.

«Свадьба слонов», как метко окрестили слияние двух концернов в ФРГ, проходила в два этапа: в октябре 1985 года «Даймлер-Бенц» заполучил 24,9% акций АЭГ за 700 млн марок, а затем, в феврале 1986 года, добавив еще 900 млн, он стал обладателем 56% акций,

взяв свою почтенную невесту полностью под контроль.

«Та удивительная легкость, с которой «Даймлер-Бенц» осуществил это слияние,— заметил западногерманский «Шпигель»,— объясняется почти невообразимым богатством этой автомобильной компании. По объективным оценкам, «Мерседес» в настоящее время ежемесячно получает 1,5 млрд марок в виде ликвидных средств».

Журналу вторит и орган британских деловых кругов прекрасно информированная «Файнэншл таймс»: «Как полагают, у «Даймлер-Бенц» скопились огромные запасы наличных средств: не менее чем 10 млрд марок в 1985 году».

При этом, считают эксперты из ФРГ, «Даймлер-Бенц» намеренно скрывает свои миллиардные прибыли от общественности, ибо в противном случае пришлось бы выплачивать гораздо большие дивиденды рядовым держателям акций, что совершенно не устраивает боссов концерна. Насколько хорошо последние овладели «высоким искусством» сокрытия истинных доходов, явствует хотя бы из того факта, что многочисленные гешефты «Даймлер-Бенц» в 1985 году никак не отразились на его бухгалтерских книгах. Это фактически признали и в правлении концерна:

— Размеры сумм в кассе фирмы неизменно составляют около 10 млрд марок, и после недавних приобретений они не уменьшились.

«Сделку века» вездесущие фоторепортеры запечатлели во всех ракурсах: потомки должны знать своих героев. Вот они перед нами на снимке — шеф «Даймлер-Бенц» Брайтшвердт и его вынужденный «побратим» из АЭГ Хайнц Дюрр. Первый полон юношеского задора, хоть уже и не молод, глаза сверкают азартом, дескать, смотрите, каков он, наш концерн, всех обскакал. Далекое не последний и в

прошлом, сейчас он возглавил «рейнский клуб миллиардеров», оставив позади таких колоссов западно-германской индустрии, как ФЕБА с оборотом около 50 млрд марок, «Сименс» (оборот 46 млрд) и БАСФ (44 млрд).

Понуро сидит другой участник операции. Тусклый взгляд, направленный куда-то мимо, заострившийся нос, похожий на клюв ястреба, который привык высоко летать, но которого заставили ползать, резко обозначившиеся складки — все выдает в нем человека, осознавшего, что лучшие годы уже скрылись за поворотом и условия теперь диктует более сильный. Ну, что же, говорит вся его поза, пора смирить гордыню и, подчинившись, спасти честь мундира старушки фирмы, немало пережившей за свои сто с лишним лет.

— Руководители «Мерседес», — пустил крылатую фразу один сторонний наблюдатель, — с давних пор привыкли к победам, руководители АЭГ — неудачники.

Последние «победы» «Даймлер-Бенц» не ограничиваются, однако, покупкой АЭГ. Он собрал вокруг себя звезд первой величины: аэрокосмическую фирму «Дорнье» и «Моторен унд турбиненунион» (МТУ) — и как-то «незаметно» для всех превратился в крупнейший военный конгломерат ФРГ.

Смотр невест начался еще в августе 1984 года. Настаивая на «расширении производственной базы» концерна, шефы «Даймлер-Бенц» мотивировали это тем, что рынки сбыта для грузовых автомобилей, дававших до 40% оборота фирмы, быстро сокращаются и советовали искать новые возможности. И концерн их нашел... в выходе в космос, куда вознамерился взлететь на крыльях американской программы «звездных войн».

Таким образом, когда бизнесмены «Даймлер» скупали ведущие военные фирмы ФРГ, они точно зна-

ли, что делали. Именно эти предприятия называли специалисты в качестве главных претендентов на участие в «стратегической оборонной инициативе» (СОИ). Приманкой послужили их крупный научно-технический потенциал, опыт выполнения сложных проектов в области ракетной и космической техники и «заглубленность» в военное производство. Ведь военная продукция в общей стоимости продаж составляла в АЭГ 20%, в МТУ — 74, в «Дорнье» — 62%.

Поглощение МТУ и «Дорнье» произошло без лишней помпы. «Моторен унд турбиненунион», которым «Даймлер-Бенц» наполовину владел со дня основания, просто тихо влился в «родную семью» и уютно устроился под крылышком «отца-патрона». С «Дорнье» дело обстояло несколько иначе.

После смерти Клаудиуса Дорнье, единоличного владельца фирмы, его наследники не смогли найти общий язык. Перессорившись между собой, они вынуждены были согласиться с предложением «Даймлер-Бенц» выступить в роли третейского судьи. Посулив скандальному семейству кругленькую сумму в 500 млн марок, концерн разом утихомирил его страсти. Но тут вмешались другие силы.

В спор «быть или не быть» и где быть включился Франц-Йозеф Штраус — недавно скончавшийся глава правительства земли Бавария.

Именно сюда, на юго-запад ФРГ, переместилось ядро военно-промышленного комплекса. Центральную роль в нем играла МББ — крупнейшая аэрокосмическая компания ФРГ, доля военной продукции которой далеко перевалила за 50%. Название ее уже давно стало нарицательным для быстро растущего военного производства страны.

Активная перегруппировка сил, затеянная «китами» западногерманской экономики, не осталась без внимания руководства МББ. Оно принялось действо-

вать сразу в двух направлениях: с одной стороны, велись переговоры о покупке танкостроительной фирмы «Краусс-Маффей», генерального подрядчика по производству танков «Леопард-1» и «Леопард-2» и вполне вероятного претендента на выпуск последующих поколений танков, с другой — о приобретении «Дорнье», концерна, близкого по профилю и известного своими высокими показателями.

Хлопотать о претворении в жизнь грандиозных планов МББ и взялся Штраус. После долгих проволочек концерну удалось в 1985 году наложить лапу на «Краусс-Маффей». За «Дорнье», однако, битва разыгралась нешуточная. Дело в том, что эту фирму недвусмысленно называли в числе возможных претендентов на участие в программе СОИ, что, по мнению западногерманских промышленников, значительно повышало ее престиж.

Вот почему, когда «друзья» из МББ обратились за содействием к Штраусу, он с удовольствием принялся за дело. Однако здесь его амбиции натолкнулись на яростное сопротивление со стороны правительства земли Баден-Вюртемберг, где базируется «Даймлер-Бенц».

Баден-Вюртемберг — одна из наиболее развитых в промышленном отношении земель, доля которой в общем объеме мировой торговли составляет 1,3%, а объем экспорта превышает аналогичный показатель таких стран, как, например, Швеция или Швейцария.

Когда Баден-Вюртемберг сегодня называют «Калифорнией ФРГ», то имеют в виду отнюдь не красоты западного штата США, а его мощную военную промышленность, базирующуюся на новейшей технологии. Сравнение справедливое: здесь безраздельно господствуют электронные и электротехнические фирмы, машино- и автомобилестроительные, химические и аэрокосмические концерны. На флаге Баден-Вюртем-

берга — три льва, но роль «Даймлер-Бенц» в хозяйстве земли столь велика, что их вполне можно было бы заменить трехконечной звездой, как считают сами вюртембержцы. Неудивительно, что руководство земли боролось за «Дорнье», известного своими научно-техническими разработками.

В ход была пущена тяжелая артиллерия — «Дойче банк». Сказать про «Дойче банк», что это крупнейшее финансовое объединение страны, значит не сказать почти ничего. «Дойче банк» в условиях сегодняшней ФРГ — это «тайный властитель и верховный судия». Перед лицом столь могущественного соперника Штраус вынужден был отступить. Так «Дорнье» попал в орбиту «Даймлер-Бенц».

После слияния МТУ и «Дорнье» с автомобильным гигантом экономисты всех мастей бросились подсчитывать доходы, обороты и проценты разросшейся фирмы.

«Не исключено,— писал журнал «Блеттер фюр дойче унд интернационале политик»,— что превращение «Даймлер-Бенц» во второй по значению и величине центр военного производства приведет концерн к столкновению с МББ. В пользу «Даймлер-Бенц» говорит его оборот, в 8 раз превышающий оборот МББ... Однако концерн не обладает такой поддержкой со стороны государства, какой пользуется МББ в Баварии, что немаловажно в условиях ФРГ».

К мнению компетентного печатного органа следовало прислушаться. В концерне «Мессершмитт-Бёльков-Блом» связи и взаимопереплетения интересов частного капитала, финансовой олигархии и государства выступают так отчетливо, как, пожалуй, ни в какой другой военно-промышленной монополии ФРГ. Совладельцами «фабрики вооружений» являются концерны «Крупп», «Тиссен», «Сименс» и «Бош», банки «Дрезднер банк», «Байерише ферайнсбанк» (в обоих

заседал Штраус) и отчасти «Дойче банк», а также правительство Баварии и гамбургский сенат.

«Руководство концерна со стороны промышленных кругов бесспорно,— констатировал «Блеттер фюр дойче унд интернационале политик».— Государство играет здесь роль молчаливого и платежеспособного компаньона, равно как и политического агента, заботящегося о заказах и перспективах».

Многих в бурные месяцы борьбы за новые фирмы, заказы и прибыли, охватившей конец 1984-го и почти весь 1985 год, волновал вопрос, произойдет ли столкновение между традиционным центром ВПК — баварским МББ и сложившимся в Баден-Вюртемберге комплексом «Даймлер-Бенц». Пока специалисты и пресса судили да рядили, «Даймлер-Бенц», захватив контроль на АЭГ, перемахнул со второго места в иерархии военных монополий на первое, да не только в военной промышленности, но и во всей экономике ФРГ.

Теперь уже и о «Даймлер-Бенц» стали писать не менее уважительно, чем о «Дойче банк».

«То, что хорошо для «Даймлер-Бенц», хорошо и для Западной Германии»,— оценил новую роль концерна гамбургский еженедельник «Цайт».

«Появление штутгартского конгломерата,— дополняет «Шпигель»,— не ведет к расширению рынка; он лишь увеличивает власть тех, кто и без того располагал немалой властью».

Ожидаемой схватки двух гигантов не получилось: МББ и «Даймлер-Бенц» предпочли договориться. Между штутгартской и мюнхенской штаб-квартирами началась полоса переговоров об участии автогиганта в концерне «Мессершмитт-Бёльков-Блом».

Произошло это с легкой руки Эдзарда Ройтера. В июле 1987 года, когда в верхних эшелонах концерна состоялась очередная смена власти, он заступил

на место Брайтшвердта. Новое руководство «Даймлер-Бенц» почувствовало уникальную возможность полностью поставить под контроль отрасль будущего — воздухоплавание и космонавтику, — вложив в дело всего 400 млн марок, и с готовностью включилось в эту операцию.

Если вслед за небольшой семейной фирмой «Дорнье» под надзором «Даймлер» окажется и МББ, рассудили в Штутгарте, то национальная конкуренция будет окончательно устранена и вместо давнишнего соперника своего дочернего предприятия мы займем в лице «Мессершмитт-Бёльков-Блом» сильного и верного союзника. Государство отныне сможет заказывать самолеты, спутники, ракеты и космические ракетопланы в одном месте: у нашего концерна.

Планы западногерманских монополистов вызвали переполох как в ФРГ, так и во всем западном мире. Лондонская «Файнэншл таймс», пользующаяся значительным авторитетом в деловых кругах, сразу же разглядела в них «рождение нового военного гиганта» Федеративной Республики Германия.

