

# Die Geschichte der Lufthansa

aufgeschrieben von Hans-Günter Rieske

## Wie alles begann . . .

Nachdem die Gebrüder Wright 1903 zum ersten Mal erfolgreich am 17.12.1903 um 10.30 h in den Sanddünen bei Kitty Hawk im US-Bundesstaat North Carolina den Doppeldecker „Flyer“ etwas mehr als 70 m in der Luft bewegen konnten, bricht das Zeitalter des Motorfluges an.

Gewiss war es ein langer Weg von dieser nur 274 kg schweren Maschine, die mit einem wassergekühlten 4-Zylinder-12-PS-Motor und mit Fahrradketten angetriebenen Luftschauben arbeitete, bis hin zu dem Zeitalter des modernen Düsenflugverkehrs. Doch die Entwicklung des Flugverkehrs, leider auch stark begünstigt durch die militärischen Erfordernisse zweier Weltkriege, ist nicht mehr aufzuhalten.

Mit dem Flugzeug können sehr schnell große Weiten und unwegsames Gelände überwunden werden, so dass auch sehr bald der segensreiche Nutzen für den Transport von Gütern aller Art und natürlich der Post erkannt wird.

Niemand vermag genau zu sagen, wann weltweit der erste Luftpostverkehr eröffnet wurde. Es ist jedoch anzunehmen, dass er als einer der ersten kommerziellen Flugdienste in den USA stark genutzt wurde. In Deutschland findet der erste Postflug 1912 mit dem berühmten Euler-Doppeldecker „Gelber Hund“ auf der Strecke Darmstadt – Frankfurt statt.

## Die Gründungsjahre . . .

Am Anfang war – der Zeppelin! Luftschiffe beförderten seit 1910 Post und Passagiere. Luftschiffe besorgten später den ersten Transozeanverkehr. Bedeutende Flugzeugkonstrukteure wie Dornier und Rohrbach kamen vom Zeppelinbau.

Gehen wir bitte noch ein Jahr zurück. Am 16.10.1909 wurde das erste weltweite Luftfahrtsunternehmen, die „Deutsche Luftschiffahrts AG“ mit Sitz in Frankfurt gegründet. Beteiligt sind Luftschiffbau Zeppelin GmbH und die Hamburg-Amerika-Reederei HAPAG (Verkauf und Buchung).

Überspringen wir bitte die militärische Nutzung der neuen flugtechnischen Errungenschaften während des 1. Weltkrieges und wenden uns gleich dem Jahr 1917 zu.



Das neue Lufthansa-Symbol

Am 13.12.1917 gründet die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG) als Diversifikationsunternehmen die Deutsche Luftreederei GmbH (DLR), eine Vorläuferin der Deutschen Lufthansa AG. Die AEG hatte bereits während des 1. Weltkrieges in Henningsdorf bei Berlin Flugzeuge gebaut. Folglich bestimmen die beiden AEG-Vorstände Walther Rathenau und Paul Mammoth als Mitglieder des DLR-Verwaltungsrates maßgeblich die weitere Entwicklung des deutschen Luftverkehrs.

1918 entwirft Otto Firlé das Signet eines stilisierten Kranichs. Es wird Ausgangspunkt für das Logo der Lufthansa und findet in der Folge in den unterschiedlichsten Formen Verwendung.

Am 08.01.1919 wird die Gesellschaft zum zivilen Luftverkehr zugelassen. Berlin-Johannisthal ist Sitz und Basis des Flugbetriebes.

Die DLR transportiert am 05.02.1919 zum ersten Mal in AEG- und LVG-Doppeldeckern Zeitungen des Ullstein-Verlages von Berlin-Johannisthal nach Weimar. Nur einen Tag später erfolgt auf der gleichen Strecke die erste Postbeförderung. Das ist die Geburtsstunde des deutschen Liniendienstes.



**Postbeförderung auf der Strecke Berlin – Weimar mit Rumpier Ru C-1**

Piloten, die im Krieg ausreichend Flugenerfahrungen sammeln konnten, gibt es genug. Auch ein- oder zweimotorige Kriegsmaschinen können aus der Konkursmasse des Deutschen Reiches billigst erworben und für die zivile Nutzung umgerüstet werden.

Ende Februar wird erstmals Leipzig als Zwischenlandung angefliegen. Weitere Strecken folgen. Das Passagieraufkommen ist „sensationell“: 19 Fluggäste lassen sich im Februar befördern.

Das DLR-Angebot wird von Juni bis August ausgebaut. Nun können erstmalig Passagiere bei Rundflügen deutsche Städte aus der Vogelperspektive betrachten.

Die Erstzulassung des einmotorigen Tiefdeckers Junkers F 13 für den Luftverkehr erfolgt am 12.06.1919. Mit ihm werden ab dem 05.07.1919 die ersten Wochenendflüge auf den Strecken Berlin – Swinemünde und Hamburg – Westerland durchgeführt. Im Laufe der Zeit erhielt der robuste Tiefdecker ca. 300 Veränderungen. Die markanteste war wohl die Substitution des Holz- durch einen Junkers-Metall-Propeller.

Hugo Junkers hat sich als Professor für Wärmetechnik an der TH Aachen dem Flugzeug- und Flugmotorenbau verschrieben und gilt in den Folgejahren als einer der Pioniere der Luftfahrt. Die Junkers F 13, nach Plänen des Chefkonstruktors Otto Reuter entwickelt, wird als Ganzmetallflugzeug konzipiert und in Dessau gebaut. Die heiz- und belüftbare Kabine ist mit vier Ledersesseln und Sitzgurten ausgestattet. Die F 13 fliegt bald in allen Kontinenten, je nach Erfordernis mit Fahrgestell, Kufen oder Schwimmern.



**Die Junkers F 13 im Einsatz 1919 bei der kolumbianischen Fluggesellschaft SCADTA**

Die International Air Traffic Association (IATA) wird am 22.08.1919 in Den Haag gegründet. Die DLR ist Gründungsmitglied.

Im Oktober folgen die ersten wirtschaftlichen Tiefschläge für die noch junge DLR, denn politische Wirren aus den Entwicklungen der Weimarer Republik erfordern die nahezu totale Einstellung des Flugbetriebes. Bedingt durch akuten Treibstoffmangel werden nur noch vereinzelt Postflüge durchgeführt.

Es muss erkannt werden, dass wahrscheinlich der Übergang von der Kriegs- zur Zivilliegerei wirtschaftlich total unterschätzt wurde. Spielten vorher Verschleiß und Kosten überhaupt keine Rolle, so müssen nun Rentabilitätsdenken und Sicherheitsbewusstsein Vorrang haben. Dieser große Schritt kann nicht gemeistert werden.

Auch das dichte Bahnnetz bietet dem Flugbetrieb starke Konkurrenz. Radar ist noch nicht erfunden, so dass ein Nachtflugverkehr in weiter Ferne liegt. Deshalb ist der Nachtpostverkehr der Bahn unschlagbar. Viele Streckenabschnitte sind zu kurz, um Flugzeugen mit ihren Geschwindigkeiten von 120 – 140 km/h entscheidende Vorteile verschaffen zu können.

Das deprimierende Fazit: Privatwirtschaftlich organisierte Fluggesellschaften konnten einen regelmäßigen Luftverkehr aus Kostengründen einfach nicht aufrechterhalten.

## Die „Roaring Twenties“ . . .

Zur Bedienung der Leipziger Frühjahrsmesse richtet die DLR vom 28.02. bis zum 07.03.1920 einen Sonderflugdienst von Berlin nach Leipzig ein.

Deutschland, Dänemark und die Niederlande einigen sich am 03.08.1920 auf die Einrichtung des „Europa Nordwest-Fluges“, der regelmäßigen Flugverbindung zwischen den beteiligten Ländern. Es entsteht eine Kooperation zwischen DLR, der Koninklijke Luchvaart Maatschappij (KLM) und Det Danske Luftfartselskab (DDL). Weitere Abkommen werden folgen.

Am 26.11.1920 ist es so weit: Die DLR fliegt ihren millionsten Flugkilometer.

Doch das waren die letzten „Grosstaten“ der DLR. Motiviert durch den Vorsprung im Flugzeugbau stieg Hugo Junkers 1920 selbst in den Flugverkehr ein und gründete den „Junkers Luftverkehr“ (JLV). Aber auch Junkers sah sich sehr schnell einer weiteren Konkurrenz, der inzwischen gegründeten Aero Lloyd, die mit Dornier Komet III-Flugzeugen den Markt bediente, konfrontiert.

Die hohen Kosten und die inzwischen entstandene Konkurrenzsituation zwangen schließlich die Gesellschaften zum Ruf nach staatlicher Hilfe und Reglementierung des Flugbetriebes. Das Deutsche Reich subventionierte in der Folgezeit die zivile Luftfahrt, erreichte damit aber ungewollt, dass zeitweise 37, wenn auch kleine und kleinste Unternehmen, um den Markt kämpften.

Schließlich führte die am 04.04.1921 durch die AEG, Hapag und Luftschiffbau Zeppelin als Holding-Gesellschaft gegründete Aero-Union AG, in deren Besitz die DLR überging, zu einer Kooperation zwischen der DLR und den Dornier Metallbauten und eröffnete damit der DLR auch den Zugang zu dem alten Luftschiffhafen Staaken bei Spandau.

Eine weitere Krise bahnte sich an, denn am 05.05.1921 bekräftigte das vom Obersten Rat der Alliierten verhängte „Londoner Ultimatum“ die Beschlüsse des Versailler Vertrages. Damit waren der deutschen Luftfahrtindustrie erhebliche Beschränkungen auferlegt, zumal dieses Ultimatum dem Verbot des Flugzeugbaus gleichkam.

Am 01.06.1921 gibt die DLR den Standort Johannisthal auf und zieht um nach Staaken.

Die Aero-Union AG und die russische Handelsvertretung in Deutschland schließen am 24.11.1921 einen Vertrag über die Gründung der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft Deruluft. Nur ein halbes Jahr später, am 01.05.1922, bietet die Gesellschaft mit ihren Flügen von Königsberg nach Moskau eine schnelle Verbindung in die russische Metropole an. Durch die spätere Streckenverlängerung nach Berlin wird die Deruluft noch bedeutungsvoller. Zum ersten Mal kann der Luftverkehr nun zeigen, was ihn ihm steckt, denn die Reisezeit lässt sich nun um Tage verkürzen!

Das erste Luftverkehrsgesetz für das Deutsche Reich tritt am 01.08.1922 in Kraft.

Doch damit werden die kommerziellen Probleme nicht geringer. Inflation, politischer Druck der Alliierten und nicht zuletzt die völlige Unrentabilität der kleineren Gesellschaften sind bittere Zeiten für den zivilen Luftverkehr. Eine Reform ist zwingend angesagt! Und sie kommt!

Am 31.12.1922 landet eine Dornier Komet II der DLR als erstes deutsches Verkehrsflugzeug in England (auf einer Wiese nahe Folkestone).

Am 06.02.1923 gründen die Aero Union AG und die Lloyd Luftdienst GmbH in Berlin die Deutsche Aero Lloyd AG (DAL), die später in der Lufthansa aufgeht. Für die DAL entsteht damit eine marktbeherrschende Stellung, doch das Monopol bleibt ihr versagt.

Luftverkehrsverhandlungen mit Österreich können am 15./16.03.1923 erfolgreich abgeschlossen werden und Flugverbindungen nach Südeuropa werden geplant.

Die DAL nimmt ihren ersten regelmäßigen Flugbetrieb am 05.05.1923 auf der Strecke Berlin – Hamburg – Bremen – Amsterdam – London v. auf. Am 08.10.1923 wird der Flughafen Berlin-Tempelhof eröffnet, der fortan Heimatflughafen der DAL und später, bis zum Ende des 2. Weltkrieges, der Lufthansa sein wird.

Am 10.10.1923 erfolgt eine Kapitalerhöhung der Deutschen Aero Lloyd AG auf 250 Millionen Reichsmark.

Ein weiterer Meilenstein folgt, als am 05.05.1924 die DAL und die bereits im Dezember 1919 unter deutscher Beteiligung gegründete SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos) das Condor Syndikat als Studiengesellschaft und Versuchskonsortium installieren. Das Syndikat soll die Möglichkeiten des Flugbetriebes mit Großflugzeugen in Südamerika erforschen.

Im Juli 1924 nimmt Hugo Junkers Verhandlungen mit Russland über den dortigen Aufbau einer Luftfahrtindustrie auf.

Die DAL startet am 05.08.1924 ihre ersten Nachtflugversuche auf den Strecken Berlin – Stockholm vv. und Berlin – Stettin – Kopenhagen vv.

Der Junkers Luftverkehr (JLV) wird am 13.08.1924 in die Junkers Luftverkehr AG (JLAG) überführt. Die JLAG wird später ebenfalls in der Lufthansa aufgehen.

Zur Mailänder Messe gelingt der DAL am 15.04.1925 mit einer Dornier Komet III die erste Alpenüberquerung.

Am 15.05.1925 wird die Aero Hansa AG in Berlin gegründet.

Doch als harte und äußerst gewitzte Konkurrenz muss nach wie vor Junkers Luftverkehr angesehen werden. Während Aero Lloyd als eine reine Fluggesellschaft zu betrachten ist und die Zusammenarbeit mit anderen ausländischen Fluggesellschaften nach dem Pool-Prinzip sucht, gründet Junkers im Ausland mehrere eigene Fluglinien, natürlich auch ausgestattet mit Junkers-Flugzeugen.

In dieser Phase sind die Marktvorteile deutlich bei Junkers zu sehen. Nicht zuletzt das dreimotorige Großflugzeug Junkers G 24, was aufgrund der Restriktionen der Alliierten im Ausland gebaut werden muss, trägt erheblich zur Marktführerschaft bei. Der Kampf um Subventionen – und damit ums Überleben – beginnt.

DAL und JLV bauen ihr Streckennetz aus und bedienen, nun auch hin wieder im Nachtverkehr über See, nahezu die gleichen Verbindungen, doch jeweils gestützt auf ihre eigenen Organisationen.

Die wirtschaftlichen Tiefschläge folgen zwangsläufig. Gegen Spätherbst 1925 zeigt sich Junkers durch eine Fehlinvestition im Russlandverkehr zusätzlich finanziell gebeutelt und auch die unrentable Fabrik in Fili bringt das Unternehmen in existenzielle Not.

### **Eine neue Ära beginnt . . .**

Durch die Vermittlung des Reiches und der Länder werden Verhandlungen zum Zusammenschluss von Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr zu einer einheitlichen Luftverkehrsgesellschaft aufgenommen und am 06.01.1926 mit der Gründung der Deutschen Luft Hansa A.G. in Berlin im Hotel Kaiserhof erfolgreich abgeschlossen. In ihr gehen die Aero Hansa sowie wesentliche Teile der DAL und der JLAG auf. Am 18.01.1926 erfolgt die Eintragung in das Handelsregister.



**Das erste Firmenschild schmückte den Heimatflughafen Berlin-Tempelhof**

Martin Wronsky, Otto Julius Merkel und Erhard Milch bilden den ersten Vorstand der Luft Hansa. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wird Dr.rer.pol.h.c. Emil Georg von Stauff gewählt.

Den Kranich als Firmenlogo bringt DAL ein, die neuen Firmenfarben blau und gelb werden von Junkers übernommen.

In der Berliner Mauerstraße 61 – 65, dem Gebäude der Berliner Privatbank Delbrück Schickler & Co. und gegenüber dem Hotel Kaiserhof bezieht Luft Hansa ihr erstes Verwaltungsbüro mit angegliederter Luftreisebüro. Erst 1928/1929 erfolgt der Umzug in das „Kathreiner-Haus“ in die Lindenstraße 35.

Am 06.04.1926 startet Luft Hansa ihren planmäßigen Luftverkehr auf zunächst 8 Strecken, weitere werden in den folgenden Wochen eröffnet. Schließlich werden 57 deutsche und 15 ausländische Flughäfen angefliegen.

Die erste durch Haupt- und Nebenfeuer gesicherte Nachtflugstrecke der Welt für die Passagierbeförderung wird am 01.05.1926 zwischen Königsberg und Berlin vv. mit Junkers G 24 eröffnet.

Die erste Passagierflugstrecke über See fliegt Luft Hansa zwei Tage später zwischen Stettin und Stockholm.



