

Lutz Budrass

Adler und Kranich

Die Lufthansa und ihre Geschichte
1926 – 1955

Blessing



Leseprobe

Lutz Budrass

Adler und Kranich Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926-1955

»Von Budrass getrieben, akzeptiert die Lufthansa-Führung erstmals, dass die Vorläuferfirma ein wichtiger Teil der Konzerngeschichte ist.« *Dinah Deckstein, Der Spiegel*

Bestellen Sie mit einem Klick für 34,99 €



Seiten: 704

Erscheinungstermin: 11. März 2016

Mehr Informationen zum Buch gibt es auf

www.penguinrandomhouse.de

Lutz Budrass

Adler und Kranich

Lutz Budrass

Adler und Kranich

Die Lufthansa und ihre Geschichte
1926–1955

Blessing

Für Moritz und Lion

Inhalt

Einleitung	9
I. »Gesunder Wettbewerb«: Die Luftverkehrsgesellschaften 1919–1925	19
II. Die Idee der Deutschen Luft Hansa AG und der »Avio-Trust« ..	83
III. Im Schlaraffenland: Die Luft Hansa, die Subventionen, der »Luftkrieg« und Gotthard Sachsenberg, 1926–1929	141
IV. Von Katastrophe zu Katastrophe: Die Luft Hansa 1929–1932	227
V. Vom Opfer zur Avantgarde zum Nachzügler der Rüstung: Die Lufthansa 1933–1939	307
VI. Die Industrialisierung der Lufthansa, 1939–1945	373

VII.

Vom Ende der ersten Lufthansa zur Gründung der zweiten:

Der Aufbau einer zivilen Luftverkehrsgesellschaft

in der Bundesrepublik, 1945–1955 433

Schlussbetrachtung 513

ANHANG 521

Exkurse 523

Abkürzungen 579

Anmerkungen 581

Quellen 660

Literatur 665

Bildnachweis 691

Register 693

Einleitung

Als die Deutsche Lufthansa AG am 6. Januar 2001 75 Jahre alt wurde, fiel die lange geplante Feier aus. Erst kurz vorher war entdeckt worden, dass die Lufthansa im Zweiten Weltkrieg Tausende von Zwangsarbeitern beschäftigt hatte, darüber hinaus manches in der gepflegten Tradition eines der größten Luftverkehrskonzerne der Welt geschönt und vieles ganz verdrängt worden war. Obwohl die Lufthansa sonst keineswegs Chancen für ihr Marketing ausließ, erfuhren selbst die über einhunderttausend Beschäftigten nur durch eine Sonderausgabe der Werkszeitung und die Neuauflage einer bereits in den 1980er-Jahren entstandenen Unternehmenschronik, dass ihr Unternehmen 75 Jahre alt geworden war. Nach außen bestritt die Lufthansa ganz und gar, dass sie so alt war – der wahre Geburtstag werde erst in einigen Jahren gefeiert. 2005 wurde deshalb mit großem Echo der 50. Jahrestag des ersten Fluges der Lufthansa nach dem Zweiten Weltkrieg als ihr eigentliches Jubiläum begangen. Das war kein Jugendwahn oder der Versuch, das Alte ganz abzustreifen, sondern Ausdruck eines einzigartig schwierigen Verhältnisses zur eigenen Geschichte. Dieses schwierige Verhältnis aufzuklären ist Ziel dieses Buches.

Adler und Kranich ist die erste Geschichte der Deutschen Lufthansa AG von 1926 bis 1955. Während andere Darstellungen entweder nur Ausschnitte der Geschichte der ersten Lufthansa oder – seltener – der zweiten präsentieren, wird mit diesem Buch eine historische Brücke geschlagen. Erzählt wird die Geschichte der Lufthansa von der Gründung 1926 bis zum ersten Flug nach dem Zweiten Weltkrieg 1955. Das Buch ist damit auch eine Erklärung des abgesagten Jubiläums 2001. Denn es wird gezeigt, dass die für ein deutsches Großunternehmen mittlerweile

einzigartige Verdrängung der nationalsozialistischen Vergangenheit schon bei der Gründung der zweiten Lufthansa in der jungen Bundesrepublik programmiert war. Die Lufthansa wurde teils bis in die 1960er-Jahre hinein von Männern – Bankiers, aber vor allem Regierungsbeamten – beherrscht, die sie 1926 gegründet hatten und auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht von ihrem Pfad abweichen wollten.

