

„Der Pleitegeier fliegt fröhlich mit“

Trotz eines nie gekannten Luft-Touristen-Booms trudelten Deutschlands Ferienflug-Geschwader ins Defizit. Zu rasches Wachstum, Finanztricks windiger Geschäftemacher, Konkurse und lässige Maschinenwartung brachten

das mit modernen Düsenflugzeugen operierende Charterflug-Gewerbe in Verruf. Nach Jahren des ungezügelter Gründungsrausches versuchen jetzt kapitalstarke Gruppen, die Branche von Windjammerflotten zu säubern.

Auf der 1600 Meter hoch gelegenen Betonpiste des Flughafens Nairobi kletterten um Mitternacht zehn verschlafene Safari-Touristen an Bord des Boeing-707-Jets „Oscar Charly“ der Frankfurter Bedarfsluftfahrtgesellschaft „Condor“.

Die Hochland-Globetrotter, Gäste des reitenden Touristenversenders Josef Neckermann, wollten mit der zwischen-gelandeten Langstreckenmaschine non-stop nach Frankfurt fliegen und suchten sich in dem nur dreiviertel gefüllten 186-Personen-Clipper bequeme Plätze zum Langmachen.

Schon im Dämmerndeschlaf, hörten die Spätheimkehrer alle vier Triebwerke des Jet-Veteranen aufheulen. Aber statt des erwarteten Rucks, mit dem der Düsen-Riese sich in Fahrt setzen sollte, knackte es im Bordmikrofon: „Guten Abend, meine Damen und Herren, hier spricht Ihr Kapitän“, tönte es vorwurfsvoll, „es sind jetzt ein paar Personen mehr zugestiegen, als uns gemeldet waren. Wir müssen deshalb noch einige Zeit Treibstoff verbrennen, um auf das zulässige Startgewicht herunterzukommen.“

Grenz-Kalkulation wie die Boeing-Besatzung auf der Hochland-Piste macht dieser Tage die ganze Branche der Bedarfsluftfahrt, um sich notdürftig in der Luft zu halten. Denn Deutschlands fliegende Ferienflotte, bestückt mit dem gleichen Düsengerät, das auch die Liniengesellschaften verwenden, hetzt wirtschaftlich ausgezehrt über die Saison 1972 — und wird von den Reiseveranstaltern zu immer neuen Hochleistungen geprügelt.

Dreieinhalb Millionen bundesdeutsche Urlaubsbürger (Vorjahr: 2,8 Millionen) besteigen dieses Jahr die Ferien-Jets von 30 Bedarfsluftfahrtgesellschaften, darunter sieben deutschen mit 50 Flugzeugen.

Alle 18 Minuten im Jahresdurchschnitt, alle neun Minuten im Hochsaison-Monat Juli startet von deutschen Flughäfen ein Touristik-Flugzeug zu ausländischen Feriengettos.

Deutschlands Kleinbürger-Jet-set treibt es im Charterflugzeug nach Nairobi, New York und Colombo. Deutsche Ferien-Clipper fliegen Katalog-Touristen an spanische Strände, tunesi-

sche Oasen, kanarische Buchten und rumänische Ferien-Silos.

Die Langstreckentransporter des Gewerbes schaffen Tausende türkische Gastarbeiter für rund 200 Mark Sitzpauschale nach Kleinasien wie auch Hudson Country Singers und Chicago Blizzards in Gruppenflügen für knapp 500 Mark je Ticket über den Atlantik nach Germany.

Die Mittelstrecken-Jets der Branche flogen 1971 im 900-Kilometer-Tempo dreimal am Tag die Touristen-Rekordbahn nach Palma de Mallorca und zurück — sechs Starts, sechs Landungen, zehn Flugstunden, 7800 Kilometer.

Westdeutsche Charter-Fluggäste im Touristenzentrum Las Palmas: Beim großen Geschäft



westdeutschen Wachstums-Industrien vor.

Aber die Glamourbranche fliegt wirtschaftlich ohne Kompaß und Höhenmesser. Gedopt mit einer Überdosis an Kreditschulden, donnert sie ins Blaue wie einst die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten. Die Bruchpiloten der Bedarfsluftfahrt füllen eine Chronique scandaleuse wie vordem die Finanzabenteurer des Frühkapitalismus.

Luftfahrt oder Anlageberatung?

„Jede Zeit“, philosophiert der Hamburger Privatbankier Johann Baptist („Hans“) Salb (Mertz & Co.), selbst mit 74 Prozent an der Münchner Charterflugfirma Bavaria beteiligt. „hat ihre Gründerbranchen.“

Die Branche gründete sich in den Abgrund: Noch vor vier Jahren konnten sich deutsche Flugtouristen nur mit der Boeing-Flotte der Frankfurter Condor Flugdienst GmbH, der Caravelle-Staffel der Düsseldorfer Lufttransport Unternehmen GmbH & Co. KG (LTU) und der BAC-1-11-Flottille der Bavaria an abgelegene Strände fliegen lassen.

Aber seit 1969 ließen gelernte Propeller-Piloten, Speditions-Kaufleute und Finanzjongleure 14 neue Charterflotten registrieren, und fünfzehn weitere stehen schon auf der Genehmigungs-Warteliste von Bundesverkehrsminister Georg Leber.

Zur Eintragung ins Handelsregister meldeten sich

- ▷ in Frankfurt die Fluggesellschaften Atlantis, Calair, Germanair, in Hanau Alfa Air und in Düsseldorf Aeroflug;
- ▷ in Hamburg Air Commerz, Aviaction, in Kassel Nora Air Services, in Lübeck Elbeflug, in Hannover Central Air, in Kiel Ecuatoriana und in Osnabrück Europair;
- ▷ in München Paninternational und Top Air in Stuttgart.

Entsetzt addierten Lebers Luft-Bürokraten die künftige Formationsstärke der Charterfliegerei auf fast hundert Passagier- und Frachtmaschinen meist modernster Baumuster.

Die wendigen Luftvagabunden waren in eine Marktlücke gestoßen, die ihnen von den schwerfälligen staatlichen Verkehrsmonopolen Bundesbahn und Luft-

mit dem Urlaub der Deutschen gingen die Verluste in die Luft

hansa geöffnet worden war: Die beiden

Staatsunternehmen waren am Aufbau preiswert kalkulierender Charterflotten nicht interessiert, weil sie ihr Tarifgefüge dadurch bedroht sahen. Und das deutsche

Banken-Establishment, dessen Primus Hermann J. Abs als Oberaufseher über Bundesbahn und Luft-hansa wachte, rückte für den Ausbau privater Charterflotten nur spärlich Geld heraus.

Weil die Reisekonzerne seit dem Einstieg der Versandhäuser Quelle und Neckermann in die Flugtouristik aber zunehmend billiges Fluggerät forderten, bauten die Jung-Unternehmer ihre Flotten kühn auch ohne Unterstützung der Verkehrsmonopole und der Großbanken auf. Als Finanzierungsinstrument diente ihnen der Paragraph 82f der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, der Sonderabschreibungen auf neue Transportmittel erlaubte.

Luft-Reeder wie das Gespann Tassilo Trommer und Jürgen Botzenhardt („Paninternational“), der eine Chemiker, der andere Kaufmann, mixten die vor allem für die Schiffsfinanzierung gedachte Vorschrift auf den Luftverkehr zurecht und füllten nebenher noch ihre Privatschatulle.

Als Finanziers warben die Luftreeder vor allem gutverdienende Freiberufler, denen Sonderabschreibungen auf das neue Fluggerät Steuerersparnisse von mehr als der Höhe ihrer Einlage brachten. Sie selber strichen regelmäßig einen Abschlag von wenigstens fünf Prozent auf das Kommanditistengeld ein. Ebenso lukrativ war der millionenschwere Flugzeugeinkauf, den die Flug-Promoter mit dem Geld der Steuerparer und den Krediten der Flugzeugfabriken finanzierten: Die Lieferanten honorieren ihn mit 2,5 und mehr Prozent Vermittlungsprovision. Obendrein sicherten sich die Gründer im Gesellschaftsvertrag großzügige Spesen und für das Haftungs-Risiko einen Notgroschen von „jährlich mindestens 30 000 Mark“ — zahlbar „auch in Verlustjahren“.

