

# 70 Jahre EL AL

Dr. Thomas Müller,

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



Am 9. April 2018 gab die israelische Post eine Sondermarke zum Anlass „70 Jahre zivile Luftfahrt in Israel“ heraus. Das Motiv zeigt die Douglas DC-4 „Herzl“ auf dem Flughafen von Lydda. Auf den Rändern der Kleinbögen sind Boeing 787-9 der EL AL im Flug abgebildet. **1/1** Während die erwähnte DC-4 am 31. Juli 1949 den ersten Linienflug über Rom nach Paris durchführte, sind die Boeing 787 der jüngste Neuzugang der Gesellschaft, deren erstes Muster am 22. August 2017 die Flotte verstärkte.

Abb. /1/

Nach Gründung des Staates Israel am 14. Mai 1948 folgte bereits am 18. August 1948 der Beschluss zur Errichtung einer nationalen Fluggesellschaft. Diese entstand rund drei Monate später unter dem Namen EL-AL (der Bindestrich entfiel 1955), wobei die Gesellschaft zunächst noch keine eigenen Flugzeuge besaß. Die erste von zwei von American Airlines erworbenen Douglas DC-4 traf am 3. April 1949 in Israel ein. Nachdem die Gesellschaft die Erlaubnis für Linienflüge erhalten hatte, führte der erste Flug am 31. Juli 1949 über Rom nach Paris, der fortan zweimal wöchentlich im Flugplan stand.



Abb. /2/

Im Laufe des Jahres 1949 wurde zudem für Inlanddienste die Fluggesellschaft Arkia gegründet, an der EL-AL bis 1980 zu 50% beteiligt war. Die wichtigste Linie führte nach Eilat, **1/2** das Israel einen strategisch wichtigen Zugang zum Roten Meer gewährte und seinerzeit auf dem Landweg nur schwer erreichbar war. Das heutige Eilat entstand erst durch Siedler in den 1950er Jahren, weshalb die Flugverbindung nach Tel Aviv für die Versorgung von zentraler Bedeutung war. Zwischen 1950 und 1955 betrieb EL-AL zudem einige Curtiss C-46 Commando **1/3** als Frachter, die primär landwirtschaftliche Güter zu europäischen Zielen flogen und in diesen Diensten bis London gelangten.



Abb. /3/

Als die Flotte der DC-4 bis Frühjahr 1950 auf vier angewachsen war, stand ab dem 25. Juni 1950 eine Route über London nach New York im Flugplan, wobei EL-AL die erste nicht aus Europa oder Nordamerika stammende Fluggesellschaft über dem Nordatlantik war. Ein ansprechend gestalteter Erstflugbeleg mit der soeben gestarteten DC-4 über dem Flughafengebäude von Lydda erinnert an dieses Ereignis. /4/ Im gleichen Jahr folgten mit Nicosia, Istanbul, Wien und Zürich weitere Ziele in Süd- und Westeuropa sowie ab dem 29. Oktober 1950 die seither ununterbrochen bestehende Linie nach Johannesburg.



Abb. /4/



Abb. /6/



Abb. /5/

Da die Mitbewerber größere Flugzeuge mit Druckkabine betrieben, war der Zenit der DC-4 bei EL-AL bereits 1951 überschritten. Bis Anfang 1952 war die DC-4 aus der Flotte ausgeschieden und durch leistungsstärkere Lockheed L-749 Constellation ersetzt worden, deren erste am 22. Dezember 1950 in Israel eintraf. /5/ Der wöchentliche Flugplan sah zwei Flüge nach New York mit jeweils drei bis fünf Zwischenlandungen vor, wobei immer ein Stop in London vorgesehen war. Ein weiterer Flug führte über Zürich nach Paris, während für die DC-4 noch zwei Flüge nach Wien über Rom und nach Istanbul über Nicosia übrigblieben. Mussten auf der Südafrika-Route mit der DC-4 noch Zwischenlandungen in Khartum, Nairobi und Livingstone eingelegt werden, genügte mit der Constellation ein Stop in Nairobi, was die Flugzeit auf 17 Stunden verkürzte.

Mit Eintreffen der vierten Lockheed L-749 Constellation konnte die Frequenz der New York-Flüge auf drei wöchentliche Umläufe erhöht werden. Im März 1956 nahm die Gesellschaft erstmals seit fünf Jahren mit Brüssel und Amsterdam /6/ zwei neue Ziele auf. Die Auslastung der Flugzeuge führte jedoch dazu, dass zwischen 1957 und 1962 die Flüge nach Johannesburg im Auftrag der EL AL von der französischen UAT, Sabena oder KLM mit deren Fluggerät durchgeführt wurden. Da die meisten arabischen und einige afrikanische Staaten nach dem Sinai-Krieg von 1956 ihren Luftraum für Flugzeuge der EL AL gesperrt hatten, führte die Route seinerzeit über Bengasi und Léopoldville im Kongo (heute Kinshasa).