**Der Erstflug der Lufthansa am 06.04.1926 mit Fokker Groenland Hochdecker auf der Strecke Berlin – Halle – Erfurt – Stuttgart – Zürich vv.**

Am 05.05.1926 wird endlich das Pariser Luftfahrtabkommen mit den Siegermächten paraphiert. Zeitgleich werden Luftfahrtabkommen mit Belgien und Frankreich geschlossen. Diese Vereinbarungen bedeuten für die deutsche Zivilluftfahrt und den deutschen Flugzeugbau ein Ende aller Restriktionen.

Mehr noch kann am 26.05.1926 ein erstes Poolabkommen mit der französischen Lignes Farman getroffen werden. Unter gegenseitiger Anerkennung der Tickets wird erstmals paritätisch die Strecke Berlin – Köln – Paris vv. bedient.

In der konstituierenden Generalversammlung der Luft Hansa am 15.06.1926 wird das Stammkapital von 50.000 auf 25 Millionen Reichsmark erhöht. Das Deutsche Reich erhält

26 % Anteile, die deutschen Länder 19 % und die deutsche Privatwirtschaft 27,5 %.

Zur Vorbereitung der geplanten transeurasischen Strecke Berlin – Moskau – Peking – Shanghai vv. starten am 23.07.1926 zwei Junkers G 24 der Luft Hansa von Berlin aus zu dieser Ostasien-Expedition und landen nach 10.000 Flugkilometern am 30.08.1926 in Peking. Der Rückflug dauert genau vom 09. bis zum 26.09.1926.



**Die Junkers G 24, hier ausgestattet mit Schwimmern**

Die Junkers G 24 gehört von 1926 bis 1935 zur Flotte der Luft Hansa. Die neunsitzige Maschine erreicht Spitzengeschwindigkeiten von 210 km/h und orientiert sich an der „Lichterstraße“. In Abständen von 5 km stehende kleine Leuchttürme oder Drehfeuer erleichtern den Piloten die Navigation. Die Kabine ist bereits geschlossen und heizbar. Die Piloten sitzen nebeneinander und können sich während der langen Flugzeit abwechseln.

Am 24.07.1926 trifft die Luft Hansa das erste schwere Unglück: Eine Junkers F 13, die im Bäderdienst eingesetzt ist, wird gewitterbedingt zur Notland im Wattenmeer bei Juist gezwungen. Eine Windboe mit Orkanstärke wirft das Flugzeug zu Boden. In dem total zerstörten Wrack sterben alle fünf Insassen.

Im ersten Betriebsjahr legt Luft Hansa 6.537.434 Flugkilometer zurück, befördert 56.268 Personen und 946 t Fracht. Beschäftigt werden jetzt 1.527 Mitarbeiter.

## **Die Phase des internationalen Ausbaus . . .**

Das Condor Syndikat erhält am 26.01.1927 als erste Luftverkehrsgesellschaft in Brasilien die Konzession für den Personen- und Postflugdienst auf der Küstenstrecke zwischen Rio de Janeiro und Porto Allegre. Durch traditionelle Verflechtungen der Vorgängergesellschaft DAL ist Luft Hansa hieran beteiligt. Im September folgt die Genehmigung zur Bedienung der Strecke Rio de Janeiro – Natal. Außerdem darf das Condor Syndikat seine Flugboote zwischen der Küste und der Insel Fernando Noronha einsetzen.

Nach langjährigen Verhandlungen mit der Tschechoslowakei wird am 21.03.1927 die Nord-Süd-Strecke von Berlin über Dresden nach Prag und Wien, die Verlängerung der von Malmö über Kopenhagen führenden Verbindung nach Berlin.

Am 07.05.1927 wird die Empresa de Viação Aérea Rio Grandense S.A. (VARIG) mit dem Condor Syndikat als Hauptaktionär gegründet.

Am 16.05.1927 wird die mit F 13-Schwimmflugzeugen beflogene Rheinstraße Köln – Duisburg - Rotterdam eröffnet.

Am 11.07.1927 erfolgt die Inbetriebnahme der deutsch-norwegischen Strecke Berlin – Stettin – Kopenhagen – Göteborg – Oslo. das Teilstück Stettin – Oslo wird mit Flugbooten vom Typ Dornier Wal, später auch mit dem Superwal, und der G 24/See beflogen.

Am 05.08.1927 wird die Strecke München – Salzburg – Klagenfurt – Venedig erstmals beflogen.

Damit löst Luft Hansa ein den deutschen Wirtschaftskreisen gegebenes Versprechen ein, für Handelsbeziehungen diejenigen außereuropäischen Länder näher zu bringen, die besonders bedeutungsvoll sind. Allen voran sind Nord- und Südamerika sowie der Ferne Osten zu nennen. Erst diese Langstrecken versprechen die von der Öffentlichkeit immer wieder angemahnte Rentabilität des Luftverkehrs.

Am 13.08.1927 gründen Luft Hansa und die Reichsbahn-Gesellschaft einen gemeinschaftlichen Betrieb eines Flug-Eisenbahnverkehrs (Flei-Verkehr). Güter werden im kombinierten Bahn-/Lufttransport speditiert.

In Rio de Janeiro wird am 01.12.1927 die brasilianische Fluggesellschaft Sindicato Condor Ltda. als Tochterunternehmen der Luft Hansa gegründet. Die Konzession für das Condor Syndikat wird provisorisch auf die neue Organisation übertragen, die am 28.01.1928 die Dauerkonzession erhält.

In Spanien eröffnet die mit Beteiligung der Luft Hansa gegründete Iberia Compania Aérea de Transportes S.A. ihre erste Strecke von Madrid nach Barcelona. Damit sind ein weiterer Brückenkopf und eine wichtige Basis für einen denkbaren Transozeanverkehr geschaffen.

Als letztes Teilstück einer durchgehenden Verbindung Berlin – Madrid wird am 05.01.1928 die Strecke Marseille – Barcelona eröffnet. Damit ist mit 2.100 km die zu diesem Zeitpunkt längste europäische Flugstrecke entstanden.

Mit Beginn des Sommerfahrplanes im April 1928 bietet Luft Hansa einen Luftfrachtspezialdienst auf den Strecken Berlin – Hannover – Essen – Köln – London, Rückflug via Amsterdam – Hannover und Berlin – Essen – Köln – Paris an. Luft Hansa befliegt damit ein Frachtnetz von 3.855 km.

Am 12./13.04.1928 gelingt der Besatzung Hermann Köhl (Nachtflugeleiter der Luft Hansa), E.G. von Hünefeld und James Fitzmaurice mit der Junkers W 33 „Bremen“ die erste Atlantiküberquerung von Irland nach Amerika.

Im „fliegenden Speisewagen“ einer Junkers G 31 der Luft Hansa sorgt am 29.04.1928 erstmals ein Steward auf den Flügen von Berlin nach Paris für das Wohl der Passagiere.

Eine Schnellverbindung zwischen Berlin und Zürich wird am 14.05.1928 in einer Kooperation zwischen der schweizerischen Ad Astra Aero AG und Luft Hansa installiert. Die Flugzeit beträgt ohne Zwischenlandung „nur“ 5 Stunden und 15 Minuten.

Am 21.05.1928 nimmt der erste Abholer-Dienst für Passagiere des Lloyd-Dampfers „Columbus“ seine Arbeit auf. Er bringt Die Schiffspassagiere sicher an ihre deutschen Zielorte.

Die Deruluft, an der Luft Hansa eine Beteiligung von 50 % hält, befliegt am 06.06.1928 erstmals die Strecke Berlin – Danzig – Königsberg – Riga – Reval – Leningrad in der Zeit von 14 Stunden. Die Zeitersparnis gegenüber der Bahn beträgt 56 Stunden.



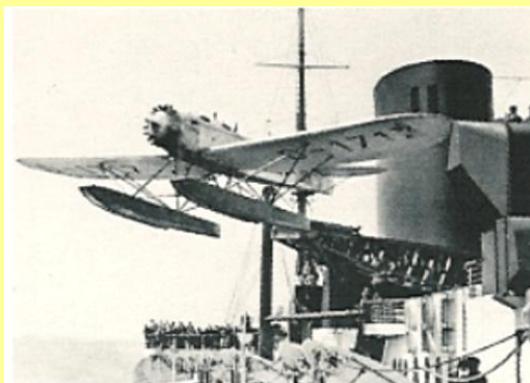
Der „fliegende Speisewagen“

Am 27.08.1928 startet in Berlin die Junkers W 33 „Ural“ der Luft Hansa zum Sibirienflug nach Irkutsk. Für die 12.300 km lange Strecke wird eine Flugzeit von 76 Stunden und 15 Minuten benötigt. Am 08.09.1928 folgt ein zweiter Sibirienflug.

Luft Hansa und Reichsbahn schließen am 01.09.1928 ein Abkommen über den Flugzeug-Eisenbahn-Personenverkehr (Fleiper-Verkehr). Bei Flugabbruch ist nun der Umtausch des Flugscheins gegen eine Bahnfahrkarte 1. Klasse möglich.

Der Winterflugplan der Luft Hansa muss wegen innerpolitischer Schwierigkeiten und Kürzung der Subventionen um fast 50 % bis zum 18.05.1929 verlängert werden. Damit müssen die Jahresflugleistung von über zehn Millionen km auf weniger als neun Millionen km im Jahre 1929 und der Beschäftigungsgrad deutlich reduziert werden.

Die erste Reichspoststrecke zwischen Berlin und London wird am 21.05.1929 eröffnet. Der zweite Reichspostkurs auf der Strecke Berlin – Kopenhagen – Malmö folgt wenige Tage später. Die dritte Linie Stuttgart – Basel nimmt am 01.06.1929 und die vierte Linie Stralsund – Stockholm am 01.07.1929 ihren Dienst auf. In den Sommermonaten 1929 erreicht damit das Flugpoststreckennetz eine Länge von 4.000 km.



Katapultstart einer Heinkel He 12 vom Dampfer „Bremen“

Am 22.07.1929 erfolgt der erste Postvorausflug nach Nordamerika. 400 km vor New York wird das Heinkel-Schwimmflugzeug He 12 vom Passagierdampfer „Bremen“ aus katapultgestartet. Damit gelangt Post aus Deutschland einen Tag früher nach Amerika. Später wird der Zeitgewinn höher.

Auf einer Regierungskonferenz in Warschau wird am 12.10.1929 ein noch heute grundlegend gültiges Abkommen zur einheitlichen Regelung der Haftpflicht im internationalen Luftverkehr unterzeichnet, welches auch für die Luft Hansa gilt (Warschauer Abkommen).

Vom 25. bis zum 29.10.1929 erkundet Luft Hansa mit einem Flug von 1.280 km Länge über den Balkan nach Istanbul die Verkehrsmöglichkeiten in die Türkei.

Auf Antrag der Luft Hansa regeln alle in der IATA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften am 18.12.1929 die Gültigkeitsdauer ihrer Flugpläne. Diese Flugplankonferenz findet fortan jährlich einmal in Berlin statt und beflügelt die internationale Zusammenarbeit im Luftverkehr.

## Die dreißiger Jahre . . .

Ein Vertrag über den europäisch-asiatischen Luftpostverkehr wird am 21.02.1930 zwischen der chinesischen Regierung und Luft Hansa geschlossen. Er gilt als Vorstufe zur Gründung der „Eurasia Aviation Corporation“.

Vom 31.01.1931 bis zum 24.05.1932 finden Rundflüge des Luft Hansa-Flugschiffs DO-X auf der Strecke Europa – Südamerika – Nordamerika – Europa statt.

Ab dem 01.02.1931 können Passagiere Privattelegramme von Bord aller Luft Hansa-Flugzeuge aufgeben.

Am 31.05.1931 eröffnet die Eurasia offiziell ihren Flugbetrieb.

Der Pendelverkehr durch den „Aerobus-Dienst“ der Luft Hansa findet auf der Strecke Frankfurt – Köln fünfmal täglich statt.

Nach London fliegt nun das größte Landflugzeug der Welt, die viermotorige Junkers G 38 mit einer Spannweite von 44 m. Die Flügel sind bis zu 10 m tief und knapp 2 m dick, so dass die Motoren vollständig im Inneren der Tragflächen untergebracht werden können. Die beiden zur Besatzung zählenden „Flächenmonteure“ können so während des Fluges Kontrollarbeiten an den Motoren durchführen.

Die erste G 38 hat nur ein Passagierdeck und Platz für 15 Fluggäste. Doch die zweite ist bereits doppelstöckig und bietet max. 34 Passagieren Platz unter erstaunlichen Komfortbedingungen. So gibt es hinter dem Cockpit eine Bar und einen kleinen Salon mit 11 Sitzplätzen. In den Tragflächen können außerdem auf jeder Seite 2 Passagiere Platz nehmen und eine herrliche Aussicht durch die Fenster in der Flügelvorderkante genießen.



Die Junkers G 38 (zweite Version)

Die ersten „Kilometer-Millionäre“ der Luft Hansa sind am 26.05.1932 die Piloten Max Kahlow und Karl Noack. Kurz danach folgt auch Willi Polte.

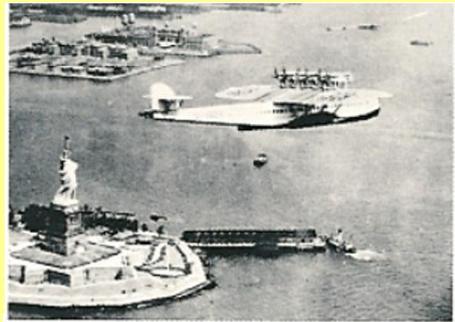
Mit Beginn des Winterflugplanes setzt Luft Hansa am 01.11.1932 ihre erste Junkers Ju 52 auf der Alpenstrecke ein.

Der dreimotorige Tiefdecker, später liebevoll „Tante Ju“ genannt, fliegt bald innerhalb Europas, dann nach Asien und quer durch Südamerika bis Santiago de Chile. Die 17 Passagiere erfreuen sich an Bord individuell einstellbarer Lüftungen über den Sitzen und großer Panoramascheiben. Gegen den Lärm der drei Stern-Motoren ist eine schalldämmende Kabineninnenverkleidung installiert. Durch den „Junkers-Hilfsflügel“, einen Vorläufer der heutigen Landeklappe, kann die Landegeschwindigkeit auf 95 km/h gesenkt werden, so dass auch kleinere Flugplätze angefliegen werden können. Das robuste und betriebssichere, für Blind- oder Nachtflüge bestens geeignete „Arbeitspferd“, stellt in den 30er und 40er Jahren das Rückgrat der Flotte dar. Bis zu 80 Flugzeuge umfasst die Ju 52-Flotte, die bis 1945 im Einsatz ist.

Auch der Nationalsozialismus macht vor der Lufthansa nicht Halt. Sie rückt in den Blickpunkt der neuen Machthaber. Bereits am 02.02.1933 wird Hermann Göring Reichskommissar für die Luftfahrt und nach drei Monaten am 05.05.1933 Reichsminister für Luftfahrt. Erhard Milch, seither Lufthansa-Vorstand, macht unter Göring ei-



Die Junkers Ju 52 ist Standard der Luft Hansa



Eine Dornier Do-X vor New York

ne glänzende Karriere, während unter den Nazis unbequeme Leute wie Chefingenieur Dr. Erich Schatzki und der Aufsichtsratsvorsitzende Martin Wronsky ausscheiden müssen.

Vom 04. bis zum 06.06.1933 findet der erste Luft Hansa-Probeflug über den Südatlantik statt.

Am 30.06.1933 werden Carl August Freiherr von Gablenz und Walter Luz zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern der Luft Hansa bestellt.

Durch einen Beschluss der Generalversammlung wird am 30.06.1933 die Schreibweise der Luft Hansa in „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“ geändert.

Lufthansa eröffnet am 01.11.1933 die erste Flugstrecke im Auftrag der Reichsbahn zwischen Berlin und Königsberg.

Am 03.02.1934 nimmt Lufthansa den planmäßigen Luftpostdienst über den Südatlantik auf.

Der „Blitz-Verkehr“ von Berlin nach Frankfurt, Köln und Hamburg wird am 15.06.1934 mit der Heinkel He 70, dem zur Zeit schnellsten Lufthansa-Flugzeug, eingerichtet.

Die erstmalige für China bestimmte Überführung einer Junkers Ju 52 findet vom 29.08. bis zum 06.09.1934 auf der Südroute über Ägypten – Bagdad – Jodhpur – Rangun – Bangkok – Hanoi – Kanton – Shanghai statt. Carl August von Gablenz leitet dieses Unternehmen.