Maulte LTU-Mitgesellschafter Ernst-Jürgen Ahrens in einer ZDF-Sendung über den Charterflug: „Bedauerlicherweise stehen wir in der deutschen Luftfahrt einer Entwicklung gegenüber, die zweifelhaft erscheinen läßt, ob die deutschen Luftgesellschaften Luftfahrt oder Anlageberatungsbüros betreiben wollen.“

„Fast ohne Verantwortung und Vorschriften“, so grollte die International Air Transport Association (IATA) in Montreal, der Verband der Linienfluggesellschaften, scheinete der neue Massenmarkt „skrupellose Unternehmer anzu-ziehen, deren einziges Ziel es ist, ohne Rücksicht auf die Reisenden schnellen Profit zu machen“.

Verlustgeschäfte mit Minipreisen.

Aber der wache Instinkt für private Verdienstmöglichkeiten und die Verschlaftheit der öffentlichen Dienststellen ließen Bedarfsluftflotten in den Himmel starten, für die kein Bedarf mehr war — ein Teil der neuen Charter-Jets wurde zu Ramschpreisen an die Reise-Konzerne Touristik Union International (Touropa, Scharnow, Hummel, Dr. Tigges, Airtours, Transeuropa) und Neckermanns N-U-R vermietet. Die beiden Touristik-Konzerne waren gerade dabei, ungebetene Spätstarter der Branche, wie die Kaufhof-Reisetochter ITS und die gewerkschaftsorientierte g-u-t, mit Mini-Preisen vom Markt zu drücken und drücken ihrerseits die Preise der Charterflieger.

Besonders Neckermanns Luftzeugmeister Heinz Dettmer, vorher Assistent des wendigen Condor-Geschäftsführers Herbert Wendlik, setzte bei den Flug-



unternehmen, die in der Eile ihre Preise nur über den Daumen peilten, verwegene Konditionen durch.

„Condor minus zehn Prozent“.

Nach einem 1970 „fest auf fünf Jahre“ mit automatischer Verlängerung „um weitere fünf Jahre“ abgeschlossenen Vertrag mit der finanzschwachen Münchner Paninternational wurde von der Luftreederei eigens ein Douglas-Großraum-Jet DC-10/10 (345 Sitzplätze) für 60 Millionen Mark bestellt und angezahlt. Neckermanns N-U-R sicherte sich die Exklusivität auf dem deutschen Markt während der gesamten Laufzeit des Vertrages. Dafür garantierte Neckermann, den DC-Jumbo „ab 1. Mai 1972 vier Tage je Woche für die Dauer dieses Vertrages“ fest zu beschäftigen.

Als Gegenleistung forderte N-U-R von Paninter außer einem duftenden Bukett von Rabatten „jeweils konkurrenzfähige Preise“. Darunter, so Punkt acht des Vertrages, „versteht sich der Preisdurchschnitt der allgemeinen Bruttolisten von den Firmen Condor, LTU, Bavaria, Atlantis, Germanair und des jeweiligen auf dem deutschen Markt führenden Auslands carriers, zum Beispiel Spantax für Spanien“.

„Alles, was nicht Condor ist, muß billiger fliegen“, formuliert Atlantis-Mitgründer Werner Will das Gesetz des Chartermarkts, das er „gut zwanzigmal in normalen Verträgen



Unternehmer Trommer, Prohaska: „Profit ohne Rücksicht auf Reisende“



gesehen“ habe: „Condor minus zehn Prozent“.

Gleichziehen mit Condor konnte denn bislang auch nur die ohne Abschreibungsstricks finanzierte Düsseldorfer LTU, Bavaria (Chef Gleim: „Wir gehören zu den teuren“) und Germanair unterbieten die Lufthansa-Tochter um knapp zehn Prozent, Atlantis um 15 Prozent. Grenzflieger wie Air Commerz offerieren Preise bis zu einem Viertel unter normal. Für einen Istanbul-Gast-

arbeiterflug kassiert Condor 230 Mark und Air Commerz 150 Mark*.

Zusätzlicher Preisdruck traf die Luftreeder vom Nordatlantik her: Dort setzten US-Charterfluggesellschaften ihre arbeitslos gewordenen Vietnam-Jets zu Billigstpreisen ein. „Passagiere, Besatzung und der Pleitegeier“, höhnte einer der wenigen Spitzenmanager des Gewerbes in dem Branchen-Informationsdienst „TID“, „flogen fröhlich miteinander in Urlaub.“

Drei der neuen Abschreibungs-Companies landeten prompt beim Konkursrichter:

- ▷ die Paninternational der Luftabenteurer Tassilo Trommer und Jürgen Botzenhardt im vergangenen November nach der blutigen Notlandung eines Pan-Jets auf der Hamburg-Kieler Autobahn; statt mit Wasser waren die Jet-Triebwerke beim Start mit dem Treibstoff Kerosin gekühlt worden: 22 Tote, 100 Millionen Mark Schulden, 1040 um ihre Bareinlagen gebrachte Kommanditisten;

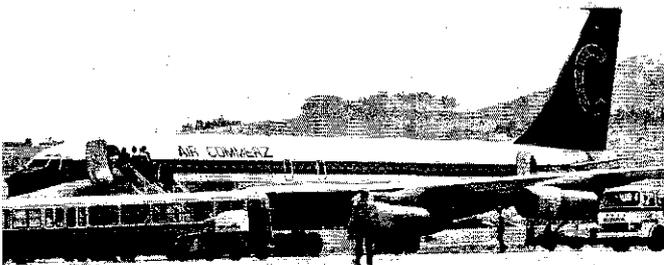
- ▷ die Luft-Expedition Elbeflug GmbH des mehrfach vorbestraften Finanzhasardeurs Horst Ortwin Möller nach einem Arrestbefehl über 800 000 Mark im vergangenen Dezember; ihre 18 Noratlas- und zwei DC-6-Flugzeuge hatten bis dahin für Möller noch nie vom Boden abgehoben: 10,5 Millionen Mark von 329 branchenfremden Kommanditisten waren weg;

- ▷ die überschuldete und unterbeschäftigte Calair des vorbestraften Fremdgeld-Jongleurs Alexander von Prohaska im März 1972. Die US-Lieferfirma Boeing und andere Gläubiger hatten fünf Calair-Jets gepfändet: mehrere Millionen Mark Verbindlichkeiten.

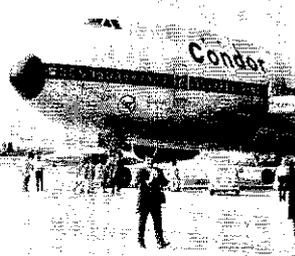
* Im Durchschnitt zahlen die Touristikfirmen pro Flugstunde für den 460sitzigen Jumbo 18 500 Mark, die 260sitzige DC-8-63 kostet 8600 Mark, die 182sitzige Boeing 707 zwischen 7300 und 7500 Mark. In der Mittelklasse erstatten die Reisemanager für die 89sitzige Caravelle 4300 Mark, für die 115sitzige DC-9 rund 4600 und für die 125sitzige Boeing 727 zwischen 5600 und 6500 Mark.



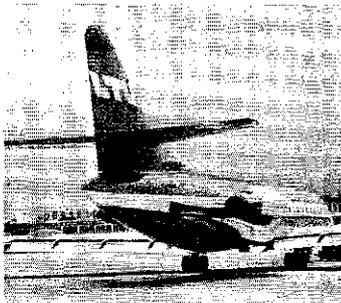
DC-9 der Atlantis



Boeing 707 der Air Commerz



Boeing 747 der Condor



Caravelle der LTU



BAC 1-11 der Germanair

Deutsche Charter-Jets: „Jede Zeit hat ihre Gründerbranchen“

300 um Valuta barmende Kommanditisten.

