

Copyrighted Material



Copyrighted Material

www.ursa-minor-Verlag.de



Pioniere der Ferienfliegerei

Die Geburtsstunde des Flugtourismus in Deutschland

Ein Donnerstagmorgen im März 1956. Vor dem Haus Nummer 3 in der Frankfurter Weißfrauenstraße steht ein junger Mann. Er brüllt lautstark und wild gestikulierend zu einem Bürofenster im ersten Stock hinauf. Es ist ein schwieriges Unterfangen gegen die unzähligen VW-Käfer und Borgwards, die durch das Bankenviertel rauschen, anzuschreien, doch glücklicherweise hat sich die Sekretärin im ersten Stock inzwischen daran gewöhnt, aufgrund der noch nicht vorhandenen Türklingel, in regelmäßigen Abständen aus dem Fenster zu schauen und so wird der junge Mann schon bald entdeckt und eingelassen.

Die Büroräume, die er nun betritt, sind äußerst sparsam eingerichtet. Auf 100 Quadratmetern finden sich gerade einmal drei Schreibtische samt Stuhl, drei Aktenordner und drei Telefone. Man könnte fast argwöhnen, dass es sich hier um eine undurchsichtige Briefkastenfirma handelt. Die drei Telefone sind der Grund dafür, dass der junge Mann so hektisch herüber gerannt kam, denn keines von ihnen ist angeschlossen, und bis dies geschieht, ist das Hapag Lloyd Reisebüro in der Kaiserstraße die vorläufige Kontaktnummer für alle Anrufer. Für jedes Telefongespräch, das entgegengenommen werden soll, muss ein Bote die wenigen hundert Meter in die Weißfrauenstraße herüberlaufen und den Gesprächspartner für einen Rückruf herüberholen.

So geschieht es auch jetzt: der Verkaufsleiter Dr. Seichert nimmt Hut und Mantel und folgt dem jungen Mann zum Telefonat. Die Sekretärin Hannelore Griessel bleibt allein zurück und geht wieder zum Fenster – vielleicht steht unten ja schon der nächste Winker und bittet um Einlass.

Oben: Eine Vickers Viking der Deutschen Flugdienst vor dem alten Empfangsgebäude im Osten des Frankfurter Flughafens .

Gegenüber: Bordservice in den Anfangsjahren der Deutschen Flugdienst GmbH.

Diese Aufnahme aus dem Jahr 1956 spiegelt die Reisekleidung dieser Zeit gut wieder. Für eine Flugreise in den Urlaub machte man sich damals noch fein und niemandem wäre es auch nur im Traum eingefallen, in Strandkleidung zu erscheinen.

Vorangegangene Doppelseite: Für die nächtliche Wartung steht bereits die gesamte Nachtschicht des Technikpersonals bereit, um die besonders in der Sommersaison knappe Bodenzeit optimal für die Überholung der Vickers Viscount zu nutzen.



Oben: Der 1898 in Itzehoe geborene Hans M. Bongers wurde 1954 zum Direktor und Ersten Vorstandsmitglied der wieder gegründeten Deutschen Lufthansa AG berufen.

In dieser Position war er maßgeblich an der Gründung der Deutschen Flugdienst beteiligt, und von 1960 bis 1966 nahm er den Aufsichtsratsvorsitz der Charterairline wahr.

Rechts: Dieser Original R1155 Funkempfänger aus einer Vickers Viking der Deutschen Flugdienst ist heute im Airlines Archiv auf dem Flughafen Frankfurt ausgestellt.

Von der Firma Marconi entwickelt, war der R1155 bereits während des zweiten Weltkriegs das universelle Funkgerät der meisten Flugzeuge aus britischer Produktion.

Unten: Beschauliche Abfertigung auf dem Flughafen Frankfurt am Main (ca. 1956).



Unter diesen einfachen Bedingungen, die ganz typisch für die Gründungswelle der fünfziger Jahre waren, nahm am 1. März 1956 die Deutschen Flugdienst GmbH ihre Arbeit auf. Doch die Geschichte dieses Unternehmens, das heute den Namen Condor Flugdienst trägt, begann schon ein Jahr früher.

1955 machten sich viele schlaue Köpfe in der deutschen Reisebranche Gedanken darüber, wie man den immer bedeutsamer werdenden Luftverkehr auch für den Tourismus nutzbar machen könnte. Einer davon war H.T. Wolf, damals Direktor des Frankfurter Hapag Lloyd Reisebüros. Er sah ganz deutlich das Potenzial, das im gerade aufkeimenden Bedarfsluftverkehr lag. Anfang der fünfziger Jahre hatte man in Deutschland das Größte des Wiederaufbaus geschafft. Wichtiger aber noch war die Tatsache, dass die Mägen der Menschen wieder voll waren und dass, nachdem das Lebensnotwendige eingekauft war, im Geldbeutel noch etwas übrig blieb.

Die Deutschen entwickelten nun eine enorme Begeisterung für etwas, das sie jahrelang entbehren mussten: Die freie Reise ins Ausland. Eine Initialzündung ging dabei vom Heiligen Jahr 1950 aus, als tausende von Pilgern zu den Wallfahrtsorten in Lourdes und Fatima und natürlich besonders nach Rom reisten.

Dabei verliebten sich die Deutschen in das mediterrane Klima und die besondere Lebensart in der Mittelmeerregion. Bald wurden auch organisierte Urlaubsreisen in diese Gebiete angeboten und erfreuten sich immer größerer Beliebtheit.

