

Joachim Wachtel/Günther Ott, Im Zeichen des Kranichs. Die Geschichte der Lufthansa von ihren Anfängen bis 1945. Mit Sonderheft: Lutz Budraß, Die Lufthansa und ihre ausländischen Arbeiter im Zweiten Weltkrieg, Piper Verlag, München 2016, X + 333/116 S. geb., 39,95 €.

Unternehmensgeschichte wird üblicherweise in Textform geschrieben, gelegentlich ergänzt durch einzelne Fotos, Tabellen, Dokumente sowie Angaben zum wirtschaftlichen Erfolg (oder Misserfolg). Für die Geschichte der 1926 gegründeten Lufthansa liegt jetzt eine Alternative vor. Wesentlicher Inhalt des 2016 erschienenen Bildbands von Joachim Wachtel und Günther Ott sind 425 sorgfältig ausgewählte und erläuterte Abbildungen, mit denen die Geschichte der Luftfahrt in Deutschland, der Lufthansa und ihrer Vorläufer anschaulich dokumentiert wird. Ergänzt um einige ausführliche Textbeiträge ist so ein materialreicher Band auf der Grundlage umfassender Recherchen entstanden.

Geschichtsschreibung mit und durch Bilder, also nicht nur in der Form von Texten, ist auch ohne Verlust an wissenschaftlicher Qualität möglich.¹ Joachim Wachtel und Günther Ott zeigen mit Ihrem Bildband, dass dies auch mit einem so spröden Thema wie der Geschichte eines Wirtschaftsunternehmens gelingen kann. Mit seinen 425 Fotos, ergänzenden Tabellen, Texten und weiteren Dokumenten ist das Buch weit mehr als die bildliche Darstellung der Geschichte der Lufthansa von 1926 bis 1945. Auch die für die Gründung und Entwicklung dieses traditionsreichen deutschen Luftfahrtunternehmens bestimmenden Rahmenbedingungen in Politik und Wirtschaft, die Flugzeugtechnik zwischen 1926, dem Gründungsjahr der Lufthansa, bis zu ihrem Untergang am Ende des Zweiten Weltkriegs, werden von den Autoren in den Blick genommen. Eine wichtige Ergänzung ist eine Beilage von mehr als hundert Seiten „Die Lufthansa und ihre ausländischen Arbeiter im Zweiten Weltkrieg“, in der dieses dunkle Kapitel der Unternehmensgeschichte geschildert wird. Verfasser dieser Beilage ist Lutz Budraß, der ein eigenes Buch über die Geschichte der Lufthansa geschrieben hat, das jedoch die Neugründung im Jahre 1955 noch mit einschließt.²

Die Gründung und weitere erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens waren nicht ohne maßgebliche Unterstützung durch die Politik möglich, was die Verfasser angemessen, aber auch kritisch beschreiben. Die Gründung der Luft Hansa, so der ursprüngliche Name (erst 1933 in Lufthansa geändert) sowie deren Vorläufer erfolgte vor allem aus politischen, weniger aus wirtschaftlichen Erwägungen. Am Ende des Ersten Weltkriegs musste Deutschland sämtliche Flugzeuge an die Siegermächte abgeben, alle Motoren und sonstigen Ersatzteile wurden vernichtet. Nach dem Versailler Vertrag von 1919 waren Luftstreitkräfte, die zivile Luftfahrt (bis Mai 1920) und der Bau neuer Flugzeuge (bis 1922) verboten. Auch danach unterlag die Luftfahrt in Deutschland weiterhin erheblichen Beschränkungen.

Regierung und Fluggesellschaften versuchten, dies durch die Zulassung von Flugzeugen im benachbarten Ausland oder in der seit 1920 vom Reich abgetrennten Freien Stadt Danzig zu umgehen, mit dem Ziel, dem Reich wieder „Luftgeltung“ zu verschaffen und um die deutsche Luftfahrtindustrie am Leben zu erhalten. Trotz Inflation und wirtschaftlicher Not wurden dazu in der Weimarer Zeit regelmäßig erhebliche Subventionen bewilligt, um einen bescheidenen Flugbetrieb (zunächst nur für den Postversand) und den Bau neuer Flugplätze und Flugzeuge zu ermöglichen. Nachdem die Alliierten die Beschränkungen für die Luftfahrt gelockert hatten, konnte Deutschland den Rückstand zu den anderen Nationen beim Luftverkehr allmählich aufholen.

