

90 Jahre Luft Hansa

Dr. Thomas Müller,

1. Vorsitzender der *Motiv-Arbeitsgemeinschaft LUFTFAHRT e.V.*

Nach Beendigung des I. Weltkrieges im November 1918 hatte sich der zivile Luftverkehr in Deutschland beachtlich entwickelt. Im Jahr 1925 war das Deutsche Reich neben dem bestehenden Inlandsnetz mit London, Amsterdam, Zielen in Skandinavien, dem Baltikum sowie in Österreich und der Schweiz verbunden. Die deutsch-russische Derulluft flog von Königsberg über Kowno nach Moskau. In einem längeren Prozess der Konsolidierung entstanden in der ersten Hälfte der 1920er Jahre zwei dominierende Fluggesellschaften: der Deutsche Aero-Lloyd (DAL) einerseits */1/* sowie die Junkers Luftverkehrs-AG (JLAG) andererseits. Die DAL war an jeweils sechs ausländischen und inländischen Regionalgesellschaften beteiligt. Die bedeutendste dieser



Beteiligungen bestand neben der Derulluft im kolumbianischen Syndicato Condor. Hugo Junkers verfolgte eine andere Strategie. Er hatte bereits 1919 mit der Junkers F 13 */2/* ein Flugzeug auf den Markt gebracht, das den für zivile Zwecke umgerüsteten Militärflugzeugen des I. Weltkrieges weit überlegen war. Durch geschickte Beteiligungen wie z.B. an der schwedischen A.B. Aerotransport, der finnischen Aero OY oder der schweizerischen Ad Astra schuf er einen Absatzmarkt für seine Flugzeuge und konnte die Erfahrungen aus dem Betrieb direkt in die Konstruktion einfließen lassen. Junkers war an jeweils elf ausländischen und inländischen Regionalgesellschaften beteiligt.



Auch wenn Deutschland im Jahr 1925 einen Anteil von 40% am Weltluftverkehr hatte und Berlin der bedeutendste Flughafen in Europa war, waren die Fluggesellschaften jener Zeit von einem wirtschaftlichen Betrieb noch weit entfernt, so dass sie permanent auf staatliche Subventionen angewiesen waren. Im deutschen Luftverkehr vergab das Deutsche Reich im Jahr 1925 seine Beihilfen an die beiden Gruppierungen zu gleichen Anteilen. Da sich beide einen harten Konkurrenzkampf lieferten, führten die Subventionen nicht zur Etablierung eines wirtschaftlichen Verkehrs und eines optimalen Streckennetzes. Indirekt profitierten sogar die Junkers Flugzeugwerke von den Mitteln zugunsten anderer Hersteller. Dem Reichsverkehrsministerium, dem von der Öffentlichkeit die Verschwendung von Steuergeldern vorgeworfen wurde, blieb keine andere Option, als steuernd einzugreifen. Das Ziel bestand darin, die bestehenden Luftfahrtunternehmen in einer Gesellschaft zusammenzuführen, die als einzige Reichsbeihilfen erhalten würde, für Strecken ins Ausland bevorrechtigt und in ihrer Flottenpolitik frei sein sollte. Eine Beteiligung des Reiches an der Gesellschaft war nicht vorgesehen, da die Beihilfebedingungen dem Reich genügend Einfluss gewährten.



Nach der formalen Gründung der Luft Hansa am 6. Januar 1926 im Hotel „Kaiserhof“ in Berlin erteilte das Reichsverkehrsministerium der Gesellschaft am 28. März 1926 die Genehmigung für den gewerblichen Luftverkehr. Am 6. April 1926 starteten schließlich in Berlin die ersten Linienflüge zu acht Zielen, darunter auch der erste Auslandsflug, der mit einer Dornier Komet III nach Zürich führte. 57 deutsche und 15 ausländische Ziele standen im Sommerflugplan 1926. Am 1. Mai 1926 ging die erste mit Passagieren bediente Nachtflugstrecke der Welt von Berlin nach Königsberg in Betrieb. Nachts um 2 Uhr hob eine Junkers G 24 */3/* mit 9 Passagieren und 3 Mann Besatzung in Berlin ab. Eine Lichterstrasse, auf der auch bei schlechtem Wetter die Orientierung gewahrt blieb, wies dem Piloten den Weg in Richtung Nordost.