In den Pleitesog der Dumping-Preise gerieten unversehens auch die besseren Gesellschaften.

Marktführer Condor, eingesponnen in das teure Betriebs- und Wartungsnetz der Muttergesellschaft Lufthansa, baute nach Branchen-Ondit einen Betriebsverlust von mehreren Millionen Mark, der sich durch Bilanz- und Steuer-Strategie aber in saftige Buchgewinne ummünzen ließ: Condor-Chef Wendlik hatte die Lufthansa-Tochter mit Hilfe der vornehmen Deutschen Bank ebenfalls in eine Abschreibungsflotte verwandelt.

Unglücklich operierten auch die drei Privatluftflotten, an denen sich der Münchner Bauunternehmer Josef Schörghuber billig, eilig und mit der Hoffnung auf schnellen Gewinn beteiligt hatte: Sechs Millionen Minus machte das mit meist neuwertigen Douglas-Düsenmaschinen gestartete Frankfurter Luftverkehrsunternehmen Atlantis AG: Promoter Tilman Uhlig, 39, hatte sich mit seinen Fern- und Großraum-Jets im Nordatlantik-Einsatz verkalkuliert. Rund drei Millionen setzte die Frankfurter Germanair zu, und die Münchner Bavaria schloß das Urlauber-Spitzenjahr 1971, so Geschäftsführer Matthias Gleim, „gerade mit plus minus null“.

Die Düsseldorfer LTU der einstigen Flugkapitäne Ernst-Jürgen Ahrens und Wolfgang Krauss sackte nach Rekordgewinnen von 3,3 Millionen Mark (1969) finanziell ebenfalls leicht durch.

Die anderen Marktneulinge mit Ausnahme von Air Commerz und Aviacion blieben vorsichtshalber gleich am Boden. Touristen-Versender Peter Neckermann über das Management einer Abschreibungsgesellschaft namens Alfa Air: „Die haben außer drei Mercedes 280 bisher nichts gemacht.“



Luftfahrt-Kontrollleur Ehmke
„Da tränen uns die Augen“

Die allgemeine Branchenpleite schreckte nun unversehens auch das Reise-Establishment. Versandhaus-Mogul Josef Neckermann, der die hart hinuntergefallene Paninternational (Branchenjargon: „Panik International“) gerade erst zur Neckermann-Hauslinie aufbauen wollte, ließ Sohn Peter nach der Pan-Pleite verkünden: „Wir fliegen künftig nur noch mit absolut sicheren Gesellschaften.“ Und Alfred Merscher, Jet-Sitz-Einkäufer der hannoverschen N-U-R-Konkurrenz Touristik Union International (TUI), vermeldete genüßlich: „Die TUI hat weder Paninternational noch Calair im Programm gehabt und wird in Zukunft solche Gesellschaften auch nicht im Programm haben.“

Denn Abschreibungsfirmen wie Paninternational, Calair („Knallair“) und Air Commerz („Air Kohldampf“), nach ihren Hauptfinanziers auch „Zahnarzt-Companies“ genannt, erregten unter dem Eindruck jähler Geld- und zunehmend den Verdacht, auch an der Sicherheit der Passagiere zu sparen.

„Ich würde meine Familie jedenfalls nicht mit jeder Gesellschaft fliegen lassen“, bekannte Lufthansa-Werft-Direktor Reinhardt Abraham kürzlich im ZDF. Der Lufthansaat, als Vorstand der Condor-Muttergesellschaft freilich Partei, nannte auch den Grund: „Weil ich weiß, daß zu einem sicheren Flugbetrieb mehr gehört als nur die Lizenz einer Behörde.“

Welche deutschen Chartergesellschaften „das Prädikat ‚zuverlässig‘ verdienen“, konnte das Fernsehpublikum der gleichen ZDF-Sendung entnehmen. Luftfahrt-Journalist Kurt Streit nannte sie in alphabetischer Folge: Atlantis, Bavaria, Condor, Germanair und LTU. „Anderer“, so meinte der Juror, „haben ihre Bewährungsprobe einfach noch nicht bestanden.“

Auf diese erprobten Gesellschaften möchten sich künftig auch die großen Veranstaltergruppen von Flugreisen, die hannoversche TUI und die Neckermann/g-u-t-Gruppe im Sommer 1972 beschränken, die in diesem Jahr beide rund 800 000 Flugtickets verkaufen wollen.

Im Winterkatalog 1972/73 wollen die TUI-Manager, die rund 60 Prozent der Condor-Luftflotte unter Vertrag halten, sogar Condor-Konkurrent Atlantis nicht mehr im Programm führen. Auch Neckermanns N-U-R, seit der Pan-Panne vorsichtig, hat die Atlantis-Flüge stark reduziert, obwohl das Flugunternehmen sich unlängst Kapitalnachschub sicherte.

Bewährungsfrist setzten die Reisekonzerne der mit drei popfarbenen Fokker F 28 operierenden Hamburger Aviacion: Die N-U-R buchte bei der Mini-Gesellschaft 30 Einzelflüge und übernimmt die gebuchten Aviacion-Flüge ihres neuen Partners g-u-t mit in die Frankfurter Flugleitstelle.

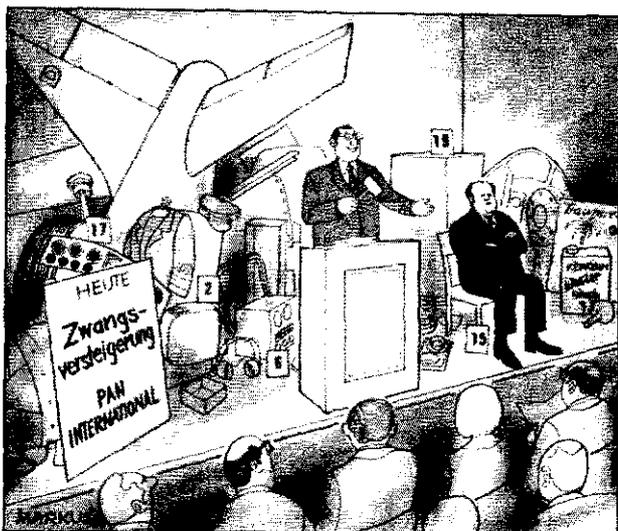
Das Risiko im Charterflug war größer.

Denn selbst als sicher geltende Fluggesellschaften sind vor Pannen nicht gefeit. So kam im Juli 1970 eine vollbesetzte BAC-1-11 der Bavaria beim Startversuch im spanischen Gerona nicht rechtzeitig vom Boden, raste über die Piste hinaus und zerbrach: Nach einem Mißverständnis zwischen Kapitän und Kopilot war die Triebwerkleistung versehentlich gedrosselt worden.

Luftbrüchig war auch Bavaria-Gründer Max Schwabe geworden. Der einstige Kunstflieger stürzte am 6. März 1970 mit einer Handley Page „Jetstream“ samt seiner Familie und dem Schwabing-Gastronomen Anusch Samy („Citta 2000“) beim Anflug auf St. Moritz tödlich ab.

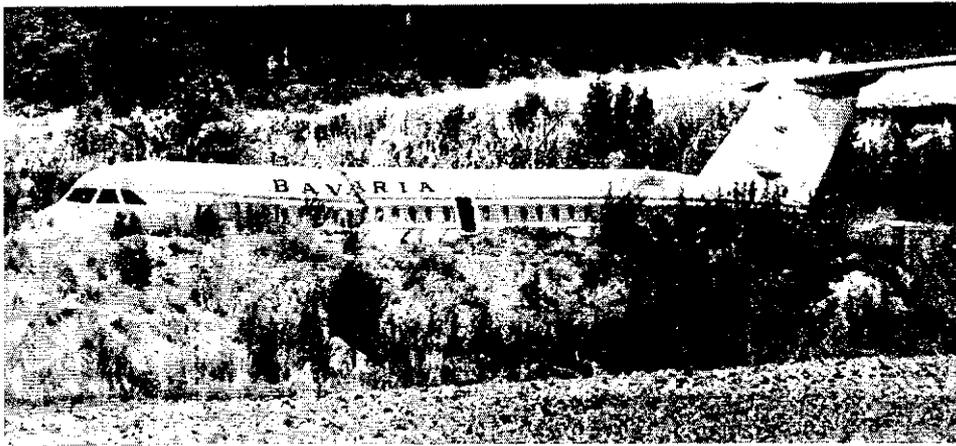
Als sicher galt auch die aus 30 neu gekauften „Caravelle“-Jets zusammengesetzte Sterling-Luftflotte des dänischen Dorfpastors und Reise-Unternehmers („Tjaereborg Rejser“) Eilif Krogger: Wegen Ausfalls eines Höhenmessers raste im März eine Super-Caravelle des Himmelfahrt-Pastors gegen einen arabischen Berg und brachte 112 Insassen den Tod.

