

ter“ verbot, erst am 10. Januar 1961 auf. Aber so waren die Verhältnisse noch nicht, als Karl Balla 1950 in höchsten Militärkreisen Portugals zirkulierte: Der Koreakrieg war gerade erst wenige Tage alt, und in Europa grassierte die Furcht, von der russischen Dampfwalze breitgemangelt zu werden.

Da kam Ballas Pariser Offerte eben recht. Denn Portugal — die Analphabeten-Hochburg hatte 1945 zu Hitlers Abgang Halbmast geflaggt — empfing noch keine Waffenhilfe und war von den zwölf Gründern des Atlantikpakts, der 1949 entstand, als einziger Staat im Pariser Nato-Hauptquartier Shape nicht vertreten.

So ließ der Polizeistaat Portugal die „völlig unbekannte Einzelperson fremder Staatsangehörigkeit“, nämlich Balla, die Waffenfabriken Braço de Prata und Chelas inspizieren. Deren Direktoren — im Range von Obristen — unterbreiteten sodann dem Privatmann brieflich ihre Produktionsprogramme, statt den Ausländer wegen Vergehens gegen das Waffengesetz zu verhaften, was in Portugal weit läßlicherer Dinge wegen an der Tagesordnung war.

Gewehre, Maschinenpistolen, Mörser und Granatwerfer ständen zur Verfügung, teilten die Funktionäre des Kriegsministeriums dem Deutschen mit, Haubitzen-Granaten in Stahlguß, Messingkartuschen, Gewehr- und Pistolenmunition. Nicht Balla, dem Makler, galt das Angebot, fabulierten Portugals Advokaten jetzt in Koblenz vor Gericht, sondern Balla als privatem Kaufinteressenten — „Material, das nur ein Staat, nicht ein Privatmensch verbrauchen kann“ (Balla).

Mit der Sorgfalt eines ordentlichen Handelsmaklers hatte Balla nach jedem Gespräch mit einer Regierungsvertretung in Paris beiden Parteien, dem angesprochenen Staat und Portugal, über die Gespräche jeweils eine Schlußnote zugestellt. Tatsächlich findet sich in Ballas Papieren von 1950 ein Brief, in dem der Direktor der Nationalen Munitionsfabrik Chelas bestätigt, daß er von fünf solchen Meldungen Ballas „Kenntnis genommen“ habe.

Ballas Aktivitäten waren durchaus geeignet, Vertragsabschlüsse herbeizuführen. Nach ständiger Rechtsprechung muß Portugal das Gegenteil nachweisen — oder zahlen.

Aber Lissabons Generalstaatsanwalt wies in einem 24seitigen Rechtsgutachten („Zum Wohle der Nation“) einen imponierenden Ausweg: Belastungen des Staatsetats über 400 000 Dollar bedürfen nach einem Gesetz von 1937 der Zustimmung von Ministerrat und Rechnungshof. Weil das im Falle Balla nicht geschah, sei sein Anspruch nichtig.

Damit hatte auch das Oberlandesgericht Koblenz — Zeugen wurden immer noch nicht gehört — die Akte Balla mäßig elegant vom Tisch. „Aber das ist doch keine Belastung, sondern Einnahme“, jammerte Balla: „Portugal hat

nicht nur den Verkaufspreis einkassiert, sondern auch noch die zugeschlagene Provision.“

In der nächsten Prozeßrunde vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe, hofft Balla, werde das Recht siegen: „Fünf Prozent seit 1950 bis heute und solange die Nato existiert.“

STEWARDESSEN

Vögeln gleich

Die Lufthansa versucht aus ihrer Personalnot eine Tugend zu machen. Da deutsche Damen knapp wurden, wirbt sie: „Für unsere Fluggäste sorgen Mädchen aus aller Welt.“

Warum auch gleich in die Luft gehen: Deutsche Mädels greifen lieber zu Bodenständigem — zu einem Posten als Sekretärin, Dolmetscherin oder Hausfrau. Auf Stewardessen-Stellen fliegen immer weniger.

„Früher“, so klagt Lufthansa-Werberin Edith Lewandowski, „kamen die

einer Sondernummer ihrer Hauspostille „Der Lufthanseat“ konstatierte die Gesellschaft ein Defizit von 450 Damen und schlug Alarm, weil „Flugbegleiter schließlich nicht auf Bäumen“ wachsen.

Dieses Manko ist neu: Vor einhalb Jahren noch hatte die Hansa mehr Kellnerinnen an Bord, als ihr lieb war. Weil die Kölner Luft-Reeder in Verlust-Turbulenzen geraten waren, ließen sie einen ihrer fünf Jumbo-Jets am Boden und „150 Flugbegleiter teils beurlauben, teils umschulen“ (Kabinendienst-Chef Horst Kilian).