Но возникает немало вопросов. «Почему политики, влиятельные финансисты и хозяева промышленности, столь рьяно ратующие за свободную конкуренцию, в тесном взаимодействии строят все более и более крупные экономические конгломераты? Куда заведет страну подобная концентрация производства?» — призывал взвесить все за и против солидный гамбургский еженедельник «Цайт».

Инициаторы очередной «свадьбы слонов» отмахивались от назойливой прессы. По сравнению с действительно крупными гигантами, действующими на международной арене, как, например, извечным конкурентом из США «Дженерал моторс», скромно утверждали они, «Даймлер-Бенц» представляется просто карликом. Действительно, и по обороту, и по доходам

«Даймлер» как будто уступает заокеанской корпорации. Однако для реального сравнения следует прибегнуть вот к каким цифрам. Объем оборота «Дженерал моторс» соответствует только 2,3% общественного продукта Соединенных Штатов, в то же время в результате сделки между МББ и автомобильным концерном из Баден-Вюртемберга возникает суперконцерн, оборот которого составит 3,7% ВВП ФРГ.

Нетрудно себе представить, какой политический резонанс будет иметь этот шаг «Даймлер-Бенц» для всей жизни Западной Германии, ведь обладатели столь обширной промышленной империи смогут оказывать влияние на правительственные решения. Первый знак такого давления уже появился на экономическом небосклоне страны. Правление концерна потребовало, чтобы, перед тем как «Даймлер» купит МББ, федеральное министерство финансов оплатило все старые и будущие долги фирмы «Аэробус», где МББ принадлежит 98% капитала.

«Очевидно,— высказал предположение «Цайт» летом 1988 года,— федеральное правительство готово даже принять во внимание это неслыханное требование, с тем чтобы без всякого риска положить у ног богатого «Даймлер» мюнхенскую фирму».

И оказался прав.

В ноябре 1988 года наблюдательный совет концерна одобрил 30-процентное участие «Даймлер-Бенц» в МББ. Поглотив «Мессершмитт-Бёльков-Блом», бывшее автопредприятие еще дальше оторвалось от своих основных соперников — «Фольксваген» и «Сименс». В лице МББ «Даймлер-Бенц» установил также тесные связи с главным поставщиком танков для бундесвера — «Краусс-Маффей» и кузницей оружия — «Диль». Он превратился в самую внушительную военную монополию ФРГ с общим оборотом 73 млрд марок, или, иными словами, концерн отныне в состоянии оснастить

целую армию всем необходимым для ведения неядерной войны.

Руководство концерна пытается всячески приуменьшить значение военного производства «Даймлер». Оно подчеркивает, что квота военной техники, выпускаемой индустриальным колоссом, чрезвычайно мала.

— Наше амплуа и прежде, и теперь — производство автомобилей, — подчеркнуто декларирует Эдцард Ройтер.

— Нас еще нельзя считать военно-промышленным концерном, — утверждает представитель компании Матиас Клайнерт, — ведь гешефты в военной сфере дают только 10% всей прибыли.

Проценты, однако, не дают неискушенному человеку целостной картины того, насколько концерн втянут в реализацию программ производства вооружений. Одних лишь грузовых машин, автобусов и другой техники он продает бундесверу и иностранным армиям на сумму 650—700 млн марок ФРГ ежегодно. К этому следует прибавить почти 1 млрд марок военного оборота «Дорнье», 1,5 млрд — МТУ, 1,7 — АЭГ и 3 млрд марок МББ, который, кстати, планирует довести свой военный оборот к началу 90-х годов до 10 млрд.

После покупки МББ военное производство «Даймлер» составило около 8 млрд дол. Рост его можно подчеркнуть и другим примером. Общий рынок военной промышленности ФРГ — он равен заказам бундесвера — составляет 20 млрд марок в год. Каждая третья марка, расходуемая в Западной Германии на оборону и вооружения, в будущем осядет в кассе группы «Даймлер-Бенц».

— На юге страны, — высказал озабоченность мюнхенский политолог Курт Зонтхаймер, — под руководством федерального правительства создается эко-

номическая держава, которую породившее ее правительство не сможет обойти.

О том, как реально смогут воплотиться военные амбиции «Даймлер», свидетельствует проект так называемого «евроистребителя 90-х годов», утвержденный недавно бундестагом. Западногерманские фирмы обеспечивают его на одну треть, а государство выделило на научно-исследовательские работы в рамках реализации проекта 6 млрд марок. Генеральным подрядчиком по строительству самолета «J-90» выступает «Мессершмитт-Бельков-Блом», а «Дорнье» — в качестве субподрядчика, на долю которого придется 23% участия на стадии создания истребителя и 18% — в серийном изготовлении.

Не останутся в стороне и другие «дочери» концерна — МТУ и АЭГ, последняя из которых будет осуществлять поставки важнейшего компонента самолета «J-90» — радара. Эта франкфуртская электронная фирма является главным поставщиком радиолокационной техники на западногерманском рынке. Как отмечает журнал «Вертехник», «когда в ФРГ речь идет о радаре на борту самолета, то непременно имеется в виду АЭГ».

Участие в разработке проекта евроистребителя, да и в других научно-исследовательских работах сулит концерну двойные блага: помимо щедрых денежных возлияний он приобретает доступ к новейшей технологии, причем без малейшего риска для себя, ибо платить будет государство.

— Эти знания, — заявил статс-секретарь министерства экономики по вопросам авиации и космонавтики Эрих Ридль, — понадобятся как в гражданской авиации и космосе, так и в других отраслях промышленности, например в электронике, транспортной технике, в моторо-, автомобиле- и реакторостроении, введении электростанций, а также в медицинской технике.

Таким образом стремятся оправдать участие «Даймлер» в программах создания военной техники. А между тем приложение сил в мирных областях даст не меньшие результаты. Об этом свидетельствует и успешное участие фирм группы «Даймлер-Бенц» в создании ракеты «Ариан», космического корабля «Гермес» и американских космических станций. Это же демонстрирует и подготовка проекта сверхзвукового транспортного самолета «Зэнгер» — прообраза гражданского лайнера XXI века, который сможет доставлять пассажиров из Европы в Японию за два часа.

И все же основной упор всесильный автоконцерн делает на расширение военного бизнеса. Здесь не надо отчаянно бороться за заказы с зарубежными партнерами, как в других сферах. Здесь можно сорвать солидный куш, куда более значительный, чем за ту же работу в гражданском производстве. Наконец, здесь дорогостоящие изыскания с их возможными ошибками и просчетами весьма щедро финансируются государством.

Дело в том, что в ФРГ неукоснительно следуют одному твердому правилу — в первую очередь и главным образом армия вооружается продукцией «домашней» промышленности. Западногерманские производители, замечает «Цайт», могут по-прежнему положиться на закон: buy German! (покупай немецкое!).

И как бы в ответ на этот призыв спустя более чем четыре десятилетия после окончания второй мировой войны возникла настоящая военно-промышленная «империя оружия».

...Наступило время, когда концерну пришлось всерьез задуматься о своей репутации. Все труднее становится ему укрываться за внешней респектабельностью, убеждать широкую публику в том, что «доб-

рый старый «Мерседес» по-прежнему выпускает только мирную продукцию. Правда, в отличие от таких фирм, как «Рейнметалл», которая производит артиллерийские орудия, или «Краусс-Маффей», специализирующейся на танках, или же «Хеклер унд Кох», из автоматов и скорострельных винтовок которой стреляют во всем западном мире, «Даймлер-Бенц» есть на что сделать главный упор в своих победных реляциях для акционеров, с которыми, кстати, могут ознакомиться все желающие.

Впрочем, в них вы тщетно будете искать цифры по выпуску продукции военного назначения. В ежегодных отчетах концерна представлено все, вплоть до того, как хорошо живется на заводах «Даймлер-Бенц» его рабочим и служащим, но нет ни слова о том, что все более определяет характер его деятельности. Зачем, считают «светлые головы» из Штутгарта, рядовому владельцу акций знать, какими несправедливыми путями добывает военно-промышленный гигант свои колоссальные прибыли? Пусть себе думают, что основной доход «Даймлер-Бенц» идет от выпуска легковых и грузовых автомобилей, объем продаж которых составляет соответственно примерно 0,5 млн и 200 тыс. штук ежегодно.

«Это начинается уже с информации для акционеров, — констатировал «Шпигель». — Они, например, узнают о заказах, полученных МТУ на «двигатели для тяжелых автомашин». Такая фраза, конечно, гораздо благозвучнее, чем если бы руководство предприятий в письме для держателей акций использовало выражение «танковые двигатели».

А если кто заинтересуется подоплекой прибылей и захочет заглянуть в бухгалтерские книги, то и для них готов ответ: «Даймлер-Бенц» вносит посильную лепту в развитие «оборонно-технической промышленности», а тем самым — в обороноспособность и безопасность Запада.

Так что, с какой стороны ни посмотри, да простят нам читатели каламбур, «Мерседес» повсюду «на коне».

Из «Информационного письма руководству «Даймлер-Бенц АГ»:

«Участие концерна в АЭГ представляет собой дальнейший существенный шаг в реализации нашей стратегической концепции...

Благодаря участию в МББ и АЭГ, а также благодаря ранее полученным акциям МТУ и «Дорнье» в концерне «Даймлер-Бенц» возросло значение сферы оборонно-технических задач...

«Даймлер-Бенц» вместе с указанными фирмами, находящимися под нашей эгидой, принимает участие в производстве продукции оборонной техники и одобряет эту область деятельности...»

Не правда ли, разительный контраст между этим закрытым документом и рассчитанными на широкую огласку годовыми отчетами? Западногерманские промышленники, специализирующиеся на военном производстве, в отличие от американских собратьев, не афишируют свои связи с бундесвером.

Негоцианты из Штутгарта

«Вперед — в следующие 100 лет!» — этот девиз украшал приглашения принять участие в праздновании векового юбилея «Даймлер-Бенц». В нем, по мнению руководства, заключалось все: и гордость за достигнутое, и смелый взгляд в будущее. Когда же отзвучали торжественные речи и высохли брызги шампанского, менеджеры концерна приступили к смотру своих владений.

Империя «Мерседес» сегодня — это, по существу, государство в государстве. Ворочая миллионами, она распространила свое влияние на шесть ведущих отраслей экономики ФРГ, подчинив интересам автогиганта целые города и земли. Помимо 34 заводов, входящих в головное предприятие, ей принадлежат 102 дочерние компании, разбросанные по всему свету. В более чем сорока странах захватил «Даймлер-Бенц» прочные позиции благодаря широкой сети заводов, центров технического обслуживания и автосалонов, торгующих «мерседесами». Внушительно и число подданных империи: около 400 тыс. человек трудятся сегодня на предприятиях концерна.

Обладающие определенной степенью самостоятельности компании «владелец сеньор» держит в крепкой узде: ведь в каждой из них, кроме МББ, ему принадлежит от 50 до 100% акций. Зачастую он монопольно распоряжается на внутреннем рынке какой-либо страны, диктуя и спрос и цены. Речь идет, безусловно, о развивающихся государствах, ибо в таких странах, как Франция, Бельгия, США, Швейцария, Канада, и многих других «Даймлер-Бенц» приходится вести

яростную борьбу с конкурентами. И надо отдать концерну должное, суровые законы западного общества он усвоил полностью.

На карте, хранящейся в штаб-квартире фирмы в Штутгарте, цветными флажками с неизменной трехконечной звездой отмечены те города и веси, где «присутствует» «Даймлер-Бенц»,— ими охвачены все континенты. Чрезвычайно наглядно на карте представлены 29 заводов-изготовителей, 25 предприятий по сборке, около 6 тыс. магазинов и торговых точек, 1200 станций технического обслуживания.

