

der ersten Semester an österreichischen und deutschen Hochschulen.

Die Nachwuchslern haben zwar Geld (jährlicher Etat für Public Relations, hauptsächlich aus Spenden von deutschen Freunden: 150 000 Mark), aber der Nachschub ins zernierte Südtirol klappt noch nicht. Erst im Herbst, so schätzen die versprengten Sprengmeister, wird das BAS-Fähnlein wieder bedingt einsatzbereit sein.

Voll einsatzbereit ist sei. letztem Freitag wieder der Abgeordnete Hans Dietl. Er wurde wegen erwiesener Unschuld freigesprochen.

BRASILILIEN

LUFTFAHRT

O Vélho

Den Beinamen hat er mit Deutschlands ehemaligem Kanzler gemein. In Brasilien jedoch ist „O Vélho“ (der Alte) kein verdienter Politiker, sondern Präsident Ruben M. Berta von der Luftfahrtgesellschaft Varig, die sich zu einer der erfolgreichsten Linien der Welt aufgeschwungen hat.

Die „Viação Aérea Rio Grandense“ (Varig) war am 3. Februar 1927 als Zweimann-Betrieb mit dem deutschen Flugboot Dornier-8-t-Wal gestartet. Heute ist ihr Streckennetz mit 159 804 Kilometern länger als das der Pan American World Airways (121 834). Ihre 97 Flugzeuge (Lufthansa: 94) steuern 115 Städte Brasiliens und 15 Flugplätze Europas, Afrikas und der Vereinigten Staaten an. Alle drei Minuten startet oder landet auf dem Globus eine Varig-Maschine.

Gründer der Gesellschaft war der Hannoveraner Ernst Otto Meyer, der 1921 nach Brasilien auswanderte. Meyer — im Ersten Weltkrieg Pilot an der Ostfront — erkannte die Chancen der Luftfahrt im großräumigen Brasilien und errichtete das Unternehmen mit einem Aktienkapital von 1000 Contos de Réis (500 000 Reichsmark). Die Lufthansa-Tochter „Condor-Verkaufs-Syndikat“ brachte für 20 Prozent der 5000 Aktien das Acht-Tonnen-Flugboot Dornier-Wal „Atlantico“ in die Gesellschaft ein. Präsident der Luftfahrt-AG: Ernst Otto Meyer.

Der deutschstämmige Medizinstudent Ruben M. (Martin) Berta wurde Meyers erster Mitarbeiter. Während der Chef die Büroarbeit besorgte, ruderte der 19-jährige Berta die Fluggäste zur Atlantico, die auf dem Haff Lagoa dos Patos bei Porto Alegre startete, und machte ihnen Mut.

Als Meyer 1941 zurücktrat, wurde Berta sein Nachfolger. Während des Zweiten Weltkriegs fiel das Geschäft jedoch so zurück, daß Berta die Varig nur durch den Verkauf seiner wertvollen Briefmarkensammlung retten konnte.

Zu internationalem Ruf kam die Varig 1954, als die brasilianische Regierung ihr die Verkehrsrechte an der Luftlinie Rio de Janeiro-New York zuwies. Mit einer Super-Constellation starteten die Brasilianer 1956 den ersten Flug vom Zuckerhut nach Manhattan.

Berta heuerte ausgesuchte hübsche Mädchen an, die mehrere Sprachen fließend sprechen und — in Zivilkleidung — die Passagiere an Bord als Hostessen unterhalten. Für Küchendienst und Service sind daneben uniformierte Stewardessen



Varig-Gründer Meyer
Start auf dem Wasser



Varig-Chef Berta
Rettung durch Briefmarken



Varig-Hostess: Unterhaltung an Bord.

zuständig. Die kontaktfreudigen Mädchen machten ihre Sache gut: Bereits nach kurzer Zeit buchten mehr als 50 Prozent aller Luftkunden auf der profitablen Amerika-Strecke bei Varig. Der Anteil der Panam schrumpfte auf etwa 35 Prozent.

Bis 1961 kaufte die Varig neun andere brasilianische Linien auf und verdreifachte ihr Streckennetz. 52 Prozent des Grundkapitals von 100 Millionen Mark werden von der „Fundação“ gehalten, einer Stiftung, die Berta nach dem Vorbild des Deutschen Carl Zeiss organisierte und der er vorsteht.

Seinen größten Coup landete Ruben Berta, als er — dank guter Beziehungen zur Regierung — 1965 die Europa-Routen der Panair do Brasil übernahm. Die brasilianische Tochtergesellschaft der Pan American World Airways war 1961 von einem Kaffee-Spekulanten namens Mario Simonsen aus São Paulo aufgekauft und in kurzer Zeit heruntergewirtschaftet worden. Als sie mit 267 Millionen Mark verschuldet war, löste Staatschef Castelo Branco die Panair am 11. Februar 1965 auf.

Bereits 14 Stunden nach dem Regierungsdekret nahm Ruben Berta den Europa-Dienst auf. Seitdem schafft die Gesellschaft mehr als 20 000 Fluggäste über den Südatlantik.

Im Herbst des vergangenen Jahres vereinbarte Präsident Berta mit sechs europäischen Luftfahrtgesellschaften — unter ihnen die Lufthansa — fünf Flüge Europa-Brasilien pro Woche. Die Gewinne werden geteilt.

Schon jetzt verhandeln die Fluggesellschaften Varig, Lufthansa und Swissair über einen sogenannten „Dreierpool Südatlantik“, von dem Berta noch mehr deutsche Fluggäste für sich erhofft. Bislang durften seine Maschinen in der Bundesrepublik nur in Frankfurt landen. Mit Hilfe des Dreierpools glaubt Berta, künftig auch süddeutschen Luftpassagieren, die den Umweg über die hessische Metropole scheuen und etwa in München starten wollen, ein Varig-Ticket verkaufen zu können.