Obwohl Charterflüge von 1960 bis 1966 nur etwa den zwanzigsten Teil des Passagier-Luftverkehrs in der Welt aus-



Aus dem STERN

„Und jetzt ein besonders attraktives Angebot aus der Konkursmasse der Paninternational: ein Abgeordneter, fast neuwertig!“



Verunglückter Bavaria-Jet in Gerona: Triebwerk aus Versehen gedrosselt

machten, registrierte die Internationale Organisation für Zivile Luftfahrt (ICAO), in dieser Zeit den Absturz von 192 Charter-Flugzeugen, nur sechs weniger als zur gleichen Zeit bei den Liniengesellschaften verunglückt waren.

Noch 1967 ermittelten die ICAO-Statistiker, das Risiko, tödlich zu verunglücken, sei für Charterpassagiere etwa zehnmal so hoch wie für Liniensflieger. Die Bedarfsluft-Unternehmen machten dagegen geltend, die düstere Bilanz sei vorwiegend von unerfahrenen, exotischen Flugdiensten — in Südamerika und Afrika — verschuldet worden.

Aber als die Charterfirmen im Jahre 1970 nach ICAO-Schätzung etwa 15 bis 20 Prozent des Luftverkehrs bestritten, war ihr relativer Anteil an den Total-schäden immer noch rund viermal höher als der von Liniengesellschaften: 18 Chartermaschinen (396 Passagiere) zerbarsten, 28 Liniensflugzeuge (678 Passagiere) gingen zu Bruch. Erst vergangenes Jahr ließ der Schrecken nach: 177 Passagiere kamen bei Charter-Abstürzen zu Tode, 846 hingegen im Linienverkehr. Und im Sommer 1972 können sich die Insassen eines Charter-Jets erstmals besser geborgen fühlen: Sämtliche großen Flugzeugkatastrophen der diesjährigen Hochsaison befielen Liniengesellschaften. Von Bombenanschlägen, Entführungen und selbst vom Pilotenstreik der vergangenen Woche blieben Charterflugzeuge unbehelligt.

Kein Geld für Ersatzteile.

Formal unterliegen Charter- wie Liniengesellschaften allerdings auch den gleichen gesetzlichen Vorschriften. Jeweils mit der Betriebszulassung eines Typs durch die amerikanische Federal Aviation Administration (FAA) erläßt diese Behörde nach Absprache mit den jeweiligen Herstellern Weisungen für die Instandhaltung der Maschine.

Die Vorschriften werden von den deutschen Zulassungsbehörden gewöhnlich ohne Änderung übernommen. Li-

niengesellschaften begnügen sich dabei aber nicht mit dem Einhalten gesetzlicher Mindestnormen, sondern setzen von sich aus weit kürzere Inspektions- und Überholungs-Intervalle an.

Chartergesellschaften hingegen warten zumeist die volle Zeit ab. Sie müssen einerseits möglichst billig fliegen, andererseits können sie in der Hochsaison wegen drückender Kettenflugtermine ihre Flugzeuge gar nicht aus dem Verkehr ziehen.

Zudem sind sie nicht in der Lage, auf allen Flughäfen gutsortierte Ersatzteillager zu unterhalten. Die Lufthansa dagegen hortet 210 000 verschiedene Ersatzteile im Werte von 516 Millionen Mark, davon für 46 Millionen Mark Material auf den rund 100 Auslands-Stützpunkten.

Die in Frankfurt ansässige Pleitefirma Calair ließ ihre angejahrten Boeings von Mechanikern behandeln, die für die spezielle Wartung der Flugzeuge unzulänglich ausgebildet waren. Zudem fehlten Ersatzteile, weil Calair sie aus Geldmangel nicht kaufen konnte. Calair-Monteurs borgten sich Schrauben

und Dichtungen bei anderen Firmen aus. Dennoch verkündete die Gesellschaft, ihre Flugflotte werde von der Lufthansa gewartet. In Wahrheit lieferten die Lufthansa-seiten nur das Futter für die Passagiere.

Die Lufthansa bildet überdies ihre Flugzeugwarte genauso lange aus wie einen Flugkapitän: Erst nach dreieinhalb Jahren Facharbeitertraining, 1000 Stunden theoretischem Unterricht und vier Jahren praktischem Einsatz wird dem Wart die Lizenz überreicht. Ausbildungskosten: 80 000 Mark.

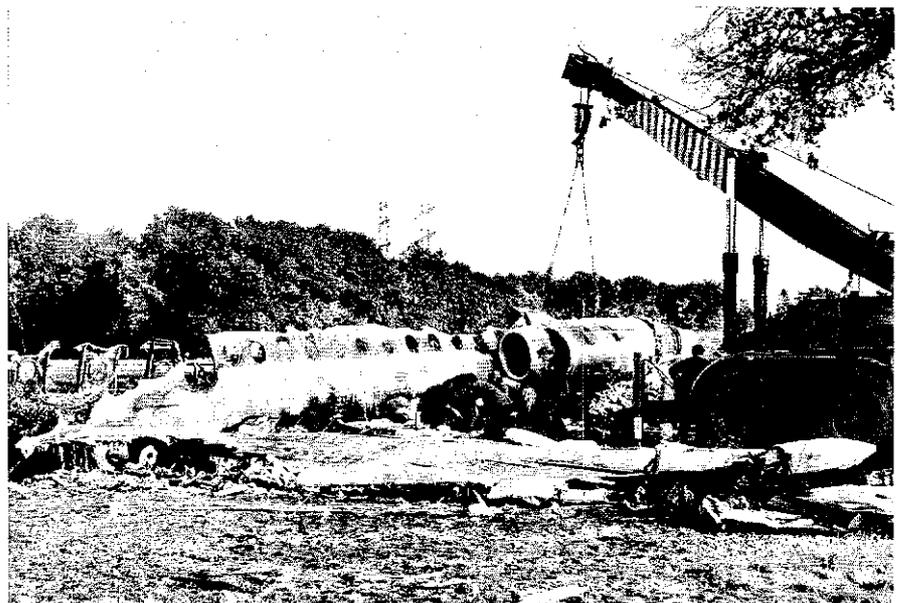
Hinzu kommen aufwendige Wartungs- und Prüfverfahren mit Ultraschallapparaturen, Röntgengeräten, Wirbelstrom- und Isotopensonoden, chemischen Farbeindringverfahren und Miniaturkameras, die den Triebwerken in die Eingeweide blicken.

Gemessen an derartigem Aufwand, so Lufthansa-Vorstand Abraham, könne von einem guten technischen Standard „heute mit wenigen Ausnahmen im deutschen Charterverkehr nicht mehr die Rede sein“.

Die Crew schlief im Cockpit.

Um finanziell halbwegs zurechtzukommen, holten die Carrier zudem oft letzte Reserven aus ihren Maschinen heraus. So war der Pan-Jet D-Alar in den 34 Stunden vor seiner Hamburger Bruchlandung 17 Stunden und 28 Minuten in der Luft. Zwischen 29 Landungen und Starts hatte die Maschine zumeist nur 20 bis 30 Minuten am Boden gestanden und lediglich einmal länger als zwei Stunden — in Düsseldorf, wo statt Kühlwasser das todbringende Kerosin an Bord gehievt wurde.

