

LUFTFAHRT

TOURISTIK

Tote Seelen

Die zweimotorige Convair Metropolitan — Kennzeichen: D-ABAB — drehte auf der regennassen Piste des Fuhlsbütteler Flughafens eine letzte Ehrenrunde. Als die Propeller der Maschine stillstanden, war die Hamburger Condor Luftreederei, der dieses Flugzeug bis zum letzten Oktobertag gehört hatte, tot.

Um ihr Firmen-Finale recht effektiv zu gestalten, hatte die Condor an die Schnauze der Metropolitan einen Eichenlaubkranz gehängt und Journalisten zu einer letzten Reise eingeladen, die allerdings nur auf dem Beton vonstattengehen sollte: Der Vogel hob sich nicht mehr vom Boden.

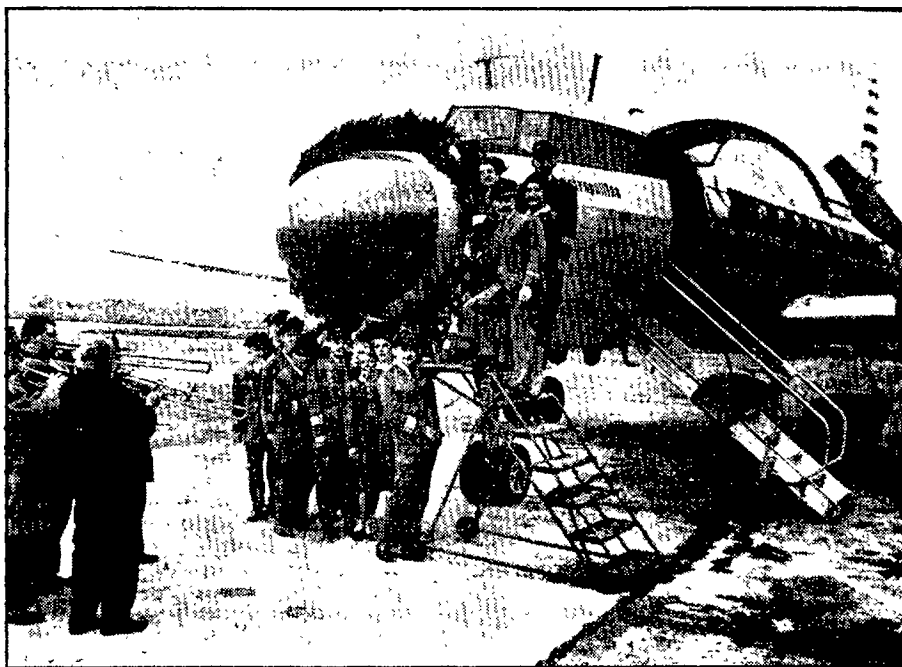
Mit dieser symbolträchtigen Zeremonie, während der den Zeitungsleuten als Abschiedstrunk Sekt gereicht wurde

42 Kunden des Hamburger Unternehmers Helmut Krukenberg („Kruky“) von den Kanarischen Inseln aus SOS-Rufe nach Deutschland sandten, weil ihre Heimreise in Frage gestellt war (SPIEGEL 6/1959).

Die spanische Regierung hatte damals wegen einer Million Peseten (100 000 Mark), die der illiquide Krukenberg spanischen Hoteliers schuldete, zeitweilig ein Start- und Landeverbot für deutsche Touristen-Fuhren erlassen.

Bis zu diesem Eklat war die Zahl der Luftreisenden, die sich Charterflugzeugen anvertrauten, laut Branchenstatistik immerhin auf 75 000 pro Jahr angestiegen, hinterher sank sie rapide. 1960 erwarben nur noch 30 000 Sonnenhungrige — fast alle Reisen gingen gen Süden — ein Charterflugzeug-Ticket.

Daß sich die Branche seit Krukenbergs Konkurs nicht mehr so recht erholte, lag aber nicht nur am unguten Ruf einiger Veranstalter-Firmen. Der Lufttouristik blieben Erfolge vor allem auch deshalb versagt, weil diese zum Teil aus kleinen Firmen bestehende



Condor-Finale in Fuhlsbüttel: Sieg der warmen Küche

und eine Pankoken-Kapelle Abschiedsweisen intonierte, ging ein Konkurrenzkrieg zu Ende, der seit Jahren in der Lufttouristik geschwelt hatte. Kontrahenten waren die kleine Condor und die mächtige Deutsche Lufthansa (DLH).