1999 stellte Joachim Wachtel eine Festschrift fertig, die zum Jubiläum am 6. Januar 2001 präsentiert werden sollte. Zehn Jahre hatte er an der »Geschichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945« gearbeitet. *Im Zeichen des Kranichs* sollte die Festschrift heißen; sie war auf 313 Seiten angewachsen, weitere zwanzig Seiten, auf denen Günter Ott die »Flugzeuge im Dienst der Deutschen Lufthansa bis 1945« aufzählte, nicht mitgerechnet. Wachtels Buch war als Summe der heroischen Tradition der ersten Lufthansa gedacht. Die bekannten Geschichten sollten ansprechend, vor allem mit vielen Illustrationen präsentiert werden. Wachtel hatte durch den langen Vorlauf Zeit genug gehabt, die Tradition der ersten Lufthansa an den Quellen zu prüfen. Bei dieser Prüfung war er an einer Zahl hängen geblieben, die er nicht erklären konnte: 7654 – so viele ausländische Arbeiter beschäftigte die Lufthansa im Juni 1944.

Diese Zahl brachte die geplante große Jubiläumsfeier 2001 in Gefahr. Seit Sommer 1998 war über den deutschen Großunternehmen in den Vereinigten Staaten eine Klagewelle zusammengeschlagen. Anwaltsfirmen hatten Forderungen von Überlebenden des Holocaust gesammelt und traten medienwirksam mit Sammelklagen auf.¹ Es war sicher, dass die Lufthansa gefragt werden würde, wenn sie denn ihr Jubiläum feierte: Wozu brauchte eine Luftverkehrsgesellschaft, die während des Krieges nur einen Teil ihres Europadienstes absolvierte, mehr Arbeiter, als sie je zuvor beschäftigt hatte? Und da der größte Teil ihrer ausländischen Arbeiter nicht freiwillig bei der Lufthansa war – warum ließ sie sich auf dieses Verbrechen ein? Da ich kurz vorher ein Buch über die Geschichte der deutschen Luftfahrtindustrie veröffentlicht hatte, in

dem es auch um die Lufthansa und nicht nur am Rande um die Beschäftigung von Zwangsarbeitern ging, wurde ich im September 1999 beauftragt, eine Studie zu verfassen, in der Antworten auf die kritischen Fragen zur Zwangsarbeiterbeschäftigung gegeben wurden und die gemeinsam mit dem Buch von Wachtel veröffentlicht werden sollte. Das Ergebnis war noch viel belastender als erwartet. Es stellte sich heraus, dass die besondere Rolle der Lufthansa bei der Beschäftigung von Zwangsarbeitern keine Verirrung war, eine Handlungsweise, die ihr von den Nationalsozialisten aufgezwungen war oder gar Folge eines nationalsozialistischen Moralkodex,² sondern ein sehr bewusst in Kauf genommenes Ergebnis ihrer Wirtschaftlichkeitsstrategie, um nach dem Ausfall der eigentlichen Einnahmequelle Kapital für eine grundstürzende Modernisierung ihrer Flotte für den Luftverkehr der Nachkriegszeit zu sammeln. Und es stellte sich heraus, dass die erste Lufthansa sich als ein politisches Unternehmen verstanden hatte. Christoph Weber, der 2009 einen Dokumentarfilm über die »verdrängte Geschichte der Lufthansa« drehte, fand sogar einen Filmausschnitt von 1942, auf dem der Aufsichtsratsvorsitzende Emil Georg von Stauss stolz bekundete, der Nationalsozialismus sei in der Lufthansa schon seit der Gründung »wirkungsvoll« gewesen.

Auf diese Eröffnung reagierte die Lufthansa in einer Weise, mit der kaum deutlicher gezeigt werden konnte, wie sehr es Teil der Unternehmensstrategie der zweiten Lufthansa gewesen war, sich mit der bunt schillernden Tradition der ersten zu schmücken. Ebenso wenig wie die Feier zum 75. Jahrestag stattfand, wurde das fertige Buch von Wachtel veröffentlicht. Meine Studie verschwand zwar nicht ganz in der Schublade, wurde aber nur als Manuskript vervielfältigt und auf explizite Nachfrage verschickt. Stattdessen bereitete sich die Lufthansa fortan auf das 50. Jubiläum des ersten Flugs nach dem Zweiten Weltkrieg vor und legte sich darauf fest, dass sie zwar einen gemeinsamen Namen, aber keine gemeinsame Geschichte mit ihrer Vorgängerin habe. Die Tradition der ersten Lufthansa wurde aber nicht völlig abgespalten, sondern weiterhin genutzt, um ihren vermeintlichen Glanz auf die zweite