Für die enge Verbindung des jungen Unternehmens zur Politik sorgte vor allem Ernst Brandenburg, ein ehemaliger Fliegeroffizier des Ersten Weltkriegs, Ministerialrat, später Ministerialdirektor im Reichsluft-

¹ Dies wird überzeugend nachgewiesen von *Christine Brocks*, Ist Clio im Bilde? Neuere historische Forschungen zum Visuellen, in: *AfS* 53, 2013, S. 453–486.

² *Lutz Budraß*, Adler und Kranich. Die Geschichte der Lufthansa 1926–1955, München 2016.

fahrtministerium. Brandenburg wurde Mitglied des Aufsichtsrats der Luft Hansa, da die öffentliche Hand 80 Prozent der Aktien hielt.

Bereits vor 1933 nutzte Hitler für seine Wahlkämpfe demonstrativ Flugzeuge der Lufthansa, was mit zahlreichen Fotos immer wieder gezeigt wurde, die sich auch in dem Buch von Wachtel und Ott finden. Die Nationalsozialisten hatten schon früh die Bedeutung der Luftfahrt erkannt. Vor allem Hermann Göring, auch er ein ehemaliger Fliegeroffizier des Ersten Weltkriegs, ab 1933 Reichsluftfahrtminister und ab 1935 Oberbefehlshaber der Luftwaffe, förderte in der NS-Zeit maßgeblich die Luftfahrt und den Aufbau der Luftstreitkräfte. Die Vereinnahmung durch die Politik, vor allem nach Kriegsbeginn, musste die Lufthansa, wie andere deutsche Unternehmen, hinnehmen.. Einen bescheidenen Kontakt zum deutschen Widerstand gab es durch Dr. Klaus Bonhoeffer, den Leiter der Rechtsabteilung der Lufthansa, ein Bruder des 1945 hingerichteten Theologen Dietrich Bonhoeffer.

Seit ihrer Gründung bis zu ihrem Untergang im Mai 1945 waren die Lufthansa und ihre Vorläufer eng mit dem Militär verbunden. Die ersten Piloten waren überwiegend ehemalige Fliegeroffiziere des Ersten Weltkriegs, von denen einige auch in der Geschäftsleitung führende Positionen übernahmen. Hauptmann a.D. Erich Milch, zunächst in der Danziger Luftpost GmbH tätig, wurde 1926 Technischer Direktor der Lufthansa. Später stieg er zum Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium auf, und im Zweiten Weltkrieg wurde er in der Luftwaffe Generalfeldmarschall. Zahlreiche weitere Generale und hohe Offiziere sind wie Milch aus der Lufthansa hervorgegangen..

Infolge der Beschränkungen durch den Versailler Vertrag musste das Militär in der Weimarer Zeit unter strenger Geheimhaltung auf das technische und fliegerische Wissen der Lufthansa zurückgreifen. Die Untersuchung des möglichen Umbaus ziviler Frachtflugzeuge zu Bombern ist dafür nur ein Beispiel. Ab 1935 wurde die Lufthansa offen für den Aufbau der neuen Luftwaffe herangezogen, ihre Transportflugzeuge bereits ab 1936 im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt.

Spätestens seit 1939 nutzten das ‚Dritte Reich‘ und die Wehrmacht die Lufthansa nahezu vollständig für die Kriegführung. Das Bodenpersonal des Unternehmens wurde zu Flughafenbetriebskompanien, Piloten und Techniker zu Einheiten der Luftwaffe eingezogen. Das Militär requirierte das fliegende Material, technische Betriebe wurden, selbst in Frontnähe, für Reparaturaufgaben der Luftwaffe genutzt. Dafür geeignete Flugzeuge setzte die Wehrmacht für den Transport von Fallschirmtruppen, wichtigem Kriegsmaterial oder Verwundeten ein. Während des gesamten Kriegs war der zivile Luftverkehr, die eigentliche Aufgabe der Lufthansa, fast vollständig eingestellt.