Der Flug schloss in Königsberg an die Linie der Deruluft /4/ nach Moskau an, so dass sich die Reisezeit von Berlin nach Moskau auf gut 15 Stunden verkürzte. Nur zwei Tage später begann der Flugbootverkehr zwischen Stettin und Stockholm und im Sommer folgten die Bäderstrecken an Nord- und Ostsee.



Die Zahlen des ersten Jahres der neuen Luft Hansa waren beeindruckend: 94% des Verkehrs von deutschen Flughäfen entfielen auf die neue Gesellschaft, die damit quasi ein Monopol innehatte. 84.594 Fluggäste entsprachen einer Steigerung der Passagierzahlen von 53%; auch der Luftpost- und -frachtverkehr hatten sich verdoppelt. Die Abflugregelmäßigkeit lag bei 95,2%, was für die damalige Zeit ein beachtlicher Wert war. Leider war es am 28. Juli 1926 auch zum ersten tödlichen Unfall der neuen Gesellschaft gekommen, als die Junkers F 13 „Silbermöwe“ im Watt vor der Insel Juist notlanden musste und alle fünf Insassen ums Leben kamen. Die Flottenqualität ließ noch Wünsche offen. Dies lag aber primär daran, dass der deutschen Industrie nach dem Versailler Vertrag Baubeschränkungen auferlegt waren, die sich besonders im Flugzeugbau durch Größenbeschränkungen auswirkten. Mit Ausnahme der Junkers G 24 fanden sich im ersten Jahr der neuen Gesellschaft kaum für längere Strecken brauchbare Flugzeugmuster in der Flotte. Der Flottenpark von anfangs 162 Flugzeugen und 18 verschiedenen Mustern war heterogen und in seiner Zusammensetzung eher zufällig. Trotz dieser Widrigkeiten hatte sich das europäische Streckennetz im Jahr 1927 auf alle Nachbarstaaten mit Ausnahme Polens sowie nach Spanien, Italien und Ungarn ausgedehnt. Im Gegenzug bedienten zahlreiche ausländische Fluggesellschaften erstmals Deutschland. Mit der Österreichische Luftverkehrs AG (ÖLAG) schloss Luft Hansa einen Betriebsgemeinschaftsvertrag, der der Gesellschaft Einflussnahme auf den Strecken in Richtung Süd- und Südosteuropa sicherte.



Die Misere in der Zusammensetzung der Flotte hatte nicht nur in vertraglichen Restriktionen ihre Ursache. Die vom Reichsverkehrsministerium versprochene Unabhängigkeit bei der Beschaffung von Material hatte sich als Illusion erwiesen. Dieses teilte der Luft Hansa Flugzeuge und Antriebe zu, um die Flugzeug- und Montanindustrie zu fördern und nahm auch auf militärische Belange Rücksicht. Die Folge war, dass 1928 von 31 bestellten Flugzeugen nur 16 zumeist mit Verspätung und Qualitätsmängeln geliefert waren. Auf Auslandsstrecken und Flügen über geographisch schwierige Gebiete waren aber bald die Typen Albatros L 73 /5/, Dornier Merkur, Junkers G 31 und Rohrbach Roland /6/ dominierend.



Bei allen Fortschritten in der Flotte und der Verkehrsleistung blieb die Gesellschaft von dem Ziel der schrittweisen Erlangung der Wirtschaftlichkeit weit entfernt. 1928 entfiel der Anteil der Subventionen an den Gesamteinnahmen immer noch auf 68,2%, was einem Betrag von 28,7 Mio. RM entsprach. Nach Beginn der Wirtschaftskrise Ende 1928 erfuhr auch der Reichsetat massive Kürzungen, von denen der Luftfahrthaushalt mit einer Streichung von 50% am meisten betroffen



war. Erstmals zeigte sich in aller Deutlichkeit die massive Abhängigkeit der Luft Hansa vom Reichshaushalt, indem das Ausbleiben von Subventionen die Entwicklungsmöglichkeiten spürbar beschnitt. Die Kürzungen im Sommerflugplan 1929 spiegelten die Situation wider: 18 Strecken wurden ganz eingestellt, die Seendienste von sechs auf vier Monate verkürzt und auf einigen Strecken wie z.B. nach Amsterdam überließ man die Dienste ganz der ausländischen Fluggesellschaft, im Beispielsfall der KLM /7/. Der Personalbestand sank drastisch

von 2.951 im Sommer 1928 auf 1.188 im Sommer 1929. Jede Krise bewirkt aber auch Positives. Die Netzstruktur wurde verbessert und die Bedienung kurzer Strecken verringerte sich zugunsten der Bedienung langer Strecken. Gleichwohl hatte die Gesellschaft am Ende des Jahres 1929 statt der 111.000 Passagiere des Jahres 1928 nur noch 87.000 befördert, was sich im Jahr 1930 mit einem Verlust weiterer 10.000 Passagiere fortsetzte. Relativ zum Passagierverkehr hatten jedoch die Einnahmen aus dem Postverkehr erheblich an Bedeutung gewonnen. In die Krise fiel am 5. Mai 1930 die Eröffnung des planmäßigen Luftpostdienstes auf der Balkan-Route bis Istanbul.