abzulenken, etwa durch das Traditionsflugzeug Ju 52 der Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung – ein Muster, das nicht bei der neuen Lufthansa, aber bei der alten und überwiegend bei der Luftwaffe des nationalsozialistischen Deutschland zum Einsatz gekommen war. Selbst in einem wissenschaftlichen Aufsatz wurde 2007 gespottet, dass die Lufthansa zwei Gründungsdaten habe, deren sie sich nach Bedarf und unbekümmert um Widersprüche bediene.³ Immerhin entschloss sich die Lufthansa nach der Ankündigung von *Adler und Kranich* dazu, die erwähnte 17 Jahre alte Festschrift von Joachim Wachtel – ergänzt um meine Studie zur Zwangsarbeiterbeschäftigung – veröffentlichen zu lassen. Doch abermals grenzt sie sich mit dieser »Geschichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945« von der ersten Lufthansa ab. *Adler und Kranich* versteht sich insoweit auch als Beitrag zur jüngsten Debatte, wie sich Unternehmen und Unternehmer in der Nachkriegszeit zu ihrer nationalsozialistischen Vergangenheit stellten.

Gerald Feldman hielt schon 2002 fest, dass die Lufthansa im Umgang mit ihrer Geschichte recht einzigartig unter den deutschen Großunternehmen dastehe.⁴ Etliche deutsche Unternehmen mussten sich in den letzten dreißig Jahren in einem teils quälenden Prozess von dem überschüssigen nationalen Sinn befreien, der ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit während der Weimarer Republik, erst recht aber in der Zeit des nationalsozialistischen Deutschland zugeschrieben worden war. Meist waren diese Selbstbilder gemeinsam mit der nationalsozialistischen Vergangenheit verdrängt worden, oft genug aber in harmlose Unternehmenstraditionen eingeflossen. Das Selbstbild der deutschen Luftfahrt hingegen speist sich bis heute nahezu ungebrochen aus den Utopien, die in den 1920er- und 1930er-Jahren in sie hineingelesen wurden. Zu Tradition gewendet, beweist die Luftfahrteuphorie dieser Zeit bis heute ihre Stärke. Die Lufthansa ist nur ein Beispiel dafür, wenn auch ein wichtiges.

Mein Buch zeigt: Die Lufthansa hatte von Anfang an eine besondere Bedeutung für den deutschen Staat, obwohl sie als mehrheitlich privates Unternehmen getarnt wurde. Die Geschichte der Lufthansa

wird von mir deshalb einerseits als klassische Unternehmensgeschichte, andererseits als politische Geschichte erzählt. In den 1920er- und frühen 1930er-Jahren erfüllte sie Aufgaben in der geheimen Wiederaufrüstung. Als die Lufthansa 1926 entstand, war klar, dass sich der größte Teil ihrer Erträge aus Subventionen speisen würde. Und es war auch klar, dass dies auf unabsehbare Zeit so bleiben würde. Begründet wurden die Subventionen in erster Linie mit dem im Versailler Friedensvertrag verfügten Verzicht auf Luftstreitkräfte. In den Subventionen für die Lufthansa bündelten sich die Mittel, die in anderen Ländern für die Luftwaffe ausgegeben wurden, vorgeblich, um mit ihrer Nachfrage die deutsche Flugzeugindustrie zu erhalten. Luftverkehr suggerierte, dass Deutschland trotz des verlorenen Weltkriegs das Zentrum technischer und wirtschaftlicher Modernisierung geblieben war, dass die deutsche Geltung in der Welt durch Luftfahrt erneuert würde. Die Luftgeltung war zwar eine kollektive Idee, die sich unsichtbar in die Haltung zum Luftverkehr einprägte, aber hinter ihr standen Akteure, die eigennützig handelten: Institutionen, an erster Stelle die Reichswehr, Reichsministerien und Reichsregierung, Länder wie Preußen, aber auch Kommunen und Unternehmen; zudem unbeirrte ehemalige Kriegsfieger und Offiziere, Flugzeughersteller, Wissenschaftler und Bankiers, Journalisten und Schriftsteller, Politiker aller Schattierungen. Die Interessen der meisten lassen sich leicht umreißen. Sie sahen sich bei der Gründung der Lufthansa oft genug in einer Distanz zur Weimarer Republik, und deshalb war die Lufthansa auch ein Zugeständnis an sie, die sich vor und während des Ersten Weltkriegs auf die Luftfahrt eingelassen hatten und sich seit 1918 ihrer Zukunft beraubt fühlten.