Не забыты даже агентства и отдельные дилеры, подвизающиеся на ниве продажи продукции концерна. Не постеснялись составители красочной схемы включить сюда и ЮАР, с которой компания, несмотря на протесты мировой общественности и запрет Организации Объединенных Наций, поддерживает хорошие связи.

...На сей раз заседание наблюдательного совета не было бурным. «Против» раздался лишь один голос, да и тот решающего значения не имел. Закрывая встречу, шефы концерна с удовлетворением отметили редкое единодушие и поблагодарили своих коллег за кооперацию и понимание в серьезном вопросе. Все произошло быстро и по-деловому, а главное — без лишнего шума. Так они считали.

Но скандал все же разразился.

— Несвоевременный сигнал в неподходящее время,— заметил Франц Штайнкюлер, представитель крупнейшего профсоюза ФРГ «ИГ Металл» в наблюдательном совете «Даймлер-Бенц», тот самый единственный член совета, что был «против».

— Прямой вызов здравому смыслу,— оценила новую акцию общественность.

— Политическая демонстрация,— заклеямили сделку рабочие даймлеровских заводов.

Само же руководство концерна с хорошо разыгранным удивлением простодушно вопрошало: в чем дело, что же, собственно, произошло из ряда вон выходящее, что вызвало столь бурную реакцию? По его понятиям, ничего экстраординарного не случилось. Однако же соотечественники рассудили по-другому: решение правления «Даймлер-Бенц» вложить дополнительно 150 млн марок в «Мерседес-Бенц оф Саут Эфрика» они расценили как противоречащее всем международным нормам и обязательствам ФРГ.

Как ни пытались даймлеровские боссы представить свои действия в выгодном свете или того более — объявить происходящее рутинной процедурой, правда все-таки прорвалась наружу. А состоит она в том, что почтенный «Даймлер-Бенц» имеет давние и прочные контакты с расистской ЮАР. Ведь «Мерседес-Бенц оф Саут Эфрика» — это не что иное, как дочернее предприятие концерна в Южной Африке, на конвейерах которого «черные рабы» собирают престижные машины для своих белых хозяев.

...Пусть идут демонстрации протеста против режима апартеида. Фирма делает свое дело: с каждым днем все глубже внедряет она капиталы в экономику ЮАР. Игра ведется и с западными коллегами, которые под давлением общественного мнения вынуждены хотя бы временно, хотя бы для вида сворачивать производство в расистском государстве. Свято место пусто не бывает — и «Даймлер-Бенц» занимает их позиции.

Так, за последнее время вынуждены были сократить свои связи с ЮАР «Форд» и «Альфа-Ромео». Но у шефов концерна нервишки оказались крепче. Как, впрочем, и у их патронов из «Дойче банк», который заступает в Претории на вахту вместо заморозивших кредиты американских банков.

Но не будем кивать на заокеанские фирмы: у них своих грехов хватает. Послушаем лучше, как объясняют

стратеги из «Даймлер-Бенц» свои неблагоприятные действия.

— Мы не можем,— заявил Брайтшвердт,— оставить на произвол судьбы одно из наших предприятий. Во-первых, оно переживает трудности, во-вторых, завод не так уж велик и никакой погоды для экономики ЮАР не делает, и, наконец, там ведь заняты люди.

Вот видите, обо всем вспомнил главный менеджер концерна. И о том, что фирма обеспечивает занятость и тем самым кусок хлеба сотням темнокожих рабочих (которым, кстати, платит гроши), и о том, что нехорошо бросать на произвол судьбы предприятие, когда для него наступают трудные времена (по официальным данным, в 1984 году оборот «Мерседес-Бенц оф Саут Эфрика» составил 1,7 млрд марок, а в 1985-м — 1,1 млрд). Не забыл он упомянуть даже о том, что-де для хозяйства Претории завод этот—капля в море. Главным же доводом администрации концерна, которым она при нужде козыряет, является якобы сугубо мирный характер той отрасли, где орудует «Даймлер-Бенц».

На деле все обстоит не так радужно: если внимательнее присмотреться к его деятельности, то окажется, что «Даймлер-Бенц» на все сто процентов завязан с военным производством Южной Африки. Не говоря уже о том факте, что и «простое участие» в невоенной сфере также противоречит эмбарго ООН от 4 ноября 1977 года.

Возьмем, к примеру, такую область, как изготовление дизельных моторов. «Даймлер-Бенц» еще в 1980 году помог ЮАР наладить их выпуск. Именно по его лицензии был построен и введен в эксплуатацию завод «Атлантис Дизель Энджинс» (АДЭ), который по сей день выплачивает концерну за лицензионные права не менее 5 млн марок ежегодно. Уже тогда, в самом начале 80-х годов, было совершенно ясно,

что Претория не ограничится использованием моторов на гражданских автомобилях, но это не остановило штутгартских «кандидов», закрывших глаза на подоплеку сделки. В итоге южноафриканские расисты перестали зависеть от поставок дизельных моторов из других стран и вполне успешно оснащают ими суда, танки, бронетранспортеры, военные грузовики и другие специальные машины для армии и полиции.

Под давлением таких военно-промышленных гигантов, как «Даймлер-Бенц», многие политические лидеры ФРГ вынуждены закрывать глаза на дела западногерманских монополий в Южной Африке. Более того, с их ведома фирмы из Западной Германии не только расширяют связи с ЮАР, но и увеличивают свои поставки оружия и боевой техники.

Когда полицейские расстреливают женщин и детей в черных гетто ЮАР, то винтовки и автоматы им вкладывает в руки западногерманская фирма «Хеклер унд Кох», а перевозят их машины с двигателями АДЭ. Когда расисты совершают рейды по многострадальной земле Анголы или Мозамбика, то военная техника оборудована моторами той же марки, а в ход пускаются орудия потяжелее, снаряды для которых производятся по лицензии западногерманского концерна «Рейнметалл». Когда в воздушное пространство ЮАР поднимаются боевые вертолеты «Мессершмитт-Бёльков-Блом», то можно с уверенностью сказать, что горюче-смазочные материалы для них подвозятся в цистернах с двигателями по патенту «Даймлер-Бенц».

Иными словами, практически все, что передвигается сегодня по дорогам Южно-Африканской Республики и работает на дизельном топливе, так или иначе связано изначально с концерном «Даймлер-Бенц». Это признают и в Штутгарте:

— Мы продаем «ноу-хау» (совокупность документированных технических знаний и опыта.— Р. П.) и

лицензии для изготовления моторов как для легковых, так и для грузовых автомобилей. Все они могут быть приспособлены для использования в качестве транспортных средств в армейских и полицейских подразделениях,— в минуту откровения констатировал один из директоров концерна — Шмидт.

Если бы он решил быть искренним до конца, то следовало упомянуть не только о передаче технологии, но о прямых поставках техники и оборудования режиму апартеида. В частности, между «Даймлер-Бенц» и правительством ЮАР заключен контракт на импорт 6 тыс. малолитражных грузовиков («унимогов»). Эти универсальные микроавтомобили, выпуск которых был начат фирмой еще в 50-е годы, получили признание во многих странах не только в силу своих высоких технических качеств. «Унимоги» удобны тем, что могут выступать в двух основных ипостасях: гражданской и военной, где они находят весьма широкое применение. Причем так называемую «гражданскую модификацию», которую и подрядился для отвода глаз поставлять концерн, представляется возможным буквально за считанные часы превратить в боевую машину, вмонтировав туда пулеметы или гранатометы.

Но и этим не ограничивается «скромная» деятельность «Даймлер-Бенц» в расистском государстве. Казалось бы, что может быть общего между автомобильной компанией и, скажем, ядерной бомбой? Так вот, по данным газеты «Унзере цайт», дочерняя фирма концерна «Моторен унд турбиненунион» участвует в проекте по обогащению урана, то есть напрямую способствует тому, чтобы режим Претории приобщился к ядерному оружию.

Интересно отметить, что если до недавнего времени главным критерием в деле экспорта оружия являлось количество прибылей, то теперь на первый план

выдвинулись политические мотивы. В штаб-квартирах корпораций, а вслед за этим и в рейнской столице выросло мнение, что если то или иное государство проводит прозападную политику, то ему в первую очередь и следует «помогать» вооружением и техникой, ведь пока нужное им правительство будет пребывать у власти, дивиденды военному бизнесу обеспечены.

Вот почему в друзьях у западногерманских предпринимателей ходят политики из ЮАР, Чили и Израиля. Всем им готов оказать любые услуги концерн «Даймлер-Бенц», который в отличие от многих своих собратьев всегда имеет удобное прикрытие: нужные каждому хозяйству грузовые автомобили.

Особенно усердствует автомобильный гигант в Чили, где за последние годы ему удалось значительно укрепить свои позиции, а также на Ближнем Востоке, где вместе с другой западногерманской автомобильной компанией — МАН он доминирует в области производства и распространения грузовиков. Или, как выразился журнал «Мидл Ист», выходящий в Лондоне, «компания «Даймлер-Бенц» и МАН держат руку на горле некоторых крупнейших рынков этого региона, особенно в зоне Персидского залива». Только в одной Саудовской Аравии «Даймлер-Бенц» обеспечивает 70% местных потребностей в транспортных средствах, однако и в соседних с ней странах он старается потеснить своих конкурентов — МАН и японскую фирму «Хино».

Нимало не смущаясь, «гражданское» предприятие «Даймлер-Бенц» осуществляло крупные поставки грузовиков и других транспортных средств сразу двум государствам этой зоны: Ирану и Ираку, находящимся в состоянии войны. Активные контакты с Ираном у концерна зародились еще при шахе, который, как известно, готов был сотрудничать со всеми, кто мог поставить ему первоклассную военную технику.

Военные грузовики со звездой «Мерседес» можно увидеть на дорогах всех континентов: в Сальвадоре и в Турции, в Аргентине и Австралии, в Перу и Мексике, в Бразилии и Нигерии, в Южной Корее и Сенегале, в Таиланде и Кот-д'Ивуаре. Но грузовики — это еще самое безобидное из того, чем «Даймлер-Бенц» «одаривает» своих клиентов. В арсенал экспорта концерна входят зенитный танк «Вайлдкэт» («Дикая кошка»), поставляемый в Чили, Перу, Турцию и Сальвадор, танк-разведчик «Лукс» («Рысь»), испытываемый на полигонах Африки, бронированная машина «УР-416», которую он производит совместно с Тиссеном, колесно-гусеничный танк «ТМ-90» и многое другое.

В своих устремлениях компания встречает явную поддержку реакционных политических и военных кругов. Со временем на Рейне еще вольнее стали толковать закон о контроле над вооружением от 1961 года, запрещающий экспорт оружия в «районы конфликтов».

Пустив в ход вслед за Белым домом тезис о «жизненных интересах» ФРГ, там перешли к новой тактике: теперь вопрос о разрешении или запрещении экспорта в районы, где «военные действия неизбежны», обсуждается в каждом отдельном случае особо и, как правило, вердикт выносится положительный. Этим моментом и воспользовался «Даймлер-Бенц» при поставках грузовиков в Иран и Ирак, тем более что их продукция, предназначенная для обеих армий, по официальным понятиям не подпала под категорию «военное оружие».

