

## LUFTFAHRT

### ATLANTIS

#### Von Sylt nach New York

Über Fernschreiben forderte die Deutsche Lufthansa ihre Niederlassungen auf, „für Fluggesellschaft Atlantis keinerlei Abfertigungsleistungen zu leisten“ und entsprechende „Anfragen abzulehnen: Bitte Stationsmechaniker entsprechend informieren“.

Das Verdikt aus der Lufthansa-Zentrale galt einem Konkurrenten, der sich anschiekt, Deutschlands traditionsreichem Luftfahr-Unternehmen einen Teil des Nordamerika-Geschäfts streitig zu machen. Am 2. Dezember wird erstmals eine DC-8 der Stuttgarter Gesellschaft Atlantis zum Charterflug nach Los Angeles starten. Im kommenden Jahr sollen Atlantis-Jets wöchent-

Orchester zu verbilligten Sätzen nach einem sogenannten Gruppentarif über den Atlantik. Statt des üblichen Preises von etwa 1400 Mark für den Hin- und Rückflug mit Liniengesellschaften berechnen die Charter-Transporteure (Carriers) ihren Kunden je nach Saison zwischen 550 und 700 Mark. Insgesamt 1600mal landeten oder starteten Amerikas Carriers 1967 auf deutschen Flughäfen.

Neben der Lufthansa, die jährlich außer 10 000 Linienflügen nur etwa 250 Charterflüge in die USA absolviert, besaßen lediglich die Lufthansa-Tochter Condor sowie die Stuttgarter Südflug Landrechte in den Vereinigten Staaten. Zusammen hatten die deutschen Carriers im eigenen Land gerade 6,5 Prozent Marktanteil.

Diese schmale Quote drohte noch zu sinken, als die Lufthansa im Dezember vergangenen Jahres die Südflug GmbH für acht Millionen aufkaufte.

Manager eine viermotorige DC-7 aus Beständen der skandinavischen SAS und schafften fortan Gastarbeiter zwischen Istanbul, Madrid, Lissabon und Westdeutschland hin und her.

Ihr Angebot an die Lufthansa, für 520 000 Mark eine DC-7C aus dem stillgelegten Südflug-Bestand zu kaufen, lehnte der Lufthansa-Vorstand brüsk ab. Später verkaufte die Lufthansa ihre DC-7-Flotte bis zur Hälfte des von Uhlig gebotenen Stückpreises an den Amerikaner Hank Wharton, der damit eine Luftbrücke nach Biafra aufzog.

Das Gastarbeiter-Geschäft war für Uhlig nur ein Anfang. Bereits im Juni beantragte er bei der US-Luftfahrtbehörde in Washington die Landrechte für Gruppen-Charterflüge nach allen amerikanischen Flughäfen. Sein Kompagnon Will heuerte unterdes Piloten und Stewardessen an, die er vor allem unter den alten Kollegen von der Südflug fand. Anfang Oktober erhielten die beiden Carriers, die ihre Nordseeflug unterdes in Atlantis umfirmiert und das Firmenskapital auf 1,5 Millionen Mark erhöht hatten, die Landrechte für die USA.

Die für das Transatlantik-Geschäft notwendigen Langstrecken-Jets verschaffte den beiden Transporteuren unfreiwillig die Lufthansa. Mit der Südflug waren ihr unter anderen zwei vierstrahlige DC-8-Jets zugefallen. Da Maschinen dieses Typs nicht in den durchweg mit Boeings ausgestatteten Lufthansa-Flugpark paßten, verkaufte sie der Vorstand Anfang dieses Jahres zum Termin 1. November 1968 und 31. März 1969 an den amerikanischen Jet-Händler Frederik B. Ayer.

Der Düsen-Detaillist veräußerte die Maschinen ohne Verzug an die Atlantis, deren Gesellschafter mit der niederländischen KLM einen langfristigen Wartungsvertrag abgeschlossen haben.