Die Lufthansa war mehr als jedes andere Luftfahrtunternehmen Trägerin der in Deutschland besonders mächtigen Luftfahrteuphorie. Die Luftfahrt sollte die deutsche Geltung in der Welt nach dem Ersten Weltkrieg erneuern, sie verhiess zudem eine Modernisierung der deutschen Gesellschaft durch Technik und war die populärste Denkfigur, mit der die zerklüftete politische und soziale Realität der ersten deutschen

Republik überspielt werden sollte. Selbst wenn die technische Entwicklung so weit gediehen war, dass sie Passagierflugzeuge möglich machte, die den Sprung vom europäischen Festland zu den Britischen Inseln, über die Alpen und vielleicht auch von Kontinent zu Kontinente schafften, blieb Luftverkehr jedoch unwirtschaftlich, solange die Einkommen mehrheitlich so niedrig waren und sich so ungleich verteilten, dass sich nur die Oberschicht eine Flugreise leisten konnte. Eine große, mobile, wohlhabende und mehr oder weniger egalitäre Bevölkerung war die unabdingbare gesellschaftliche Voraussetzung für einen wirtschaftlichen zivilen Luftverkehr.⁵ In den Vereinigten Staaten schien dies erstmals Mitte der 1930er-Jahre möglich zu sein. Dennoch entspann sich ausgerechnet in Deutschland, das durch die Produktivitäts- und Vermögensverluste in Krieg und Inflation weit in seiner Entwicklung zurückgeworfen worden war, schon zehn Jahre vorher das weltweit dichteste und längste Luftverkehrsnetz. Entsprechend wurde in die Luftfahrt besonders in Deutschland eine gesellschaftliche und nationale Utopie hineingedeutet:⁶ »Fliegen suggerierte [...] einen harmonischen Zugang zur Moderne und versprach bestehende gesellschaftliche Gegensätze miteinander zu versöhnen.«⁷ Diese Utopie fand in den 1920er-Jahren ein überwältigendes Echo in Presse, Literatur, Radio und Film. Während ihre Medialisierung intensiv beschrieben worden ist, gibt es nur verstreute Hinweise, wie sie von Unternehmen verwendet wurde, um ihre Position auf dem Markt zu verbessern. Es ist deshalb das Hauptziel dieses Buches, zu zeigen, dass die Deutsche Lufthansa AG Trägerin der in der Luftfahrt eingeschriebenen gesellschaftlichen und nationalen Utopie war und ihre Geschichte als Unternehmen ohne diese Utopie – auch bei einer nüchternen wirtschaftlichen Betrachtung – nicht verstanden werden kann.⁸ Ihr Handlungsrahmen wurde durch politische Entscheidungen gesetzt, die sehr wohl danach abgewogen wurden, wie weit die Utopie die Republik selbst stabilisierte. Deshalb müssen in erster Linie die politischen Interessen analysiert werden, die auf die Konzeption der Lufthansa in der Stabilitätsphase der Weimarer Republik einwirkten. Denn mit dieser Sinnkonstruktion konnten erhebliche Mittel in den Haushalten von

Reich, Ländern und Gemeinden mobilisiert werden, ausdrücklich auf Kosten anderer öffentlicher Aufgaben und gegen Ende der Weimarer Republik auch auf Kosten der Rüstung.