По казуистическим градациям, принятым в Западной Германии для сокрытия истинных масштабов сделок, «военное оружие» — это лишь «то, что может стрелять», а военная техника, оборудование и другое снаряжение попадают в разряд «прочих поставок». Для сравнения укажем, что объем последних составил

в 1985 году, по одним сведениям, 5,2 млрд марок, а по другим — 5,8 млрд. Обе цифры взяты из западно-германской прессы: первая из «Франкфуртер рундшау», вторая из еженедельника «Цайт». Дело в том, что официальные круги крайне редко и неохотно информируют о масштабах военного экспорта. И непонятно, кто у кого заимствует метод умолчания, только гигантам военно-промышленного комплекса также не приходит в голову делиться данными о сбыте их смертоносной продукции за рубеж. В ежегодных отчетах «Даймлер-Бенц» вы будете тщетно искать соответствующие графы, и вряд ли их отсутствие можно объяснить «забывчивостью» бухгалтеров.

Не сообщает «Даймлер-Бенц» и о таких каналах обхода действующих в стране положений, как создание совместных предприятий с иностранными компаниями. Особенно преуспели в этом его дочерние фирмы «Дорнье» и «Мессершмитт-Бёльков-Блом», ставшие членами международного консорциума «Панавиа», который производит истребители «Торнадо». По заключенному между его участниками соглашению любой из них, а сюда входят также английская компания «Бритиш азроспейс» и итальянская «Аэриталия», могут самостоятельно продавать самолеты в третьи страны. Выгода для западногерманских партнеров здесь очевидная: как только их английский или итальянский компаньон договаривается с зарубежным заказчиком, в кассы «Дорнье» и МББ начинают исправно поступать заветные доллары.

Так было, когда в феврале 1986 года английское правительство подписало с Саудовской Аравией контракт на продажу 72 истребителей на общую сумму 7 млрд дол. Или когда Лондону удалось заключить еще одну прибыльную сделку с Иорданией, которой кабинет М. Тэтчер навязал 40 самолетов «Торнадо» за 1,5 млрд дол. К этому следует добавить и готовящиеся,

по свидетельству «Интернэшнл геральд трибюн», договоренности с Турцией и Японией, каждая из которых планирует закупить 25—40 истребителей.

В штаб-квартирах «Дорнье» и МББ уже подсчитали, что осуществление подписанных и предполагаемых заявок позволит им безбедно дожить до середины 90-х годов, когда будет запущен в производство новый вариант истребителя, разработкой которого занимается консорциум в настоящее время. Прибыли между тем—это не единственное преимущество подобных сделок: концерны заинтересованы в увеличении экспорта не только уже отлаженных видов и систем оружия, но и опытных образцов вооружений. В таком случае страны-импортеры превращают свои территории в полигон для испытаний эффективности и качества товаров западногерманской военной индустрии.

Усердие, с которым «Мерседес» осваивает рынки «вне пределов НАТО», отнюдь не означает, что он обделяет вниманием «атлантических союзников». Наоборот, наиболее энергично «Даймлер-Бенц» совершает гешефты именно внутри альянса, методично отвоевывая те позиции, о которых недавно приходилось только мечтать. Одно за другим отменяли Вашингтон, Париж и Лондон принятые сразу после второй мировой войны ограничения на производство оружия и боевой техники промышленностью ФРГ, пока сами в «один прекрасный миг» вдруг не очутились в роли догоняющих. Похвальная аккуратность и изобретательность «Даймлер-Бенц» в изготовлении автомашин перешла и на военное производство, что сразу повысило его шансы среди соперников.

— Наибольшие успехи в экспорте оружия у ФРГ,— отмечает М. Бжошка из Стокгольмского международного института по исследованию проблем мира.— И эти успехи объясняются главным образом достижениями ФРГ в автомобилестроении, в системе аморти-

заторов, в конструировании надежных коробок передач и т. п.— все они, взятые вместе, позволяют создавать самые быстроходные, самые мобильные танки.

Этот панегирик, конечно, был бы гораздо более уместен, если бы речь шла об автомобилях или, скажем, автобусах «Мерседес», однако он дает представление о том, каким образом западногерманскому концерну удалось завоевать репутацию на натовском рынке. Недаром еврогруппа НАТО приобрела в 1987 году дополнительно 275 тяжелых танков «Леопард» (производство «Краусс-Маффей» и «Даймлер-Бенц»), 150 новых бронетранспортеров («Даймлер-Бенц»), 400 ракетных установок «Милан» (в изготовлении задействована дочерняя фирма концерна АЭГ), 170 боевых самолетов, в том числе «Торнадо», среди создателей которого «Дорнье» и МББ.

Но и этого показалось мало торговцам оружия из Баден-Вюртемберга. Не довольствуясь поставками 445 «Леопардов-2» Нидерландам, они и в Европе вышли «за пределы атлантического сообщества», продав нейтральной Швейцарии еще 380 танков и начав переговоры со Швецией о крупной партии «Леопардов», которые должны быть поставлены ей до 1995 года. Стоимость каждого из них — 5,5 млн марок, сумма немалая. Правда, к великому сожалению шефов «Даймлер-Бенц», прибылью приходится делиться с «Краусс-Маффей» — генеральным подрядчиком бундесвера на изготовление танков такого типа. Но и нашему концерну кое-что перепадает: настоящую жизнь в стальной корпус вдыхает именно «Мерседес» с его знаменитыми моторами.



Несвятая троица

Особые расчеты на выполнение правительственных заказов из различных стран, а также «родного» бундесвера «Даймлер-Бенц» связывает с теми фирмами, которые концерн поглотил за последние годы.

— Это прорыв в новую технологию,— такую оценку дал Брайтшвердт.

— И завоевание новых сфер, а следовательно — дополнительных рынков,— согласился с ним Ройтер.

— Качественно новый скачок,— подытожил финансовый шеф концерна Нифер.

Что же вселило в эту троицу такой неуемный оптимизм? О том, какой подарок судьбы «Даймлер» получил в виде «Мессершмитт-Бельков-Блом», мы уже осведомлены. Давайте присмотримся поближе к остальным составным частям сложившегося военно-промышленного суперблока и постараемся разобраться, что это за «прорыв», который руководство концерна пытается представить как единственный выход в счастливое завтра.

Начнем, пожалуй, с фирмы «Моторен унд турбиненунион», где «Даймлер-Бенц» является полновластным господином: ему принадлежат все 100% акций. Компания МТУ, собственно говоря, на свет-то появилась благодаря заботам концерна, который в 1969 году создал это объединение совместно с другим крупнейшим производителем грузовых автомобилей — фирмой МАН. Средства были вложены поровну, на паритетных началах распределялись и доходы, стремительно возрастающие. В середине 70-х годов на МТУ прихо-

дилось уже 80% всех моторов, производимых в ФРГ. Успехи молодой компании были замечены, и она начинает завоевывать военный рынок. МТУ получает крупные заказы от бундесвера на поставки двигателя «В-199» к многоцелевому боевому самолету «МРСА-75», запущенному в производство в рамках натовской стратегии «гибкого реагирования». Ее подстегивают и к изготовлению лицензионных двигателей «Т-64» для вертолета «Sikorsky СН-53», а затем к разработке и выпуску самолетов «Торнадо».

В 1978 году «Моторен-унд турбиненунион» вошла в 16 крупнейших военно-промышленных компаний ФРГ. Она поставляла двигатели к самолетам «Торнадо», «Фантом», «Альфа-Джет», к танку «Леопард», бронетранспортеру «Мардер», к боевым судам. Она становится «своей» и на международной арене среди таких «фабрик вооружений», как английская «Роллс-Ройс», французская «Томсон Хустон», голландская «Филипс» и другие, которые пригласили МТУ во вновь созданное объединение «Турбо-Юнион». Наконец, бундесвер привлек ее к участию в так называемой «программе космических исследований», где помимо МТУ были задействованы МББ, «Дорнье», «Сименс», АЭГ, «Демаг», «Ферайнигте Аллюминиум Верке».

К середине 80-х годов МТУ еще больше расширила свой арсенал: два ее завода в Мюнхене и Фридрихсхафене снабжают бундесвер реактивными двигателями, дизельными двигателями для надводных кораблей и подводных лодок, двигателями для тяжелых грузовиков и систем энергообеспечения, электронными системами управления. Оборот фирмы в 1984 году, то есть на момент слияния с «Даймлер-Бенц», составил 2,2 млрд марок, число занятых — свыше 12 тыс. человек. По военному производству МТУ прочно заняла четвертое место среди западногерманских «кузниц оружия».

Еще шире военный диапазон у второй дочерней фирмы концерна — «Дорнье». Правда, она несколько уступает МТУ по масштабам своей деятельности: оборот «Дорнье» накануне сделки с «Даймлер-Бенц» равнялся 1,7 млрд марок, а число рабочих и служащих составляло около 9 тыс. Однако по военному производству компания все же вошла в десятку сильнейших. С ее конвейеров сходят самолеты и беспилотные летательные аппараты для военных целей, тренажеры для военной подготовки и морские мины, детали легкой зенитной ракетной системы «Флигерфауст» и ракет большой дальности. «Дорнье» принимает участие в создании системы АВАКС и в разработке программного обеспечения для военных компьютеров.

Практика в гонке вооружений у аэрокосмической компании огромная. С первых же дней своего существования, а возник концерн «Дорнье» в 1922 году, выделившись из общества «Цеппелин», он связал судьбу с германским милитаризмом. Вместе с концернами «Мессершмитт», «Юнкерс», «Хеншель Фокке Вульф», «Хенкель» «Дорнье» усиленно работал над совершенствованием конструкции и увеличением производства боевых самолетов для люфтваффе. С 1939 по 1944 год благодаря их стараниям выпуск самолетов в Германии увеличился в 15 раз.

Поражение фашизма лишь на какое-то время смешало карты одного из ведущих авиаконструкторов «третьего рейха» — Клода Дорнье. В 50—60-е годы он вновь становится на ноги и с удвоенной энергией способствует возрождению и развитию военной авиации ФРГ. В ноябре 1966 года в печати появился своего рода ультиматум китов военной индустрии, озаглавленный весьма длинно, но ясно: «Меморандум Федерального союза германской промышленности по поводу роли авиационно-космической техники в развитии промышленности в целом». Под докумен-

том стояло несколько подписей, среди которых выделялись росчерки Мессершмитта и Дорнье.

Что же требовали от своего правительства авторы меморандума? Если кратко, то большей свободы рук, а конкретно — государственного финансирования и принятия долгосрочных планов по вооружению, прежде всего в области авиастроения. Нажим не остался без ответа: бундестаг откликнулся на него программой «планомерного развития авиационно-космической промышленности».

Руководство «Дорнье» не дремало. В компании рождается проект объединить авиастроительные заводы ФРГ в один мощный суперконцерн, которому якобы легче будет противостоять давлению зарубежных фирм и в кратчайшие сроки вывести авиацию на новые рубежи. Готово уже было и название — «Дойче Флюгцойгунион». Не вызывал сомнений, по замыслу авторов идеи, и тот факт, что главой гиганта должен стать Дорнье-старший.

Однако проект, как говорится, пришелся не ко двору: каждый из его участников хотел царствовать единолично. И «Дорнье» пришлось бороться в одиночку, хотя особенно жаловаться на судьбу фирме не приходилось. Именно в это время патроны компании сводят знакомство, перешедшее в тесную дружбу, с очень нужным человеком — Йоханнесом Штайнгофом, немало потрудившимся на пользу фирме.