Ab etwa 1931 zeigte sich bei den europäischen Verbindungen eine Sättigung, so dass die expansive Entwicklung weitgehend abgeschlossen war. Es galt nun, die gut eingeführten Strecken zu verdichten und eine qualitative Steigerung der Verkehrsleistungen durch Erhöhung der Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit vorzusehen. Die Schnelligkeit eines Flugzeuges stand zu jener Zeit bei der Auswahl eines Modells im Vordergrund. Der planmäßige Verkehr über die Alpen mit dem Muster Rohrbach Roland, das in 5.000 m Höhe geführt werden konnte, erübrigte den bisher geflogenen Umweg über Wien zu italienischen Zielen. International viel beachtet war der Einsatz des viermotorigen Großflugzeuges Junkers G 38 **/8/** zwischen Berlin und London.



Bereits seit 1926 hatte es bei Luft Hansa Bestrebungen gegeben, auch den interkontinentalen Verkehr zu entwickeln, indem transozeanische Linien nach Süd- und Nordamerika und der Ausbau der transkontinentalen Verbindungen nach Ostasien erkundet werden sollten. Luft Hansa war gut beraten, keine Rekordflüge zu riskieren, sondern auf gut vorbereitete Streckenflüge zu setzen, die der Erkundung der zu überfliegenden Gebiete und der Sammlung von Erfahrungen unter verkehrsmäßigen Bedingungen dienten. Da für die transozeanischen Strecken noch kein



geeignetes Fluggerät verfügbar war, begann zunächst die Erkundung der Strecke über Sibirien nach China. Nachdem bereits im Sommer 1926 zwei Junkers G 24 Peking erreicht hatten, waren zwei Jahre später zwei Flüge mit der Junkers W 33 **/9/** „Ural“ nach Irkutsk erfolgreich verlaufen. Ein Postflugverkehr nach Peking in weniger als 60 Stunden schien realistisch. Das Reichsverkehrsministerium stand mit den russischen und chinesischen Behörden in Verhandlungen, wobei die russische Seite darauf drängte, noch 1929 den

gemeinsamen Ostasienverkehr aufzunehmen. Obwohl das Projekt technisch realisierbar gewesen wäre, scheiterte es auf deutscher Seite an der Aufbringung der erforderlichen Finanzmittel für seine Anlaufzeit. Die Russen betrieben mittlerweile die Strecke von Moskau nach Irkutsk in eigener Regie und hatten das Interesse an dem gemeinsamen Projekt verloren, zumal sie die größeren strategischen Vorteile in militärischen Interessen beim Deutschen Reich sahen. Der Staatsvertrag mit China konnte im Jahr 1930 abgeschlossen werden, der Traum von einer eigenen Verbindung dorthin war für Luft Hansa aber gleichwohl verloren. Die Folge war lediglich die gemeinsame Gründung der Eurasia Aviation Corporation mit der chinesischen Regierung, die am 31. Mai 1931 den Verkehr aufnahm **/10/**.



Ende 1931 legte der Vorstand ein Konzept zur Vereinheitlichung der Flotte vor. Zur Erlangung größerer Wirtschaftlichkeit waren nur noch zwei Standardmuster vorgesehen: ein kleines Flugzeug für kürzere Strecken bei besonderer Betonung der Geschwindigkeit sowie ein größeres Muster mit einer Reichweite von 1.000 km. Junkers hatte nach einer Kundenbefragung die einmotorige Ju 52/1m vorgestellt, die auf Betreiben der Luft Hansa zu einem dreimotorigen Flugzeug weiter