Sieger blieb die Lufthansa. Sie nahm jetzt die letzte Condor-Maschine, eben die Convair Metropolitan D-ABAB, in ihren Besitz.

Die Condor war ehrenhaft unterlegen. Ihr Betrieb wurde, wie ein Kommuniqué herausstellt, „in geordneter Weise beendet“, was bisher in der von Skandalen geschüttelten Lufttouristik keinesfalls die Norm war.

Im Gegenteil: Seit 1954 in der Bundesrepublik zum erstenmal billige Gruppen-Flugreisen nach Mallorca organisiert worden waren, kriselte es in dem neuen Vergnügungsgewerbe fast ununterbrochen. Beinahe vollends in Verfall kam die Lufttouristik 1959, als

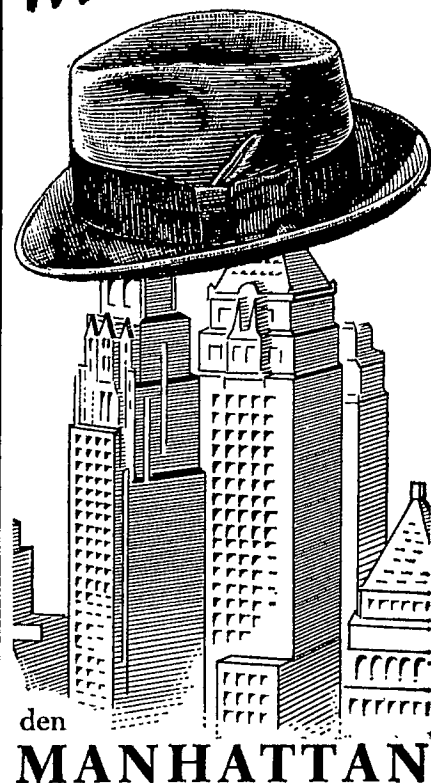
Branche einem Giganten konfrontiert war: der Deutschen Lufthansa, deren Einfluß auf das Charterflug-Geschäft übermächtig wurde.

Der Lufthansa kam zugute, daß sich die kranken Lufttouristik-Unternehmen nach dem Krukenberg-Skandal keine eigenen Flugzeuge mehr leisten konnten — die Firmen waren nur noch Veranstalter und auf das Entgegenkommen einer Charterfirma angewiesen, die Maschinen vermietete.

Die Lufthansa besaß — und besitzt — eine solche Chartergesellschaft, und zwar die größte in der Bundesrepublik: die Deutsche Flugdienst GmbH in Frankfurt. Über diese Tochtergesellschaft konnte die DLH den Veranstaltern von Touristik-Flügen leicht ein System diktieren, das ihnen allein das Geschäftsrisiko aufbürdete.

Dieses Risiko war groß. Der Veranstalter, der mit der Lufthansa-Flug-

Man hat ihn-



Überall in der Welt,
wo gepflegte und kultivierte
Kleidung eine Selbstverständ-
lichkeit ist, gehört „er“ dazu:

Der MANHATTAN —
ein Hut von Welt,

dezent und elegant, ange-
nehm im Tragen. SILK-REED
im Leder macht das Aufsetzen
und Abnehmen noch beque-
mer und sorgt für guten Sitz.

Das besondere Geheimnis
des MANHATTAN
mit SILK-REED:

Er hinterläßt keinen „Stirn-
streifen“.

Prämiert auf der großen
Herrenhut-Modewahl in Köln.

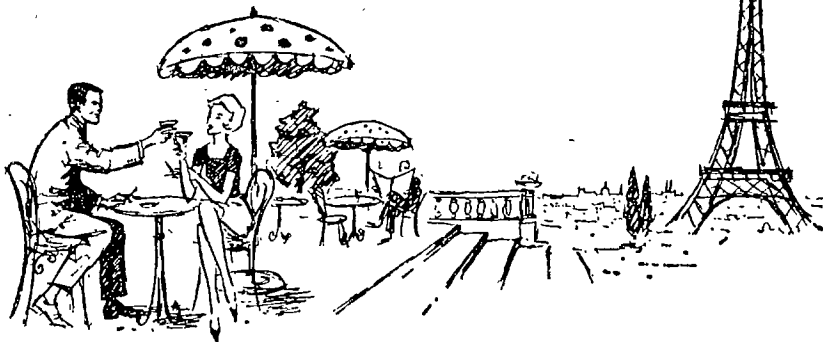
WEGENER
Hüte



Erhältlich in guten Fachgeschäften

Bei uns wie in Paris...