Der erste BAC-1-11-Jet der Gesellschaft war durchschnittlich zwölflein-



Verunglückter Paninter-Jet bei Hamburg: Mit Kerosin gekühlt

halb Stunden am Tag in der Luft gewesen, fast doppelt so lange wie ein Linienjet gleichen Typs bei der Britischen Fluggesellschaft BEA (6,9 Stunden).

Flugsicherheit und Zuverlässigkeit waren bei dem Münchner Unternehmen von Anfang an „beeinträchtigt“, wie Ende letzten Jahres der ehemalige Flugbetriebsleiter der Paninternational, Joachim Kühnel, vor dem Bonner Untersuchungsausschuß zu Protokoll gab: „Miserabler Stand der Technik, Voranstellung der kommerziellen Gesichtspunkte.“

Dennoch war die Notlandung einer BAC-1-11 der Paninternational auf der Hamburg-Kieler Autobahn der erste Unfall eines deutschen Groß-Charterflugzeugs, bei dem es Tote gab. Kenner halten das fast für ein Wunder.



Flugsimulator der Lufthansa: Bis zu 200 000 Mark für einen Führerschein

Seit dem vergangenen Jahr kauften die Abschreibungspromoter der deutschen Charterfliegerei, die wegen plötzlicher Gesetzesbarrieren Neuflyzeuge nicht mehr lohnend durch Fremdkommanditisten finanzieren können, überdies zunehmend ausgediente Linienjets und lassen sie neu anstreichen.

Die US-Gesellschaft Trans World Airlines (Slogan: „Up, up and away“) beispielsweise verramschte im letzten Jahr 13 ausrangierte Boeing-707-Düsenmaschinen, die zehn Jahre im Liniendienst geflogen waren, für den Spottpreis von je rund 1,7 Millionen Mark an die Israel Aircraft Industries. Die Luftwerft im biblischen Land will eine Generalüberholung vornehmen und die alten Vögel mit neuem Lackkleid weiterverkaufen.

Daß Flugzeugführer in Chartermaschinen weniger befähigte Piloten seien als ihre Kollegen bei den Liniengesellschaften, ist dagegen eine Laienvorstellung. Dennoch bestehen zwischen beiden kleine Unterschiede. Schon für die eigentliche Qualifikation der Piloten

liegen die gesetzlichen Mindestnormen bei Charterfirmen niedriger. So genügt der Bedarfsflugzeugführerschein Klasse zwei („CPL 2“), um als Kopilot auf einer Chartermaschine zu fliegen (sofern außerdem die Typenzulassung und die Instrumentenflug-Prüfung abgelegt worden sind). Mit dem Bedarfsflugzeugführerschein Klasse eins, dessen Erwerb 10 000 bis 15 000 Mark kostet, darf ein Pilot ein Charterflugzeug, selbst einen Jumbo, als Kapitän übernehmen.

Kommandant einer Linien-Verkehrsmaschine hingegen kann nur werden, wer gleichsam das Patent für „Große Fahrt“ erworben hat: den Liniensflugzeugführerschein, „Air Traffic Pilot Licence“ (ATPL). Sein Erwerb kostet durchschnittlich 100 000 bis 200 000 Mark, ein Luxus, den sich finanzschwache

Chartergesellschaften gern ersparen. Bei britischen und amerikanischen Charterfirmen und bei der deutschen Condor allerdings müssen sämtliche Kapitäne das Patent besitzen.

Zudem sind Dienst- und Ruhezeiten unterschiedlich geregelt, Piloten von Liniens-Düsenflugzeugen dürfen im Monat höchstens 60 Stunden fliegen, Charterpiloten hingegen bis zu 100 Stunden mit Düsenflugzeugen, bis zu 120 Stunden auf Propellermaschinen.

So klagte im vergangenen Jahr der ehemalige Chefpilot der britischen Chartergesellschaft Donaldson Airways, A. P. Bishop, öffentlich nicht nur über unzulänglich gewartete Maschinen und störanfällige Navigationsgeräte, sondern auch über zu lange Dienstzeiten.

Einmal, so berichtete der Royal-Air-Force-Veteran, sei er während eines Fluges vor Erschöpfung „eingnickt“ und habe schließlich entdeckt, daß der Kopilot und der Bordmechaniker gleichfalls einen Sitzschlaf eingelegt hatten.

Auch andere bleimüde Crews hatten nach Bishops Ermittlungen schon gelegentlich im Cockpit gepennt. Die auf rationellsten Piloteneinsatz erpichte Firmenleitung hatte für ihre ersten vier Chartermaschinen insgesamt nur 13 Besatzungen angeheuert — etwa drei je Flugzeug. Britanniens staatliche BOAC hingegen hält für jeden ihrer Jets: sieben bis acht Besatzungen parat.

Ähnlich sparsam wie Donaldson Airways verfuhr die Münchner Chartergesellschaft Paninternational. Jene Crew jedenfalls, die in Hamburg das Unglücks-Flugzeug an die Ablöse-Besatzung übergab, hatte 14 Stunden Dienstzeit mit insgesamt zehn Starts und Landungen hinter sich.

Zuweilen verschaffen angestrengte Luftkapitäne sich während des Flugs beim Personal Entspannung: Auf einer 920 Stundenkilometer schnellen Convaire Coronado der spanischen Spantax erlebten es Touropa-Urlauber, daß der eisgraue Flugkapitän erst Minuten vor der Landung auf dem 630 Meter hohen Teneriffa-Flughafen vom Stewardessen-Plausch im Heck zum Cockpit zurückstürzte. Der vierstrahlige Düsenriesen donnerte auf die Piste, ohne daß die zumeist unerfahrenen Inselbesucher sich noch anschnallen konnten.

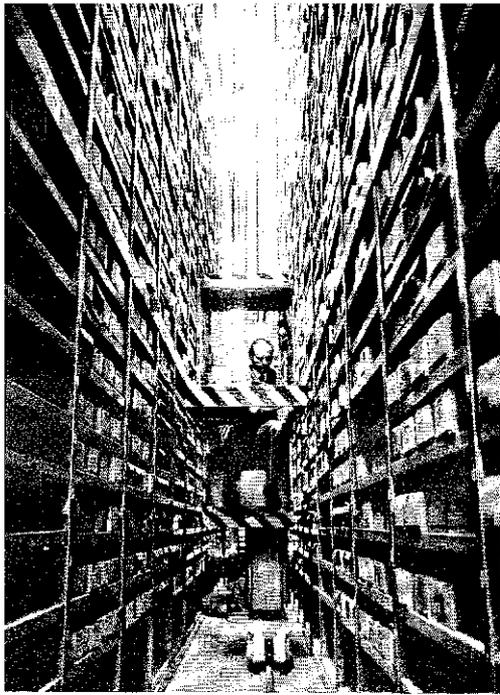
Fünf Luft-Sheriffs gegen 140 Jets.

Vor fünf Jahren, am 31. Mai 1967, hatte Spantax-Inhaber und Chefpilot Bay ein noch besseres Bravourstück geliefert: In dem Irrglauben, den Hamburger Flughafen Fuhrsbüttel unter sich zu sehen, landete Kapitän Bay seine vierstrahlige Coronado auf der viel zu kurzen Werkspiste der Hamburger HFB-Flugzeugwerft in Finkenwerder.

Der funktionelle Unterschied zwischen Liniens- und Chartergesellschaften birgt denn auch ein weiteres Sicherheitsrisiko: Charterpiloten müssen und dürfen fliegen, wohin immer der Bedarf des Auftraggebers sie ordert — mithin ohne vorangegangenes Training auch zu ihnen unbekanntem und besonders schwierig anzufliegenden Pisten, sofern sie das Kartenmaterial für den Flugplatz an Bord wissen. Andererseits kommen Charterpiloten meist mit weniger Zwischenlandungen aus.