Генерал Штайнгоф стоял у самых истоков создания западногерманской военной авиации. Еще в 1952 году, когда было сформировано нелегальное военное министерство ФРГ, так называемое «ведомство Бланка», Штайнгоф вошел в него в качестве специалиста по авиации. Такая честь ему выпала не случайно: свою подготовку он получил в люфтваффе «тысячелетней» гитлеровской империи, а повышение квалификации — на американских учебных полигонах. Быстро продви-

нувшись по службе, этот «ас» в скором времени занял пост инспектора ВВС, затем выдвинулся в когорту руководителей НАТО. И повсюду он верой и правдой служил тем, от кого зависело развитие военной авиации ФРГ. Наибольшим его расположением пользовался концерн «Дорнье», который все свои усилия сосредоточил на оснащении бундесвера современной техникой.

«Использование Пятого океана необходимо уже потому,— заявил в 1969 году журнал «Золдат унд техник»,— что мобильность войск на суше достигла такого уровня, который не допускает здесь серьезного улучшения существующего положения».

«Дорнье» с готовностью поспешил на призывы этого рупора бундесвера. При помощи Штайнгофа фирма получила ряд выгодных контрактов, обеспечивших ей быстрое процветание. В качестве одного из субподрядчиков она приступила к изготовлению по лицензии вертолетов «Sikorsky CH-53», которые использовались американцами во Вьетнаме, а накопив опыт, принялась за разработку собственного легкого вертолета марки «ДО-132». Одновременно компания конструирует транспортный самолет с малой длиной разбега и вертикальным взлетом «ДО-27», не только нашедший широкое применение в армии ФРГ, но и навязанный коммерсантами «Дорнье» странам «третьего мира». За ним последовала модель многоцелевого самолета «Скайсервент», а ныне с конвейеров концерна сходит новый многоцелевой транспортный самолет «ДО-228».

«Выдающиеся заслуги» фирмы отметили иностранные заправилы военной индустрии, решившие привлечь ее конструкторов к совместной работе. Так началось сотрудничество, а точнее, соучастие в военном бизнесе французского авиаконцерна «Дассо-Бреге» и западногерманского «Дорнье». Вначале «Дорнье» ходил в подмастерьях в программе «Бреге Атлантик»

по выпуску самолета-разведчика военно-морской авиации НАТО, однако вскоре он заявил о себе в полный голос.

В гонке за миллионами «Дорнье» выпал «счастливый билет»: заказ на разработку и производство боевого самолета «Альфа-Джет». Выполнять задание фирма должна была опять с «Дассо-Бреге», однако на сей раз партнеры выступили на равных. Первые опытные модели «Альфа-Джет» поднялись в воздух в 1972 году, а через три года самолет был запущен в серийное производство. Генералитет Западной Германии связывал с ним большие надежды. Если Франция предполагала использовать «Альфа-Джет» в качестве учебно-тренировочных самолетов, то в Бонне вынашивались совсем другие, более грандиозные планы. Бундесвер хотел получить от «Дорнье» готовый вариант самолета, который можно было бы легко превратить в штурмовик, установив на борту необходимое вооружение, в частности управляемые реактивные снаряды.

Программа «Альфа-Джет» исчерпала себя в 1985 году, на вооружение армий Франции и ФРГ поступило 500 машин. Куш, который сорвали оба компаньона,— 4 млрд марок. Однако это отнюдь не означает, что «Дорнье» собирается сворачивать свое производство. Через «Дассо-Бреге» фирма экспортирует самолеты в африканские страны. Крупная партия (200 штук) должна быть продана в Египет, переговоры с которым закончились успешно к вящей радости «Дорнье».

...Между тем концерн набирал обороты. В 1977 году Пентагон предложил военным кругам ФРГ подключиться к изготовлению для вооруженных сил НАТО системы раннего оповещения АВАКС. Руководству бундесвера показалась привлекательной мысль о великих возможностях, открывающихся перед ним в

связи с этой программой. Вашингтону ответили радостным согласием, а практическими делами поручили заняться концерну «Дорнье».

Помимо различных наземных устройств проект предусматривал строительство 18 тяжелых самолетов, оборудованных электронной аппаратурой для слежения за воздушным пространством. Стоимость одного самолета-шпиона оценивалась в 340 млн марок, а на реализацию всей программы, рассчитанной на 10 лет, потребовалось 14 млрд марок, которые вынуждены были выложить из своих кошельков простые американские и западногерманские налогоплательщики.

Загрузив производственные мощности военными изделиями всех рангов и уровней, концерн, казалось бы, мог быть доволен. Но не таков юркий «Дорнье». Параллельно с авиастроением он дебютирует в области вычислительной техники и атомной промышленности. Наладив связи с компанией «Гезельшафт фюр нуклеаре Ферфаренстехник», фирма активно работает в деле создания центрифуги для обогащения урана. Кстати говоря, сырье «Дорнье» получает не откуда-нибудь, а из Южно-Африканской Республики, поставляя ей взамен оружие и технику.

Когда 27 июня 1984 года совет Западноевропейского союза (ЗЕС) отменил действовавшие до тех пор в отношении ФРГ ограничения в области производства ракет большой дальности и стратегических бомбардировщиков, событие это вызвало оживление в мюнхенской штаб-квартире концерна.

«Дорнье» сотрудничает с «Дженерал дайнемикс» в производстве крылатых ракет типа «земля — воздух», — оповестила сотрудников фирмы газета «Дорнье пост» еще в апреле 1980 года. — Это открывает перед нами новые перспективы».

Так благодаря американским, а следом и англий-

ским коллегам «Дорнье» «приобщился» к ракетному бизнесу. От союзников же требовали не чинить препятствий развитию новой сферы военного производства, и, словно предчувствуя, что Парижу и Лондону долго не устоять, аэрокосмические концерны ФРГ начали готовить почву для налаживания выпуска собственных ракет. Скооперировавшись с американскими корпорациями «Дженерал дайнемикс» и «Локхид миссайд энд спейс компани», имеющими устойчивую репутацию главных поставщиков Пентагона, гигант МББ и его меньшей брат и конкурент «Дорнье» до поры до времени тайно накапливали опыт в относительно незнакомом деле.

Первым шагом «Дорнье» в этом направлении явилось участие в создании ракеты для истребителя-перехватчика «Торнадо», дальность действия которой еще два-три года назад оценивалась в 40 — 120 километров. Однако вскоре стало ясно, что официально объявленная дальность полета называлась лишь для отвода глаз. Уже тогда, на рубеже 80-х годов, когда западногерманские фирмы только начинали искать подходы к производству ракет, бундесвер вынашивал планы полномасштабного подключения к натовским программам. Цель — заполучить оружие наступательного характера.

«ФРГ совместно с США и Англией собирается создать тактическую ракету с дальностью полета 400—600 километров,— сообщило в 1986 году крупнейшее западногерманское агентство ДПА.— На стадии теоретических разработок ФРГ будут представлять фирмы — производители оружия «Мессершмитт-Бельков-Блом» и «Дорнье».

Финансирует исследования министерство обороны, не жалеющее средств, когда дело касается оснащения бундесвера самыми совершенными видами вооружения. «Дорнье» выпала сомнительная честь способ-

ствовать тому, чтобы военное ведомство протянуло руку к ракетам, находящимся на грани решения стратегических задач. Ведь планируется запуск этих ракет с самолетов «Торнадо», что значительно увеличит дальность их действия. Всего же, согласно обширным замыслам их создателей, будет изготовлено 500 ракет этого класса.

Одновременно «Дорнье» остается верен старым пристрастиям, уже не раз приносившим ему ощутимые прибыли. Вместе с канадской компанией «Кэнедэйр» и французской АТ он строит новый беспилотный летающий аппарат; объединившись с американской корпорацией «Нортроп», разрабатывает проект нового тактического боевого самолета «J-90»; рвется к производству противотанкового вертолета второго поколения и многомиллиардной сделке по замене устаревших истребителей «F-4F Фантом», поставлявшихся «Макдонелл-Дуглас» из США.

Но главной приманкой для «Даймлер-Бенц», когда решался вопрос о том, быть или не быть «Дорнье» в составе военно-промышленной империи, безусловно, явился выход фирмы на космические просторы. Почему именно это достоинство привлекло внимание шефов «Даймлер», мы увидим чуть позже. Пока давайте прислушаемся к кое-каким высказываниям, которые могут дать ключ к разгадке.

— Традиция нашего предприятия, — утверждает правление «Дорнье», — состоит в том, чтобы всегда идти новым путем, опережая других. Но мы не любим азартную игру. Мы тщательно рассчитываем возможный риск. Гарантами здесь служат наш опыт и наши ученые.

«Европейское космическое агентство (ЕКА) на практике отдало дань уважения этому немецкому предприятию, — восторгается агентство ДПА. — На «Дорнье» было возложено руководство при создании евро-

пейского спутника для наблюдения Земли «Е-1» с участием 13 стран».

«Дорнье» поставлял важнейшие узлы для совместной западноевропейской космической лаборатории «Спейслэб»,— с претензией на беспристрастность сообщает «Шпигель».— Фирма также разработала прибор наведения, предназначенный для применения в космосе, который Соединенные Штаты весьма охотно использовали бы в рамках работ по реализации СОИ».

Вот куда устремлялся, оказывается, «Мерседес». Поглотил компанию «Дорнье» со всеми ее проектами и конструкторами, с ее новыми технологиями и совершенными космическими приборами, «Даймлер-Бенц» готовил стартовую площадку для выхода в открытый космос.

Еще четче стратегическая линия преуспевающего автогиганта прослеживается в связи с его наступлением на электронную и электротехническую промышленность.

«Альгемайне Электрицитетсгезельшафт», или «Всеобщая компания электричества» (АЭГ), та самая, которую еще В. И. Ленин в своем анализе империализма приводил как показательный пример образующегося на рубеже веков монополистического капитала,— старейшее предприятие из всей несвятой троицы. Она была основана в 1883 году и сразу же, как пишут о ней обычно исследователи, вошла в большой мир техники и экономики. Справедливости ради следует добавить — и военной индустрии. АЭГ — это, конечно, не «Крупп» и не «Тиссен», но изрядно погреть руки на недоброй памяти кострах двух мировых войн она все же сумела. Причем, чем более изощренным и наукоемким становилось военное производство, тем больше возрастала роль АЭГ и ей подобных концернов.

В годы второй мировой войны более 80% продукции АЭГ шло на нужды фашистского молоха. Заправили концерн, не задумываясь, вступили в схватку за пай в гитлеровской программе «оружия особого назначения», а говоря проще — в развертывании серийного выпуска самолетов-снарядов «Фау-1» и баллистических ракет «Фау-2». Не где-нибудь, а именно на заводах АЭГ в Берлине изготовлялось электрооборудование для «Фау-2».

После краха нацистской империи концерн под свою защиту взяли британские оккупационные власти, объявив его «необходимым для содействия практическим целям военной администрации и находящимся под ее контролем». А уже в 50-х годах фирма вновь «целеустремленно» работала в прибыльной военной отрасли.

Когда ветры «холодной войны» задули над землей, фортуна оказалась на стороне АЭГ: год от года росло значение электротехнической промышленности, выдвинувшейся на ключевые позиции. Достижения электротехники и электроники, однако, в первую очередь складывались на алтарь «бога войны». «Жрецы» с дипломами и учеными званиями колдовали в лабораториях и конструкторских бюро компании, и их «молитвами» на свет рождались новые, более коварные и разрушительные виды оружия.

Нельзя сказать, что АЭГ совсем не занималась гражданским производством. Наоборот, благодаря ее усилиям удалось создать первый в ФРГ ядерный реактор, а затем приступить к строительству атомных электростанций. Фирма явилась пионером в деле выпуска электровозов, участвовала в разработке цветного телевидения. До сих пор в каждой третьей семье западных немцев обязательно встретишь стиральную машину, холодильник, телевизор, а то и просто телефонный аппарат с маркой АЭГ.