überall wird COINTREAU gern getrunken



Beste Destillate und das Aroma feinster Orangen
ergeben diesen köstlichen Liqueur

COINTREAU

LIQUEUR FRANCE

DEUTSCHLAND

dienst GmbH, der größten deutschen Charterfirma, einen Vertrag abschloß, hatte sich nämlich dem sogenannten Vollcharter-System zu unterwerfen: Er mußte in jedem Falle eine ganze Maschine chartern, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob er sie mit Touristen füllen konnte.

Wurde beispielsweise die Flugkette einer 40-sitzigen Maschine mit einer Tour Deutschland-Mallorca eröffnet, an der 38 Urlauber teilnahmen, so konnte es passieren, daß dieselbe Maschine zwei Wochen später mit nur zehn Gästen an Bord nach Mallorca starten mußte, um dort die 38 Touristen wieder abzuholen.

Jeder unbesetzte Platz unter einer bestimmten Kalkulationszahl — beispielsweise 32 bei 40 Plätzen — kostet den Veranstalter rund 200 bis 300 Mark. Da der einzelne Tourist wiederum für ihn bestenfalls einen Gewinn von 60 bis 100 Mark bedeutet, kann das Abwickeln einer einzigen Kette von 30 Flügen bereits einen Verlust von fast 80 000 Mark ergeben.

Wohin eine solche Praxis führen mußte, zeigte das Fiasko der größten Veranstalter-Firma, der Deutschen Flugtouristik GmbH KG in München (Lufttouristik-Gemeinschaft der Firmen Touropa, Scharnow und Hummel), bei der die chronische Unterbesetzung der von der „Flugdienst“ gecharterten Maschinen 1959 zu einem Verlust von 650 000 Mark führte.

Angesichts solcher Pleiten mußte als Labsal empfunden werden, was jetzt in der offiziellen Rückschau der Condor als „Markstein in der Geschichte“ dieser Firma bezeichnet wird: die Einführung des sogenannten Platzcharter-Systems und die damit verbundene Ausschaltung des Risikos für den Flugreise-Veranstalter.

Nach diesem von dem Condor-Betriebsleiter Peter Lauxen ertüftelten System — bei dem auch die Chartergesellschaft auf ihre Kosten kam — brauchten die Reise-Veranstalter nunmehr nur die Passagierplätze in den Flugzeugen zu bezahlen, die auch tatsächlich belegt wurden. Ein Geschäft mit sogenannten toten Seelen, mit fiktiven Touristen, deren Plätze zwar zu bezahlen waren, die aber nicht flogen, wurde dadurch ausgeschlossen.

Damit war die Condor, durch deren Kulanz Vollcharter-geschädigte Firmen leicht hätten gesunden können, zu einem gefährlichen Konkurrenten der Lufthansa geworden. Peter Lauxen rechnete sich optimistisch für sein System reale Chancen aus.

Aber Lauxen hatte seine Charter-Rechnung ohne den realistischen kalkulierenden Besitzer der Condor-Flotte gemacht: den Bielefelder Backpulver-König Rudolf August Oetker, der nebenbei auch noch Herr der größten privaten Schiffsflotte in der Bundesrepublik ist.