Die Kapitäne der Liniengesellschaften müssen strengen Weisungen folgen, die sich aus dem jeweiligen Schwierigkeitsgrad der anzufliegenden Flugplätze ergeben. Je nach Lage sind die Landplätze in vier Kategorien unterteilt (Kategorie eins: unproblematisch; Kategorie vier: besonders schwierig).

Linienkapitäne dürfen die Plätze der Kategorie eins oder zwei nach entsprechender Ausbildung im Simulator anfliegen. Auf die übrigen dürfen sie erst



Lufthansa-Ersatzteillager in Hamburg
„Zum Flugbetrieb gehört mehr ...“

dann in eigener Verantwortung einschweben, wenn sie diese Plätze vorher einige Male auf dem Kopilotensitz erlebt haben und mindestens einmal selbstständig unter Aufsicht eines mit dem Platz vertrauten Kapitäns dort gelandet sind.

Für Hongkong, einem der am schwierigsten anzufliegenden Flugplätze, hat die Lufthansa seit Jahren — auch für ihre Tochter Condor — besonders trainierte Kapitäne in Bangkok stationiert: Sie fliegen stets nur die Teilstrecken Bangkok—Hongkong—Tokio und zurück.

Die Charter-Piloten dagegen müssen in den Ferien-Ballungsgebieten des Mittelmeerraumes zehn Flughäfen ansteuern, vor denen Englands Pilotenvereinigung Balpa schon 1970 gewarnt hatte.

Als besonders tricky, selbst bei klarer Sicht, benannten die Piloten die Flugplätze von Palermo (Sizilien), Alghero (Sardinien) und Nicosia (Zypern). Bei Regen, Nebel oder Gewitter und bei dicht aufeinanderfolgenden Starts und Anflügen seien Landungen dort über Gebühr riskant.

Risiko trägt der Charterfluggast auch, wenn ein neuer Pilot im Cockpit sitzt. Flugzeugführer, die auf einen anderen Jet-Typ umsteigen, müssen zwar teure Eignungsprüfungen („Qualifications Checks“) mit Durchstarten, Starts und Landungen auf der neuen Maschine ablegen. Aber Prüfungsabnehmer ist in Deutschland ihre eigene Firma — wie windig deren Bilanzen auch sind.

Zu der in Berlin ansässigen US-Charterfluggesellschaft Modern Air, die mit ihren vierstrahligen Coronados gut 70 Prozent des Berliner Charterverkehrs bewältigt, kommen dagegen mindestens dreimal im Jahr fremde Prüfer: Wie bei den Liniengesellschaften erscheinen unangemeldet Beamte der FAA, um in etwa zweistündigen Testflügen die Modern-Air-Piloten zu prüfen — auch ihren Vizepräsidenten Harold Neff, der einst als „Air Force One“-Pilot USA-Präsident Johnson durch die Wolken steuerte.

Eigentlich sollten auch in der Bundesrepublik Check-Flüge zusätzlich von amtlichen Prüfern abgenommen werden. Aber aus Mangel an Personal hat das Luftfahrt-Bundesamt diese Pflicht weitgehend an jene abgetreten, die es zu prüfen gilt: die Luftfahrtfirmen.

Auf die Personal-Misere der Luftfahrtaufsicht gründet sich denn auch letztlich das Elend des deutschen Charterflugs.

Fünf Luft-Sheriffs, das Stempelabzeichen des Braunschweiger Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) am Jackett, stehen einer Übermacht von 15 Fluggesellschaften mit 140 Großflugzeugen (ein-

schließlich Linienmaschinen) gegenüber, deren Stützpunkte auf Frankfurt, Düsseldorf, Hamburg und München verteilt sind: Nur 0,2 Prozent aller Flüge einschließlich Linienflüge mit Starts von bundesdeutschen Flughäfen werden stichprobenartig auf ihre Sicherheit überwacht (internationaler Schnitt: ein Prozent).

Die amtliche Inspektion am Boden, ob in schmutzigen Werkstätten oder geräumigen Flugzeughallen, findet hauptsächlich auf protokollartig geführten Strichlisten der Unternehmen statt; auch hier fehlt es an qualifizierten Ingenieuren.

Die Braunschweiger Behörde konnte denn auch bisher die Ursachen von Wartungsmängeln nicht erfassen. Solche Fehler, bekannte LBA-Chefprüfer Johannes Ehmke, seien bisher „nicht in Form vom Katalogen und Tatbestandsmerkmalen zusammengefaßt“ worden — ein sicherheitstechnisches Kompendium fehlt.

Ungeklärt bleibt deshalb auch, ob die bei Paninter offenbar gewordenen Mängel, allen Beteuerungen der Konkurrenz zum Trotz, nicht auch für andere Gesellschaften zutreffen. Argwöhnisch stimmte zum Beispiel die Montage minderwertiger Ersatzteile (Jargon: „Make-shift-Teile“), wie sie im Fahrwerk einer Paninter-Maschine des Typs Boeing 707 (Kennzeichen: D-Alam) entdeckt wurden.

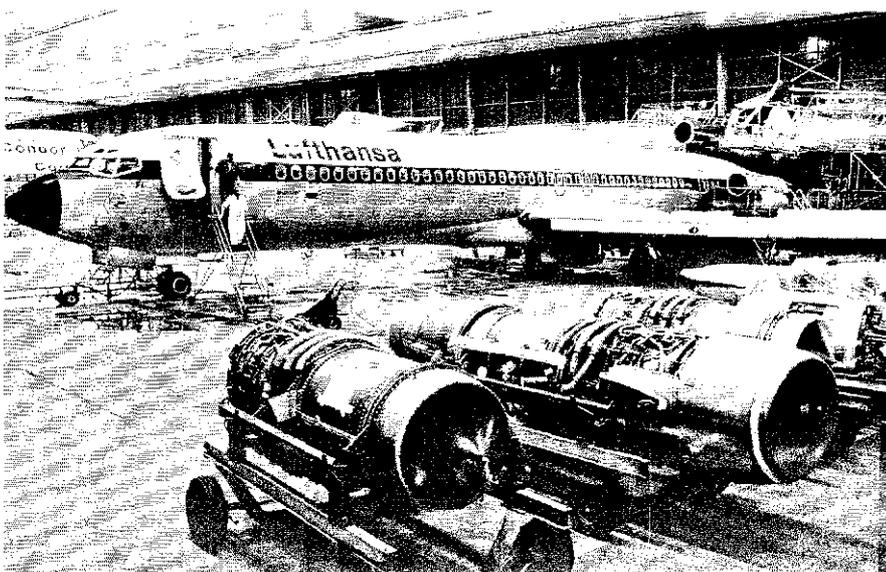
„Die kreuzen mit Staranwälten auf.“

Das Beispiel Paninter erhellte auch, was LBA-Beamten blüht, wenn sie Charterfirmen mit Geldbußen zur Einhaltung der Auflagen zwingen oder gar noch härtere Maßnahmen erwägen — etwa einen Lizenzentzug. Sicherheitsreferent Ehmke vor den Bonner Abgeordneten: „Die kreuzen mit Staranwälten auf, da tränen uns die Augen.“

Die Luftfahrtbeamten resignierten auch, wenn fragwürdige Flugunternehmen politische Prominenz vorschickten — wie etwa die Bruchfirma Paninternational, für die sich der SPD-Fraktionsgeschäftsführer Karl Wienand mit Wort und Tat einsetzte. „Jede Entscheidung des LBA“, ergänzte dessen einstiger Chef Ossenbühn die Schwäche des Amtes, „konnte von den Luftfahrtfirmen in der Luft zerrissen werden.“

Das westdeutsche Luftfahrtwesen krankt, wie der Paninter-Ausschuß herausfand, an

- ▷ unübersichtlich gegliederten Zuständigkeiten in der Luftfahrtverwaltung; so konnten sich die Jet-Set-Beamten in Georg Lebers Genehmigungsbehörde — dem Bonner Luftfahrtamt — mit den Braunschweiger Aufsichtsbeamten nicht rechtzeitig über eine Schließung der von Wie-



... als die Lizenz einer Behörde“: Lufthansa-Werft in Hamburg

hand geschützten Firma Paninternational einigen;

- ▷ chronischem Mangel an qualifiziertem Fachpersonal: in Lebers Genehmigungsbehörde sitzen zwar mehr als zwei Dutzend Juristen, aber kein einziger Jetpilot tut dort Dienst; die (in Frankfurt stationierten) LBA-Prüfer wiederum sind aus gesundheitlichen Gründen fluguntauglich;
- ▷ ungenügenden Sanktionsmöglichkeiten: die (juristisch und in der Verwaltung nicht ausgebildeten) LBA-Kontrolleure sind nicht in der Lage, Bußgeldverfahren — Höchststrafe: 10 000 Mark — gegen schlampige Firmen einzuleiten; einem Lizenzentzug gar steht die „Verhältnismäßigkeit der Mittel“ entgegen.