Seit Aufnahme des Flugbetriebes am 06.04.1926 kann Lufthansa am 28.09.1934 den millionsten Flugpassagier feiern.

Die Zeppelin Reederei GmbH wird mit Lufthansa-Beteiligung am 22.03.1935 gegründet.

Ab dem 30.03.1935 fliegt Lufthansa nun auch nachts nach Südamerika.

Am 07.05.1935 zieht das „Lufthansareisebüro“ aus dem Kathreinerhaus in der Lindenstraße um in die Friedrichstraße 175. Bis zur Fertigstellung der neuen Verwaltungsräume auf dem Flughafen Tempelhof im Jahre 1938 verbleibt die Lufthansa-Verwaltung in der Lindenstraße.

Lufthansa, Air France und die Deutsche Zeppelin Reederei schließen am 16.05.1935 ein erstes Abkommen über die Abstimmung von Flugplänen und Tarifen im Südatlantikverkehr.

Carl August von Gablenz (Spitzname „der fliegende Direktor“) und Walter Luz werden am 24.05.1935 zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern der Lufthansa ernannt.

Privattelegramme können ab dem 01.09.1935 innerhalb Deutschlands auch vom Boden aus an Lufthansa-Flugzeuge geschickt werden.

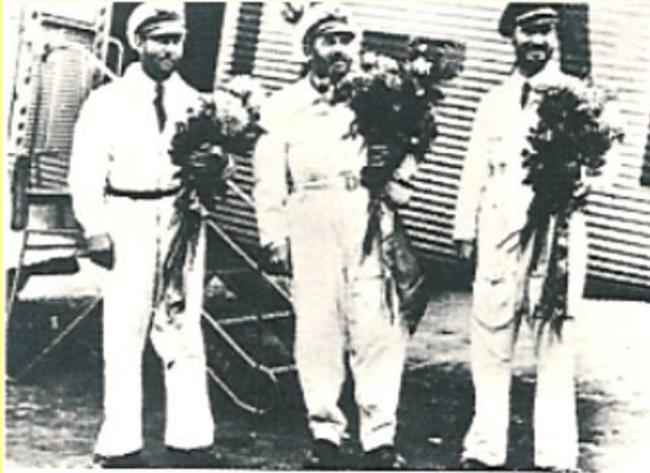
Die Lufthansa-Tochter Syndicato Condor Ltda. verlängert am 07.11.1935 die Südatlantik-Poststrecke über Buenos Aires hinaus bis nach Santiago de Chile.

In dieser Zeit und auch in den nächsten Jahren wechseln viele erfahrene Piloten von der Lufthansa zur Luftwaffe, die erst noch im Geheimen, sehr bald aber in atemberaubendem Tempo, aufrüstet. Das bringt große Probleme für den Lufthansa-Flugbetrieb mit sich, denn den neu eingestellten Flugzeugführern mangelt es an der nötigen Erfahrung, so dass der Flugbetrieb, insbesondere auf den lukrativen Übersee-Strecken, reduziert werden muss.

Am 19.04.1936 wird anstelle von Stuttgart nun Frankfurt Ausgangs- und Endpunkt des Südatlantikdienstes.

Vom 24.06. bis zum 02.08.1936 findet der erste Lufthansa-Flug über dem Gebirgsmassiv des Hindu-kusch und des Pamir statt, um eine mögliche Streckenverbindung nach Fernost zu erkunden.

Im August 1936 fliegt Lufthansa im spanischen Bürgerkrieg auf 255 Sonderflügen 1.121 Flüchtlinge aus. Ende August kann Madrid, nachdem die dortige Deutsche Botschaft geschlossen wird, nicht mehr angefliegen werden.



**Die Besatzung der Junkers Ju 52 „Rudolf von Thüna“**

Der 250. planmäßige Transozeanflug im Südatlantikdienst wird am 11./12.06.1937 durchgeführt.

Vom 14.08. bis zum 03.10.1937 findet der Erkundungsflug über den Pamir nach China mit der Junkers Ju 52 „Rudolf von Thüna“ unter der Leitung von Carl August von Gablenz statt. Die Besatzung wird nach einer Notland bei Chotan wochenlang von chinesischen Soldaten festgehalten.

Die Lufthansa-Tochter Deruluft befliegt ab dem 01.09.1937 die Strecke Berlin – Danzig – Königsberg – Kowno – Riga – Reval – Helsinki. Doch die Liquidation der Deruluft ist bereits im Gespräch.

Am 13.09.1937 befliegt Lufthansa erstmals die von der Tochtergesellschaft Syndicato Condor übernommene Strecke Buenos Aires – Santiago de Chile.

Unter der Anschrift Deutsche Lufthansa AG, Sucursal Peru, Lima gründet Lufthansa am 22.02.1938 die erste südamerikanische Niederlassung.

Vom 27. bis 29.03.1938 findet der erste Nonstopflug eines Dornier Do 18-Flugbootes mit dreiköpfiger Besatzung vom Ärmelkanal nach Cavelas/Brasilien statt. Für die 8.300 km lange Strecke werden 43 Stunden benötigt.

Ab dem 01.04.1938 können auch Passagiere auf der bis Teheran verlängerten Poststrecke Berlin – Bagdad mitfliegen.

Für Rundflüge und sonstigen Gelegenheitsverkehr gründet Lufthansa am 30.04.1938 in Berlin die „Lufthansa Flugdienst GmbH“.

Endlich ist es soweit: Am 24.06.1938 bezieht die Lufthansa-Hauptverwaltung die neuen Räume des neuen Flughafens Berlin-Tempelhof.



**Eine der ersten Lufthansa-Stewardessen**

Ab Juni 1938 sorgen die ersten Stewardessen für das leibliche Wohl der Lufthansa-Passagiere an Bord.

Am 15.07.1938 wird die Bezirksdirektion Südamerika mit Sitz in Rio de Janeiro eingerichtet.

Die 100. Ozeanüberquerung von Lufthansa-Flugkapitän Joachim Blankenburg wird am 01.08.1938 feierlich gewürdigt.

Am 10./11.08.1938 gelingt den Flugkapitänen Henke (Lufthansa) und Hauptmann von Moreau (Luftwaffe) der erste Nonstopflug mit der Focke-Wulf 200 D-ACON „Condor“ auf der Strecke Berlin – New York in der Zeit von 24 Stunden und 36 Minuten. Auch der Rückflug am 13./14. August wird nonstop geflogen. Die FW 200 ist sehr gut gegen Motorenlärm gekapselt. Das extrem aerodynamische Flugzeug ist mit vier starken, schnell auswechselbaren Motoren ausgestattet und erreicht mit zwei Zusatztanks eine Reisegeschwindigkeit von 370 km/h.

In Bathurst wird am 26.11.1938 die Junkers Ju 90 „Preussen“ durch einen Aufschlagbrand, der durch die Berührung mit einer Palmkrone entsteht, völlig zerstört. Das Unglück fordert zwei Tote und drei Verletzte. Die Toten sind die Flugkapitäne Joachim Blankenburg und Robert Untucht.

Am 28./30.11.1938 gelingt mit der Focke-Wulf 200 „Condor“ unter Lufthansa-Beteiligung bei einer Flugzeit von 42 Stunden der erste Flug von Berlin nach Tokio. Durch eine Notwasserung bei Manila geht auf dem Rückflug die Maschine verloren.

Vom 17.12.1938 bis zum 11.04.1939 unterstützt Lufthansa die Deutsche Antarktische Expedition mit einem Katapultschiff sowie zwei Flugbooten und den dazugehörigen Besatzungen.

Mit der Annexion Österreichs durch das Deutsche Reich übernimmt Lufthansa am 01.01.1939 den Flugbetrieb der Österreichischen Luftverkehrs AG (ÖLAG).

Am 05.01.1939 befliegt Lufthansa erstmalig die durchgehende Poststrecke Frankfurt – Santiago de Chile nach der Übernahme des Abschnittes Rio de Janeiro – Buenos Aires von der Syndicato Condor Ltda. Bereits seit dem 06.10.1938 befliegt Lufthansa den Streckenabschnitt Natal – Rio de Janeiro selbst.

Per Sonderflug transportiert Lufthansa vom 14. bis 17.02.1939 Medikamente für die chilenischen Erdbebenopfer von Deutschland nach Rio de Janeiro. Die Weiterbeförderung übernimmt die Syndicato Condor Ltda.

Lufthansa eröffnet den planmäßigen Flugdienst zwischen Berlin und Bangkok am 25.07.1939. Für die 10.360 km lange Strecke brauchte die Ju 52 eine Reisezeit von viereinhalb Tagen.

Der Südatlantik wird nach 481 Flügen am 27./28.08.1939 zum letzten Mal planmäßig überquert.

Obwohl die Lufthansa nun mit einer Flotte von 150 Flugzeugen und einem Streckennetz von ca. 80.000 km die führende europäische Fluggesellschaft ist, wird am 31.08.1939 der Lufthansa-Flugdienst wegen des bevorstehenden 2. Weltkrieges total eingestellt.

Die Wiederaufnahme des innereuropäischen Luftverkehrs erfolgt in geringem Umfang am 21.09.1939. Rangsdorf wird vorübergehend Lufthansa-Flugplatz. das in langjähriger Arbeit aufgebaute südamerikanische Lufthansa-Netz entlang der Ostküste, über die Anden, in Peru und Ecuador, fällt dem Krieg zum Opfer. Die Gesellschaften werden unter starkem politischen Druck nationalisiert.

## **Der Kampf ums Überleben . . .**

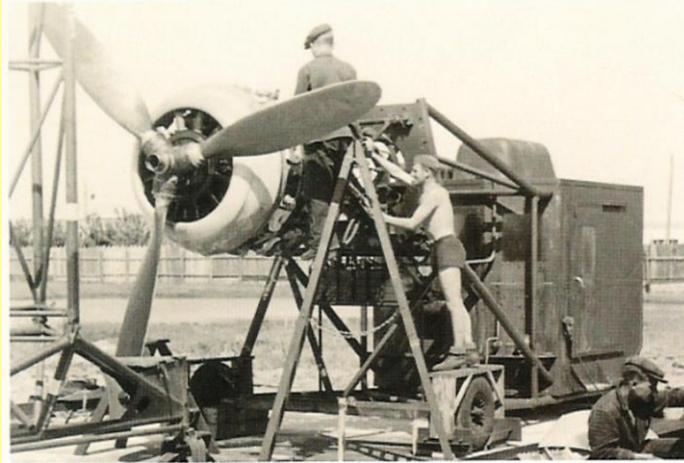
Am 07.03.1940 wird Berlin-Tempelhof wieder Lufthansa-Flughafen.

Mit der Vereinbarung des Reichsluftfahrtministeriums über „Besondere Leistungen der Lufthansa aufgrund des Kriegszustandes“ verpflichtet sich Lufthansa am 19.07.1940 zum Verkauf oder der Vercharterung von Fluggerät an das Ministerium. Danach muss Lufthansa 23 Flugzeuge der Baumuster Heinkel He 111, Junkers Ju 86 und Dornier Wal sowie 385 Motoren gegen einen „angemessenen“ Preis an das RLM verkaufen. Die Junkers G 38 „Generalfeldmarschall von Hindenburg“, die Lufthansa 1936 durch das RLM unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde, wird eingezogen. Alle anderen Flugzeuge werden gegen „entsprechende Gebühren“ an das RLM verchartert. Werden Maschinen im militärischen Einsatz vernichtet oder unbrauchbar, so verpflichtet sich das RLM zur Bezahlung des am 31.12.1938 festgestellten Buchwertes.

Vereisung des Leitwerkes der Junkers Ju 90 „Brandenburg“ verursacht am 08.11.1940 ihren Absturz 40 km nordöstlich von Dresden. Alle 29 Insassen sterben. Es ist der folgenschwerste Unfall der „alten“ Lufthansa.

Hitlers Armeen besetzen weite Teile Europas wie Dänemark, Norwegen, Holland und Belgien. Obwohl die Lufthansa-Flotte sich noch immer hauptsächlich durch Ju 52 zusammensetzt, vergrößert sie sich stets durch Beuteflugzeuge. So gibt es bald – ganz untypisch für Lufthansa – eine richtige Douglas-Flotte mit DC 2 und DC 3. Die Wartung erfolgt über Swissair, die auf diesem Wege versucht, ihr technisches Personal über die Kriegszeit hinweg zu beschäftigen.

Immer stärker wird Lufthansa in das Kriegsgeschehen hineingezogen. „Frontreparaturbetriebe“ mit technischem Personal arbeiten hinter der russischen Front, technische Basen entstehen in Belgien,



**Ein Frontreparaturbetrieb unter Mitwirkung dienstverpflichteter Lufthanseseaten**

Athen, Marseille und Prag. Auch in Oslo werden nach der Invasion Ju 52 von dienstverpflichteten Lufthanseseaten repariert.

Am 31.03.1941 stellt die „Lufthansa Peru“ ihren Dienst ein.

Ab dem 01.08.1941 fliegt die Eurasia nur noch im Auftrag und auf Rechnung der chinesischen Regierung. Bis zum 15.09.1941 müssen alle deutschen Mitarbeiter China verlassen.

Am 03.09.1941 stellt auch die SEDTA ihren Flugbetrieb ein.

Carl August von Gablenz stirbt am

21.08.1942 vermutlich durch Sabotage (Flügelbruch) bei einem Absturz seines Luftwaffen-Flugzeuges Siebel Si204A.

Nach kurzer Krankheit stirbt am 11.12.1942 der Vorsitzende des Lufthansa-Aufsichtsrates, Dr. Emil Georg von Stauff.

Paul Sluzalek legt am 05.04.1943 als erster Lufthansa-Kapitän im planmäßigen Lufthansa-Verkehr drei Millionen Flugkilometer zurück.

Die Eurasia wird am 01.06.1943 liquidiert.

Generalfeldmarschall Staatssekretär Erhard Milch, bisher Lufthansa-Vorstand, wird am 08.07.1943 Aufsichtsratsvorsitzender. Später wird er durch Albert Speer kaltgestellt.

Am 18.08.1943 verkauft gemäß einer vertraglichen Verpflichtung Lufthansa ihre Anteile an der spanischen Iberia an das spanische Instituto Nacional de Industria.

Auf Anordnung der Reichsregierung werden am 15.05.1944 alle Lufthansa-Maschinen mit einem Ausguck am Heck ausgerüstet.

Durch Näherung der Front wird im März 1945 ein Teil der Lufthansa-Hauptverwaltung von Berlin nach München verlegt.

Am 02.04.1945 erscheint der letzte Lufthansa-Flugplan.

Von Berlin-Tempelhof starten am 23.04.1945 zum letzten Mal Lufthansa-Flugzeuge. Zwei Maschinen gelang noch die Flucht nach Warnemünde. Anfang Mai wird der Flugbetrieb völlig eingestellt.

Dem Lufthansa-Verkehrsleiter Hans M. Bongers, von dem in den 50 Jahren noch die Rede sein wird, bleibt es überlassen, den Flugbetrieb auf Weisung des Vorstandes von Berlin nach München zu verlagern. Er fliegt am 19./20.04.1945 in einer von Flugkapitän Tischbiereck gesteuerten Ju 52 über Pilsen nach München-Oberwiesenfeld. Als dort die Front sich ebenfalls nähert, wagt er ein letztes Ausweichmanöver nach Prien am Chiemsee, wo die Ju 52 jedoch im Morast des eigentlich nur für Sportflugzeuge zugelassenen Flugplatzes versinkt.

Sofern nicht durch Kriegseinwirkungen ohnehin schon zerstört, zerstreut sich der Lufthansa-Fuhrpark in alle Winde. Die Alliierten erlassen im Anschluss an das Potsdamer Abkommen vom 02.08.1945 die „Proklamation Nr. 2“, in der am 20.09.1945 in Deutschland der Besitz und die Herstellung von Fluggerät aller Art generell verboten werden.

Mit dem „Gesetz 52“ wird das Lufthansa-Vermögen beschlagnahmt und dessen Kontrolle durch die Militärregierung bestimmt. Diese Kontrolle erweitert sich auch auf Personen, die nach dem 01.04.1933 in irgendeiner Form für die Lufthansa tätig waren.

Die Berliner Lufthanseatzen durften von ihren gesperrten Konten monatlich nur 300 Reichsmark abheben, so dass viele in wirtschaftliche Not geraten.