Ihm, Oetker, war von der Lufthansa, die dadurch einer eventuellen Condor-Konjunktur zuvorkam, ein „günstiges Kaufangebot“ (Condor-Kommuniqué) unterbreitet worden. Und Oetker (Firmenzeichen: „Der helle Kopf“) ging auf den Handel ein, obwohl seine Condor nach Einführung des Platz-Charter-Systems eine „wesentliche Verbesserung der Ertragslage“ melden konnte, also durchaus nicht aufzugeben brauchte.

metropolitan



Condor-Funktionär Lauxen
Herden-Reisen nach Mallorca

Welche Überlegungen dazu geführt haben, die Hamburger Luftreederei dennoch aufzulösen, und dadurch fast die gesamte auf Charterbasis arbeitende bundesdeutsche Lufttouristik der Lufthansa-Monopolherrschaft zu überantworten, wird aus der lakonischen Mitteilung der Condor an die Presse deutlich:

▷ „Der Verkauf... erfolgte aufgrund... der Tatsache, daß die durch staatliche Subventionen gestützten Linien-gesellschaften zu einer erdrückenden Konkurrenz für die auf privatwirtschaftlicher Basis arbeitenden Bedarfsgesellschaften werden.“



Lufthansa-Funktionär Kittel
Solo-Reisen nach Hollywood

Damit war ausgesprochen, daß von der Lufthansa — hauptsächlich von dessen betriebssamen Vorstandsmitglied Wolfgang Kittel — in den vergangenen Jahren in aller Stille eine Wunderwaffe entwickelt worden war, die allzu emsige Charterflug-Veranstalter leicht am Boden zerstören konnte: die Inclusive Tours (IT).

Überhaupt wurde der von Kittel dirigierte Lufttouristik-Zweig, innerbetrieblich wegen seiner früher nur bescheidenen Rolle scherzhaft „Hansa klein“ genannt, erst durch die IT für die Lufthansa interessant.

Die neuartigen Inclusive Tours, die Kittel als „marktkonform“ bezeichnet, sind Einzelpauschal-Reisen, die „inclusive“ Hotelpension zu einem gegenüber dem Normalflug stark ermäßigten Preis angeboten werden.

Rühmt Kittel: „Die Inclusive Tours verkaufen sich... ausgezeichnet, weil sie den Wünschen der Passagiere mehr entgegenkommen als die Charter-Gruppenflüge alter Art.“

Tatsächlich stieg die Zahl der IT-Kunden von 3000 im Jahre 1958 auf 25 000 im Jahre 1960 und erreichte fast die Zahl der Luftcharter-Passagiere.

Die Einzelpauschal-Reisen werden von den in der International Air Transport Association (IATA) zusammengeschlossenen 84 Liniengesellschaften — darunter der Deutschen Lufthansa — arrangiert und unterscheiden sich von den Gruppenreisen der Charterer im wesentlichen dadurch, daß der Gast

- ▷ seine Reise zu jedem beliebigen Termin antreten kann und
- ▷ in jedem Falle solo reist oder sich nur aus freiem Entschluß einer Gruppe anschließen braucht.

Überdies haben die Inclusive Tours gegenüber den Charter-Gruppenreisen noch einen weiteren Vorteil: den eines mannigfaltigeren Angebots. Der diesjährige IT-Katalog weist 166 Reiseziele von Hollywood bis Moskau und diverse große Länder-Rundreisen auf. Demgegenüber haben manche Charterflugveranstalter nicht mehr als zwei Dutzend Reiseziele zu bieten.

Was hingegen die Charterflüge gegenüber den zahlreichen IT-Vorteilen voraus haben, ist der allgemein niedrigere Pauschalpreis sowie der jeder Touristengruppe zugeteilte Reiseführer, den sprachkundige Fernfahrer nur ungern entbehren.

Obwohl die Charter-Touristik allein wegen dieses professionellen Nothelfers immer noch einen stattlichen Kundenzustrom zu verzeichnen hat, nennt Kittel diese althergebrachte Form des Herden-Reisens ein „Kuriosum“.

Der mehr der Moderne zugetane Kittel verweist in diesem Zusammenhang gern auf die vorbildliche Betreuung der Gäste an Bord der Lufthansa (Slogan: „Die Gesellschaft mit dem besten Service“) und die warme Küche der Liniengesellschaften. Die kalte Küche der Charterer nennt er „anti-quiet“.

Tatsächlich reklamierte während der letzten Saison der Lufttourist Oskar Demecke aus Berlin schriftlich einen Schneidezahn, den er sich an einem harten Condor-Apfel abgebissen habe.