Gastarbeiter am Steuerknüppel.

Das Resümee über den Zustand der Behörde zog unlängst eine „Arbeitsgruppe Unfallverhütung“ im Bonner Verkehrsministerium. „Mehr oder weniger“, so erkannten die Luftfahrt-Analysiker, sei das vom Gründungsboom überrollte LBA zu einer „Stempelbehörde“ entartet: „bedenkliche Folgen“ seien nicht auszuschließen.

Auf Treu und Glauben angewiesen bleiben deshalb die Prüfer, wenn es um Angaben über den Ausbildungsstand der Piloten geht. In den Cockpits am westdeutschen Fliegerhimmel notierte LBA-Oberaufseher Ehmke „ein Sprachengewirr aus 24 Nationen“ — mit „Leuten aus dem Sudan und weiß der Teufel woher, wie in Babylon“.

„Wir sind“, so schrieb etwa Sir Geoffrey Tuttle, Direktor beim britischen Flugzeughersteller British Aircraft Corporation, an die Münchner Pleitefirma Paninternational, „über den Standard Ihrer Piloten, die am Simulatorkurs in Dublin teilgenommen und das nachfolgende Flugtraining absol-

viert haben, sehr besorgt.“ 18 der 36 Paninter-Flieger waren damals vom LBA als „unter dem Durchschnitt“ klassifiziert worden; vier bekamen gleich die Note „völlig ungenügend“.

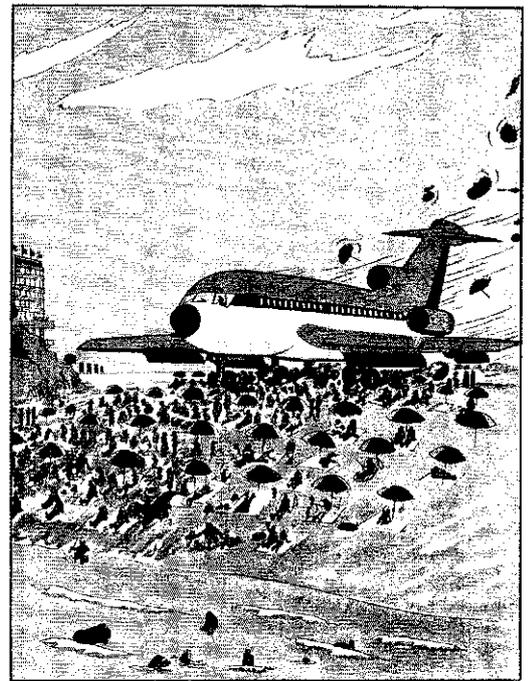
Längst entspricht das notwendige technische Fachwissen eines Jet-Piloten mindestens demjenigen eines diplomierten Ingenieurs. Aber noch immer gibt es in der Bundesrepublik keine Luftfahrt-Akademie oder auch nur eine staatliche Luftfahrtschule mit einheitlich geregelter Ausbildungsgang.

Das Bereitstellen von Ausbildungsstätten, die Weiter- und Fortbildung der Piloten — all dies bleibt den in solchen Dingen knickrigen Gesellschaften überlassen. Neuerdings müssen die Piloten sogar Versuche abwehren, den dritten Mann im Cockpit einzusparen.

Zwar räumen die Flugzeugführer ein, daß ihnen Automaten den Flug weitgehend erleichtert haben. Aber „zunehmende Verkehrsdichte und zunehmende Kompliziertheit der An- und Abflugverfahren“, so betonten unlängst die Pilotenvertreter im Bonner Fachauschuß „Unfallverhütung“, glichen den Automaten-Effekt wieder aus.

Unerforscht geblieben sind auch bis heute die zweckmäßigsten arbeitsphysiologischen Bedingungen in den Cockpits der schubstarken Düsenriesen. Die vom „psychischen Puls“ unter Streß gehaltenen Flugzeug-Kapitäne forderten das Flieger-Ministerium auf, einen entsprechenden arbeitsmedizinischen Forschungsauftrag zu vergeben.

Dabei vergrößert sich das Mißverhältnis zwischen den von den Unternehmen absolvierten Flugstunden und der vergleichsweise winzigen Zahl an Kontrollen immer mehr. Denn ursprünglich, so die Konzeption des Luftfahrt-Bundesamtes, sollten die Braunschweiger Beamten in erster Linie „den Carrier der Nation“ (Leber-Ministerialrat Herbert Huck) — die Lufthansa — observieren. Daß sich der Charterverkehr so stürmisch entwickeln würde, sei



Pardon

„Ferienflug 8910 aus Frankfurt setzt zur Notlandung an - alles an Bord wohlauf.“

„hier im Ministerium erst relativ spät erkannt worden“.

Aber die Chance, qualifizierte Jet-Piloten für die Behörde anzuheuern, ist gering: Sie geraten in den Offerten-Sog der Fluggesellschaften, bei denen ihnen ein monatliches Salär zwischen fünftausend und zehntausend Mark sicher ist. Gehalt eines Braunschweiger Prüfers (Tarifgruppe Ib: 2500 Mark; Fliegerzulage: 250 Mark).

Um diesen Teufelskreis zu durchbrechen, planen die Bonner Sicherheitsreferenten, Werkverträge mit Lufthansa-Piloten abzuschließen — gleichsam nebenberuflich im Dienst des LBA sollen die LH-Kapitäne ihre Kollegen bei den billigeren Flieger-Jakobs auf Routineflügen überwachen. Als Fernziel schwebt den Luftsicherheitsplanern vor, wie in den USA und England jeden 100. Start unter Aufsicht zu bringen.

Ein „mittelfristiges Programm“ (so Huck) sieht sogar vor, erstmals ausländische Fluginspektoren zu verpflichten. „Wie französische Flics auf deutschen Kreuzungen“, so erträumt sich Segelflieger Huck, sollen Prüfer der für ihre Strenge bekannten amerikanischen FAA — leihweise als Luft-Sheriffs beschäftigt — Westdeutschlands Charterfliegern die Leviten lesen.

Eines der Hauptversäumnisse der LBA-Prüfer können aber selbst behördliche Gastarbeiter kaum ausgleichen: Noch nie hat die Braunschweiger Behörde recherchiert, inwieweit kaufmännische Kalkulationen eines Privatluftreeders zusätzliches Sicherheitsrisiko bedeuten. Denn bei der Prüfung von



Verirrter Urlauber-Jet in Hamburg*: Risiko bei fremden Pisten

* Am 31. 5. 1967 auf dem Werksflugplatz der Hamburger Flugzeugbau GmbH.

Staatsgesellschaften wie der Lufthansa kamen solche Fragen gar nicht erst auf. Daß es dennoch nicht zu mehr todbringenden Nachlässigkeiten bei den windig finanzierten Luftreedereien kam, erklären Branchenkenner simpel mit dem Selbsterhaltungstrieb der steil gestarteten Charterflug-Manager.

Denn spätestens seit der Paninterbruchlandung wissen die Flug-Promoter, daß der Absturz auch nur eines Jets automatisch den Tod der Firma bedeutet. Kapitalschwache Flugunternehmer, wie der stets durch Liquiditäts-Engpässe steuernde Atlantis-Uhlig, achten deshalb penibel auf hohen Sicherheitsstandard.