Trotz dieser Missstände soll es nicht lange dauern, bis sich in den Trümmern von Tempelhof neue Aktivitäten entwickeln. So entstehen 1945 die „Hansa-Werkstätten“, in denen ca. 300 Mitarbeiter der früheren Lufthansabetriebe in Tempelhof, Schkeuditz und Staaken eine erste Beschäftigung finden: Sie sammeln Autowracks, schlachten sie aus und tauschen Teile oder wieder zusammengebaute Fahrzeuge gegen Lebensmittel mit Soldaten der Roten Armee.

Ende der 40er Jahre werden des drei Westzonen des besiegten Deutschlands wieder an das schnell wachsende internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen. Seit 1948 dürfen auch Deutsche wieder als Passagiere mitfliegen. Die Alliierten vergeben großzügig Verkehrsrechte an eine Reihe von Fluggesellschaften wie die SAS, KLM oder Swissair, die auf den notdürftig wieder hergerichteten Flughäfen Frankfurt und Stuttgart landen können.

## Der Neubeginn . . .

Am 01.01.1951 wird die die alte Lufthansa auf Anordnung der Alliierten liquidiert.

Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer beauftragt am 29.05.1951 Hans M. Bongers, die Bundesregierung in der Frage des zukünftigen deutschen Luftverkehrs zu beraten. So entsteht in Köln das „Büro Bongers“ unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Gerhard Höltje, der für den Bereich Technik zuständig ist.

Am 09.11.1951 wird in einer konstituierenden Sitzung durch das Bundesverkehrsministerium der „Vorbereitungsausschuss Luftverkehr“ (VAL) ins Leben gerufen.

Das Bundesverkehrsministerium beschließt am 26.09.1952, eine Vorbereitungsgesellschaft für den geplanten Luftverkehr zu gründen. Am 19.11.1952 kann im Abschlußbericht des VAL gemeldet werden, dass wesentliche Fragen geklärt sind.

Am 06.01.1953 wird die „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ (Luftag) mit Sitz in Köln gegründet. Das Aktienkapital beträgt 6 Millionen DM. Dr. Kurt Weigelt von der Deutschen Bank wird Aufsichtsratsvorsitzender, Hans M. Bongers kaufmännischer und Dipl.-Ing. Gerhard Höltje technischer Direktor.



Die Lockheed Super-Constellation L 1049 G

Die Luftag bestellt am 26.06.1953 ihre ersten vier Lockheed Super-Constellation. Mit 450 km/h Reisegeschwindigkeit und 5.400 Kilometern Reichweite befliegt sie später die ersten planmäßigen Nordatlantikrouten zwischen Frankfurt und New York. Ihr charakteristisches Seitenleitwerk macht sie unverwechselbar. Im Cockpit ist eine fünfköpfige Besatzung beschäftigt: Zwei Piloten, Navigator, Funker und Flugingenieur.

Am 28.09.1953 erfolgt die Festbestellung von vier Convair 340 bei Consolidated Vultee Aircraft Corporation. Das zweimotorige Propeller-Flugzeug fasst bis zu 44 Passagiere und kann bei einer Reisegeschwindigkeit von 390 km/h Strecken bis zu 2.800 km bewältigen.

Ab November 1953 beginnen in den Räumen der Luftag regelmäßige Nachschulungen für deutsche Piloten und Navigatoren. Sie können ihre notwendigen Lizenzen wiedererlangen.

Auf einer ordentlichen Hauptversammlung beschließt die Luftag am 16.11.1953 eine Kapitalerhöhung auf 25 Millionen DM.

Mit der Hamburger Flughafengesellschaft kann am 02.12.1953 ein langfristiger Mietvertrag abgeschlossen werden, so dass dort die große Wartungs- und Überholungshalle gebaut werden kann. Hier wird die technische Basis der Lufthansa entstehen.

Am 06.08.1954 wird auf einer Hauptversammlung der Luftag die Umbenennung in „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“ beschlossen, nachdem das Namensrecht zuvor von der deutschen Lufthansa AG i.L. gekauft werden konnte. Das Kapital wird auf 50 Millionen Mark erhöht.

Die ersten beiden Convair 340 treffen am 29.11.1954 auf dem Flughafen Hamburg ein.



Die Convair 340

Im Januar und Februar 1955 finden in der Lufthansa-Schule Hamburg insgesamt 50 Lehrgänge für Flugbegleiter statt. 1964 wird die Schule aus organisatorischen Gründen nach Frankfurt verlegt.

Die Werfthalle der Basis Hamburg wird am 31.03.1955 offiziell eröffnet. 800 Ehrengäste und 1.200 Lufthansa-Fluggästen wohnen dem feierlichen Akt bei.



Ein zeitgeschichtliches Dokument: Der Erstflugbrief der Neuen Deutschen Lufthansa auf der Strecke Hamburg – München

Am 01.04.1955 nimmt die Lufthansa den innerdeutschen Verkehr mit einer Sondergenehmigung der Alliierten auf.

Die Pariser Verträge treten am 05.05.1955 in Kraft. Damit erhält die Bundesrepublik Deutschland ihre Souveränität und Lufthoheit.

Mit Mut und Elan geht es nun an den neuen Start. Doch folgen unruhige und ungewisse Zeiten in den Jahren des Kalten Krieges. Da gehen fast gleichzeitig zwei Fluggesellschaften namens Deutsche Lufthansa an den Start – diesseits und jenseits des Eisernen Vorhangs. Da sitzen amerikanische und englische Flugkapitäne mit deutschen Kollegen in den Cockpits westdeutscher Lufthansa-Maschinen, russische zusammen mit deutschen Piloten in den ostdeutschen. Lange kann das nicht gut gehen. Der BRD ist wegen der alliierten Rechte in Berlin der Flug durch die Westkorridore nach Tempelhof und Tegel noch auf Jahrzehnte hinaus verwehrt. So prosperiert die neue deutsche Lufthansa zunächst in den westdeutschen Zentren Hamburg und Köln, etwas später auch in Frankfurt.

Am 15.05.1955 werden mit Convair 340 die ersten internationalen Flugverbindungen nach Madrid, London und Paris aufgenommen.



Erstflugbrief der ersten internationalen Verbindung Hamburg – Madrid

In einer Sitzung des Exekutiv-Komitees der International Air Transport Association (IATA) am 06./08.06.1955 in Montreal wird die Lufthansa mit sofortiger Wirkung als vollwertiges Mitglied aufgenommen und erhält Sitz und Stimme in der IATA-Verkehrskonferenz.

Der erste Nordatlantikflug wird am 08.06.1955 mit der Lockheed Super-Constellation auf der Strecke Hamburg – Düsseldorf – Shannon – New York gestartet.

Am 21.08.1955 befördert Lufthansa die deutsche Leichtathletik-Nationalmannschaft per Sonderflug nach Helsinki.

Zwei Sondermaschinen der Lufthansa landen mit Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer und einer deutschen Delegation an Bord am 08.09.1955 auf dem Flughafen Moskau-Wnukowo.

Der erste Lehrgang der Lufthansa-Pilotenschule beginnt am 01.10.1955 in Hamburg-Fuhlsbüttel.

Am 04.10.1955 wird das Aktienkapital der Lufthansa auf 80 Millionen DM erhöht.

Lufthansa unterzeichnet am 21.12.1955 einen Beteiligungsvertrag an der neu gegründeten Charterfluggesellschaft „Deutsche Flugdienst GmbH“, der späteren Condor Flugdienst GmbH“.

Ein Vorvertrag mit Boeing über den Kauf von vier Boeing 707-400 wird am 11.02.1956 abgeschlossen. Der Stückpreis liegt bei 22 Millionen DM.

Die Verkehrsfliegerschule Bremen wird mit einem Lehrgang von 12 Flugschülern durch Lufthansa am 01.05.1956 eröffnet.

In der Zeit vom 17.06. bis zum 31.07.1956 wird der erste innerdeutsche Luftfrachtverkehr organisiert.

Am 15.08.1956 eröffnet Lufthansa den ersten Südamerikadienst auf der Strecke Hamburg – Düsseldorf/Frankfurt – Paris – Dakar – Rio de Janeiro – Sao Paulo – Buenos Aires.



**Bundeskanzler Dr. Adenauer in Moskau**



**Erstflugbeleg der Strecke Düsseldorf – Buenos Aires zur Eröffnung des Südamerikadienstes**

Am 12.09.1956 nimmt Lufthansa den „Orient-Dienst“, die Nahostverbindung nach Istanbul, Bagdad und Teheran auf.

Mit dem Simulationsprogramm „Paper Jet“ bereitet sich Lufthansa ab dem 05.11.1956 auf das Düsenzeitalter vor.

Eine weitere Erhöhung des Aktienkapitals auf 120 Millionen DM wird am 04.12.1956 beschlossen. Ende März 1957 werden die letzten britischen Flugkapitäne verabschiedet. Amerikaner und Briten waren so lange in den Cockpits der Lufthansa-Maschinen im Einsatz, bis genügend deutsche Piloten ausgebildet waren und ihre Lizenzen entweder erwerben oder erneuern konnten.

Am 01.04.1957 beginnen bei der Lufthansa die ersten Luftverkehrskaufleute ihre Ausbildung.

Der erste Boeing 707-Simulator wird durch Lufthansa am 05.07.1957 bestellt.



**Die Lockheed Super-Star L 1649A**

Lockheed Super-Star, eingesetzt.

Am 05.09.1957 beginnt für Lufthansa-Piloten das Simulator-Training für die Lockheed Super-Constellation.

Der erste Frachtdienst zwischen der BRD und den USA wird am 04.12.1957 zweimal wöchentlich mit einer gecharterten DC 4 in Lufthansa-Farben aufgenommen.

Die ersten Nachwuchsflugzeugführer werden durch Lufthansa am 16.12.1957 als Copiloten für den Flugbetrieb aufgenommen.

Das Berliner Stadtbüro am Kurfürstendamm wird am 29.01.1958 eröffnet.

Am 17.03.1958 wird auf den Strecken über den Atlantik das modernste Großflugzeug, die

Am 31.07.1958 kann Lufthansa den millionsten Fluggast seit Aufnahme de Flugbetriebes 1955 begrüßen.

Vom 03.10. bis zum 08.11.1959 findet ein Sonderflug mit Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Ludwig Erhard in den Fernen Osten statt. Es ist der erste Lufthansaflug nach dem Krieg in diese Region.

Am 10.10.1958 werden die ersten Vickers Viscount in den Lufthansa-Dienst gestellt.

Auf der Strecke nach New York genießen Lufthansa-Passagiere der 1. Klasse am 06.11.1958 zum ersten Mal den „Senator-Service“. Unter diesem Namen hat Lufthansa einen Luxusdienst eingerichtet.

Während die Super Star bei reinen Economy-Class-Flügen 86 Passagieren Platz bietet, wird der „Senator“-Dienst nur mit 8 Plätzen First Class, 18 de-Luxe-Sitzen und 4 Betten, insgesamt also 30 Plätzen, ausgerüstet. Neben Flugbegleitern fliegt ein eigens geschulter Bordkoch mit. Später wird der „Senator“-Dienst in die Erste-Klasse-Dienste aller internationalen Lufthansastrecken übernommen.

Die Deutsche Lufthansa Ost beginnt Ende 1958 ihre ersten „Rückzugsgefechte“ mit der Gründung der „Interflug GmbH“, an der die DDR-Lufthansa und andere volkseigene Betriebe beteiligt sind. Interflug fliegt mit Flugzeugen und Personal der Lufthansa Ost und betätigt sich zunächst nur als reine Chartergesellschaft.

Erst nach einer Klage 1963 in Belgrad geht die DDR-Lufthansa in der „Interflug, Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH“ auf. Interflug übernimmt am 01.09.1963 den gesamten Flugbetrieb. Der bilaterale Flugverkehr zwischen beiden deutschen Staaten ist weiterhin bis 1990 nicht möglich.

Am 11.01.1959 stürzt die Lockheed Super-Constellation D-ALAK in Rio de Janeiro ab. Alle 29 Passagiere kommen ums Leben. Drei Mitglieder der zehnköpfigen Crew überleben das Unglück schwer verletzt.

Prof. Wolfgang A. Kittel und Prof. Hans Süssenguth werden am 22.11.1959 als stellvertretende Mitglieder in den Vorstand der Lufthansa berufen.

Am 27.10.1959 wird das Aktienkapital auf 180 Millionen DM erhöht.



Vom 01. bis zum 03.09.1959 findet auf der Südroute nach Asien der erste Linienflug mit einer Lockheed Super-Constellation auf der Strecke Hamburg – Düsseldorf – Frankfurt – Rom – Kairo – Karachi – Kalkutta – Bangkok statt.

**Erstflugbeleg der Südroute nach Asien auf der Etappe Kairo - Bangkok**

## Das Düsenzeitalter beginnt . . .

Am 07.02.1960 fliegt die deutsche Olympiamannschaft per Sonderflug nach Reno (USA) zu den Olympischen Winterspielen in Squaw Valley.

Für Lufthansa beginnt am 17.03.1960 mit dem Einsatz der Boeing 707 auf der Nordatlantik-Strecke das Düsenzeitalter. Das Prinzip ist bestechend einfach: Luft wird angesaugt, komprimiert und mit Kerosin verbrannt. Der Rückstoß der heißen Abgase treibt das Flugzeug voran. Die neuen Düsenflugzeuge mit ihrer Geschwindigkeit, Reichweite und Größe revolutionieren die Luftfahrt wie niemals etwas zuvor.

Was für ein Auftakt der sechziger Jahre bei Lufthansa! Da stand er nun in Fuhlsbüttel, der neue Supervogel aus Seattle in blau-gelber Lufthansa-Bemalung. Und in seinen Ausmaßen, mit seiner gedrungene Kraft, in seinem schlanken, um die Propeller abgespecktem Äußeren, musste er all denen Recht geben, die von einer Revolution im Luftverkehr sprachen: Die erste Lufthansa-Boeing 707 war da.

„Um 11.51 Uhr“, so ein Reporter über den 02.03.1960, schoss das riesige Flugzeug aus dem diesigen Himmel herab und setzte auf der Landepiste auf. Alles spitzte gewohnheitsgemäß die Ohren, aber man hörte kaum etwas. Erst als die Maschine auf das Hallenvorfeld rollte, begriff man, was die kopfhörerartigen grauen Dinger für eine Bedeutung haben, die das Bodenpersonal um den Hals trug: es waren schlichte Ohrenschützer gegen den Lärm, die sich die Männer überstülpten. Und das war nötig. Die Gäste mussten sich mit den eigenen Händen behelfen.“



Eine Boeing 707-300B

Die beiden Piloten Rudolf Mayr und Werner Utter hatten die „Oskar-Bravo“ – mit vollständigem Kennzeichen D-ABOB – aus Amerika herübergebracht und die rund 8.100 km lange Strecke in phantastischen 9 Stunden und 47 Minuten zurückgelegt. Es war der Einstieg der Lufthansa in die Jet-Ära.

Utter, später Chefpilot und Vorstandsmitglied, verglich damals das Gefühl beim Wechsel von der Super Conny“ auf die Boeing 707 so: „Die macht der Motoren und die ganzen Maße der Maschine vermitteln den Eindruck, als würde man mit wenigen und leichten Handgriffen über einen Computer hinweg ein riesiges Industriewerk steuern.“

Intern wurde bei Lufthansa vor den kritischen Bereichen vor und hinter dem Düsenflugzeug gewarnt: „Eine Gefahr besonders ernsterer Art stellt die Staubsaugerwirkung am Lufteintritt der Strahltriebwerke her. Der bis zu einer Entfernung von etwa zehn Metern reichende gefährliche Luftsoog, er kann einen Menschen glattweg heranziehen, ist in der Lage, noch in etwa 12 Metern Entfernung Kopfbedeckungen und leichte Gegenstände wegzuschlucken. Also: „Besondere Vorsicht vor dem Sog am Lufteintritt!“.

Ein ungeahntes Wunderland des Fliegens tat sich auf. Für die Passagiere kam das Jet-Gefühl einer völlig neuen Erfahrung gleich, der sie sich staunend hingaben: Der ruhige, so gut wie vibrationsfreie Flug war auch leiser als bis dahin gewohnt. Die langen Flammen aus den Abgasturbinen, die manchem ängstlichen Fluggast den Schlaf geraubt hatten, fehlten jetzt. Die Passagiere saßen in der First Class wie in der Economy Class in Sesseln, die mit rotem Stoff mit kleinem schwarzem Streifenmuster bezogen waren. Mit der Grundfarbe rot harmonierten der anthrazitfarbene Bodenbelag und die Wandbekleidung in Beige.