entwickelt wurde. Im Mai 1932 lieferte Junkers die erste Ju 52/3m an Luft Hansa, die das Kennzeichen D-2201 /11/ erhielt und im August 1932 den Alpenrundflug gewann. Die Ju 52 sollte zum Rückgrat der Lufthansaflotte werden. Die bis zu 17 Passagiere saßen in verstellbaren Einzelsesseln und konnten aus rechteckigen Panoramafenstern sehen. Jeder Platz verfügte über eine eigene Belüftung und die schalldämmende Kabinenverkleidung schützte gegen den von den Motoren ausgehenden Lärm. 275.000 RM mussten seinerzeit für die Beschaffung einer Ju 52 investiert werden. Mindestens 230 Exemplare standen zwischen 1932 und 1945 bei Luft Hansa im Einsatz, wobei im Durchschnitt rund 80 Exemplare gleichzeitig in der Flotte zu unterhalten waren. Ab Sommer 1932 beflogen sie zunächst die wichtigen Auslandsverbindungen Berlin-Hannover-Amsterdam-London und Berlin-München-Venedig-Rom, ehe das Muster im Laufe der Zeit auf nahezu allen Strecken der Gesellschaft anzutreffen war.

Die Machtergreifung der Nationalsozialisten im Januar 1933 hinterließen auch bei der Lufthansa (so die neue Schreibweise) tiefe Spuren. Als größtes europäisches Luftunternehmen war die Gesellschaft zu einem Schwerpunkt des Interesses der neuen Machthaber geworden. Reichsminister für Luftfahrt wurde Hermann Göring, der Erhard Milch, der im Lufthansa-Vorstand blieb, zu seinem Staatssekretär ernannte. Wirtschaftlich waren diese Jahre durch einen gewaltigen Aufschwung geprägt. Im Jahr 1933 stiegen die Passagierkilometer um 51,8%, im Folgejahr nochmals um 51,1%. Die qualitativ bedeutendste Neuerung im Sommerflugplan 1934 war die



Aufnahme des Blitzverkehrs mit Heinkel He 70 /12,13/ auf den Strecken Berlin-Hamburg-Köln und Berlin-Frankfurt-Köln mit einer Reisegeschwindigkeit von 290 km/h. Ein Jahr später war die Zahl der Blitzstrecken bereits auf 11 gestiegen, die im Tagesrand beflogen wurden und deren Abflugzeiten morgens in Berlin zwischen 06:55 und 08:00 Uhr lagen. In keinem Fall dauerte ein Flug von Berlin zu einer

deutschen Großstadt länger als 2 Stunden 45 Minuten. Der europäische Schnellverkehr war fast vollständig auf neuzeitliche Flugzeuge umgestellt worden. Dies war die Grundlage für eine Verdoppelung der Zahl der Fluggäste zwischen 1934 und 1937 auf 277.000. Eine noch rasantere Zunahme hatte der Postverkehr aufzuweisen, der um das 7,5-fache angestiegen war. Erstmals 1935 überstieg der Anteil der Betriebseinnahmen die geleisteten Beihilfen. Die Quote stieg bis zum letzten Friedensjahr 1939 auf 65,71%.



Auf der Südatlantikstrecke führten im Februar 1934 die jahrelangen beharrlichen Vorarbeiten zur Einrichtung des regelmäßigen Luftverkehrs nach Natal in Brasilien unter Verwendung von Flugbooten des Typs Dornier Wal und Katapultschiffen. Diese wurden im Heft 1/2014 der Motiv-Arge Luftfahrt ausführlich dargestellt, so dass sie in diesem Beitrag außer Betracht bleiben. Auf dem Nordatlantik fehlte

nach wie vor das geeignete Flugzeug. Hier blieb es bei den weltweit einmaligen Schleuderflugdiensten von Bord der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd zwischen Bremerhaven und New York /14/. Seit 1930 gab es jährlich immerhin zwischen 34 und 36 dieser Schleuderflüge, wobei die Flugstrecke vom Schiff bis zum Festland zuletzt auf ca. 1.300 km verlängert werden konnte.