Um aber beim Wettrennen über den Wolken nicht allzu sehr ins Hintertreffen zu geraten, wollen Sie jetzt wieder vergrößern: Ab April nächsten Jahres sollen der fünfte Jumbo (361 Sitze) erneuert flott, zwei weitere Boeings 727 (103 Sitze) angeschafft und Ende 1973 die erste von vier Großraummaschinen Typ Douglas DC-10 (252 Sitze) in Betrieb sein.

Wie die Lufthansa zugleich in diesem Umfang aufstocken und dennoch „unserem Slogan, im Service führend zu



Lufthansa-Stewardessen: „Früher wollten die Mädchen um jeden Preis“

nettsten Mädchen von allein und hatten alle Abitur. Heute müssen wir in aller Welt suchen, und von Abitur redet keiner mehr.“

Von Schönheit auch nicht. Bei der Lufthansa (LH), einst Traumziel von „Pin-up-Bordschönheiten“, sind „Puppengesichter und Idealmaße“ (so das Herrenmagazin „Er“) rar geworden.

Seit Millionen statt Millionäre bewegt und mitunter bis zu zwölf Flugstunden am Tag (LH-Lehrer Wolfgang Bartsch: „Pennum eines Hochleistungssportlers“) umsorgt werden möchten, „sind wir weg von der Stewardess, die als Gastgeberin an Bord fungiert: Unsere Damen sollen das Vertrauen alter Mütterchen gewinnen“ (Bartsch).

Für die Vertrauens-Stellung mangelt es derzeit noch an Personal (Soll-Stärke: 2100 Flugbegleiter; 1980: 4000). In

sein“ („Der Lufthanseat“), auch in Zukunft treu bleiben kann, ist nur schwer vorstellbar.

Denn schon bisher gab es gerühmte Service-Leistungen zwar als Slogan, aber weniger in der Praxis. Die braven Lufthansa-Damen galten bei Oftfliegern schon von Anfang an nicht eben als ein in die Luft gegangenes Fräulein-Wunder. In der Economy-Klasse hebt sich die Bordverpflegung kaum vom internationalen Durchschnitt ab.

Freilich sind an den trockensten, in Kunststoff geschweißten Supermarkt-Gedecken und überhöhten Preisen für Drinks wohl auch die nivellierenden Normabsprachen des internationalen Fluglinien-Verbandes Iata nicht ganz schuldlos: Manche Fluggäste, die den orientalisch-üppigen Service etwa auf asiatischen Nicht-Iata-Linien kennen,

gen gar nur noch im Notfall mit Iata-Gesellschaften.

Da ja auch Komfort, Sicherheit und Flugzeiten bei allen Firmen gleich sind, sucht die Lufthansa jetzt ihr Image auf anderem Felde aufzubessern.

Während die LH-Werbung ehemals markig den Tugendschatz der Nation herunterschnarrte („Mit typisch deutscher Pingeligkeit weigern wir uns zu starten, bis nicht sämtliche Teile perfekt funktionieren“), besann sie sich in ihrer Personalnot ausgerechnet auf Glanz und Glamour.

Ihr neues Werbe-Konzept heißt: „Für unsere Fluggäste sorgen Mädchen aus aller Welt.“ Das Himmelfahrt-Kommando wird (Kilian: „erst aus Not, jetzt aus Tugend“) zunehmend im Ausland angeheuert — etwa in Österreich (LH-Prädikat: „besonders warmherzig“), England („besonders höflich“) und Jugoslawien („besonders attraktiv“).

Zulauf erhoffen sich die Werbestrategen aus den Deutschtums-Enklaven in Südamerika und Südafrika. So reisten zwei LH-Ausbilder nach Brasilien, um Interessierte anzuwerben. Bartsch: „Dort gibt es guterzogene Töchter, die von allein nie auf die Idee kämen.“

Dem Ideen-Mangel bundesdeutscher Töchter ist selbst mit lancierten Zeitungsartikeln nicht beizukommen. Bislang verfangen großspurige Versprechungen (Bild: „Mit dem Jumbo rund um die Erde“) und runtergeschraubte Forderungen kaum (LH-Annonce: „Sie müssen gesund sein und auf beiden Augen normal sehen — leichte Korrekturgläser sind erlaubt“).

Der Stewardessenberuf verschwand aus den meisten Jungmädchen-Träumen, nicht nur weil sich bereits Pornopromoter vom Flug-Verkehr beflügeln ließen — literarisch („Möchten Sie Kaffee, Tee oder mich?“) oder kinematographisch („Sie fliegen durch die Lüfte, Vögeln gleich“). Selbst Sexualforscher stürzten sich schon auf die Luft-Flotten. Studien-Ergebnis der Münchner Gesellschaft für Rationelle Psychologie: Neun Prozent haben lesbische Beziehungen, dreimal soviel wie im Bundesdurchschnitt.