Erstflugbeleg Boeing 707 „Intercontinental-Jet“ auf der Strecke LH 421A New York – Frankfurt (Rückflug)

Was Lufthansa über kleine Extras verlauten ließ, hatte zusätzlichen Unterhaltungswert: Von Fassbier war die Rede, von den in Kunststofftaschen hygienisch versiegelten Rasierapparaten, und zum ersten Mal seien bei der Boeing die Toiletten mit Wasserspülung versehen.

Dahin war jetzt freilich – außer in der bequemen Ersten Klasse, wo es an nichts fehlte – die Exklusivität des Fliegens. 120 Fluggäste saßen in der Economy Class jeweils zu dritt in einer Reihe neben dem Mittelgang. Nichtraucher und Raucher übrigens in bunter Reihe, und alle von der Musik vom Tonband über Lautsprecher berieselt: ein neues Gemeinschaftsgefühl in einem breiten langen Rumpf.

Das neue Wunderflugzeug beförderte doppelt so viele Passagiere wie die bis dahin größten Flugzeuge mit Kolbenmotoren. Es halbierte bei doppelter Geschwindigkeit die Reisedauer. Eine Boeing 707, so die Faustregel, entsprach etwa vier Super Constellations.

Die durch die Aktivitäten der Konkurrenz unter starkem Druck beschlossene Einführung der „Strahltriebwerke-Langstreckenflugzeuge“ kam für Lufthansa mit ihrer Propeller-Flotte eigentlich zu früh. Ohnehin hing sie am Subventionstropf des Bundeshaushaltes und war von selbstgesteckten Zielen der Eigenwirtschaftlichkeit noch meilenweit entfernt.

Die 25 Millionen Mark teure Boeing 707 „Jet Intercontinental“ – so die Lufthansa-Bezeichnung – zwang Lufthansa zu einer weitgehenden Neuordnung ihrer Flotte. Innerhalb weniger Wochen wurden im Frühjahr 1960 die gesamten Dienste in die USA und nach Kanada auf Boeing 707 umgestellt – eine beachtliche organisatorische Leistung.

Mit den Jets im Linienverkehr verlagerten sich innerhalb der Lufthansa die Gewichte geradezu dramatisch: Hamburg, jahrelang Ausgangspunkt der Langstreckendienste, wurde zur – immer weiter ausgebauten – Überholungswerft für Flugzeuge, Triebwerke und Geräte.

Frankfurt wuchs mehr und mehr in die natürliche Rolle eines europäischen Luftkreuzes und wurde zum operationellen Mittelpunkt des Lufthansa-Streckennetzes. Damit entwickelte sich Frankfurt auch zur Basis der Wartungstechnik für den täglichen Flugbetrieb und zum Heimatflughafen der Flotte.

Am 29.03.1960 wird deshalb auf dem Frankfurter Flughafen das nach seiner Form auch „Schmetterlingshalle“ genannte Wartungsgebäude eingeweiht. Frankfurt ist inzwischen Lufthansa-Basis für den Interkontinentalverkehr.

Mit der Boeing 707 wird am 13.05.1960 das erste Westküstenziel San Franzisko angefliegen.

Prof. Wolfgang A. Kittel wird am 22.07.1960 ordentliches Vorstandsmitglied der Lufthansa.

Zum ersten Mal wird bei Lufthansa am 16.09.1960 ein Flugzeug getauft. Auf dem Flughafen Frankfurt gibt Berlins Regierender Bürgermeister Willy Brandt einer Boeing 707 den Namen „Berlin“.

Dr. Hermann Josef Abs, Vorstand der Deutschen Bank, löst am 12.12.1960 Dr. Kurt Weigelt als Vorsitzenden des Lufthansa-Aufsichtsrates ab. Dr. Weigelt bleibt bis zu seinem Tod am 04.08.1968 Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates. Das Kapital wird auf 250 Millionen DM erhöht.

Am 23.01.1961 erfolgt die Umstellung der Fernoststrecke auf Boeing 707-Flugzeuge: Über Bangkok nach Hongkong und Tokio.

Der Fluggast, er allemal, profitierte von der Umstellung auf die Jets: Die schnellen und großen Flugzeuge mussten gefüllt werden. Die Tarifpolitik war der Schlüssel, neue Schichten an den Luftverkehr heranzuführen und damit auch die nach dem Krieg aufgebaute Brücke zwischen Europa und Amerika weiter zu festigen. 1961 kostete das preiswerteste Ticket für die Strecke Frankfurt – New York 1.703 Mark. 1959, im letzten reinen „Propellerjahr“, hatte man für die Passage noch 500 Mark mehr bezahlen müssen – viele Geld für eine Flugreise in Zeiten, in denen der durchschnittliche Monatslohn eines Angestellten in Deutschland bei knapp 7000 Mark lag und ein VW-Käfer gerade unter 4000 Mark zu haben war.

Die Flugpreise gaben nach. Doch das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage war in diesen hektischen Monaten nachhaltig gestört. Jeden Tag verließen fabrikneue Jets die Werkshallen der Hersteller und erhöhten weiter die Kapazitäten. Ein Einbruch war absehbar – er kam schon 1961. Die Welt lebte damals eine Zeitlang am Rande der direkten Konfrontation der Weltmächte und damit einer Katastrophe: Die Krisenstimmung durch den Mauerbau in Berlin und die nachfolgende kuba-Blockade im Jahr 1962 waren nicht dazu angetan, die Reiselust zu fördern.

Von einem „katastrophalen Ergebnis“ sprach Hans M. Bongers im Jahr 1961 im Hinblick auf den unerwartet hohen Betriebsverlust. Trotz gestiegener Verkaufszahlen war die Gesamtauslastung erheblich gesunken. Trotz insgesamt erneut gestiegener Einnahmen und reduzierter Kosten sah sich Lufthansa zurückgeworfen. Das große Ziel, die angestrebte Loslösung von den Subventionen, war in weite Ferne gerückt.

Die gefährliche Entwicklung zwang Lufthansa zu hohen Sonderabschreibungen auf die innerhalb eines Jahres veraltete Super Constellation-Flotte, die durch den schnellen Düsenverkehr nicht mehr wettbewerbsfähig und damit vorzeitig entwertet war. Auch nach Beginn der Jet-Ära flogen verbesserte Propellerflugzeuge vom Typ L 1649 A weiterhin nach Südamerika und in den Fernen Osten. Noch

1961 hieß es über den Bangkok-Flug, die Flugzeit habe sich durch die abendliche Abflugzeit auf sage und schreibe eineinhalb Tage verkürzt. Doch das war noch zu lang angesichts der Jet-Konkurrenz.

Also ging die Ablösung auch bei Lufthansa weiter. Nach dem Eintreffen der ersten vier Boeing 720B, einer kleinen Version der Boeing 707, wurden auch die Strecken in den Nahen und Mittleren Osten von Propeller- auf Düsenflugzeuge umgestellt. Die Reisezeit zwischen Frankfurt und Teheran verkürzte sich damit z.B. um ein Drittel. Eine Boeing 720B wird deshalb am 23.05.1961 zum ersten Mal auf den Südatlantik-Strecken eingesetzt.

Am 01.07.1961 stellt Lufthansa auch die Dienste in den Nahen und Mittleren Osten von Propeller auf Düsenflugzeuge (Boeing 720) um.

Im Auftrag der Deutschen Bundespost eröffnet Lufthansa am 01.09.1961 das innerdeutsche Nachluftpostnetz, welches mit den durch die Umstellung auf die Boeing 720B freiwerdenden Propellerflugzeugen bedient wird. Auf dem sternförmigen Netz zwischen den deutschen Großstädten wurden damals vier Convair 440 und eine Viscount 814 eingesetzt.



**Boeing 720B**

Am 10.09.1961 begrüßt Lufthansa ihren einmillionsten Fluggast.

Die Deutsche Flugdienst GmbH, die sich seit zwei Jahren im alleinigen Besitz der Lufthansa befindet, firmiert ab dem 01.11.1961 als Condor Flugdienst GmbH.

Am 04.03.1962 wird als Auftakt des „Afrika-Jahres“ durch Lufthansa zum ersten Mal Lagos angefliegen.

Johannesburg wird am 14.05.1962 in das Streckennetz aufgenommen. Die Route führt über Athen, Khartum, und Nairobi.

Am 24.10.1962 wird Günter Lenz, der erste Pilot aus der Lufthansa-Fliegerschule, zum Flugkapitän befördert.

Am 05.11.1962 ermächtigt die amerikanische Luftfahrtbehörde Federal Aviation Agency (FAA) die Werkstätten der Lufthansa, Flugzeuge und Triebwerke amerikanischer Flugzeughalter zu warten, instand zu halten, zu überholen und zu prüfen. Damit erhält die Werft in Hamburg internationale Anerkennung ihrer Leistungen in der Flugzeugtechnik.

Nach amerikanischem Shuttle-Vorbild richtet Lufthansa am 01.04.1963 den „Airbus“-Dienst mit Super-Constellation ein: Abflüge im bestimmten Zeittakt, Ticketverkauf an Bord und damit Wegfall umständlicher Buchungs- und Abfertigungsverfahren. Zudem wird auf Bordservice verzichtet und der Flugpreis reduziert. Diesen sogenannten Flugpendeldienst gibt es bis März 1970.



**Boeing 727-30**

Der „Europa-Jet“ startet: Der erste offizielle Einsatz der Boeing 727 im Lufthansa-Einsatz erfolgt am 18.04.1964. Diese Maschine ist von nun an für Europa- und Nahoststrecken.

Am 28.05.1964 fliegt erstmals eine Boeing 707 auf der Route Frankfurt – Hamburg – Kopenhagen – Fairbanks (ab September Anchorage) – Tokio über den Pol. Es ist die zweite Ostasienstrecke der Lufthansa.

Am 20.07.1964 zieht die Flugbegleiterschule von Hamburg nach Frankfurt um. Rund 1300 Flugbegleiter hat die Lufthansa seit dem 03.01.1955 ausgebil-

det. Der 51. Kurs bereitet sie nun in Frankfurt auf ihre Aufgaben in der Luft vor.

Flottenmodernisierung – diese Forderung beschäftigte Lufthansa in den nächsten Jahrzehnten immer wieder. Und immer stand dahinter auch die Forderung nach Wirtschaftlichkeit des Fliegens. Jetzt, in den Sechzigern, ging es vor allem um den Ersatz der Propellerflotte auf den Kurz- und Mittelstrecken durch Düsenflugzeuge. Lufthansa wagte sich dabei weit vor. Denn immer noch gab es die Meinung, dass Jet-Verkehr eine Domäne der Langstrecken sei, kaum tauglich für Kurz- und Mittelstrecken. Als erste europäische Gesellschaft bestellte Lufthansa zwölf dreistrahlige Boeing 727-30 und gab dadurch, zusammen mit United Airlines, den Anstoß zur Aufnahme der Produktion. Gut für alle: Lufthansa konnte mit dem „Europa-Jet“ als erste Komfort und Schnelligkeit auch auf die Strecken Europas und des Nahen Ostens bringen. Und für Boeing wurde die Boeing 727 zu einem ihrer größten Verkaufsschlager.



**Boeing B737-130 „City-Jet“**

Der nächste Schritt war noch selbstbewusster: Lufthansa überzeugte Boeing von der Notwendigkeit eines Jets für die Kurzstrecke. Lufthansa initiierte damit den Bau der Boeing 737. Konstruktion und Spezifikation dieses entwicklungs-fähigen, später immer wieder modifizierten Typs, sind ganz wesentlich dem Drängen des technischen Vorstandes der Lufthansa, Professor Höltje, zu verdanken.

Lufthansa hatte damit zum ersten Mal nach dem Krieg ihre technische Kompetenz bewiesen. Von nun an war sie wieder gefragter Partner der Luftfahrtindustrie. Am 19.02.1965 wird Lufthansa so zum „Launching Customer“, zum Erstbesteller. Der Aufsichtsrat genehmigt den

Kauf von 21 Boeing 737. Der Stückpreis liegt bei 13 Millionen Mark. Lufthansa war Initiator zum Bau des Kurzstreckenjets. Es wird das meistverkaufte Flugzeug der Welt.

Auch im Frachtbereich konnte Lufthansa erhebliche Fortschritte verzeichnen. Im Jahrzehnt seit dem Start 1955 hatte sich das Unternehmen in die Spitzengruppe der Luftverkehrsgesellschaften vorgearbeitet, war inzwischen auf Rang sechs. Auf dem Nordatlantik, dem am härtesten umkämpften Markt, rangierte sie sogar auf Platz fünf.

Und nicht nur die Zahl der Passagiere stieg, auch die Luftfracht, in jener Zeit noch als „schlafender Riese“ apostrophiert, expandierte.

1965 beförderte Lufthansa mehr als 56.000 t Fracht, dreimal so viel in diesem einen Jahr wie die alte Lufthansa in 15 Jahren befördert hatte. Während sich von 1958 bis 1965 der Frachtverkehr weltweit sich immerhin verdreifachte, konnte Lufthansa ihre Frachtleistungen um das Zwölfwache steigern – bis sie Ende der Dekade auch bei Luftfracht in der Spitzengruppe lag.

Darauf bestellte Lufthansa zehn Boeing 727-30 in der „Quick-Change“-Ausführung. Dies waren schnell umrüstbare Flugzeuge für den Ausbau des europäischen Frachtstreckennetzes, bei denen die Sitzreihen einfach und schnell herausgenommen und wieder eingebaut werden konnten. Außerdem erweiterte und modernisierte sie an allen wichtigen Zielorten des In- und Auslandes ihre Bodenanlagen für Fracht.

Tatsächlich hatte das Jet-Zeitalter auch den Luftfrachtverkehr in neue Bahnen gelenkt. Der Boeing 707-Frachter, kurz Boeing 707 C genannt, war innen mit Kugelrollpaletten ausgestattet, ein erster wichtiger Schritt in Richtung Rationalisierung des Luftfrachtumschlages.

Dank der Paletten brauchten Frachtstücke nicht mehr einzeln als sogenannte „Bulk-Fracht“ verladen zu werden, sondern kamen als kompakte Einheit in den Flugzeugrumpf. Vorteil: Während das Flugzeug mit Fracht unterwegs war, konnte die Ladung am Boden in einer Frachthalle auf Paletten zusammengestellt werden.

Päckchen und Pakete wurden jetzt auch in sogenannten „Iglus“ verladen. Das sind leichte Gehäuse aus glasfaserverstärktem Kunststoff, die in ihrer Kontur dem Querschnitt des Rumpffinnern des Flugzeuges entsprechen. Sie beschleunigen das Verladen einzelner Frachtstücke ganz erheblich, bieten zudem einen wirksamen Wetterschutz.

Die Umkehrzeit für Die Boeing 707 C betrug in Frankfurt jetzt nur noch zwei Stunden. Diese Beschleunigung zeigte sich auch in steigenden Luftfrachtaufträgen.



**Erstflugepisode mit LH 691 (Rückflug) auf der Strecke Karachi – Athen**

zugeteilt werden. Seit April 1966 wird die Lufthansa-Aktie auch an der Börse gehandelt.

Nach langwierigen Verkehrsverhandlungen startet am 03.04.1965 ein Lufthansa-Flugzeug im Liniendienst nach Australien: Frankfurt – Athen – Karachi – Bangkok – Singapur – Darwin – Sydney.

Die Hauptversammlung der Lufthansa beschließt am 20.07.1965 eine Kapitalerhöhung um 150 auf 450 Millionen Mark. Die Bundesregierung verzichtet auf einen Teil ihrer Bezugsrechte.

Erstmals haben Privataktionäre Gelegenheit, Lufthansa-Aktien zu erwerben. Das Interesse ist groß: Aktien für 325 Millionen Mark werden gezeichnet, sie müssen also

Am 23.07.1965 erblickt ein kleines Mädchen auf dem Lufthansa-Flug LH 408 von Frankfurt nach New York das Licht der Welt. Die Eltern geben ihr – beeindruckt vom außergewöhnlichen Kreißsaal – den Namen Barbara „Lufthansa“.

Am 27.09.1965 wird die auf dem Papier noch immer bestehende Vorgängergesellschaft „Deutsche Lufthansa AG i.L., Berlin“ aufgelöst.

Im Dezember scheiden die vier Boeing 720B aus der Lufthansa-Flotte aus und werden durch Boeing 707 ersetzt.

Am 28.01.1966 stürzt die Convair Metropolitan 440 mit dem Kennzeichen D-ACAT bei Bremen ab. Alle 46 Insassen sterben. Die Ursache des Unglückes konnte nicht geklärt werden.