Ende 1955 bestellte EL AL drei Bristol Britannia Turboprops, dem einzigen Muster in der Geschichte der Gesellschaft, das nicht aus amerikanischer Produktion stammte. /7/ Deren Serie 313 verfügte in der Konfiguration für EL AL über eine Kapazität von 90 Sitzplätzen bei einer Reichweite von nahezu 6.900 km, so dass der Nordatlantiksektor zwischen London und New York erstmals ohne Tankstop zurückgelegt werden konnte. Mit dem eingängigen Slogan „No Goose, No Gander“ warb die Gesellschaft damit, dass die Landungen in den Orten Goose Bay oder Gander in Neufundland auf den New York-Flügen entfallen konnten.



Abb. /7/

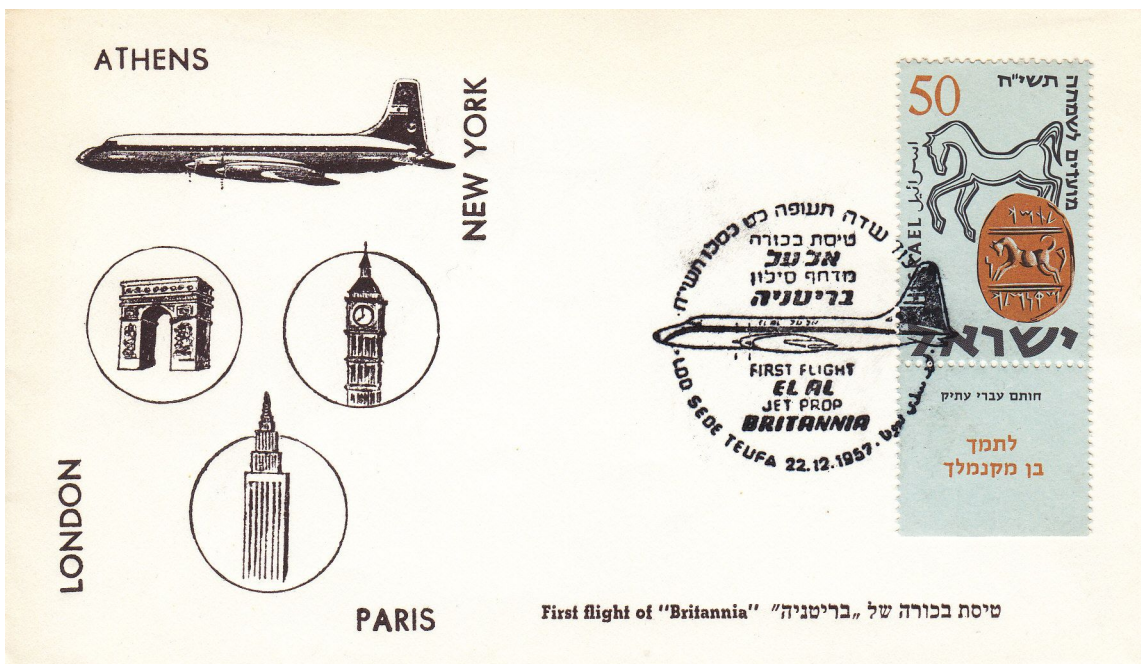


Abb. /8/

Wie der Erstflugbeleg dokumentiert, fanden sie ab Dezember 1957 auf der Route nach New York Verwendung. Gleich beim ersten Flug stellte EL AL zwischen London und New York mit 8 Stunden 3 Minuten einen neuen Geschwindigkeitsrekord für diesen Sektor auf. **/8/** Allein auf diesem Abschnitt betrug die Zeitersparnis zur Constellation mehr als 5 Stunden. Innerhalb nur eines Jahres hatte sich die Zahl der von EL AL über den Nordatlantik beförderten Passagiere von ca. 8.000 auf ca. 19.000 erhöht. Mit den frei gewordenen Constellation bediente die Gesellschaft ab Anfang 1958 erstmals die beiden deutschen Ziele München und Köln/Bonn. **/9/** Im Mittleren Osten war ab 1959 Teheran für die nächsten 20 Jahre ein wichtiges Flugziel, was uns heute fast undenkbar erscheint.