Die Lufthansa flog zu keiner Zeit wirtschaftlich, sondern musste hoch subventioniert werden. Mit der Gründung der Lufthansa wurden von Anfang an die strategischen Alternativen geboren, die sich durch ihre Geschichte ziehen und auch das analytische Gerüst dieses Buches bilden: Solange die Lufthansa Subventionen empfing, brauchte sie eine zusätzliche Legitimation als Tarnkappe der geheimen Aufrüstung und als Trägerin einer nationalen und gesellschaftlichen Utopie. In Ermangelung dieser Legitimation musste sie wirtschaftlich sein. Da die Wirtschaftlichkeit als Alternative zur nationalen Mission nie vom Horizont verschwand, wird der wirtschaftliche und technische Fortschritt der Lufthansa als Unternehmen ebenso untersucht wie ihre politische Geschichte, manchmal in kleineren Exkursen, wenn es zu detailliert zu werden droht. Weil die Lufthansa das Ziel der Wirtschaftlichkeit bis zur Betriebseinstellung im April 1945 auch nicht annähernd erreichte, stand sie mehrfach in ihrer Geschichte kurz davor, aufgegeben zu werden. In der Weimarer Republik verklang nie die Forderung, die knappen Mittel direkt in die Aufrüstung fließen zu lassen, statt den Umweg über die Lufthansa zu suchen. Auch musste kontinuierlich ausgehandelt werden, wie weit für den Luftverkehr Mittel von anderen öffentlichen Aufgaben abgezogen werden konnten. Gegen Ende der Weimarer Republik stand die Lufthansa praktisch vor dem Aus. Der Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft bot ihr abermals eine Chance, sich neu zu legitimieren, trotzdem blieb sie, erst recht durch die sogenannte Enttarnung der Luftwaffe am 1. März 1935, in einer Dauerkrise. In dem Maße, wie die deutsche Geltung zur Luft von der Luftwaffe verkörpert wurde, verloren die Subventionen für die Lufthansa ihre Legitimation. Sie stand fortan unter einem wachsenden Zwang zur Wirtschaftlichkeit. Die Geschichte der Lufthansa im nationalsozialistischen Deutschland, auch ihre Teilnahme an den nationalsozialistischen Verbrechen, vor allem an

der Zwangsarbeiterbeschäftigung, müssen im Zusammenhang mit dieser latenten Krise und der aus ihr entstehenden Wirtschaftlichkeitsstrategie gesehen werden.

In *Adler und Kranich* wird gezeigt, dass sich der Glaube an die »Luftgeltung« zum Ende der Weimarer Republik so sehr abgenutzt hatte, dass die Führung der Lufthansa früh auf die Versprechungen Hermann Görings und der Nationalsozialisten einschwenkte – denn die Wirtschaftlichkeit war immer noch in weiter Ferne. Besonderer Wert wird darauf gelegt, die Beteiligung der Lufthansa an der nationalsozialistischen Aufrüstung zu schildern und gründlich die Ursachen der besonders intensiven Beteiligung der Lufthansa am nationalsozialistischen Zwangsarbeiterregime zu klären. Denn gerade weil sie sich mit Macht auf den Luftverkehr der Nachkriegszeit vorbereitete, musste die Lufthansa Geld sparen, und das bekamen vor allem ihre Zwangsarbeiter zu spüren. Schließlich wird gezeigt, wie es der Führung der Lufthansa gelang, in der langen Vorbereitung des Neustarts 1955 die Vorbehalte der Alliierten zu dämpfen, die erlebt hatten, dass sich unter der Lufthansa die Luftwaffe verbarg – und dennoch eine Konzeption durchzusetzen, die sich gegen fast alles sperrte, was die neue Bundesrepublik ausmachen wollte: die Hinwendung zu Europa und das Vertrauen in die Demokratie, vor allem aber eine Beschäftigung mit der eigenen Geschichte unter dem nationalsozialistischen Regime. Die Gründer der zweiten Lufthansa (von denen die meisten auch die erste Lufthansa geprägt hatten) deklarierten als Unternehmensziel schlechthin, ausdrücklich einen Mehrwert zu erwirtschaften, obwohl die Erfahrung der drei Jahrzehnte zuvor gezeigt hatte, dass Luftverkehr nur mit hohen Subventionen funktionierte. »Nicht nachlassen! Unsere Lufthansa arbeitet noch immer ohne Gewinn!«, stand 1960 auf den Vordrucken für interne Aktenvermerke. Das lag daran, dass ein großer Teil der Sinnkonstruktion, mit der die erste Lufthansa gewirtschaftet hatte, diskreditiert war. Die Idee, die deutsche Geltung in der Welt durch Luftfahrt zu erneuern, war nach dem Zweiten Weltkrieg so sehr verdächtig, dass es sogar schädlich ge-

wesen wäre, sie als Legitimation für Subventionen an die deutsche Verkehrsluftfahrt einzusetzen. Um aber wenigstens einen Teil des Schubs zu nutzen, den die Mission der Luftgeltung für die deutsche Verkehrsluftfahrt einmal gehabt hatte, wurde sie historisiert. Als es erste Debatten über die Subventionen gab, die auch die zweite Lufthansa vorläufig noch brauchte, wurde eine Tradition der ersten Lufthansa erfunden, die etliche der Zutaten enthielt, mit denen sie schon in den 1920er-Jahren zu glänzen versucht hatte: Flugzeuge, Pioniertaten, Fortschrittsglaube, Abenteuer, Weltumspannung, aber nicht Politik und nicht Rüstungsersatz. Seither wird eine heroische Tradition der ersten Lufthansa als historisches Fundament der zweiten erzählt.⁹

Lutz Budrass
Bochum, Januar 2016

I.