Die Lufthansa Service GmbH wurde am 26.04.1966 gegründet. Die Borddienstbetriebe der Lufthansa in Frankfurt, Hamburg, München und Köln werden in dieser hundertprozentigen Tochter zusammengeschlossen.

Mit der Bestellung von drei Boeing 747 beginnt Lufthansa am 27.06.1966 ihren Einstieg in das Zeitalter der Großraumflugzeuge. Das erste Flugzeug kommt 1970 an. Der Stückpreis beträgt 105 Millionen Mark.

Der Umsatz der Lufthansa übersteigt im Geschäftsjahr 1966 erstmals die Milliardengrenze. Rund 3,7 Millionen Passagiere flogen in Lufthansa-Maschinen an ihre Ziele.

Auch Ferienflüge gewinnen in diesen Jahren wachsenden Wohlstandes an Bedeutung. Vom Trend zum Ferntourismus profitierte die Lufthansa-Tochter Condor Flugdienst GmbH, die mit ihrem traditionsreichen Namen wieder vollständig in Lufthansa-Besitz übergegangen war. Sie flog nun, nach einer existenzgefährdenden Krise Anfang der sechziger Jahre, im stürmischen Aufwind der Flugtouristik in die Gewinnzone.

Innerbetrieblich sorgte Lufthansa durch Umstrukturierungen für die Zukunft vor: Die Mutter legte sich Töchter zu. So wurde die Eigenwirtschaftlichkeit der Borddienstorganisation durch die 1966 gegründete Tochtergesellschaft Lufthansa Service GmbH (LSG) gefördert, in der zunächst die Borddienstbetriebe in Frankfurt, Hamburg, München und Köln/Bonn zusammengefasst wurden. Auch diese Gesellschaft, die Lufthansa und andere Fluggesellschaften mit Mahlzeiten und anderen Annehmlichkeiten für den Fluggast versorgt, ging schnell auf Expansionskurs.

Am 01.03.1967 nimmt Lufthansa ihr erstes elektronisches Platzbuchungssystem in Betrieb.

Der Hauptteil der fliegerischen Ausbildung der Lufthansa-Fliegerschule wird am 01.05.1967 nach San Diego / Kalifornien (ab 1970 Phoenix) verlegt.

Am 06.10.1967 findet der letzte Linienflug der legendären Super-Constellation statt.

Zum 01.01.1968 übernimmt Lufthansa sämtliche Anteile der Chartergruppe „Südflug“.

Am 10.02.1968 feiert Lufthansa eine Weltpremiere: Der „City Jet“, die Boeing 737 wird erstmals im Liniendienst eingesetzt. Mit dem City-Jet beginnt bei Lufthansa auch auf Kurzstrecken das Düsenzeitalter.

Ab dem 06.05.1968 gibt es bei Lufthansa den „Rotkäppchen-Service“, einen besonderen Betreuungsdienst für allein reisende Kinder, Kranke und Hilfsbedürftige. Er nimmt zuerst in Frankfurt seine Arbeit auf.

Luftverkehr ist nur in internationalem Rahmen denkbar und drängt deshalb zur internationalen Zusammenarbeit. Mitte der sechziger Jahre war allerdings der vornehmlich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entstandene Plan, „gewisse Aufgaben verschiedener Gesellschaften zu integrieren“ (Bongers), an politischen Querelen und an der Einflussnahme der Regierungen gescheitert. Aus der „Air Union“, dieser Vision eines Riesenunternehmens, war nichts geworden.

1967 gab es einen erneuten Anlauf: In Paris trafen sich Vertreter von zehn europäischen Fluggesellschaften zu einem Gedankenaustausch über die Möglichkeiten der Zusammenarbeit bei der Einführung und dem Betrieb künftiger Flugzeugmuster. Das „Montparnasse Committee“ wurde gegründet.

Am 14.03.1969 wird daraufhin in Paris der ATLAS-Vertrag unterzeichnet: Air France, Alitalia, Lufthansa und Sabena vereinbaren die Kooperation bei der Wartung von Boeing 747-Flugzeugen. 1972 schließt sich die Iberia als fünfte Gesellschaft an. Der Vertrag erstreckt sich später auch auf Flugzeuge vom Typ Douglas DC 10 und Airbus A 300.

Lufthansa übernahm dabei die gesamte Triebwerksüberholung für alle Partner. Die Beschränkung auf rein technische Bereiche – später kam das Simulatortraining dazu – erwies sich als glücklicher Gedanke. Diese durch den späteren Eintritt der Iberia im Jahr 1972 auf fünf Mitglieder erweiterten europäischen Kooperation machte von Jahr zu Jahr weitere Fortschritte und hat sich längst eingespielt.

Der ATLAS-Verbund funktioniert – auf Nonprofit-Basis – ohne eigenen Verwaltungskörper durch die Arbeitssitzungen zahlreicher Komitees: an der Spitze des ATLAS-Management Committee auf Vorstandsebene, darunter das Sub-Committee auf Direktorenebene und „Working Groups“ auf Expertenebene.

Nicht alles, was damals zukunftssträchtig erschien, erfüllte die Erwartungen. Bestes und teuerstes Beispiel: das Überschallflugzeug. Mitte der sechziger Jahre arbeiteten Franzosen und Engländer schon gemeinsam an der Concorde. Und Boeing-Ingenieure dachten in Seattle über ihr SST-Projekt, den „Super Sonic Transport“, nach. Das war der Entwurf eines Flugzeugs mit Schwenkflügeln, größer als die Concorde und konzipiert für 250 Passagiere.

Geworden ist daraus nichts – jedenfalls nicht bei Lufthansa: Lufthansa war einerseits bestrebt, auf keinen Fall den Anschluss an die Spitzengruppe des Weltluftverkehrs zu verpassen, andererseits aber vorsichtig reserviert.

Vom 01. – 05.12.1969 findet in Berlin die erste weltweite Lufthansa-Verkaufstagung statt.

## Der Einstieg in das Jumbo-Zeitalter in den Siebzigern . . .

Im Januar 1970 zieht die Hauptverwaltung in Köln aus der ehemaligen Universität in ein Hochhaus an den Rhein um.

Am 26.04.1970 geht die Boeing 747, das größte Passagierflugzeug der Welt, bei Lufthansa auf ihre erste Strecke im Liniendienst Frankfurt – New York.

Am 15.01.1971 wird die „START GmbH“, die „Studiengesellschaft zur Automatisierung für Reise und Touristik“ gegründet. Sie wird den Reisebüros über ein elektronisches System Zugriff auf die Reservierungs- und Informationssysteme der Lufthansa, der deutschen Bundesbahn, der Touristik Union International und auch anderer Touristikunternehmen ermöglichen.

Das Lufthansa-Bodenpersonal beginnt am 29.06.1971 mit einem Streik für bessere Tarifabschlüsse und verbesserte innerbetriebliche Gehaltsstrukturen. Am 08. Februar wird die Arbeit nach Vermittlungsverhandlungen wieder aufgenommen.

Am 31.03.1971 wird die letzte Vickers Viscount außer Dienst gestellt und damit das Ende der Propeller-Ära bei Lufthansa besiegelt.

Ihr neues Luftfrachtzentrum nimmt Lufthansa am 10.05.1971 in Frankfurt in Betrieb. Der „Frachthof 3“ ist in dieser Zeit die größte Luftfrachthalle der Welt.

Ab dem 05.02.1972 fliegt Lufthansa auch Moskau an.

Auf dem Flug von Neu Delhi nach Athen wird am 21.02.1972 die Boeing 747 „Baden-Württemberg“ nach Aden entführt. Die Passagiere sind bereits mit Sonderflügen nach Deutschland geflogen, als Flugzeug und Besatzung nach der Zahlung von fünf Millionen US-Dollar freigelassen werden.

Am 19.04.1972 setzt Lufthansa als erste Fluggesellschaft die Nur-Fracht-Version der Boeing 747 im Liniendienst zwischen Frankfurt und New York ein.

Zwischen dem 26.08. und dem 10.09.1972 finden 323 Sonderflüge der Lufthansa zu den olympischen Spielen nach München statt.

Am 29.10.1972 wird erneut eine Lufthansa-Maschine entführt: Die Boeing 727 „Kiel“ wird auf dem Flug von Beirut nach München zur Landung in Nicosia gezwungen. Die drei Araber, die am Massaker während der Olympiade in München beteiligt waren, sollen dadurch freigeschleppt werden. Nach der Landung in Zagreb werden die Terroristen aufgenommen. Erst in Tripolis werden die Insassen und das Flugzeug freigegeben.

Am 20.12.1972 genehmigt der Aufsichtsrat die Bestellung von drei Airbus A 300.

Am 27.02.1973 erfolgt die Inbetriebnahme des modernsten Fluggastbuchungssystems Europas. Die Steuerungs-Zentrale steht auf der Lufthansa-Basis in Frankfurt.

Der erste Lufthansa-Flug in die DDR findet am 12.03.1973 von Frankfurt nach Leipzig anlässlich der Leipziger Messe statt.

Am 19.04.1973 wird in New York ein eigenes Frachtterminal für die Lufthansa eingerichtet.

Eine Sonderdelegation der deutschen Wirtschaft fliegt am 21.05.1973 mit einem Sonderflug nach Peking.

Der „Go Slow“ der Fluglotsen zwingt am 31.05.1973 Lufthansa, ihren innerdeutschen und teilweise auch europäischen Flugplan auf 75 Prozent der geplanten Flüge zu reduzieren. Die Aktion wird erst am 28. November – aufgrund der Ölkrise – nach einem Appell von Bundeskanzler Willy Brandt an die Fluglotsen beendet. Im Dezember kann Luftansa wieder im vollem Umfang des Flugplans fliegen. Bilanz der Aktion: 172 Millionen Mark Verlust allein für Lufthansa. Nach langwierigen Verhandlungen und dem Spruch des Schiedsgerichts erstattet die Bundesregierung – als oberster Dienstherr der Fluglotsen – 163 Millionen Mark.

Am 05.08.1973 beginnt der Flugbetrieb auf der Sibirienroute nach Tokio über Moskau. Es ist die dritte Tokio-Strecke der Lufthansa. Der Dienst wird 1984 aus verkehrspolitischen Gründen eingestellt.



**Erstflugbeleg auf der Strecke Tokio – Moskau (Rückflug mit Boeing 707, Flugnummer LH 649)**

Am 06.08.1973 wird das Kapital der Lufthansa auf 600 Millionen Mark erhöht.

Im November 1973 trifft auch die Lufthansa die weltweite Ölkrise: Probleme bei der Treibstoffbeschaffung führen bei der Gesellschaft zur Zusammenlegung von nicht ausgelasteten Flügen.

Am 13.12.1973 wird das Lufthansa-Schulungs-Zentrum in Seeheim an der Bergstraße eingeweiht. Lufthansa-seaten aus aller Welt werden hier ausgebildet.

Nach einem Feuerüberfall auf eine Boeing 707 der PanAm wird am 17.12.1973 die Lufthansa Boeing 737 „Worms“ von Rom über Athen und Damaskus nach Kuwait entführt. Dort geben die Terroristen nach Verhandlungen auf. Geiseln und Flugzeug werden am 18. Dezember freigegeben.

Nach einem Feuerüberfall auf eine

Am 19.12.1973 ist die Berührung des „Inner Marker“ – des letzten Anflugfunkfeuers – beim Landeanflug auf Neu Delhi die Ursache für die Bruchlandung der Boeing 707 „Düsseldorf“. Glück im Unglück: Niemand kam dabei ums Leben, da die 109 Insassen innerhalb von 90 Sekunden evakuiert waren.

Die „Lufthansa Commercial GmbH“ (LCH) wird am 27.12.1973 gegründet. In dieser hundertprozentigen Tochtergesellschaft lädt Lufthansa alle verkaufsorientierten Beteiligungen, besonders die auf dem Hotelsektor, zusammen. (Bis zum 25.01.1974 hieß die Gesellschaft „Lufthansa Dienstleistungs GmbH“).

Am 24.01.1974 erfolgt der erste Linieneinsatz der Douglas DC 10 bei der Lufthansa. Sie fliegt auf der Fernoststrecke Frankfurt – Rom – Karachi – Neu Delhi – Bangkok – Hongkong – Tokio.



**DC 10 der Lufthans**

Die Boeing 747-100 „Hessen“ stürzt am 20.11.1974 bei Landeanflug auf Nairobi ab, da die Flügelnasenklappen nicht ausgefahren waren. Bilanz: 58 Tote und 97 Verletzte.

Am 25.06.1975 wird der Kaufvertrag über drei Airbus A 300 unterzeichnet und neun Optionen auf weitere A 300 aufgenommen.

Zum ersten Mal in ihrer Geschichte befördert Lufthansa am 31.12.1975 in einem Jahr mehr als zehn Millionen Passagiere.

Der erste Airbus A 300 trifft am 02.02.1976 bei Lufthansa ein. Der „Kurzstrecken-Jumbo“ wird auf Inlandsstrecken sowie nach London, Paris und Madrid eingesetzt.

Am 19.11.1976 erwirbt Lufthansa 25,3 Prozent der Lufthansa Luftbild GmbH, Münster.

Das Frachtgeschäft wird immer wichtiger: Lufthansa gründet am 10.03.1977 ihre Tochtergesellschaft „German Cargo Services GmbH“ (GCS) für Frachtcharterflüge.



**Erstflug mit Boeing 747SL auf der Strecke Frankfurt – Los Angeles**

Am 03.04.1977 findet der erste flugplanmäßige Nonstop-Flug nach Los Angeles mit der für extreme Langstrecken entwickelten Boeing 747SL statt.

Der Lufthansa-Aufsichtsrat stimmt am 14.07.1977 dem bis dahin größten Investitions-Programm zu: ein Flottenmodernisierungsprogramm im Auftragswert von rund einer Milliarde Mark für fünf Boeing 747, sechs Boeing 727 und Optionen auf weitere vier Boeing 747.

Zwischen dem 13. und 17.10.1977 wird die Lufthansa-Boeing 737

„Landshut“ auf dem Flug von Palma de Mallorca nach Frankfurt entführt, um die inhaftierten RAF-Terroristen freizupressen. Nach dem Irrflug über Rom, Larnaka und Bahrain landet die Maschine zunächst in Durban, dann in Aden. Dort ermorden Terroristen den Flugkapitän Jürgen Schumann. Auf dem Flughafen von Mogadischu kann eine Kommandoeinheit der Bundesgrenzschutzgruppe GSG 9 die 86 Geiseln schließlich befreien.

Am 03.11.1977 drohen RAF-Terroristen, Flugzeuge der Lufthansa in die Luft zu sprengen. Inhaftierte Terroristen hatten sich nach der nicht erfüllten Forderung bei der Entführung der Lufthansa-Boeing „Landshut“ umgebracht. Für jeden Toten sollte nun ein Lufthansa-Flugzeug in der Luft gesprengt werden. Nach der Veröffentlichung der Bombendrohung gehen die Buchungen für Lufthansa-Flüge drastisch zurück.

Der „Holiday Tarif“ ist am 01.04.1978 Auftakt eines neuen Preiskonzeptes für Privatreisende. Er gilt zunächst für Reisen in die USA. Die Einführung dürfte aber auch ursächlich mit den vorausgegangenen Bombendrohungen in Verbindung stehen, zumal genau die USA-Flüge im Visier der Terroristen standen.

Am 03.04.1978 erfolgt die offizielle Grundsteinlegung des Lufthansa Cargo Center (LCC) auf dem Frankfurter Flughafen.

Der Aufsichtsrat stimmt am 29.06.1978 der Lufthansa-Beteiligung an der „Deutschen Regional Luftverkehrsgesellschaft mbH“ (DLT) mit 26 Prozent zu. Kapitalerhöhung bei Lufthansa auf nunmehr 900 Millionen Mark.

Zum 01.01.1979 wird das „Flexible Drei-Klassen-System“ (First, Business und Tourist Class) auf den Nordatlantik-Strecken eingeführt.

Der Kaufvertrag über 32 Boeing 737-200 advanced wird und die Option auf weitere 24 Flugzeuge dieses Typs wird am 22.03.1979 unterzeichnet.

Am 02.04.1979 werden 25 Airbus A 310 bestellt und Optionen auf weitere 25 Flugzeuge bei Airbus Industrie aufgenommen.