Klagte „Condor“-Reisender Demecke: „Ich werde niemals wieder mit einer



Injecto-Matic

**rasiert den Bart,
nicht die Haut**

Hautschonende Tiefrasur
Keine Schnittgefahr
Klingenwechsel automatisch
Lebenslange Garantie

einschließlich 10 Klingen

(Richtpreis) nur **DM 6.75**

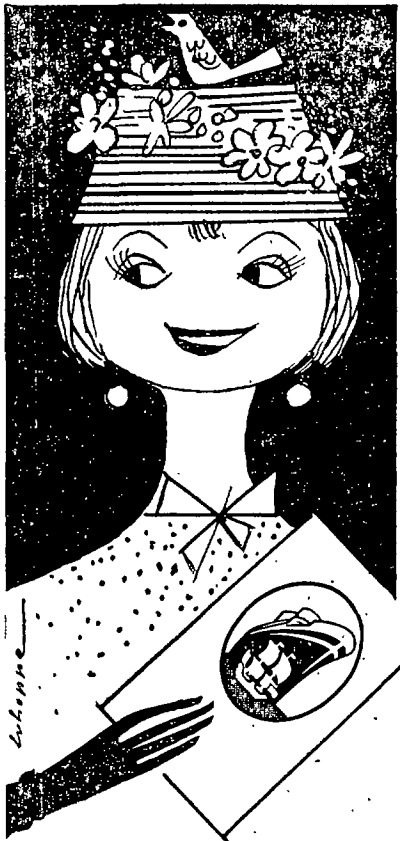
PAL Injektor-
Klingen
passen in alle
Injektor-Apparate

20 Goldklingen im Injektor
(Richtpreis) nur **DM 4.50**

In allen guten Fachgeschäften

Bezugsquellennachweis:

EVERREADY · München · Pullach



Aus Amerika zurück, Fräulein Lustig, wie war die Schiffsreise?

Ich bin mit der Holland-Amerika Lijn gefahren — es war himmlisch! Prima Kabinè, großartige Verpflegung und so viel Unterhaltung. Es war immer etwas los, Deckspiele, Tanz, Vorführungen, Kino usw. Ich habe viele nette Menschen kennengelernt, und es waren auch berühmte Leute an Bord, die man sonst nur in der Wochenschau sieht.

Wirklich ganz große Klasse ist eine Reise mit der

Holland-Amerika Lijn

Schiffsreisen sind Erholungsreisen
Auskunft bei allen Reisebüros

Chartergesellschaft fliegen, die den zweifelhaften Mut hat, ihren Fluggästen solche folgenschweren Genüsse zu bieten.“

Die derart abqualifizierte Condor muß freilich auch gute Seiten gehabt haben: Die Lufthansa nennt ihre „Tote Seelen“-Chartergesellschaft in Frankfurt neuerdings Condor-Flugdienst.

HANDEL

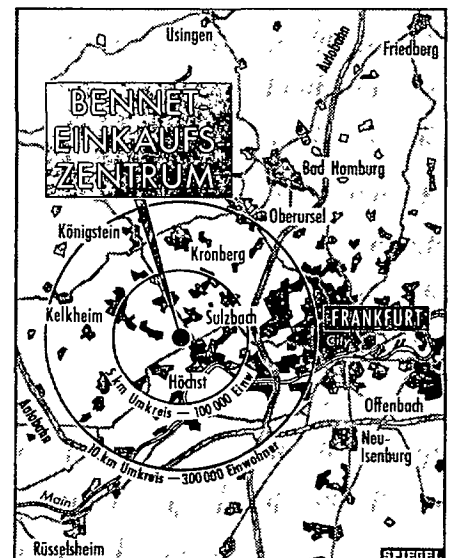
EINKAUFSZENTRUM

Mit Kindern und Kegeln

Zwei Kümmernisse haben dem kanadischen Millionär David E. Bennet den geschäftlichen Start in Westdeutschland ein wenig umdüstert. Wenn seine Deutsche Einkaufszentrum GmbH am 7. Dezember bei Sulzbach vor dem Taunus mit dem Bau ihres ersten „Shopping Center“ nach amerikanischem Muster beginnt, wird Ludwig Erhard nicht den symbolischen Spatenstich tun, und es wird auch nicht die allererste bundesdeutsche Ladenkolchase dieser Art sein. Die wurde schon Ende Oktober in Berlin-Siemensstadt eröffnet.