Abb. /9/



Abb. /11/



Abb. /10/

Am 7. Mai 1961 erhielt EL AL den ersten Jet in Form einer Boeing 707. **/10/** Um die wichtigsten Routen bereits vorher mit Jets bedienen zu können, hatte die Gesellschaft schon seit Januar 1961 ein Exemplar von der brasilianischen Gesellschaft VARIG geleast. Der Erstflugbeleg nach Paris vom 8. Januar 1961 dokumentiert diesen Einsatz. **/11/** Erstmals waren nun Nonstop-Flüge zwischen Tel Aviv und New York möglich. Bei einer Distanz von 9.270 km handelte es sich seinerzeit um den längsten Flug der Welt, der ohne Zwischenlandung absolviert werden konnte. Zunächst war die Zuladung allerdings auf 115 Passagiere limitiert. Nach Ablieferung der dritten Boeing 707 beschaffte EL AL auch die aus diesem Muster abgeleitete Variante für Kurz- und Mittelstrecken, die Boeing 720B. In diese Zeit fällt die Einbeziehung von Frankfurt in das Netzwerk am 11. Juni 1962.

Mit der Boeing 720B konnten auch die Flüge nach Johannesburg wieder in eigener Regie durchgeführt werden. Ab dem 14. Juni 1962 bediente die Gesellschaft das südafrikanische Ziel über Teheran (!) und Nairobi. Der Umweg von fast 3.900 km Länge war wegen des andauernden Überflugverbotes vieler Staaten erforderlich. Mit 25 Richtungswechseln dauerte der Flug rund 16 Stunden bei rudimentärer Infrastruktur für die Navigation. Die Flüge waren mit doppelter Crew besetzt und benötigten zu ihrer Wirtschaftlichkeit eine minimale Auslastung von 85%.

1960 markierte auch das erste profitable Jahr der Gesellschaft, was bis 1978 ununterbrochen anhielt. Trotz des schwierigen politischen Umfelds und der Tatsache, dass am Sabbat nicht geflogen wurde, zählte die Auslastung der Flotte zu den höchsten weltweit. Bei einem Streckennetz, das von New York bis Teheran und Johannesburg reichte, kam EL AL mit nur sieben Flugzeugen aus, die eine tägliche Einsatzdauer von bis zu 15 Stunden aufwiesen. Nachdem die letzte Britannia 1967 die Flotte verlassen hatte, flogen fünf Boeing 707 **/12/** und zwei Boeing 720B für die Gesellschaft. Im Jahr 1968 ergänzten die Ziele Genf, Nizza und Bukarest das Streckennetz. Letzteres Ziel war für EL AL ein wichtiges Einfallstor in den Block der damals sozialistischen Staaten, die teilweise große jüdische Gemeinden verzeichneten. Eine im Jahr 1970 eröffnete Strecke nach Addis Abeba musste nach dem Yom Kippur Krieg im Jahr 1973 wieder eingestellt werden, nachdem zahlreiche arabische Staaten politischen Druck auf die äthiopische Regierung ausgeübt hatten.



Abb. /12/



Abb. /13/

Ende der 1960er Jahre gab EL AL zwei Exemplare der Boeing 747-200B in Auftrag. In den Liniendienst ging das Muster am 8. Juni 1971 mit einem Flug von Tel Aviv über London nach New York, von dem ebenfalls ein Erstflugbeleg existiert. /13/ Mit den Neuzugängen erhöhte sich die Sitzplatzkapazität der Flotte, die 1971 aus 8 Boeing 707, 2 Boeing 720 und 2 Boeing 747 bestand, um nahezu 50%. Mit der Auslieferung der Boeing 747 führte die Gesellschaft auch ein neues Farbschema ein, das aus zwei Blautönen bestand und für nahezu 30 Jahre Bestand haben sollte. Die Passagierzahlen stiegen sprunghaft auf rund 700.000, was einem Zuwachs von nahezu 40% entsprach. Trotz des erhöhten Sitzplatzangebotes erreichte die Auslastung der Flugzeuge über dem Nordatlantik fast 80%.

Bis zum Ende des Jahrzehnts war die Boeing 747-Flotte auf 10 Exemplare angewachsen, wobei drei Maschinen reine Frachter waren. Die beförderte Luftfracht war in den 1970er Jahren stark angestiegen, weshalb die Verbände der Industrie auf eine Ausdehnung der Kapazitäten drängten. /14/ Ein regelmäßiges Ziel der Frachter von EL AL war seinerzeit Köln/Bonn.