Die Lufthansa beantwortete das Manöver ihrer früheren Angestellten Uhlig und Will mit einer in der Luftfahrt einmaligen Repressalie. Sie wies ihre Bodenstationen an, der Atlantis jede technische Hilfe zu verweigern. Überdies schlug die Lufthansa-Service GmbH, die fast alle Deutschland anfliegenden Gesellschaften mit Verpflegung versorgt, die schriftliche Bitte Uhligs ab, Atlantis-Kunden aus den Lufthansa-Küchen zu beköstigen.

Am 9. November startete Atlantis mit 162 Touropa- und Scharnow-Kunden in Frankfurt zu einer ersten Reise um die Welt. Bis 1970 wollen die Gesellschafter ihren Flugpark auf modernsten Stand trimmen. Bei der Douglas Aircraft Corporation bestellten sie einen Düsenriesen des Typs DC-8-63 mit 260 Plätzen zum Preis von 48 Millionen Mark. Noch in diesem Jahr werden Uhlig und Will das Firmenskapital auf zwölf Millionen Mark aufstocken: durch Ausgabe von 210 000 Aktien zum Nennwert von 50 Mark.

Um zu verhindern, daß die Lufthansa ihre abgefallenen Angestellten über die Börse zurückkauft, setzten die Manager durch Firmensatzung fest, daß niemand mehr als zwölf Prozent des Atlantis-Kapitals erwerben kann. Uhlig: „Sicher ist sicher.“



Flugcharter-Unternehmer Uhlig, Atlantis-Jet\*: Konkurrenz für die Lufthansa

lich sechsmal nach Los Angeles und viermal nach New York fliegen.

Binnen weniger Monate haben die Atlantis-Geschäftsführer Tilman Uhlig, 35, und Werner Will, 30, Deutschlands jüngste Chartergesellschaft aufgezogen. Uhlig war noch bis zum 15. Februar dieses Jahres bei der Stuttgarter Südflug als Verkaufsleiter tätig. Will steuerte als Flugkapitän Südflug-Maschinen nach Nairobi und Istanbul.

Nach Feierabend saßen der Luftkaufmann und der Pilot oft zusammen und beratschlagten, wie sie zu mehr Geld kommen könnten. Gemeinsam entwarfen sie den Plan, sich als Gesellschafter eines Luftcharter-Unternehmens selbständig zu machen.

Am aussichtsreichsten erschien ihnen das Geschäft mit den USA. 1967 beherrschten sieben amerikanische Charterfirmen, voran die Trans International Airlines, die Overseas National Airways und die World Airways das Chartergeschäft zwischen den USA und Westdeutschland zu 87 Prozent. Die Amerikaner transportierten bayerische Trachtenvereine, organisierte Gebrauchshunde-Züchter, Belegschaften von Treibstoff-Firmen, Chöre und

um den einzigen heimischen Konkurrenten auszuschalten. Statt die Südflug-Kapazität für Atlantik-Chartern zu nutzen, legte der Lufthansa-Vorstand das Unternehmen still.

Der Südflug-Angestellte Tilman Uhlig teilte seinem neuen Arbeitgeber Anfang dieses Jahres mit, er wolle sich als Teilhaber einer Chartergesellschaft selbständig machen. Daraufhin entließ ihn die Lufthansa fristlos aus seinem Vertrag. Uhlig: „Die haben meinen Plan als idiotisch bezeichnet.“

Uhlig und Will traten mit 125 000 Mark (Uhlig: „Alles, was wir auftreiben konnten“) als geschäftsführende Gesellschafter in die Hamburger Nordseeflug GmbH ein, die bis dahin mit einer alten zweimotorigen DC-3 hanseatische Badegäste nach Sylt kutschiert hatte. Ihr erstes Geld verdiente die neuen Gesellschafter, als sie den Strandclipper der Nordseeflug für 130 000 Mark verkauften.

Mit dem Erlös und einer weiteren halben Million Mark Kapital, die sie „bei Bekannten und Freunden“ (Uhlig) besorgten, erwarben die beiden

\* Am 9. November auf dem Frankfurter Flughafen vor dem ersten Start zum Flug um die Welt.