Zunächst ging es noch mit Bus oder Bahn auf die Reise. Auf dem Weg nach Mallorca musste man zudem noch für das letzte Stück des Weges auf ein Schiff umsteigen. Es

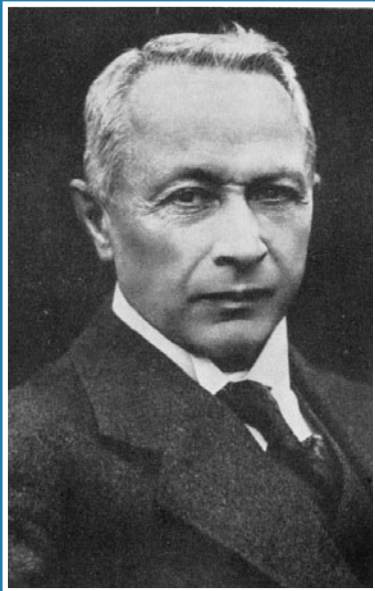


waren lange und beschwerliche Reisen, denn der Komfort wurde in den Zügen und Reisebussen dieser Zeit noch kleingeschrieben. Ab 1953 kamen dann die ersten Angebote für Flugreisen auf.

Oft wurde aber nur auf einer Teilstrecke geflogen, zum Beispiel von Genf oder Genua nach Palma. Fanden die Flüge doch einmal direkt ab Deutschland statt, wurden sie ausschließlich von ausländischen Fluggesellschaften durchgeführt, denn deutschen Staatsbürgern war seit dem Ende des zweiten Weltkriegs der Bau und Betrieb von Luftfahrzeugen durch das Potsdamer Abkommen untersagt.

Die Bundesregierung hatte sich anfänglich Hoffnungen gemacht, schon 1953 den Flugbetrieb mit deutschen Unternehmen wieder beginnen zu können, aber die Verhandlungen über einen neuen Staatsvertrag mit den Alliierten zogen sich in die Länge. Am 5. Mai 1955 war dann die Wartezeit endlich vorbei: Deutschland wurde wieder ein souveräner Staat und erhielt damit die Lufthoheit zurück.

FLUGDIENST und Professor Junkers



In Dessau wurden vor dem Zweiten Weltkrieg nicht nur die berühmten Junkers Ganzmetallflugzeuge hergestellt, sondern es wurde im Kreis um den legendären Professor Hugo Junkers auch an Plänen für die Zukunft des europäischen Luftverkehrs gearbeitet. Unter anderem erstellte Junkers zusammen mit dem späteren Lufthansa Vorstand Hans M. Bongers 1925 das Konzept für eine deutsche Bedarfsfluggesellschaft. Unter der Führung der Junkers Luftverkehr AG sollte das neue Unternehmen als „Deutscher Luftdienst“ mit Junkers F13 Flugzeugen zu den Bädern und Winterkurorten im In- und Ausland fliegen. Leider war dieses Projekt seiner Zeit um mehrere Jahrzehnte voraus und verschwand so für eine lange Zeit in der Schublade.

1955 holte Hans Bongers die Planungen für den Bedarfsluftverkehr dann wieder hervor und passte sie den Bedürfnissen des langsam wieder aufblühenden Nachkriegsdeutschlands an. Als Name für das neue Unternehmen hatte er wieder „Deutscher Luftdienst“ vorgesehen. Da in Hessen aber bereits ein Unternehmen mit diesem Namen existierte, wurde kurzerhand auf „Deutsche Flugdienst GmbH“ in Anlehnung an die alte Hansa Flugdienst GmbH zurückgegriffen.

Links: Professor Hugo Junkers arbeitete schon 1925 an einem Charterflugkonzept.

Auf diesen Moment hatte H.T. Wolf nur gewartet. Er versuchte umgehend die beiden Gesellschafter der Hapag Lloyd Reisebüro-Kette für den Aufbau einer Charterfluglinie zu begeistern. Seine Chancen dafür standen gut, denn die Hamburger HAPAG Reederei und ihr Gegenpart aus Bremen, der Norddeutsche Lloyd, besaßen bereits Erfahrungen mit dem Betrieb einer gemeinsamen Fluggesellschaft. Beide hatten schon sehr frühzeitig eigene Fluggesellschaften gegründet, die sie am 6. Februar 1923 zur Deutschen Aero Lloyd zusammenschlossen. Das gemeinsame Unternehmen betrieben sie 3 Jahre lang sehr erfolgreich, bis es dann 1926, auf Betreiben des Deutschen Reichsverkehrsministeriums, mit der Junkers Luftverkehr AG zur Deutschen Luft Hansa (damals noch in zwei Worten geschrieben) zwangsfusioniert wurde.

Bei dem durch H.T. Wolf angeregten Nachkriegsprojekt bestanden die beiden Reedereien aber darauf, dass noch zusätzliche Anteilseigner mit ins Boot geholt wurden, um das Risiko in der damals noch neuen und zu Recht als unberechenbar angesehenen Charterbranche möglichst klein zu halten.

Da traf es sich gut, dass man sich auch an anderer Stelle gerade Gedanken über die Möglichkeiten des Flugtourismus machte. Bei der gerade neu gegründeten Lufthansa sah man mit Bedenken, dass ausländische Gesellschaften wie Eagle Airways, BKS oder Skyways die Bundesrepublik als ergiebigen Markt für ihre Charterunternehmen entdecken. Daher wurde schon von einem Team unter Leitung des Lufthansa Vorstands Hans M. Bongers an einem Konzept für eine eigene Bedarfsfluggesellschaft gearbeitet. Aber für die Lufthansa war 1955 das Jahr des Wachstums schlechthin. Die neue Linie begann den Aufbau ihres Flugbetriebs mit Siebenmeilenstiefeln. Im April 1955 fand der erste innerdeutsche Flug statt, im Mai wurde der Europaverkehr gleich auf drei Strecken eröffnet und im Juni begannen die ersten Interkontinentalflüge von Frankfurt und Düsseldorf zum New Yorker Idlewild Flughafen.