Ab Oktober 1937 gab es einen neuen Meilenstein beim interkontinentalen Streckennetz zu verzeichnen, als Bagdad erstmals im Flugplan der Lufthansa stand. Im Jahr darauf folgte Teheran, ehe am 15. April 1938 Kabul erreicht war. Neue Entwicklungen wie die Focke Wulf Fw 200 /15/ und die Junkers Ju 90 /16,17/ eröffneten die Option, endlich auch den Nordatlantik



regelmäßig überqueren zu können. Für den Langstreckenpostverkehr über den Atlantik befanden sich zwei viermotorige Blohm & Voss Ha 139 /18/ bereits in der Erprobung. Am 24. August 1938 rollte die Focke Wulf Fw 200 mit dem Kennzeichen D-ACON in Berlin zum Start, um die 6.370 km lange Strecke nach New York nonstop zu befliegen. Nach 24 Stunden 36 Minuten war New York bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 255 km/h erreicht. Der Rückflug konnte sogar in 19 Stunden 55 Minuten zurückgelegt werden. Zu einer Aufnahme regelmäßiger Dienste nach Nordamerika kam es vor Kriegsausbruch jedoch nicht mehr, obwohl die technischen Voraussetzungen mit diesem leistungsfähigen Langstreckenflugzeug von höchster aerodynamischer Qualität geschaffen waren.



Die Amerikaner waren trotz intensiver diplomatischer Bemühungen nicht zur Erteilung von Verkehrsrechten bereit und hatten 1939 ihr Ziel der Beherrschung des Nordatlantik erreicht, als Pan American regelmäßige Dienste mit Flugbooten nach Lissabon und Marseille eröffnete /19/. Der Condor blieben für die wenigen Monate bis zum Kriegsausbruch nur noch die Routen nach London und Skandinavien.

Im letzten Friedensjahr folgte noch die Eröffnung einer 14-tägigen Verbindung von Berlin nach Bangkok am 25. Juli 1939. Die Nutzlast für die eingesetzte Ju 52 war auf 200 kg Post und 6 Passagiere begrenzt. Der Flug begann dienstags um 01:00 Uhr morgens in Berlin. Nach nächtlichen Aufenthalten in Beirut, Basra, Karachi und Calcutta war Bangkok samstags gegen



16:30 Uhr erreicht. Der zweite planmäßige Flug vom 8. August 1939 wurde ab Bangkok in drei weiteren Tagesetappen erfolgreich bis Tokio verlängert. Der letzte, am 22. August 1939 in Berlin gestartete Flug sollte nicht mehr zurückkehren, da mittlerweile der II. Weltkrieg begonnen hatte. Der vielversprechende Beginn regelmäßiger Dienste in den Fernen Osten sollte nach nur wenigen Wochen ein jähes Ende finden.

Am 30. August 1939 wurde „aus Sicherheits- und Landesverteidigungsgründen“, wie es in der offiziellen Propaganda hieß, der gesamte Flugbetrieb eingestellt. Am 21. September 1939 setzten zunächst die Flüge nach Königsberg mit Douglas DC-3 wieder ein, ehe am 3. Oktober die Verlagerung des Verkehrs von Tempelhof auf den Werksflugplatz von Bückeburg nach Rangsdorf folgte. Die Zeit war geprägt von Requirierungen zahlreicher Flugzeuge für die Transportverbände der Luftwaffe. Die Flugpläne unterlagen kurzfristigen Änderungen, die sich der militärischen Lage anpasste. Im Wesentlichen konnte aber auch während des Krieges ein Streckennetz auf einem Nord-Südkorridor von Norwegen bis Griechenland weitgehend aufrechterhalten werden. Nach der Kapitulation des Deutschen Reiches am 8. Mai 1945 blockierten die Alliierten das Gesellschaftsvermögen der Lufthansa und untersagten jeglichen Luftverkehr. Eine Hauptversammlung beschloss am 15. Februar 1951 die Liquidation der Gesellschaft, die bis 1965 mit der Löschung aus dem Handelsregister vollzogen war. Die heutige Lufthansa ist keine Rechtsnachfolgerin der Luft Hansa von 1926.

Literatur:

- Seifert, Karl-Dieter: Der deutsche Luftverkehr 1926-1946 auf dem Weg zum Weltluftverkehr, Bonn 1999
Beeck, Jochen K.: Im Zeichen des Kranichs – Die Flugzeuge der Lufthansa 1926-2006, Stuttgart, 2006
Andersson, Lennart/Endres, Günter/Mulder, Rob: Junkers W 33, W 34 and K 43 Workhorse in Peace and War, Haywards Heath, 2015
Mulder, Rob/Ott, Günther: Focke-Wulf Fw 200 Condor, Spikkestad, 2013
Deutsche Lufthansa AG (Hrsg.): Die Geschichte der Deutschen Lufthansa 1926-1984, Köln 1984
Deutsche Lufthansa AG (Hrsg.): Die Zeit im Fluge – Geschichte der Lufthansa, Frankfurt/Main, 2005