Компания, как Фигаро, и тут, и там, и повсюду одновременно: на аэродромах и в морских портах задействовано ее электронное оборудование, на электростанциях вырабатывают ток ее турбины, во всех отраслях промышленности можно встретить ее электромоторы и электротехническое оборудование, электронное управление технологическими процессами. АЭГ подвизается и в области вычислительной техники, производя полную номенклатуру от микрокалькуляторов до огромных ЭВМ. Наконец, она признанный изготовитель радиосистем и радаров.

В отличие от МТУ и «Дорнье» компания «всего» 20% своего оборота получает за счет производства военной техники, но зато какие это 20 процентов! В момент совершения гешефта с «Даймлер-Бенц» по выпуску военной продукции АЭГ находилась на втором месте в Западной Германии, обогнав главного строителя танков «Краусс-Маффей» и такого «кита» международного бизнеса, как концерн «Сименс». Безусловно, для «Даймлер-Бенц» чрезвычайно интересны достижения компании в сфере изготовления роботов последних поколений, микропроцессоров. Однако не эти соображения явились решающими, когда стороны заключили сделку. Главное, как и в случае с «Дорнье», — аэрокосмические возможности электротехнической фирмы.

Восхождение к «высотам Вселенной» началось у «Альгеймайне Электрицитетсгезельшафт» давно, когда она, «тряхнув стариной», пошла по накатанной дорожке ракетного бизнеса. Произошло это в конце 60 — начале 70-х годов. В это время бундесвер в спешном порядке экипировался доступными ему типами ракет, оснащая ими свои военно-морские и военно-воздушные силы. Так, например, когда было принято решение о закупке быстроходных ракетных катеров «Ла Комбаттант II» («148»), то электрооборудование

для них поставляли «Сименс» и АЭГ, а в программе размещения ракет на катерах «143» АЭГ вообще выступила в роли генерального подрядчика. И хотя собственно ракеты фирма не изготавливала, без ее электрооборудования и без ее аппаратуры связи налаживание производства ракет если бы не остановилось, то по крайней мере существенно замедлилось.

Бундесвер тянулся к ядерному оружию, и АЭГ была не последней среди тех, кто этому активно способствовал. Ракеты, которыми оснащались катера «Ла Комбаттант II» («148») и «143», считались обычным вооружением, но при необходимости могли быть снабжены ядерными боеголовками. Электронное оборудование с клеймом АЭГ стояло и на других видах вооружений, приобретая которые военное ведомство приближалось к заветной цели. Недаром в начале 70-х годов свыше 80% всех государственных средств на военные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) поступили лишь в самолетостроение, электронику и электротехнику.

Регулярно получая значительные денежные инъекции от министерства обороны, АЭГ весьма охотно участвовала в течение последних 15 лет в разработке, производстве и обслуживании электронной системы для самолета «MRCA-75» (кстати, тоже рассчитанного на несение ядерного оружия на борту), в оснащении электроникой противотанковых ракет «Милан» и «Хот» и ракеты «Роланд» класса «земля — воздух», в поставках радиолокационной техники, приборов управления огнем и военных средств связи.

Солидный куш сорвала АЭГ и в связи с реализацией таких проектов НАТО, как строительство системы ПВО «Нейдж», которая охватывает территорию от Турции до Норвегии и для которой концерн поставил крупное радиолокационное оборудование и видеосистемы, а также создание системы «Мидас» для

обработки информации, призванной облегчить командование и управление войсками. Неплохо подзаработала компания и на осуществлении программы «Торнадо». Всепогодный самолет многоцелевого действия «Торнадо» с изменяющейся геометрией крыла и разнообразным вооружением выпускается концерном МББ в кооперации с «Бритиш Эйркрафт» и итальянской фирмой «Аэриталия». Новейшую электронику, которой он начинен, поставляет АЭГ. Всего в 1988 году бундесвер закупил 357 машин этого типа на сумму почти 40 млрд марок, значительная часть которой поступила в карман нынешних хозяев фирмы.

И что за дело штургартским заправилам, что на деньги, которые тратятся на создание одного самолета «Торнадо», можно построить 11 школ на 700 учеников каждая, 50 детских садов, 150 детских площадок или 5 больниц.

А ведь военных проектов, подобных «Торнадо», несть числа, и везде — опытный и солидный электротехнический концерн. Электронная аппаратура АЭГ стоит и на самолете «Альфа-Джет» — детище «Дорнье», и на «Фантомах», находящихся на вооружении бундеслюфтваффе. Она выпускает системы управления огнем для танков «Леопард-2» и мины, минные тралы, торпеды для военно-морских сил ФРГ. Приборы ночного видения — плод конструкторских бюро АЭГ — используются практически на всех видах западногерманской боевой техники: танках, ракетах, вертолетах и судах бундесмарине.

Тут-то бы концерну и остепениться: казалось бы, пришла пора подумать о развитии и обновлении гражданского производства, тем более что здесь дело обстояло не так уж благополучно. Одну за другой сдавала АЭГ позиции в борьбе за выживание сильному конкуренту — компании «Сименс».

Но лекарство от своих «болезней» АЭГ по-преж-

нему искала в заказах министерства обороны, которое еще не списало со счетов «старинного друга и соратника» и охотно пользовалось его услугами. Особое одобрение бундесвера получило устройство, вышедшее из конструкторских бюро фирмы, с поэтическим названием «Свирель», ничего общего, впрочем, с пастушеской идиллией не имеющее. Под этим кодовым наименованием скрывается система, способная создавать изображения ложных целей для вражеских ракет.

Репутация АЭГ как крупнейшего военного производителя не пошатнулась и на мировой бирже фабрикантов оружия. Во всяком случае, осведомленная газета «Интернэшнл геральд трибюн» называет ее в перечне возможных и желательных партнеров по сверхсекретной программе «Стелс», которая вот уже свыше 15 лет разрабатывается по заказу Пентагона супермонополиями «Локхид» и «Нортроп». Суть проекта заключается в том, чтобы сделать самолет невидимым для радиолокационных средств и недоступным для ракет противника, и здесь, как, видимо, считают за океаном, участие АЭГ, владеющей передовой технологией, неоценимо.

Вот какой «выигрышный приз» отхватил себе «Даймлер-Бенц», войдя в сделку с «Альгемайне Электрицитетсгезельшафт». Ее лидерство в сфере электротехники и электроники, ее давнишняя нацеленность на связи с военно-промышленным комплексом ФРГ и тесное переплетение интересов с американскими фирмами, по существу, гарантировало ей подключение к «стратегической оборонной инициативе». Ранее мы убедились, что и две ее «сестры» в семействе «Даймлер», а также вновь приобретенный концерн МББ смело могли рассчитывать, что их привлекут к программе «звездных войн». Таким образом, когда из-за океана протрубили сбор, у империи «Мерседес» уже все было готово для штурма космоса.



«Звездная болезнь» на Рейне

Если бы пришел некто и сказал: «Я собираюсь на днях поджечь ваш дом, и знаете, у меня идея — почему нам не сделать это вместе», вы, вероятно, сочли бы его сумасшедшим и были бы недалеко от истины. Но почему-то, когда речь идет о пожаре мирового масштаба, у отдельных людей обычные понятия резко смещаются и общечеловеческая логика уступает место казуистическим вывертам, с точки зрения здравого смысла необъяснимым.

Именно такая ситуация, несмотря на всю ее парадоксальность, сложилась в начале 1985 года, когда Вашингтон призывал своих европейских союзников к участию в СОИ, суля им за это все мыслимые и немыслимые блага.

Едва министерство обороны ФРГ опубликовало документы, где были названы конкретные области возможного участия западногерманских фирм в подготовке «звездных войн», как 16 концернов, занимающих ведущие позиции в производстве вооружений, тут же открыто объявили о своей готовности содействовать космическим планам главы Белого дома. Среди тех, кто сразу же откликнулся на призыв властей, — наши старые знакомые АЭГ, «Дорнье», МТУ и МББ. Эти фирмы мгновенно, словно они только и поджидали приглашения, подали заявки в открытое в Вашингтоне западногерманское «бюро СОИ», призванное координировать «сотрудничество» с Национальным управлением по аэронавтике и исследованию космического пространства США (НАСА) и американскими военно-космическими монополиями. Они настолько заинтере-

сованы в проталкивании своих предложений, что являются непрременными членами всех комиссий и заседаний по этому вопросу.

Бесконечной вереницей следуют одно за другим тайные и явные совещания. То в Вашингтоне, то в Бонне перехватывают эстафетную палочку и, обгоняя друг друга, твердят о «преодолении технологического отставания» ФРГ, о «новых полях экономической деятельности» и рекламируют привлекательность американского «ядерного зонтика», который защитит и старого и малого. 13 мая 1985 года в западногерманской столице состоялась очередная встреча представителей военно-промышленных кругов, руководителей научно-исследовательских центров и государственных мужей, на которой председательствовал министр — руководитель ведомства федерального канцлера В. Шойбле. Как и следовало ожидать, все они высказались за участие монополий ФРГ в «стратегической оборонной инициативе» заокеанского партнера.

«Двумя руками» голосовал за это решение «Даймлер-Бенц», уже ставший владельцем МТУ и «Дорнье» и как раз в те дни готовивший гешефт с электротехническим гигантом АЭГ. Концерн использовал любые средства для захвата новых, более широких позиций. Он один из создателей так называемого «немецкого стратегического форума», основной задачей которого является поддержание постоянных контактов с Пентагоном и оказание давления на официальные боннские инстанции. Глава этой, с позволения сказать, «организации» отставной генерал Л. Домрэзе юлить не стал и с чисто военной прямоотой так и рубанул сплеча журналистам:

— Мы интенсивно обрабатываем правительство и убеждаем его поскорее заключить «рамочное» соглашение по СОИ.

...27 июня 1985 года жизнь в аэропорту Кёльн/Ваншла своим чередом: прилетали и улетали самолеты, в воздухе стоял легкий гул голосов и шелест шаркающих подошв, то и дело слышались объявления дикторов. Но ни один из посторонних шумов не долетал за плотно прикрытые двери зала, где заседал «святейший синод» из дельцов индустриального мира и высших чиновников ФРГ, а также военных шишек из двух стран — Западной Германии и США. Инициатором встречи был «стратегический форум», председателем выступал на ней генерал-лейтенант американских ВВС Дж. Абрахамсон, стремительно взлетевший за последние годы от руководителя разработок истребителя «F-16» до директора военно-космической программы.

Цель высокого собрания состояла в том, чтобы решить наконец давно мучивший вопрос: подключатся ли западно-германские промышленники к американской программе СОИ. Среди 20 представителей военных концернов почетное место занимали доктор Ганс Гиссель, возглавлявший исследовательские работы в АЭГ, а также доктор Гельмут Ульке от «Дорнье» и Мартин Штайнбергер от МТУ, защищавшие интересы нового хозяина из Штутгарта.

И конечно же «стратегический форум» еще раз подтвердил свое намерение во что бы то ни стало участвовать в милитаризации космоса. О том, какие последствия это могло бы иметь для ФРГ, недвусмысленно заявил эксперт СДПГ по контролю над вооружениями Эгон Бар:

— Отмена последних ограничений на производство обычных вооружений была связана с заявлением боннского правительства, которое обязалось не использовать своих новых прав для создания вооружений стратегического характера...

В рамках же «стратегической оборонной инициа-

тивы» ФРГ впервые получит возможность овладеть такого рода оружием.

Военно-промышленный комплекс Западной Германии рассчитывает, таким образом, одним шагом перемануть через ядерную фазу и сразу подобраться к новому поколению стратегического оружия — космическому.