»Gesunder Wettbewerb«: Die Luftverkehrsgesellschaften 1919–1925

Im August 1918 wurde Wilhelm Siegert, der Chef der Inspektion der Fliegertruppen (IdFlieg) des Heeres, auf den Luftverkehr aufmerksam: »Wenn wir dereinst im Stande sein wollen, dem Luftverkehr durch die Fliegerwaffe eine Entwicklungsmöglichkeit zu geben, ähnlich wie England Handel und Kolonisation nur auf seiner Flotte hat aufbauen können, dann ist es fünf Minuten vor Zwölf, um ans Werk zu gehen.«¹ Siegert, der sich schon in seinem Kriegstagebuch recht unbescheiden als Schöpfer der deutschen Fliegerkräfte schlechthin bezeichnete – »Ich habe die preußische Fliegerei aus der Taufe gehoben, ich bin ihr Lehrer gewesen«² –, hatte die IdFlieg seit 1915 zur zentralen militärischen Exekutivbehörde für die deutsche Luftfahrtindustrie ausgebaut. Er war im August 1918 tatsächlich entscheidend, wenn »ans Werk« gegangen werden sollte. Am Vormittag des 10. November 1918 musste sich Siegert allerdings eingestehen, dass sich die Zeiger nun sehr rasch der Zwölf näherten: »Meine Prophezeiung [...], dass uns ein Reichsluftamt von der unabhängigen Sozialdemokratie aufgezwungen wird, falls wir es nicht rechtzeitig selbst anregen, beginnt sich buchstabengetreu zu erfüllen.«³ Siegert drang noch mit seinem Arbeitsprogramm für eine »zentrale zivile Zusammenfassung« der Luftfahrt in einem »Reichsluftamt« durch und auch mit seinem Vorschlag für die Leitung des neuen Amtes, musste dann aber das Feld räumen. Die IdFlieg blieb nach dem Waffenstillstand übergangsweise erhalten, kürzte ihre Bestellungen im Winter 1918/19 erheblich, ließ die Flugzeugfirmen aber teils

»zivilisierte« Kriegsmodelle weiterproduzieren.⁴ Siebert selbst fügte sich 1920 in seinen Abschied und begann als Berater für den Flugzeughersteller Sablatnig zu arbeiten, der alsbald mit einem eigenen Luftverkehr auftrat.

August Eulers »luftpolitische Marksteine«: Hoffnung auf die versöhnende Kraft eines zivilen Luftverkehrs statt militärischer Fliegerei

Am 26. November 1918 erließ die neu gebildete Reichsregierung unter Friedrich Ebert eine erste Verordnung über die »vorläufige Regelung der Luftfahrt«. Ihr folgte am 4. Dezember 1918 der Erlass zur Bildung des »Reichsluftamtes«, dem bald darauf umfangreiche, allerdings vage formulierte Kompetenzen eingeräumt wurden. Dazu gehörte die »ausschließliche Befugnis« des Leiters des Amtes, »nach seinem Ermessen im Einzelfalle Luftfahrt zuzulassen«.⁵ Auf diesen Posten wurde der Mann berufen, den Siebert vorgeschlagen hatte: seinen »sachlichsten und erbittertsten Gegner im Flugwesen seit 1908«, August Euler.⁶ Euler, 1868 geboren, war Luftfahrtunternehmer der ersten Stunde: Seine Flugzeugfabrik hatte 1908 die ersten deutschen Motorflugzeuge gebaut. 1910 erwarb er den deutschen Flugzeugführerschein Nummer 1, stellte einen Dauerflugrekord auf, trug anschließend Sorge für eine geregelte Pilotenausbildung in Deutschland und initiierte 1912 den ersten amtlichen Postflug in Deutschland zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt. Euler personifizierte die frühe deutsche Luftfahrt. Der Bruder des Kaisers, Prinz Heinrich, lernte bei ihm das Fliegen, um die Hinwendung des Hauses Hohenzollern zur modernen Technik zu unterstreichen.