Ihre eigene Sicherheit bleibt dennoch bedroht. Insider wie Versandhaus-Junior Peter Neckermann etwa halten die Jahre der flotten Gründer-Jungens für gezählt, weil der Kapitalaufwand für die hochmodernen Jet-Flotten die schwachen Finanzen der Abschreibungsunternehmen überfordert.

Schon im nächsten Winter, so argwöhnt der Frankfurter Touristenversender, könnten einige der Newcomer scheitern, wenn mit ausgehender Saison der Geldstrom abreißt und fällige Lieferantenwechsel — Millionenbeträge — platzen.

Auf diesen Zeitpunkt lauern finanzstarke Unternehmen, die angetreten sind, das Gewerbe von mißliebigen Windjammer-Kapitänen zu säubern und damit die Gründerjahre der Branche zum eigenen Vorteil zu beenden.

Als erster Saubermann trat bereits Condor-Chef Herbert Wendlik an, der das ramponierte Ansehen der Branche dazu nutzte, die Lufthansa-Tochter Condor im Bewußtsein der Touristen zu einer Art Liniengesellschaft aufzuputzen.

In großen Anzeigenserien — schwarz auf gelb — warb die 1961 unter anderem aus der Charterfliegerei des Bielefelder Pudding-Königs Rudolf August Oetker hervorgegangene Firma mit kompletten Touristen-Flugplänen, gültig für die ganze Saison.

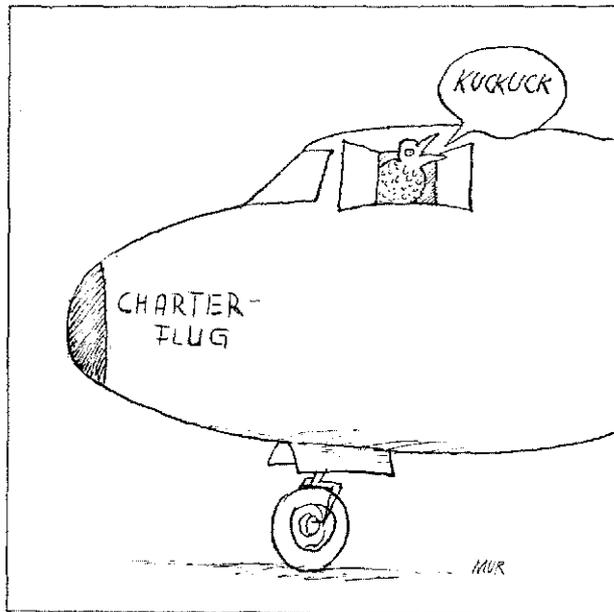
Den Stewardessen, die auf einem Teneriffa-Flug im Dauereinsatz je Fluggast für 25 Mark Bordmaterial von Spucktüten bis Black-and-White-Whisky verwalten, befahl Wendlik, die Lufthansa-Tochter per Mikrofon als „Schwestergesellschaft der deutschen Lufthansa“ anzupreisen. Erst Wochen später wurde die forsche Condor-Wer-

bung von Lufthansa-Chef Herbert Culmann gebremst.

Mit dem Aufbau seines Linienflieger-Image versuchte Condor-Wendlik die Privatflieger-Konkurrenz derart zu deklassieren, daß sie von den Reiseunternehmen weiterhin nur Mini-Preise verlangen konnten und sich mit jeder verkauften Ferienflugkette die Verluste multiplizierten.

Von dem Condor-Preiskrieg fühlte sich vor allem ein zweiter selbsternannter Wohltäter der Branche bedroht: der bayrische Baulöwe Josef („Sepp“) Schörghuber, dessen schnell und für wenig Geld zusammengeraffte Bedarfs-luftflotten Atlantis, Bavaria und Germanair zu den von Condor geschädigten billigen Anbietern gehören.

Der Eigner der Münchner Wohnmaschine Arabella-Hochhaus und Pro-



Wem die Stunde schlägt

duzent des benachbarten Sheraton-Hotels hatte noch Anfang des Jahres erkennen lassen, mit den drei Luftreedereien eine Anti-Condor aufbauen zu wollen und damit dem privaten Luftchartergewerbe den gebührenden seriösen Anstrich zu geben.

Etwas spät merkte der Mann vom Bau, mit welchen Vögeln er flog. Als Firma mit Referenz erwies sich am Ende nur die heimische Bavaria — und dort wurde er nach dem Tod der Gründerfamilie Schwabe durch den hanseatischen Bankier Hans Salb auf dem unbedeutenden zweiten Platz unter den mitsprechenden Gesellschaftern festgekeilt. An Germanair und Atlantis, beide mehr durch buntscheckige Vergangenheit als durch pralle Bankkonten bekannt, blieb der Bayer hingegen kleben.

Der imperiale Plan einer Gegen-Condor blieb damit auf der Strecke, und der Schörghuber Sepp schrumpfte wieder auf das Maß des Hökers mit billig

erworbenen Unternehmensanteilen: Eilig, aber vergebens bot der Bauunternehmer seine Luftbeteiligungen auf dem Lufthansa-Eröffnungsflug nach Moskau dem einstigen Bauarbeiterführer Georg Leber gegen Kasse an. Der von Leber konsultierte Lufthansa-Vorstand, der versehentlich schon manche Pleitefirma (Südflug, Travelair) gekauft hatte, winkte erschrocken ab.

Beim großen Branchensäubern bleibt Unternehmer Schörghuber, weil im Kern ein Spekulant wie die Abschreibungshaie, am Ende wohl eine bayrische Arabeske. Denn schon zeigen andere Finanzgruppen Interesse, sich aus der fallierenden Branche das Beste herauszuberechnen.

So soll der dänische Jet-Pastor Krogager, Herr über die größte Charterflotte Europas, neuerdings um die Übernahme von Atlantis-Anteilen verhandeln. Der Däne möchte mit seiner Reisefirma Tjaereborg und seiner Flugfirma Sterling demnächst groß ins kontinentale Geschäft einsteigen und braucht Flugrechte von deutschen Piloten.

Außer Condor und dem zahlungskräftigen Dänen möchte auf die schnelle noch eine dritte Kapitalmacht die niedergehenden Gründerfirmen bereben: Die Hamburg-Bremer Reederei Hapag-Lloyd, größte Gesellschafterin der Reisegruppe Touristik Union International und vor fünfzehn Jahren schon einmal — glücklos — im Luftchartergeschäft tätig.

Knurrend bekannte Reederei-Vorstand Horst Willner, der bereits bei Touristik-Unternehmen sondieren läßt, ob sie Hapag-Lloyd-Flugzeuge chartern würden, daß die Schifffahrtslinie nächstes Jahr mit fünf Boeing 727 Europa-Jets auf Ferienkurs starten werde.

Den Hapag-Lloyd-Start deuten Branchenkenner als Zeichen, daß künftig Investitionsmittel deutscher Großbanken in das bislang vernachlässigte Chartergeschäft fließen sollen, das Luftgewerbe mithin an den Tisch der seriösen Wirtschaftszweige geladen sei. Denn hinter der Hapag-Lloyd-Gruppe steht unter anderem die Deutsche Bank des Hermann Josef Abs, der über die Lufthansa auch den Branchenführer Condor kontrolliert.

Die kapitalkräftigen Spätstarter liegen gut im Wind. Zum ersten Male seit Jahren konnte die Defizit-Branche in diesem Sommer wieder — um zehn Prozent — höhere Preise bei den Reiseveranstaltern durchsetzen. „Das richtige Verdienen“, freute sich ein Luftfahrtmanager, „geht aber erst 1974 los.“

Die meisten deutschen Charterflugunternehmen werden an das große Geld freilich nicht mehr herankommen. „Am Ende“, verrät Marktreiniger Herbert Wendlik, Herr über den ersten Charter-Jumbo der Welt, „wird es nur noch drei oder vier deutsche Charterfirmen geben — am besten natürlich drei.“