«В течение 30 лет военные концерны жили за счет технического оснащения ядерных наземных, военноморских и военно-воздушных сил, — отмечает журнал «Шпигель». — Тот, кто сейчас поднимает стратегию на более высокий уровень, то есть в космос, получит заказы на последующие 30 лет, избежав необходимости менять профиль и структуру своего производства».

Дальний прицел «Даймлер-Бенц» оказался верным. Среди 30 фирм, названных в качестве возможных участников СОИ наряду с гигантами типа «Сименс», «Цейс» и другими, фигурируют все его дочерние предприятия — «Дорнье», МТУ, МББ и АЭГ. Об этом свидетельствуют результаты специального исследования, предпринятого с целью определить конкурентоспособность западногерманской военной индустрии. Оказалось, что в пяти из 11 областей, охватываемых программой «звездных войн», ФРГ опережает Соединенные Штаты, а потому может претендовать на многомиллионные заказы. К ним относятся оптика, новые материалы, высокочастотная техника, компоненты сверхскоростных ракет, а также производство зеркал-отражателей.

Простое сопоставление этих отраслей с тем, куда за последнее время вложила деньги империя «Мерседес», наглядно показывает, чего стоят рассуждения шегов концерна о том, что покупка акций АЭГ, «Дорнье», МББ и МТУ не имеет ничего общего с программой СОИ.

Гибкий, сверхсовременный «Дорнье» и солидная, несколько тяжеловесная АЭГ приобщились к космическому производству еще в начале 70-х годов, когда они приняли участие в работе над ракетной системой «Европа 1». С тех пор и по сей день проникновение в космос для этих компаний всегда связано с военными целями. Обе фирмы сотрудничали с НАСА в создании корабля многоразового использования «Шаттл», а «Дорнье» успел влезть еще и в проект «постоянной орбитальной станции «Колумбус». Ведь ни для кого не секрет, что Пентагон использует и намерен использовать и то и другое для реализации своих космических планов. Это подтвердил и Каспар Уайнбергер, который в бытность министром обороны США в своем докладе конгрессу от 12 января 1987 года без обиняков заявил:

— Мы активно изучаем возможности пилотируемых операций в космосе либо на базе космической станции, либо на базе челночного корабля и с главным упором на уникальные или рентабельные вклады в боевые операции.

Уже сегодня обе фирмы работают над конструкцией спутника связи — первого в ФРГ, который будет построен без иностранной помощи, чем особенно гордится их штутгартский властелин. К чисто психологическому фактору здесь примешивается доля меркантильного интереса: стоимость каждого аппарата составляет сотни миллионов марок, которые осядут в сейфах «Даймлер-Бенц».

Еще одним трамплином в заоблачные выси для «Мерседеса» является участие АЭГ во франко-западногерманской программе «Евросаттелайт», цель которой вывести на орбиту европейский искусственный спутник Земли,— как официально объявлено, в мирных целях...

Свидетельствует пресса:

«Разработка невоенных новшеств через военные программы НИОКР, такие, как СОИ, обойдется в 10 раз дороже, чем если бы вложить те же средства непосредственно в невоенные проекты», — пишет издаваемый в Нью-Йорке Институтом мировой политики журнал «Уорлд полиси джорнэл».

«Поскольку военная техника очень сложна, ее себестоимость чрезвычайно высокая. Военная интегральная микросхема стоит в 5—20 раз дороже аналогичного устройства гражданского назначения... Преодолеть такие расходы можно лишь благодаря крупным государственным капиталовложениям», — отмечает ежеквартальный бюллетень «ГРИП-энформасьон», издаваемый бельгийской Группой исследований и информации о мире.

Характерно, что подборка статей из этого издания носит название «Звездные войны — великий обман». Конечно, о том, что СОИ представляет собой не что иное, как химеру, пожирающую людские и материальные ресурсы, лидеры военного бизнеса осведомлены не меньше нас, простых смертных. И все же они не перестают проталкивать свой товар на этот ненасытный рынок. АЭГ, например, широко рекламирует свои солнечные батареи и электронно-лучевые трубки, уже опробированные на спутниках, а «Дорнье» так просто уверен, что его прибор наведения, предназначенный для использования в космосе, обязательно найдет применение в рамках «стратегической оборонной инициативы». Не упускают дочерние предприятия «Даймлер-Бенц» и другие возможности. Вместе с «Мессершмитт-Бёльков-Блом» и «Сименс» АЭГ подвизается в программе создания «лазерного танка» — высокоэнергетической установки на гусеничном ходу, одного из компонентов оружия XXI века.

Лидеров «Даймлер-Бенц» вполне устраивает такая направленность электротехнической фирмы, однако

они, по-видимому, являются приверженцами еще более жесткой линии. На АЭГ, а фактически на «Даймлер-Бенц», создана военно-исследовательская группа СОИ, которая в поте лица трудится над единственной проблемой: как бы успеть прицепиться к американской космической колеснице.

«Руководители концерна и банки концентрируют свой капитал, с тем чтобы иметь возможность более активно вмешиваться в международный военный гешефт», — считает «Бенцлер», газета производственной группы Германской коммунистической партии на заводе в Мангейме.

...В течение целого ряда лет научно-конструкторское бюро АЭГ в городе Ульм работало над системой безопасности дорожного движения в районе крутого альпийского подъема на автостраде Штутгарт — Мюнхен. Проект этот имел огромное народнохозяйственное значение, поскольку именно здесь на сравнительно небольшом участке шоссе происходило ежегодно большое количество аварий. Совсем немного оставалось конструкторам бюро до завершения работ, как вдруг проект был заморожен, а затем окончательно отменен.

Это «вдруг» удивительным образом совпало с покупкой АЭГ автогигантом и его растущими притязаниями на участие в СОИ. Ученые и инженеры, работавшие над системой, должны были срочно переключиться на программы, связанные с космическими планами концерна, а именно на создание стекловолокна, полупроводников и так называемых «быстрых строительных материалов».

Но и это еще не все чудеса, происходящие в лабораториях Ульма. Ставшие балластом учебные мастерские закрываются, вместо них появляются новые склады, гаражи и полигоны для испытания военной продукции. Один из них — подземный — расположен прямо

в центре города. Здесь тестируется сверхчувствительная электроника, производство которой планируется наладить на заводах АЭГ и предложить министерству обороны для многомиллионного заказа.

Хайнц Дюрр, оставшийся на своем посту главы АЭГ, полностью разделяет точку зрения патронов из правления «Даймлер-Бенц»:

— АЭГ не должна отстать от поезда СОВИ,— провозгласил он еще в 1985 году.— Мы в любом случае должны участвовать в СОВИ,— настаивает он и ныне.

Соответственно перестраиваются и заводы фирмы. Оставим кофемолки и утюги компании «Сименс» — решило руководство «Мерседес». Пусть забирает себе и рынок холодильников, стиральных машин, микроволновых печей, которые так понравились хозяйкам... Единственное, что «Даймлер-Бенц» не намерен уступать ни при каких условиях,— это позиции поставщика бундесвера.

— Если гражданское производство даст такие же или бóльшие прибыли, то АЭГ сразу возьмется за него,— заявил, например, директор одного из заводов концерна — Егер.

Его завод «А 1» в Ульме уже почти полностью перешел на выпуск военной продукции, которая составляет здесь 97%. Аналогичные процессы происходят и на других предприятиях обширных владений «Даймлер-Бенц», в частности в компании «Дорнье».

Прежде всего руководство автомобильного колосса прибегло к перетасовке в правлении «Дорнье». Видимо, его председатель Фишер не столь рьяно отстаивал любезные «Даймлер-Бенц» принципы, так как именно его первым «попросили» уйти в отставку. А на место шефа назначили «эксперта по делам оборонной промышленности» Карла-Вильгельма Шэфера. Послужной список Шэфера до прихода на службу в «Дорнье» достаточно красноречив: он уже успел по-

трудиться на благо «Эйрбуш-Индустри», а затем — «Мессершмитт-Бёльков-Блом», где являлся членом правления.

Со всей страстью неопита ринулся он в бой за «стратегическую оборонную инициативу». И в этом деле Шэфер весьма преуспел. Он не только внедрил «исследовательские программы» в рамках СОИ, но и издал ряд весьма характерных приказов.

С тем чтобы окончательно искоренить ересь на вверенной ему фирме, Карл-Вильгельм разразился следующими «шедеврами» административного характера.

«Информация «Дорнье» для сотрудников,— красуется на доске для объявлений.— Вам запрещается в кругу коллег вести беседы об участии в программе СОИ. Необходимо предпринять все, чтобы предотвратить ущерб работе и миру на предприятии».

А вот еще один образчик «высокого штиля», от которого очень уж пахнет временами тотальной слежки и доноительства.

«Если вам станут известны действия ваших подчиненных, подпадающие под категорию запрещенных, типа дискуссий о СОИ,— гласит призыв к руководящему составу фирмы,— то вы обязаны незамедлительно сообщить об этом в отдел кадров концерна и принять необходимые меры для сохранения мира на производстве».

Все эти «экзерсисы на тему» доказывают лишь одно: работы в области программы «звездных войн» идут полным ходом, и руководство «Даймлер-Бенц» не думает от них отказываться. Срочно выдвинута и мотивировка. Дескать, для собственных исследований в АЭГ и «Дорнье» нет денег, а бундесвер платит каждому ученому и конструктору 950 марок в час. Однако трудно поверить в то, что у концерна такого класса, как «Даймлер-Бенц», с легкостью за

один только год скупившего три крупные и прибыльные фирмы, не хватает средств на собственные разработки.

Гораздо честнее повел себя в этом вопросе другой западногерманский гигант, «Сименс», председатель правления которого Карл-Хайнц Каске представил следующие выкладки. Затраты концерна на научные исследования и разработки за 1985 год составили 4,8 млрд марок, а в 1986 году — 5,5 млрд. С 4,15 до 6 млрд увеличились за тот же период капиталовложения «Сименс». Если прибавить к этому 800 млн марок, выделяемых на подготовку специалистов и повышение квалификации кадров, то в 1986 году «Сименс» израсходовал на «проекты будущего» 12 млрд марок, то есть столько же, сколько выделяется пока ежегодно американской администрацией на всю программу СОИ.

— От участия в СОИ мы не станем богаче,— сделал вывод К.-Х. Каске, ничуть не отойдя от истины.

Как писала французская «Эко», Вашингтон выделил в 1988 году 4 млрд долларов на исследования в рамках СОИ. К 1992 году эта сумма подскочит до 7 млрд, через 10 лет будет израсходовано 33 млрд. А всего стоимость программы, по оценкам американских военных, составит от 70 до 100 млрд долларов. «Однако из всей этой груды зеленых банкнот,— иронизирует газета,— иностранным предприятиям достанется сущий мизер».

Сам директор Организации по осуществлению СОИ (ОСОИ) генерал Джеймс Абрахамсон признал, что его программа пока принесла промышленности подключившихся к ней стран весьма скромную выгоду. Так, фирмы ФРГ, работающие в области новейшей технологии, получили всего около десятка контрактов стоимостью 50,5 млн долларов, львиная доля которых перепала «Мессершмитт-Бельков-Блом».

«Это ничто по сравнению с 31 млрд марок, которые германские фирмы ежегодно расходуют на научные исследования», — подвел печальный итог гамбургский «Шпигель». Такого же мнения придерживается и еженедельник «Дойче волькцайтунгтат», добавивший: «Судьи в соревновании за американские военные заказы назначаются исключительно Пентагоном, и их решение будет зависеть от того, насколько рьяно европейские фирмы станут исполнять желания вашингтонской администрации».