Die große Flug-Zeit war bereits für den Stewardessen-Nachwuchs abgelaufen, seit — Folge des Charter-Tourismus von Kaufhof und Neckermann — die Jets den Hauch von Exklusivität verloren. Bartsch: „Früher wollten die Mädchen um jeden Preis fliegen, jetzt gibt es das ja schon zum Billig-Preis.“

Zwar hatten die Hanseaten in ihrer Not „unverdientes Glück“ und konnten bei der in Konkurs gegangenen Chartergesellschaft Atlantis „einen großen Schluck aus der Pulle nehmen“ (Kilian): Über 100 Damen werden zur Zeit in Frankfurt für die Lufthansa fitgemacht. Doch: für die „Zukunft mußten wir uns noch was einfallen lassen“.

So preist eine interne „Stoffsammlung für Flugbegleiter“ als besonderen Köder die „sozialen Leistungen im Unternehmen“: Zum Fast-Nulltarif von nur einem Zehntel des Flugpreises sollen Stewardessen zukünftig ihre Eltern mitnehmen dürfen. Geschwister reisen mit 75 Prozent Ermäßigung.

HOCHSCHULEN

Haben wir nicht

Nach dem Rücktritt des Reform-Rektors Rolf Rendtorff bahnen sich an der krisengeschüttelten Universität Heidelberg neue Unruhen an.

Rolf Rendtorff, 47, hat „einen gewissen Grund, enttäuscht zu sein“. Resignierend bekennt der Theologie-Ordinarius und SPD-Genosse, der am 19. November von seinem Amt als Rektor der Universität Heidelberg zurücktrat: „Irgendwo war ich für die linken Studenten wohl doch ein nützlicher Idiot.“

Klaus Vogel, 41, Ordinarius für öffentliches Recht und einer der wichtigsten Gegenspieler Rendtorffs, glaubt zu wissen, was dem Rektor Enttäuschung hätte ersparen können: „Er hätte dem Druck der Linksradikalen entschieden entgegengetreten müssen. Und er hätte zu bestimmten maßgeblichen Leuten der Professorenschaft etwas netter sein müssen, ihnen mal ein Pöstchen anbieten sollen.“

Dietrich Hildebrandt, Wortführer der „Kommunistischen Hochschulgruppe Neues Rotes Forum“ (NRF), sind solche Überlegungen schnurz: „Es ist sinnlos, Krokodilstränen darüber zu vergießen, daß dieses Rektorat gestorben ist.“ Denn, so ein anderer NRF-Sprecher: „Unter den herrschenden Verhältnissen ist auch dieser Rektor

der Hauptgeschäftsführer des Kapitals.“

Atmosphärisch zumindest spiegeln die Worte der Antipoden die verfahren Situation an Deutschlands derzeit unruhigster Universität wider — eine Situation, für die der Rücktritt Rendtorffs am vorletzten Wochenende allenfalls symptomatisch ist.

Der Rektor, der auf seinem eher liberalen Kurs versuchte, für alle Gruppen der Universität Mitbestimmung zu verwirklichen, war wegen eben dieser Liberalität zwischen die Fronten geraten: Den einen war das zuwenig, den anderen zuviel.

Nirgendwo sonst stehen sich derzeit linksradikale Studenten, die auf Umsturz versessen sind, und Hochschullehrer, die aufs Gesteuerte programmiert sind, so unversöhnlich gegenüber wie in Heidelberg.

Nirgendwo sonst ist eine Reformgruppierung — hinter Rendtorff stand eine Riege aus gemäßigten Studenten und Assistenten — so gründlich zerrieben worden wie eben da.

„Ich habe das immer kommen sehen, Herr Rendtorff hat sich in eine unhaltbare Position zwischen den Linksradikalen und den, ich möchte mal sagen, Rechtsstaatlichen manövriert“ — so sprach letzte Woche Baden-Württembergs CDU-Kultusminister Wilhelm Hahn, dem in Heidelberg auch die Mitte noch zu links ist.

Anders als an der baden-württembergischen Renommier-Universität Konstanz, wo sich Professoren- und Studentenschaft einig sind in der Abwehr einer von Stuttgart verordneten Gegenreform*, fand CDU-Hahn im emotionsgeladenen Heidelberg eine breite Front

* Kultusminister Hahn weigerte sich, eine vom Konstanzer Großen Senat erarbeitete reformerische Grundordnung zu erlassen, und erließ stattdessen eine von Staats wegen. Darauf trat die Konstanzer Universitäts-Führung zurück.



Studenten-Demonstration in Heidelberg 1969: „Das Rektorat ist gestorben“