Bei Gründung der Lufthansa steckte die Flugzeugtechnik, für das junge Unternehmen von herausragender Bedeutung, noch in den Anfängen. Geschwindigkeit, Reichweite und Zuladung unterlagen zunächst noch erheblichen Beschränkungen. Erst gegen Ende der 1920er-Jahre kam es zu Erfolgen auf diesem Gebiet, obwohl es bereits vor dem Ersten Weltkrieg in Deutschland eine bedeutende Luftfahrtindustrie gegeben hatte. Wachtel und Ott haben deren stürmische Entwicklung mit zahlreichen Fotos eindrucksvoll dokumentiert. Als Ergänzung enthält das Buch eine vollständige Liste sämtlicher Luftfahrzeuge des Unternehmens zwischen 1926 und 1945 mit genauen Typenbezeichnungen, Angaben zum Baujahr, zur Nutzung und zum Verbleib (zum Beispiel abgestürzt oder an die Luftwaffe abgegeben). Von den ersten einmotorigen Maschinen zum Transport von Postsendungen bis zur Entwicklung immer größerer und leistungsfähiger Flugzeuge, dem Ausbau des Flugnetzes mit Verbindungen in alle Erdteile war es ein nicht immer einfacher Weg. Dabei gab es auch Rückschläge, technische Fehlentwicklungen und Verluste durch Absturz, was Wachtel und Ott in ihrem Buch nicht unterschlagen.

Nur zeitweilig war die Lufthansa vor 1945 wirtschaftlich erfolgreich. Ohne die staatliche Unterstützung in der Aufbauphase hätte das Unternehmen nicht überlebt. Die Vereinnahmung durch die Luftwaffe, lange vor Kriegsausbruch, und der Einsatz im Zweiten Weltkrieg waren von politisch-strategischen Erfordernissen bestimmt, nicht von kaufmännischen.

Das Buch zeigt, dass Unternehmensgeschichte nicht nur narrativ, sondern auch mit Hilfe von Bildern geschrieben werden kann, ohne dass die erforderliche Tiefe für eine derartige Untersuchung vermisst wird. Insgesamt eine im wahrsten Sinne des Wortes anschauliche und gründlich recherchierte Geschichte der Lufthansa durch zwei Fachleute für Luftverkehr. Wachtel und Ott sind keine Historiker.

Die Abbildungen stammen aus Stadt-, Firmen- und anderen Archiven. Es sind vor allem Presse- und Werbefotos, aber nur wenige Bilder aus dem Alltag der Lufthanseaten. Zum Beitrag von Lutz Budraß über die ausländischen Arbeiter im Zweiten Weltkrieg enthält das Buch keine Fotos.

Daten und Fakten zur Sozialgeschichte des Personals der Lufthansa und ihrer Fluggäste fehlen. Aus welchen gesellschaftlichen Gruppen rekrutierte sich das Personal des Unternehmens, abgesehen von den Weltkriegspiloten? Wer flog in den 1920er- und 1930er-Jahren, etwa mit der Ju 52, in ferne Länder? Ein Bildband, selbst mit ergänzenden Texten und anderen Quellen kann das vermutlich nicht leisten. Die Rahmenbedingungen für die Entstehung und weitere Entwicklung der Lufthansa, Politik und Technik, ihr Einsatz und Untergang im Zweiten Weltkrieg werden angemessen und kritisch dargestellt. Den Zugang zu diesem wichtigen Beitrag zur Geschichte des bedeutendsten deutschen Luftverkehrsunternehmens vor 1945 erleichtern die ansprechende Aufmachung, die gute grafische Gestaltung sowie die vorzüglich ausgewählten und erläuterten Abbildungen.

Michael Vollert, Rheinbach

Zitierempfehlung:

Michael Vollert: Rezension von: Joachim Wachtel/Günther Ott, Im Zeichen des Kranichs. Die Geschichte der Lufthansa von ihren Anfängen bis 1945, München 2016, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 57, 2017, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81775>> [15.9.2016].