До сего момента надежды «Даймлер-Бенц» и ему подобных на золотой дождь, который должен был пролиться из долларовой тучи, не оправдались. Еще меньше шансов осталось у них на «приобщение к новейшей технологии», что являлось основным доводом в пользу участия в программе СОИ.

«О честном партнерстве здесь не может быть и речи, — отмечает западногерманская пресса. — Американцы не хотят даже слышать ни о встречном вкладе в развитие научных исследований в ФРГ, ни о каком-либо влиянии Бонна на проект в целом».

— Ослепленное заверениями о том, будто приобщение к СОИ ознаменуется для ФРГ технологическим скачком вперед, — заявил заместитель председателя фракции СДПГ в бундестаге Х. Эмке, — боннское правительство не сумело распознать негативных последствий участия страны в СОИ.

Особенно отчетливо стремление Пентагона просто прибрать к рукам достижения передовых предприятий ФРГ проявилось на примере «Дорнье». По соглашению с НАСА аэрокосмическая фирма создала и построила орбитальную систему многоцветного использования РОБУС, а также компоненты американского челночного корабля. По завершении работ от нее потребовали всю техническую документацию, чтобы НАСА могло продублировать производственные про-

цессы и процедуры испытаний для РОБУСа. Казалось бы, такой шаг не должен вызывать ни удивления, ни тем более возмущения, ведь на первый взгляд он представляет собой не что иное, как дополнительную меру безопасности.

Но это лишь на первый взгляд. На деле же по американскому законодательству НАСА в таком случае получает право на коммерческое использование конечного продукта. То есть, иными словами, вы работайте, а мы будем загребать доход, или, перефразируя народную половицу, кому кататься, а кому только саночки возить.

Тот факт, что НАСА, не задумываясь, присвоило себе плоды многолетнего труда «Дорнье», подтвердил давно уже бытующее в ФРГ мнение, выраженное журналом западногерманских финансово-монополистических кругов «Виртшафтсвохе», что «контракты... будут заключаться только в тех случаях, когда мы окажемся нужными американцам. Так выглядит бизнес в реальности». Становится понятным и высказывание Отто Вольфа Америконгена, бывшего до 1988 года президентом торгово-промышленной палаты ФРГ:

— Мы станем нищими, если согласимся с этой так называемой гарантией на спасение.

Что СОИ — гигантский блеф («Шпигель») и фактически дорогая игрушка («Таймс»), в этом убедились уже подавляющее большинство. Лондонская «Таймс», например, считает, что программа «звездных войн» способна нанести ущерб интересам и Востока и Запада.

Не успели еще улечься первые обиды на заокеанского союзника, а у того уже была готова новая приманка для западногерманских фирм, почувствовавших себя обделенными. Вашингтону зачастую не хватает гибкости и тонкости в обращении со своими

«атлантическими братьями», однако прагматизма ему не занимать. И вот уже в недрах Пентагона вызревает идея европейского аналога СООИ. Так на свет божий появилась «европейская оборонная инициатива», или, как ее именуют на берегах Рейна, «расширенная система противоракетной обороны» (ПРО). Стоимость проекта оценивается в 160 млрд долларов. И здесь в первых рядах вновь «Даймлер-Бенц». Причем «доходное место» он нашел на всех стадиях проекта.

Детальная техническая концепция и программа реализации ЕвроСООИ, изложенные в докладе европейского филиала организации «Высотная граница», предполагают модернизацию средств противовоздушной обороны (ПВО), а в дальнейшем принятие на вооружение так называемых экзотических средств ПРО, созданных на основе новых физических принципов. На начальном этапе ставка делается на зенитно-ракетные комплексы «Пэтриот» и существующие радиолокационные системы слежения и наведения. Кого же мы видим среди их производителей? Да конечно же неперемного члена всех военных гешефтов — «Альгеймайне Электрицитетсгезельшафт».

А теперь и того больше — совместно с концернами МББ и «Сименс» АЭГ начал работу над так называемой «новой тактической системой ПВО». ВВС ФРГ уже не только определили оперативные требования к системе, но и выделили на ее создание огромные средства. Согласно плану бундесвера, охватывающим период вплоть до 1999 года, начиная с 1990 года на разработку системы будут выделены многомиллионные ежегодные субсидии.

Что же это за система, которой уделяется повышенное внимание и благодаря которой «Даймлер-Бенц» пытается урвать солиднейший куш. На летнем натовском совещании в Киле в 1986 году руководитель штаба по вопросам планирования министерства обороны

ФРГ Ханс Рюле приоткрыл завесу над тайной. Оказывается, ведущие военные монополии Западной Германии приступили к созданию ракеты «земля — воздух», предназначенной для уничтожения не только самолетов и крылатых ракет, но и баллистических ракет.

Через «Дорнье» и АЭГ автоконцерн сумел утвердиться и на последующих этапах ЕвроСОИ. Все свои силы он бросил на разработку боевых лазерных установок, электродинамических ускорителей масс, или, попросту, электромагнитных пушек, а также космических систем обнаружения и наведения. АЭГ как раз и занимается высокоэнергетическими лазерами, а на кульманах конструкторских бюро «Дорнье» уже лежат чертежи лазера на свободных электронах.

— Многого из того, что необходимо бундесверу, в настоящее время еще нет на рынке вооружений,— объявил бывший инспектор бундесвера, выдвинувшийся ныне в натовское начальство генерал Вольфганг Альтенбург.— Военные концерны ФРГ стремятся восполнить этот недостаток, уже приступив к разработке новых видов военной техники.

Участвуя в ЕвроСОИ, «Даймлер-Бенц» хочет убить сразу двух зайцев: он не только пожинает миллионные плоды, но и использует этот проект в качестве катапульты в космические высоты «СОИ большой». Недаром бывший глава военного ведомства ФРГ, а ныне генеральный секретарь НАТО Манфред Вёрнер делает упор на самую тесную увязку ЕвроСОИ с американской СОИ.

Нельзя сказать, что все эти закулисные манипуляции проходят незамеченными. На заводах «Даймлер-Бенц» растет сопротивление намерению его руководства устоять перед натиском конкурентов за счет перехода на военные рельсы. Повсюду — в Бремене и Унтертюркхайме, Мангейме и Штутгарте — действуют отделения организации «Мирные инициативы»,

которая ставит своей целью раскрыть общественности глаза на суть происходящих в концерне процессов.

Сложность их работы не только в том, что боссы «Даймлер-Бенц» отстраняют от дел тех, кто не согласен с их политической линией. Так, например, на предприятиях АЭГ были уволены все ученые и исследователи, посмеавшие высказаться против участия в СОИ. Беда заключается еще и в том, что многие сотрудники концерна до сих пор считают себя работниками лишь автомобильной промышленности. В их представлении «Дорнье» и АЭГ как-то не ассоциируются с «Даймлер-Бенц» и выступают в качестве инородных тел, которые правление «было вынуждено» купить вместе с их военным производством. То, что именно из-за военной продукции эти фирмы и приобрелись, ускользает от внимания некоторых рабочих и служащих автоконцерна, тем более что сама мысль о возможной связи «Даймлер-Бенц» с СОИ всячески изгоняется из их сознания.

И все же правда о его деяниях прорывается наружу. Руководству супергиганта, сколь умело оно бы ни маневрировало, вряд ли удастся ввести в заблуждение соотечественников. Как ранее на заводах «Сименс» и МББ, здесь распространяются листовки, в которых раскрывается опасность программы «звездных войн», брошюра «Естествоиспытатели за мир», разоблачительный памфлет партии «зеленых» под хлестким названием «100 лет «Даймлер-Бенц» — 100 лет эксплуатации — 100 лет загрязнения окружающей среды — 100 лет вооружений». Собраны подписи против участия «Даймлер-Бенц» в СОИ.

Большую помощь трудящимся в их борьбе против военной ориентации концерна оказывают профсоюз металлистов ФРГ — «Иг Металл» и Германская коммунистическая партия, председатель которой Герберт Мис четко определил суть происходящего. Выступая

на митинге перед рабочими завода «Опель» в Бохуме, он отметил, что выход из насыщения рынка товаров гражданского назначения нельзя искать в области гонки вооружений, где доходы гарантированы лишь таким гигантам, как «Даймлер-Бенц» и «Дженерал моторс».

— Все вертится вокруг одного вопроса: для чего развиваются новые технологии, какими путями идут фирмы, какие интересы они преследуют? — заявил Герберт Мис.— Иными словами, речь идет о политической и классовой позиции.

Вместо эпилога



Читатель, возможно, задаст вопрос, а почему же гражданская деятельность «Даймлер-Бенц», где концерн добился впечатляющих успехов, почти не освещена в брошюре? Мы, конечно, не ставим под сомнение авторитет «Даймлер-Бенц», которым он заслуженно пользуется у потребителей и в сфере большого бизнеса, выпуская первоклассные автомобили марки «мерседес», автобусы и грузовики, которые можно увидеть на дорогах всего мира. Концерн занимает лидирующие позиции и в области новейших технологий, микроэлектроники, принимает участие в ряде международных проектов и программ. Так, совместно с другими европейскими производителями автомобилей «Даймлер-Бенц» участвует в исследовательской программе «Прометей», посвященной развитию и испытанию комплексных электронных систем управления.

Влившаяся в группу «Даймлер-Бенц» фирма «Дорнье» входила в состав международного консорциума, создавшего космический спутник «Джотто», запущенный для исследования кометы Галлея, участвовала в американской программе «Спейслэб». Спутник «Rosat», разработанный «Дорнье» по заказу Федерального министерства исследований и технологии, применяется для поиска источников рентгеновской радиации и дальнейшего наблюдения за ними.

Оборудование концерна «Даймлер-Бенц» стоит на космическом телескопе НАСА, оснащенный вращающимися солнечными батареями, разработанными концерном. А на дочерней фирме — АЭГ изготовлена высококачественная передвижная электронно-волно-

вая трубка для использования на теле- и радиоспутниках.

Но именно потому, что свои научно-технические достижения «Даймлер-Бенц» зачастую обращает не на мирные цели, а на гонку вооружений, мы сознательно акцентировали внимание на этой «теневой» стороне деятельности автогиганта. Название концерна в последние два-три года не сходит со страниц самой западногерманской прессы как раз благодаря такой перероентации его на выпуск продукции военного назначения.

Серьезную озабоченность общественности, а также многих представителей деловых и политических кругов ФРГ вызвало поглощение автомобильным концерном известных своей военной направленностью компаний «Дорнье», АЭГ, МТУ и «Мессершмитт-Бёльков-Блом», в результате чего «Даймлер-Бенц» превратился в крупный военно-промышленный конгломерат. Втягивание экономики в орбиту военного производства, усиливающее бремя милитаризации, идет вразрез с надеждами народов на вступление в XXI век в обстановке безъядерного и безопасного мира, построенного на доверии и сотрудничестве.

В последние годы в результате мирных инициатив Советского Союза, направленных на снижение военного противостояния, заметно потеплел политический климат на планете, в том числе и в Европе. Открылась новая глава в советско-западногерманских отношениях, чему способствовал обмен визитами руководителей ФРГ и СССР. Все это создает благоприятные предпосылки для использования научно-технического потенциала таких фирм, как «Даймлер-Бенц», в сугубо мирных целях.

Содержание

Знакомьтесь: «Даймлер-Бенц АГ»	3
Путь наверх	8
«Свадьба слонов»	16
Негоцианты из Штутгарта	33
Несвятая троица	44
«Звездная болезнь» на Рейне	59
Вместо эпилога	75



15 коп.



Владыки капиталистического мира