Abb. /14/

Mit der Islamischen Revolution im Iran musste Anfang 1979 das langjährige Flugziel Teheran aufgegeben werden. Teheran hatte über die Jahre derart an Bedeutung gewonnen, dass EL AL zeitweise bis zu 32 Personen dort stationiert hatte. Nachdem das EL AL-Gebäude am 24. Dezember 1978 besetzt worden war, wurden die im Land verbliebenen Israelis noch bis zum 10. Februar 1979 ausgeflogen. Anschließend konfiszierte die neu entstandene Islamische Republik das Vermögen der EL AL im Iran.



Abb. /14/

Im August 1978 vereinbarten die Vereinigten Staaten von Amerika und Israel ein neues Luftverkehrsabkommen, das EL AL den Zugang zu vier weiteren Flugzielen in den USA gewährte. Seit dem 1. April 1979 bediente die Gesellschaft in Ausnutzung dieser Rechte neu die Ziele Chicago **/15/** und Miami. Großes politisches Aufsehen erregte jedoch nach dem Israelisch-Ägyptischen Friedensvertrag von 1979 die Einführung regelmäßiger Linienflüge zwischen Tel Aviv und Kairo am 3. März 1980. Es war die erste Verbindung von Israel in ein arabisches Land. Der Künstler Danny Shalom hat einen ansprechenden Erstflugbrief kreiert, der die Boeing 707 mit dem Kennzeichen 4X-ATY in der dem Anlass entsprechenden Dekoration zeigt: Aus den Fenstern des Cockpits wehen die Flaggen der beiden Staaten und am Bug steht jeweils in arabischer und hebräischer Sprache das Wort „Friede“ geschrieben. **/16/**



Abb. /16/

Die 1980er Jahre starteten für die seit 1979 chronisch defizitäre Gesellschaft weniger erfreulich. Nach wiederholten Streiks im Jahr 1982 geriet EL AL unter Zwangsverwaltung und ab September 1982 ruhte der Betrieb gar für vier Monate. Es war die Zeit, als zwei neue Flugzeugtypen zur Flotte stießen: die Boeing 737-200 und die Boeing 767-200. Letztere ging erstmals im Juli 1983 auf der Strecke nach Frankfurt in den Liniendienst. EL AL war die erste Gesellschaft, die diesen zweistrahligen Jet von Montreal nach Tel Aviv über den Atlantik einsetzte. Während heute der Einsatz zweistrahliger Flugzeuge auf allen Langstrecken selbstverständlich ist, war dies zu jener Zeit ein Novum und nur unter strikten Auflagen möglich. Am 17. Juni 1984 eröffnete EL AL schließlich die bis heute längste Route nach Los Angeles.

Nachdem 1988 die Flotte um neue Boeing 757 verstärkt worden war, stellte die politische Wende in den ehemals sozialistischen Staaten einen neuen Meilenstein dar. 20 Jahre nach Aufnahme von Flügen nach Bukarest öffneten im Jahr 1988 auch Polen und Ungarn ihre Lufträume für EL AL. Als am 21. Juni 1988 direkte Flüge zwischen Tel Aviv und Warschau aufgenommen werden konnten, war dies die erste Verbindung zwischen den beiden Städten seit 1939. Budapest folgte am 12. November 1988. Die Überflugrechte über diesen beiden Staaten verkürzten auch die Verbindungen nach Kopenhagen und Stockholm. Es folgten noch die Ziele Prag und Sofia, ehe am Neujahrstag 1990 erstmals ein Flugzeug der EL AL in Moskau landete. Ein neues Luftverkehrsabkommen mit Russland eröffnete der Gesellschaft auch neue und kürzere Linienführungen zu Zielen in Fernost wie Beijing und Hongkong.

Im Mai 1991 organisierte EL AL während des Bürgerkrieges in Äthiopien eine Luftbrücke, mit der rund 14.000 äthiopische Juden nach Israel ausgeflogen wurden. Gegen eine Zahlung von 35 Mio. USD gewährte der äthiopische Staat dieses Recht unter der Bedingung, dass die Aktion, die am 24. Mai 1991 begann, in drei Tagen abzuschließen war. Sämtliche Personen mussten ihren Besitz zurücklassen und reisten nur mit einem kleinen Gepäckstück; zwei Drittel waren unter 18 Jahre alt. Mit dem zweiten Evakuierungsflug aus Addis Abeba wurden in einer Boeing 747-200 der EL AL 1.122 Passagiere befördert – ein bis heute ungebrochener Passagierrekord in einem Flugzeug!