Durch einen Fehler der Flugsicherung verunglückt am 26.07.1979 nördlich von Rio de Janeiro die Boeing 707-300C „Essen“. Die drei Crewmitglieder des Frachters kommen ums Leben.

Am 12.09.1979 endet eine Entführung glimpflich: Die 130 Insassen der Boeing 737, die auf dem Flug von Frankfurt nach Köln entführt wurden, werden nach Verhandlungen von Staatsminister Hans-Jürgen Wischnewski unverletzt freigegeben. Der Entführer wird festgenommen.

## **Die achtziger Jahre im weltweiten Wettbewerb um Kunden . . .**

Die Welt ist verfügbar geworden: mehr Nonstop-Verbindungen, immer dichtere Streckennetze. Aber auch: überfüllte Lufträume und immer längere Warteschleifen. Das Flugzeug wird zum Massenverkehrsmittel. Lufthansa entwickelt sich weiter zu einem wettbewerbsbewussten und modern organisiertem Unternehmen: Marktorientierung, Corporate Identity und neues Design, schlagkräftigere Strukturen, Verantwortung in Umweltfragen, Mitarbeiterkommunikation. Und am Ende des Jahrzehnts steht die Erfüllung eines Traumes am Horizont: Das wiedervereinigte Deutschland und die Rückkehr der Lufthansa in ihre Heimat – nach Berlin.

Die achtziger Jahre – sie sollten ein Jahrzehnt des Wachstums und der Rekorde für den Weltluftverkehr werden. Die Industrie aller Branchen boomte wie lange nicht mehr in der westlichen Welt, die Passagierzahlen stiegen von Jahr zu Jahr, die Wirtschaft füllte die Frachträume der Jets mit eiligen und hochwertigen Gütern. Der Weltluftverkehr wurde zur Wachstumsbranche par excellence. Das war die Botschaft dieses von weltpolitischer Entspannung geprägten Jahrzehnts.

Der zunehmende Wohlstand weiter Schichten in den Industrieländern veränderte das Urlaubsverhalten. Freie Zeit förderte den Trend zu Zweit- und Drittreisen während des ganzen Jahres oder zum schnell entschlossenen Kurzurlaub aufzubrechen. So verschob sich das Verhältnis von Geschäftsreisenden zu Privatreisenden in den achtziger Jahren zugunsten der Touristen – mit allen Auswirkungen auf das Liniennetz, die Tarife und die Klasseneinteilung in den Flugzeugen. Die Zeiten des Jet-Set, das war jetzt klar, sind ein für alle Mal vorüber. Der schnelle Jet ist für alle da. Und Fliegen ist heute, gemessen am Volkseinkommen und der Preisentwicklung, billiger als vor 30 Jahren.

Mit dem geradezu explodierenden Markt kamen aber auch die Probleme. Der Passagier erlebte sie vor allem in der Überfüllung des Luftraumes über den großen Flughäfen mit stundenlangen Verspätungen. Allein die Warteschlangen und Warteschleifen kosteten Lufthansa 1989 etwa 190 Millionen Mark. Der Luftverkehr, so schien es, stieß an Grenzen.

Unruhe, ja Hektik, beherrschte in der Luftfahrt dieses Jahrzehnt, das die Auswirkungen der amerikanischen Deregulation verspürte und den sich abzeichnenden liberalisierten Markt der Europäischen Gemeinschaft auf sich zukommen sah. Während sich die konkurrierenden Reisevertriebssysteme weltweit einen erbitterten Kampf um die Märkte von morgen lieferten, stieg die Zahl der Fusionen, Verflechtungen und Kooperationen bei den Fluggesellschaften.

Wettbewerb – das Wort, das Forderung, Anspruch, auch (Be-)Drohung beinhaltet zieht sich, wie noch nie zuvor, durch alle Szenarien, Planungen, Zukunftsvorstellungen. Lufthansa, Spätstarter aus historischen Gründen, musste seit ihren ersten Flügen, damals 1955, gegen eine längst etablierte Konkurrenz anfliegen. Sie war Wettbewerb gewohnt, musste sich schon 1982 den Markt mit über 80 anderen Gesellschaften teilen und hatte, im Bewusstsein der eigenen Leistung, Wettbewerb nie gescheut.

Aber die zunehmende Härte, die jetzt aus Amerika exportiert wurde und die Mitte des Jahrzehntes zu einem regulären Verdrängungswettbewerb über den Nordatlantik führte, zeugte von einer neuen Qualität des Wettbewerbs, von anderer Gangart.

Seit 1985 kam die Wettbewerbsordnung spürbar in Bewegung, wurde das Memorandum der Europäischen Kommission diskutiert. Schon 1984 hatte eine erste Markteröffnung zwischen der Bundesrepublik und Großbritannien stattgefunden, alle Restriktionen wurden beseitigt, Lufthansa erhielt Chancengleichheit auf dem britischen Markt.

Das war der Anfang. Mehr Flexibilität bei etwas weniger Bürokratie, so definierte Lufthansa ihre Vorstellung von einer denkbaren neuen Marktordnung im Luftverkehr. Seit dem 01.01.1987 wurde das bilaterale Verhältnis weiter aufgelockert, es ließ nun Kapazitätssteigerungen bis zu 20 Prozent in anderen Ländern zu.

Die Welt des Luftverkehrs war in den achtziger Jahren in Bewegung geraten wie noch nie zuvor seit Ende des Zweiten Weltkrieges. Es waren Jahre des Umbruchs und des Umdenkens, Jahre der Weichenstellung in eine ganz anders organisierte Zukunft.

Nach intensiver Diskussion im gesamten Unternehmen wurden 1989 die Orientierungspunkte für den Weg in die 90er Jahre festgelegt. Hohe Qualität und Wachstum – eingebettet in eine klare Identität – so wurden die unternehmensziele definiert, mit dem Ziel, „das führende Luftverkehrsunternehmen in Europa zu werden“. Das Bemühen um den Kunden rückte neben der technischen Kompetenz und der fliegerischen Zuverlässigkeit noch weiter in den Vordergrund. Im Binnenmarkt 1993, so hieß es 1989 im Positionspapier werde Lufthansa eine „deutsche Fluggesellschaft mit europäischem Heimatmarkt“ sein. Eine Gesellschaft, die keinen „abrupten Kurswechsel“ vollzieht, sich aber auf neue Entwicklungen einstellt.



**Erstflug mit DC 10 LH 662 auf der Strecke Frankfurt – Peking**

Am 07.04.1980 eröffnet Lufthansa mit DC 10 den Liniendienst nach Peking.

Der „Flieg & Spar Tarif“ im innerdeutschen Verkehr wird am 01.11.1980 eingeführt. Ersparnis gegenüber dem Normaltarif fast 40 Prozent.

Zum Abschluss seines Deutschland-Besuches fliegt Papst Johannes Paul II. im Lufthansa-Airbus nach Rom.

Catering Service Deutschland GmbH, die zugleich in Lufthansa Service Berlin GmbH (LSG Berlin) umbenannt wird.

Die erste von insgesamt 36 bestellten Boeing 737-200 advanced landet in Frankfurt.

Am 23.06.1981 stirbt Hans M. Bongers, einer der Wiederbegründer der Lufthansa, im Alter von 82 Jahren.

Das neue Marketingmittel, das „Lufthansa-Sparbuch“, macht im Oktober 1980 die preiswerteste private Reiseplanung möglich. Alle Sondertarife mit ihren Konditionen sind darin zusammengestellt.

Ab November 1981 gibt es die Business Class im gesamten Langstreckennetz.



**Boeing 737-200 advanced**

Am 30.11.1982 erfolgt die Gründung der „MVP-Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsystem mbH“ in München: Lufthansa ist damit an der Entwicklung des Transrapid mit 33,3 Prozent beteiligt.

Das Lufthansa Cargo Center (LCC) am Frankfurter Flughafen wird am 08.02.1982 in Betrieb genommen. Es ist das größte Frachtzentrum der Welt.

Am 27.03.1982 fährt der Lufthansa Airport Express zum ersten Mal von Düsseldorf Hauptbahnhof über Köln und Bonn zum Frankfurter Flughafen.

Zum 01.04.1982 wird Hans Ruhnau stellvertretender Vorsitzender der Lufthansa. Luftfracht von Haus zu Haus: zum 01.05.1982 nimmt die „c+d Luftfracht System GmbH“, eine Gemeinschaftsgründung von Schenker & Co. und Lufthansa in Frankfurt ihre Arbeit auf.

Am 30.06.1982 übergibt der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Dr. Herbert Cullmann sein Amt an Heinz Ruhnau.

Dr. Richard von Weizsäcker, zu dieser Zeit Regierender Bürgermeister von Berlin, tauft am 05.07.1982 die Boeing 747 „Berlin“.

Am 01.08.1982 nimmt Dr. Günther Becher seine Tätigkeit im Lufthansa-Vorstand auf. Er ist zuständig für die Bereiche Finanzierung, Rechnungswesen, Controlling, Datenverarbeitung und für allgemeine Dienste.



**Airbus A 310-203**

Die Übergabe der ersten Flugzeuge vom Typ Airbus A 310 an Lufthansa und Swissair erfolgt am 29.03.1983 in Toulouse. Beide Gesellschaften sind an der Entwicklung des Flugzeuges maßgeblich beteiligt.

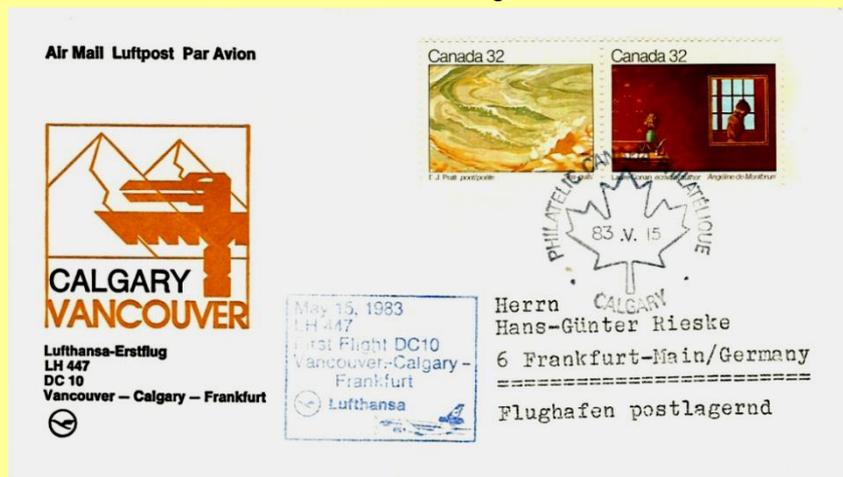
Mitte Mai erfolgt der Anflug mit DC 10 unter Flugnummer LH 446 von Calgary und Vancouver an der kanadischen Pazifikküste.

Am 14.07.1983 übergibt der Aufsichtsratsvorsitzende der Lufthansa, Dr. Walter Hesselbach, sein Amt an Gerd Lausen.

Das umfangreiche Vielflieger-Angebot startet am 01.09.1983:

Wartelisten-Vorrang beim Eischecken, erhöhte freigelegte Mengen, Vergünstigungen in Lufthansa-Partnerhotels und Abfertigung am Business Class-Schalter.

Am 14.02.1984 wird ein Joint Venture-Vertrag zwischen Lufthansa und Cathay Pacific Airways geschlossen. Tägliche Flugverbindungen zwischen Frankfurt und Hongkong werden als Gemeinschaftsdienste eingerichtet.



**Erstflug mit DC 10 auf der Strecke Calgary – Frankfurt (Rückflug)**

Am 18.07.1984 findet die erste Hauptversammlung der Lufthansa nach dem Krieg in Berlin statt.

Lufthansa nimmt am 30.08.1984 den Messeverkehr zwischen Frankfurt und Leipzig auf. Die Verbindungen nach Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart bedient Interflug.

Am 06.12.1984 werden in Berlin die Gesellschaftsverträge zur Gründung der „Lufthansa Informationstechnik und Software GmbH“ (LIS) unterzeichnet. Lufthansa hält 51 Prozent des Stammkapitals von einer Million Mark. Mit 49 Prozent ist die „PSI Gesellschaft für Prozesssteuerungs- und Informationssysteme mbH“ beteiligt. Die LIS bietet Computerprogramme vor allem für die Luftverkehrsbranche an.

Am 12.12.1984 befördert Lufthansa die 500.000. Tonne Fracht in einem Jahr – eine Palette mit Telefonausrüstung für Australien.

Die letzte Boeing 707 bei der Lufthansa absolviert am 31.12.1984 ihren Abschlussflug.

Am 31.12.1984 verlässt Prof. Günther O. Eser die Lufthansa und wird Generaldirektor der IATA.

Am 01.01.1985 wird Flugkapitän Martin Gaebel stellvertretendes Vorstandsmitglied der Lufthansa.

Im Januar 1985 erfolgt die Kapitalerhöhung der DLT von 16 auf 40 Millionen Mark, Lufthansa steigert ihre Beteiligung von 26 auf 40 Prozent.

Auf dem Flug von Frankfurt nach Damaskus wird am 27.02.1985 eine Boeing 727 der Lufthansa zur Kursänderung nach Wien gezwungen. Die Täter, zwei abgeschobene Asylbewerber, lassen alle Fluggäste von Bord gehen und werden zur Aufgabe überredet.

Der Terror geht weiter. Am 27.03.1985 wird die Lufthansa-Boeing 727 „Ludwigshafen“ auf dem Flug von München nach Athen entführt. Die Forderung des syrischen Entführers: Weiterflug nach Libyen. In Istanbul werden die Passagiere und die Kabinenbesatzung freigelassen. Die türkische Polizei kann den Täter überwältigen.



**Airbus A 300-600**

Am 17.07.1985 genehmigt der Aufsichtsrat die Bestellung von 33 Flugzeugen: Airbus A 320, Airbus A 300-600, Boeing 737-300 und Boeing 747-200 und die Option auf weitere 38 Flugzeuge.

Am 02.09.1985 beginnt in Frankfurt der 500. Flugbegleiterlehrgang seit Neugründung der Lufthansa.

Flugkapitän Martin Gaebel wird am 01.01.1986 Nachfolger von Flugkapitän Werner Utter im Ressort Flug- und Verkehrsbetrieb.

Die ersten Frauen beginnen am 21.04.1986 bei Lufthansa mit ihrer Pilotenausbildung.

Es sind Evi Hausmann und Nicola Lunemann.

Durch Zusatztanks fliegt Lufthansa am 06.05.1986 mit Boeing 747-Flugzeugen erstmals nonstop nach Bangkok und Hongkong.

Am 06.06.1986 erhält eine von Lufthansa erworbene Junkers Ju 52 nach umfangreichen Restaurierungs- und Modernisierungsarbeiten das Lufttüchtigkeitszeugnis und wird unter der Kennung D-AQUI in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Zur Erhaltung und Vorführung der Junkers Ju 52 richtet Lufthansa am 13.06.1986 die „Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung“ ein.

Am 01.08.1986 wird Dr. Heiko Lange stellvertretendes Vorstandsmitglied der Lufthansa.



**Erster Nonstop-Flug mit Boeing 747 auf der Strecke Frankfurt – Hongkong**

Im September 1986 wird die größte Reorganisation in der Geschichte der Lufthansa beschlossen: Entscheidungswege sollen gestrafft und Hierarchien abgeflacht werden. In Streckenmanagements wird die Verantwortung für die Entwicklung der Lufthansa-Dienste gebündelt und in einer Direktion Marketing in Frankfurt zusammengefasst. Regionalleitungen lösen die bisherigen Bezirksdirektionen ab. Eine Umorganisation der Stationen soll für bessere Serviceleistungen dort sorgen. Die Umorganisation wird 1987 abgeschlossen.

Lufthansa und VEBA OEL unterzeichnen am 15.10.1986 den Gesellschaftsvertrag zur Gründung der Aviation Fuel Services GmbH (AFS) mit Sitz in Hamburg.

Eine Reihe von Serviceverbesserungen im Europa-Verkehr hebt zum 01.11.1986 die alte Economy Class auf Business Class-Niveau.

Der Präsident des Flugzeugherstellers Boeing, T.A. Wilson, übergibt am 21.11.1986 in Frankfurt das 200. von Lufthansa gekaufte Boeing-Flugzeug.