Nicht nur Siebert schien Euler 1918 ein geeigneter Kandidat für die Leitung des Reichsluftamtes zu sein. Euler hatte während des Krieges Distanz zum Militär gehalten. Er war kein Pazifist – schon vor dem Krieg erwarb er ein Patent für ein Flugzeug mit Maschinengewehr, und während des Krieges wurden in den Euler-Flugzeugwerken in Frankfurt mehrere Kriegsflugzeugtypen entwickelt. Er pflegte aber seine persön-

liche und unternehmerische Unabhängigkeit. Lange hatte er sich gewehrt, in den Kriegsverband der Flugzeugindustrie einzutreten und sich der Beschaffungsbehörde der IdFlieg, der Flugzeugmeisterei, zu unterwerfen. Ebenso hatte er die Organisation der deutschen Militärluftfahrt und vor allem die unfallträchtige Ausbildung des fliegenden Personals scharf kritisiert.⁷

Mit seinen weitreichenden internationalen Kontakten und seiner immer wieder geäußerten Hoffnung auf die versöhnende Kraft eines zivilen Luftverkehrs konnte Euler bei den Revolutionären, aber auch den Alliierten zusätzliche Punkte sammeln. Deshalb schlug Siegert Euler zum »Zivil-Diktator« der Nachkriegsluftfahrt vor.⁸ Gerade er konnte Eulers Politik allerdings mit Gleichmut verfolgen, denn das Reichsluftamt sollte fast ausschließlich frühere Angehörige der IdFlieg beschäftigen.

Eulers Laufbahn als Chef des Reichsluftamtes war kurz. Ursprünglich sollte er auch die Demobilisierung der Luftstreitkräfte und die Konversion der Flugzeugindustrie lenken,⁹ was Euler aber ablehnte. Anfangs nur dem Innenministerium locker unterstellt, wurde sein Amt im Mai 1920 als Abteilung für Luftfahrt- und Kraftfahrzeugwesen in das neu gebildete Reichsverkehrsministerium eingegliedert. Euler bestand allerdings darauf, auch weiterhin unmittelbar Reichstag, Reichsregierung und Reichspräsident verantwortlich zu sein.¹⁰ Er geriet aber zunehmend in die Kritik der Öffentlichkeit und der Beamten der eigenen Behörde. Nach mehrmonatiger Beurlaubung trat er im November 1920 schließlich zurück.

Das Scheitern Eulers macht es leicht, seinen Einfluss auf die zivile deutsche Luftfahrt nicht allzu hoch zu veranschlagen. Das Reichsluftamt nahm formal nur beratend an den Entscheidungen der Reichs- und Landesbehörden zur Luftfahrt teil und besaß zunächst keinen nennenswerten exekutiven Unterbau. Auch wenn er sich mit seiner Gesamtkonzeption am Ende nicht durchsetzen konnte, lenkte Euler den deutschen

Luftverkehr dennoch auf bestimmte Pfade, die langfristig Bestand haben sollten. Eulers bisweilen starrer Eigensinn, der sich in umfangreichen Denkschriften niederschlug, war in revolutionär bewegten Zeiten oft hilfreich. Zwischen 1918 und 1920 wurden politische und rechtliche Besitzstände radikal entwertet, und es entstanden neue Institutionen – das bot einem Mann wie Euler die Gelegenheit, Regeln festzusetzen. »Gestützt auf die geballte Macht von Reichsregierung und Nationalversammlung«, setzte Euler in seiner kurzen Amtszeit »luftpolitische Marksteine«, die später »kaum mehr zu verrücken waren«. ¹¹ Erst als sich die politischen Verhältnisse wieder verfestigten, sollte sein Starrsinn ihm im Wege stehen. ¹²

Die wichtigste Hinterlassenschaft Eulers war die Konzentration der Befugnisse über die Luftfahrt auf der Reichsebene, niedergelegt im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 1. August 1922. Solche Bestrebungen hatte es schon vorher gegeben. Die von Preußen unterstützte und auch von Siegert geforderte »Verreichlichung« der deutschen Luftfahrt war aber auf Widerstand gestoßen. Die Bildung des Reichsluftamtes und das LuftVG beendeten den Kompetenzstreit zwar nicht vollständig, verschafften dem Reich aber die Vorrangstellung. Euler erlebte zwar das Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes nicht mehr im Amt, lieferte 1919 und 1920 aber die maßgebenden Vorarbeiten dazu. ¹³ Das Reichsverkehrsministerium erließ zudem parallel zum LuftVG »Vorläufige Richtlinien zur Ausführung des Luftverkehrsgesetzes«. Darin wurden die Zulassung von Flugzeugen und Flugzeugführern, von Flugschulen, die Anlage von Flughäfen sowie die Genehmigung von Luftverkehrsgesellschaften geregelt. Die im LuftVG vorgesehenen endgültigen gesetzlichen Ausführungsbestimmungen kamen durch bleibende Differenzen zwischen Reich und Ländern nicht zustande. Praktisch blieb das Reichsverkehrsministerium damit die zentrale Luftfahrtbehörde. Den Ländern blieben nur Mitwirkungsrechte erhalten, wenn auch der Konflikt über die »Verreichlichung« durch Ansprüche von Bayern und Sachsen weiter schwelte. ¹⁴