Abb. /17/

Nachdem die Boeing 747-Flotte **/17/** zwischenzeitlich durch die Baureihe 400 ergänzt worden war, hatte im Jahr 1997 gerade dieses Muster ein Alter von bis zu 26 Jahren erreicht, so dass eine Modernisierung der Flotte unausweichlich wurde. Am 27. Oktober 1999 bestellte die Gesellschaft für die Langstrecke drei Boeing 777-200ER, die ab 2001 zur Auslieferung gelangten. Im 50. Jahr des Bestehens erhielt EL AL die ersten fünf Exemplare der neuen Generation der Boeing 737 in Gestalt der Serien 700 und 800. Sie wurden in dem bis heute aktuellen neuen Farbschema geliefert, das eine Banderole in Türkis und Silbergrau um den Rumpf und das Leitwerk auf weißem Grund zeigt.

Im Jahr 2003 begann der Prozess der Privatisierung von EL AL. Mehrheitsaktionär ist die israelische Knaftaim Holding, die auch bereits die Mehrheitsanteile an der Fluggesellschaft Arkia besaß. Nach wie vor fliegt die Gesellschaft weder am Sabbat, noch an anderen hohen jüdischen Feiertagen, so dass die Flugzeuge nur an etwa 306 Tagen im Jahr in der Luft sind. Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs ist dies eine große Bürde. Gleichwohl hat es die Gesellschaft in ihrer neuen Struktur in den vergangenen 10 Jahren geschafft, überwiegend positive Betriebsergebnisse einzufliegen.

In ihrer Flottenpolitik hat EL AL stets Hersteller der Vereinigten Staaten als Schutzmacht des Staates Israel bevorzugt. Mit Ausnahme der 727 fanden sich im Laufe der Zeit alle Jets von Boeing in der Flotte, die heute aus 46 Flugzeugen besteht. Mit 23 Exemplaren stellt die 737 die größte Teilflotte, gefolgt von 7 767, jeweils 6 747 und 777 und 5 787, die teilweise erst in diesem Jahr geliefert wurden. 11 weitere Boeing 787 der Serien -8 und -9 sind bestellt. Sie werden bis Ende des Jahrzehnts die letzten Boeing 747 und 767 ersetzen. Von den derzeit 36 Zielorten liegen 25 in Europa, 6 in Nordamerika, 4 in Asien (Bangkok, Beijing, Hongkong und Mumbai) sowie Johannesburg auf dem afrikanischen Kontinent. Ab Mai 2019 ist eine neue Nonstop-Verbindung von Tel Aviv nach San Francisco geplant. In Deutschland sind die Boeing 737-800 der EL AL bei jeweils 11 wöchentlichen Flügen in Berlin-Schönefeld, Frankfurt und München anzutreffen. Wünschen wir dieser Botschafterin des Staates Israel allzeit gut ausgelastete Flüge, die der Verständigung zwischen den Völkern dienen mögen!

### Literatur:

Marvin G. Goldman: EL AL Israel's Flying Star, Sandpoint, 2008

Frank McKim: The Whispering Giant: The Story of the Bristol Britannia, Newcastle, 2003

**Der Artikel erschien (in Kurzform):**                      **erstmals in "Junge Sammler" Okt. 3/2018**



## **Die Motiv-Arbeitsgemeinschaft Luftfahrt e.V.**

### **Hast Du Interesse an Themen der Luftfahrt? Interessieren Dich regelmäßige Informationen über Ausgaben der Luftfahrt-Philatelie?**

Wir sind sowohl der Philatelie als auch der Luftfahrt verbunden und können Dir eine vierteljährlich erscheinende Zeitschrift mit Artikeln über Luftfahrtthemen und thematisch relevante Neuerscheinungen sowie Sonderstempeln bieten. Schüler und Jugendliche ohne Arbeitseinkommen erhalten auf Anforderung ein Probeheft gratis.

Unser Verein bietet Dir einen umfassenden thematischen Motivatlas mit mehr als 30.000 Notierungen

und detaillierten Motivbeschreibungen, der sowohl als Druckversion verkauft wird und als Web-Katalog für Mitglieder kostenfrei zugänglich ist.

Einige Mitglieder sind auch beruflich in der Luftfahrt engagiert. Die Mitgliederversammlungen finden regelmäßig an interessanten Orten statt, die für die Öffentlichkeit normalerweise nicht zugänglich sind.

Hast Du Interesse an einer Mitgliedschaft oder einem Abonnement unserer Zeitschrift? Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt für Schüler und Studenten nur 13 €, worin der Bezug von vier Heften der Vereinszeitschrift eingeschlossen ist. Melde Dich unter

**Email: [info@arge-luftfahrt.de](mailto:info@arge-luftfahrt.de)**