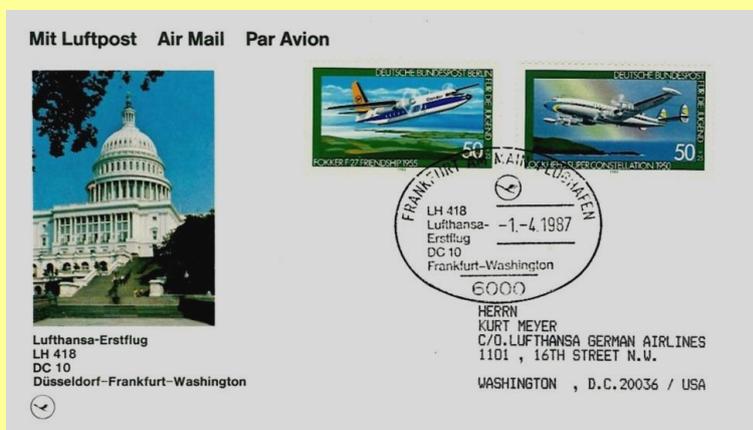
Am 22.11.1986 schenkt Boeing der Stadt Berlin eine Boeing 707, die in der traditionellen Lufthansa-Bemalung der sechziger Jahre nun auf dem Flughafen Berlin-Tegel zu sehen ist.

In Peking wird am 22.12.1986 der Joint Venture-Vertrag zur Errichtung des „Beijing Lufthansa Center“ unterschrieben. Lufthansa will Geschäftsleuten ohne eigene Vertretung im Ausland Beratungsdienste und Serviceeinrichtungen anbieten.

Der Startschuss für den Bau des Airbus A 340 erfolgt am 15.01.1987. Der Aufsichtsrat genehmigt einen Vorvertrag mit Airbus Industrie über die Lieferung von 15 Airbus A 340 sowie über 15 Optionen.

Im Januar 1987 wird nach mehr als 30jährigem aktivem Dienst für die Lufthansa Vorstandsmitglied Gerhard Frühe verabschiedet. Dr. Heiko Lange tritt seine Nachfolge im Ressort Personal und als Arbeitsdirektor an.

Als erste Frau in einem Lufthansa-Cockpit beginnt Ende Januar 1987 die Flugingenieurin Michele Jett ihren Dienst auf einer Boeing 727.



**Erstflug mit DC 10 auf der Strecke Frankfurt – Washington**

Mit dem Sommerflugplan wird am 29.03.1987 die neue Kabinenaufteilung in Raucher- und Nichtraucherplätze bei Lufthansa eingeführt. 70 Prozent der Sitzplätze sind für Nichtraucher reserviert. Nun gilt auch das neue vierstellige Flugnummernsystem.

Am 01.04.1987 findet der erste Lufthansa-Linienflug zur amerikanischen Hauptstadt Washington statt.

Am 08.07.1984 beschließt in München die 34. Hauptversammlung der Lufthansa die Erhöhung des Grundkapitals von 300 Millionen auf

1,2 Milliarden Mark.

Lufthansa, Air France, Iberia und SAS unterzeichnen am 20.06.1987 in Paris einen Grundsatzvertrag und geben damit den Weg frei für den Aufbau des gemeinsamen Reisevertriebssystems Amadeus.

Zum 01.07.1987 beruft der Aufsichtsrat Dr. Klaus G. Schiede für das Ressort Finanzen als Nachfolger von Dr. Günther Becher in den Lufthansa-Vorstand.

Am 21.12.1987 fasst Lufthansa ihr Engagement auf dem Hotelsektor in der „Lufthansa Hotelgesellschaft mbH“ (LHG) mit Wirkung zum 01.01.1988 zusammen.

Die hundertprozentige Lufthansa-Tochtergesellschaft „Lufthansa Consulting GmbH“ nimmt am 01.01.1988 in Köln ihre Arbeit auf. Lufthansa ist mit 24,5 Prozent an der „Cargolux Airlines Int. S.A.“ Luxemburg beteiligt.

Am 24.02.1988 gründen Iberia und Lufthansa die Charterfluggesellschaft Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (Viva Air). Beide Fluggesellschaften halten jeweils 48 Prozent der Anteile, zwei Prozent sind im Besitz privater spanischer Investoren.



**Erster Nonstop-Flug mit Boeing 747 auf der Sibirienroute von München nach Tokio.**

Das Sibirienabkommen zum deutsch-sowjetischen Luftverkehrsabkommen macht am 25.04.1988 den Weg frei für den erneuten Überflug Sibiriens und ermöglicht so Non-stopflüge von Frankfurt nach Tokio.

Am 03.03.1988 stimmt der Lufthansa-Aufsichtsrat der Bestellung von 20 Boeing 737-300 bzw. 737-500 und der Aufnahme von 20 Optionen zu.

Am 26.05.1988 nimmt Lufthansa ihr Frachtterminal in Los Angeles offiziell in Betrieb.

Lufthansa und Interflug schließen am 24.06.1988 einen Vertrag über Wartung und Überholung der Airbus A 310-300-Flugzeuge von Interflug. Ab Juni 1989 unterstützt Lufthansa die Interflug bei der Einführung der Airbus-Flotte.

Zum 01.07.1988 führt Lufthansa die Sitzplatzreservierung auch für die Tourist Class auf Interkontinental-Strecken ein.

Gemeinsam mit der Berliner Flughafengesellschaft gründet Lufthansa am 19.08.1988 die Berliner Lufthansa Airport Service GmbH (BLAS). Bereits zum Winterflugplan nimmt die BLAS ihre Tätigkeit auf.

Am 09.09.1988 gründen Air France und Lufthansa in Paris die französische Fluggesellschaft „Euro-Berlin France“.



**Erstflug von EuroBerlin mit Boeing 737-300 auf der Strecke Frankfurt – Berlin**

Schon zwei Monate später fliegt sie ausschließlich zwischen der Bundesrepublik und Berlin. Air France hält 51 Prozent, Lufthansa 49 Prozent des Stammkapitals von 250.000 Francs.

Amadeus One, die erste Stufe des neuen elektronischen Reisevertriebssystems, wird in der gesamten Bundesrepublik am 27.10.1988 freigegeben und steht auf allen START-Terminals zur Verfügung.

Im November 1988 erfolgt die Gründung der Lufthansa Design Center GmbH mit Sitz in Köln.

Am 10.12.1988 erhält Lufthansa den ersten Airbus A 310-300.

Dipl.-Ing. Jürgen Weber wird am 01.04.1989 stellvertretendes Vorstandsmitglied der Lufthansa. Er übernimmt am 01.01.1990 als Nachfolger von Dr. Reinhard Abraham die Verantwortung für das Technik-Ressort der Lufthansa.

Die erste Boeing 747-500 trifft am 25.05.1989 auf dem Flughafen Frankfurt ein.



**Lufthansa-Boeing 747-400**

Der erste Zweimotoren-Linienflug der Lufthansa über den Nordatlantik findet am 12.06.1989 statt: Von nun an fliegen Airbus A 310-300 unter Extended Range Operations-Bedingungen auf der Strecke Frankfurt – Montreal – Philadelphia.



**Erstflug mit Airbus A 310-300 auf der Strecke Frankfurt – Montreal**

Am 22.06.1989 besiegeln Lufthansa und die Deutsche Bundesbahn eine gemeinsame Erklärung zur Zusammenarbeit.

Zum 01.07.1989 wird Dr. Falko von Falkenhayn als Vorstandsmitglied für das neue Ressort Marketing und Produktgestaltung bestellt. Damit wird dieser Bereich vom Vorstandsressort verkauft getrennt.

Die Hauptversammlung stimmt am 05.07.1989 einer Kapitalerhöhung um 310 Millionen auf 1,52 Milliarden Mark zu. Da die Bundesrepublik nicht mitzieht, sinkt der Anteil der öffentlichen Hand auf 52,62 Prozent.

Lufthansa und Turkish Airlines gründen am 11.09.1989 die Charterfluggesellschaft SunExpress mit Sitz in Antalya. Daran hält Lufthansa 40 Prozent der Anteile. Sie nimmt am 04.04.1990 mit Boeing 737-Flugzeugen den Dienst zwischen Nürnberg und Antalya auf.

Am 15.09.1989 unterzeichnen Lufthansa und Air France einen umfangreichen Kooperationsvertrag.

Der Lufthansa-Aufsichtsrat stimmt am 22.09.1989 der Bestellung von 20 Airbus A 321 und der Aufnahme von 20 Optionen zu.

Der erste Airbus A 320 nimmt am 16.10.1989 seinen Dienst in der Lufthansa-Flotte auf.

Ab dem 29.10.1989 gibt es auch im Kurzstreckenverkehr drei Klassen: First, Business und Economy Class.

Dr. Alfred Herrhausen, Lufthansa-Aufsichtsratsmitglied und Vorstandssprecher der Deutschen Bank, wird am 30.11.1989 von RAF-Terroristen ermordet.

Erstmals befördert Lufthansa am 28.12.1989 in einem Jahr mehr als 20 Millionen Passagiere.

## Schritt in die neunziger Jahre – zurück in Berlin . . .

Die dramatischen Veränderungen in den osteuropäischen Staaten, insbesondere die erfolgreiche, friedliche Revolution der Bürger der deutschen Demokratischen Republik für ihre Freiheit, ließen eine langgehegte Hoffnung Wirklichkeit werden: Seit dem 03.10.1990 gibt es das wiedervereinigte Deutschland. Damit realisierte sich auch für Lufthansa die von ihrem Vorstandsvorsitzenden Heinz Ruhna bereits seit Mitte der achtziger Jahre immer wieder formulierte Vision vom Wiederanflug Berlins. Seit dem Kriegsende 1945 durften allein die Flugzeuge der Alliierten durch die Luftkorridore in diese Stadt fliegen. Mit der Wiedervereinigung wurden die alliierten Sonderrechte Vergangenheit. Ab dem 28.10.1990 fliegt Lufthansa nun selbst wieder nach Berlin. Sie kehrte damit nach fast 45 Jahren zurück in ihre angestammte Heimat, in die Stadt, in der sie vor beinahe 65 Jahren geboren wurde und den Grundstein für ihren Erfolg legte. Der Kreis hatte sich geschlossen.



**Boeing 737-500**

Der Lufthansa-Vorstand beschließt am 16.01.1990 die Interkontinentalflotte um drei Boeing 747-400 und einen Airbus A 310-300 ab 1992 zu erweitern sowie Optionen auf weitere zwölf Boeing 747-400 zu nehmen. Außerdem soll 1992 die Kontinentalflotte um fünf Boeing 737-500, drei Airbus A 320 und eine A 310 wachsen.

Am 31.01.1990 überfliegt ein Lufthansa-Flugzeug die militärische Sicherheitszone ADIZ. Der Sonderflug München – Dresden für die bayrische Landesregierung erhält eine Sondergenehmigung für diesen um 20 Minuten kürzeren Weg.

Die ersten Piper Cheyenne IIIa der Lufthansa-Fliegerschule starten im Februar 1990 auf den Flugplätzen der DDR zu ihren Übungsflügen.

Am 07.02.1990 erfolgt die Gründung der Lufthansa Airport und Ground Services GmbH, Frankfurt. Sie wird zudem Holding der bestehenden Lufthansa-Beteiligungen von Abfertigungs- und Betriebsgesellschaften.

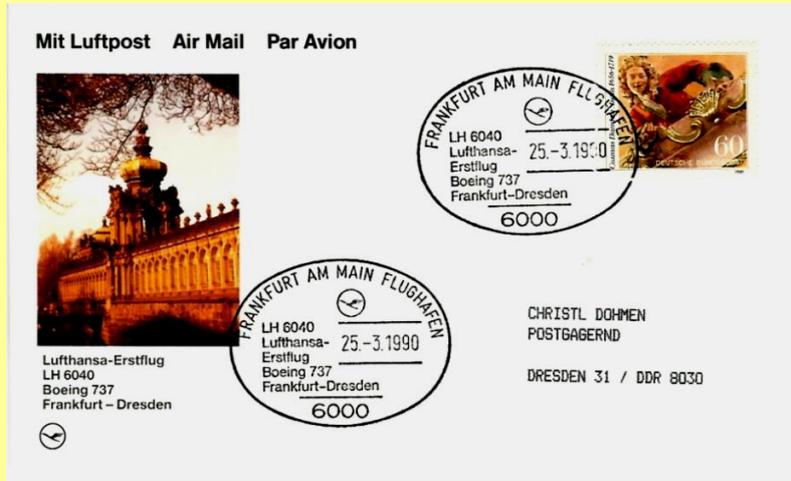
Am 19.02.1990 eröffnet Lufthansa den ersten Schalter in einem Bahnhof.

Am 06.03.1990 landet auf einer DDR-Rundreise das Lufthansa-Traditionsflugzeug vom Typ Ju 52 nach fast 45 Jahren wieder in Dessau, dem ehemaligen Sitz der Junkers-Flugzeugwerke.

Lufthansa gibt im März 1990 die Investition von 70 Millionen Mark zum Bau eines eigenen Frachterminals in Chicago bekannt. Es soll 1992 fertiggestellt werden.

Die Alliierten genehmigen am 09.03.1990 Lufthansa-Flüge über die militärische Sicherheitszone ADIZ. Außerdem gestatten sie mit dem Sommerflugplan 31 deutsch/deutsche Verbindungen pro Woche.

Am 20.03.1990 gibt Lufthansa erstmals eine variabel verzinsliche DM-Euro-Anleihe von 700 Millionen Mark heraus. Die Anleihe steht unter der Verantwortung eines internationalen Bankenkonsortiums der Deutschen Bank und der Dresdner Bank.



Die Tochtergesellschaft der Lufthansa und der Deutschen Bundesbahn bekommt im April 1990 den Namen Bundesbahn Lufthansa Airport Express GmbH“.

Am 05.04.1990 ist Vertragsunterzeichnung: Lufthansa wird Airbus-Flugzeuge der sowjetischen Fluggesellschaft Aeroflot technisch betreuen.

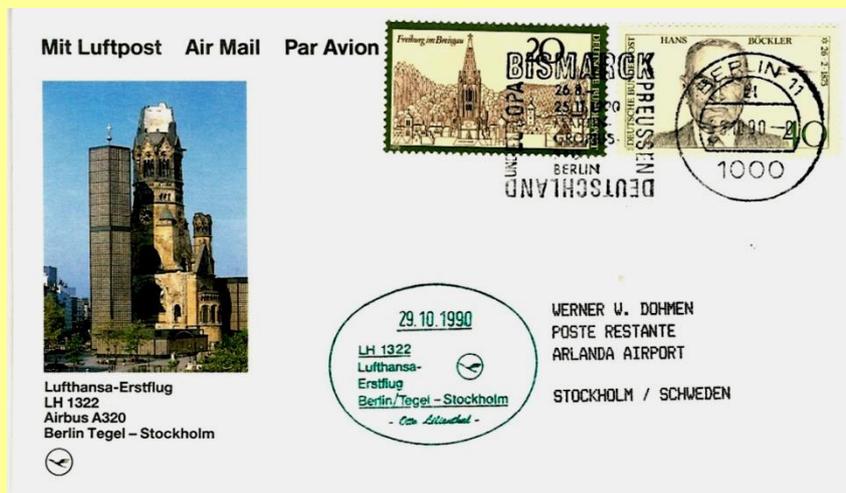
Dazu wird am gleichen Tag in Moskau die „Airport / Joint Venture Aeroflot-Lufthansa und Partner-Gesellschaft gegründet.

**Erstflug mit Boeing 737 auf der Strecke Frankfurt – Dresden**

Jürgen Weber, Vorstand Technik, wird zum 01.10.1990 stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes. Der Aufsichtsrat beruft Dr. Adrian von Dörnberg als stellvertretendes Vorstandsmitglied. Zum 01.01.1991 wird er als Nachfolger von Frank Beckmann seine Tätigkeit als Ressortchef Verkauf und Verkehr aufnehmen.

Sonderflüge von Lufthansa-Flugzeugen bringen am 02. und 03. Oktober 1990 von Köln/Bonn Bundestagsabgeordnete zu den Feiern der deutschen Einheit nach Berlin.

Erster Berlin-Linienflug der Lufthansa seit 45 Jahren: Am 28.10.1990 bietet Lufthansa nun 289 wöchentliche Verbindungen innerdeutsch von und nach Berlin-Tegel an. Insgesamt verbindet Lufthansa Berlin 89mal pro Woche mit europäischen Metropolen. Darüber hinaus werden auch interkontinentale Strecken von und nach Berlin angeboten.



**Erstflug mit Airbus A 320 auf der Strecke Berlin-Tegel – Stockholm**

(wird fortgesetzt)

Quellenverzeichnis:

Lufthansa AG, Köln