Der werbegewitzte Kanadier hatte mit der Einladung an Erhard deutlich danebenkalkuliert. Dem Minister konnte wenig daran gelegen sein, dem neuesten Großangriff auf die hergebrachte Vertriebsform des Einzelhandels seinen offiziellen Segen zu geben und damit den Mittelstand gegen sich zu mobilisieren.

Was die Berliner Firma Karl H. Pepper in Siemensstadt auf relativ bescheidenen 14 000 Quadratmetern betreibt, will Bennet auf 200 000 Quadratmetern im Vorfeld Frankfurts und, mit ähnlichen Abmessungen, im Dunstkreis von 20 weiteren westdeutschen Städten demonstrieren: Dem Vorortbürger wird als Ersatz für die immer mühsamer zu erreichenden Einkaufsstrassen der City

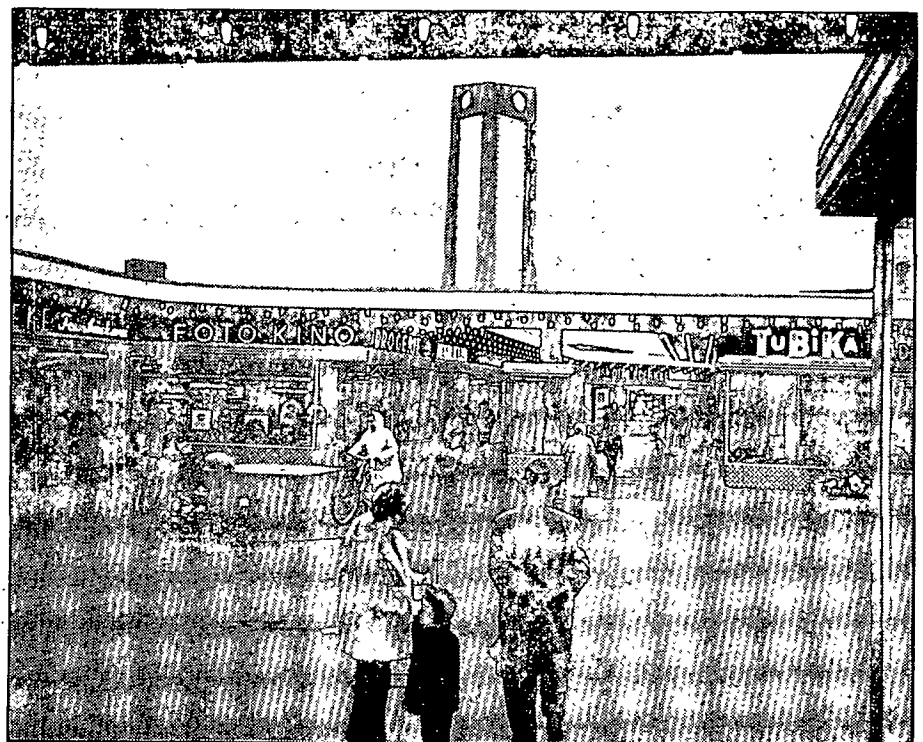


ein Komplex von Warenhäusern und Fachgeschäften unter einem Dach offeriert, der ihm leicht zugänglich ist.

Das Sulzbacher Projekt mit dem Namen „Main-Taunus-Plaza“, das innerhalb eines Jahres aus Fertigbauteilen erstellt werden und 37 Millionen Mark kosten soll, wird 80 verschiedenen Einzelhandelsbetrieben Raum geben.

Warenhausfilialen der Firmen Hertie und Woolworth, Großläden von Brennkmeier und Peek & Cloppenburg, zwei Lebensmittel-Supermärkte der Konsumgenossenschaften, Fachgeschäfte etwa für Pelze, Lederwaren, Schmuck, Photoartikel oder Spielwaren und Dienstleistungsbetriebe wie Bankfilialen, Friseur, Gaststätten und ein Reisebüro werden in Vielfalt und Qualität das gleiche Angebot bereithalten, das Frankfurts renommierte Haupt-Einkaufsstraße, die Zeil, bietet.

Zusätzliche Freuden, die in der City nicht zu finden sind, bieten ein kosten-



Einkaufszentrum in Berlin: Händlerkolchos für Suburbia