Die Verstaatlichung von Luftfahrtindustrie und Luftverkehr hatte in Euler einen entschiedenen Gegner. Er stellte sich von Anfang an auf den Standpunkt, »dass an eine Verstaatlichung nicht zu denken ist«,¹⁵ und erhielt dafür in der Weimarer Nationalversammlung Beifall von den Liberalen. Seine strikt privatwirtschaftliche Orientierung erklärt sich allerdings nicht allein durch sein politisches Bekenntnis und aus der Tatsache, dass er selbst Luftfahrtindustrieller war. Sie resultierte vielmehr aus einem tiefen Misstrauen gegen die militärische Fliegerei, an die er den zivilen Luftverkehr nicht binden wollte. Dieses Misstrauen zeigte sich vor allem bei der Diskussion über den Luftverkehr zwischen Berlin und Weimar 1919. Die Nationalversammlung war aus dem unruhigen Berlin in das beschauliche Weimar gezogen. Um dennoch möglichst schnell Post und manchmal auch Personen vor Ort zu haben, erteilte Euler der Deutschen Luft-Reederei (DLR) am 5. Februar 1919 die Erlaubnis, einen zivilen Luftverkehrsdienst zwischen Berlin und Weimar einzurichten:¹⁶ Das gilt allgemein als die Geburtsstunde des zivilen Luftverkehrs in Deutschland. Als jedoch auch das Heer einen Kurierdienst zwischen beiden Städten aufziehen wollte, stellte Euler sich mit drastischen Worten in den Weg. Die Fliegertruppe sei »gewohnt, alle Mittel ohne jede Begrenzung einzusetzen, um einen bestimmten Effekt, gleichviel ob er zu den eingesetzten Mitteln in einem wirtschaftlichen Verhältnis steht oder nicht, in Aktion treten zu lassen und hierbei jegliche Gefahr und jegliche Verantwortung Dritten, Unbeteiligten gegenüber außer Acht zu lassen«. Entsprechend geprägte Piloten stellten in Eulers Sicht ziemlich genau das Gegenteil verantwortungsbewusster Verkehrspiloten dar. Die vorhandenen Flugzeuge seien jedoch »im Interesse der Volkswirtschaft nützlich und gewinnbringend zu verwenden«, stellte Euler fest.¹⁷ »Ein militärisch organisatorischer Luftkurierdienst unter den heutigen Verhältnissen« bedeute deshalb »eher eine Gefahr als eine Sicherung der Nationalversammlung«. ¹⁸ Euler wandte sich sogar an die Nationalversammlung selbst, um zu verhindern, dass die »entstehenden Zivilunternehmen entmutigt und einem privaten Luftverkehr durch militärische Konkurrenz auf Reichskosten [...] jeder

Boden entzogen« würde.¹⁹ Als ein Flugzeug des militärischen Luftkurierdienstes zu Bruch ging, drängte er darauf, die »verantwortlichen Personen auf dem Rechtswege zum Ersatz des entstandenen Schadens heranzuziehen«. ²⁰ Dennoch flog bis zum 28. Juli 1919 neben dem zivilen Luftverkehrsdienst der DLR auch ein militärischer Kurierdienst zwischen Berlin und Weimar.²¹

Euler brachte immer wieder das Argument vor, dass es während des Krieges bei der deutschen Fliegertruppe über 3 000 Tote ohne jede Feindeinwirkung gegeben habe. Bei der Ausbildung sowie bei Überführungs- und Übungsflügen waren mehr Menschen gestorben als im Kampf. Mit diesem Befund stützte er seine scharfe Opposition gegen jeden staatlich betriebenen Luftverkehr: »Es hat sich also gezeigt, dass der hier verstaatlichte Luftverkehr, bzw. das hier verstaatlichte Fliegen, gefährlicher war und mehr Opfer gefordert hat, als der kriegsrische Luftkampf. Der Luftverkehr, durch den Privatunternehmer befriedigt, wird wesentlich sorgfältiger, gründlicher, unter Rücksicht auf die persönliche Haftpflicht und die daraus entstehenden Schäden für das einzelne Unternehmen durchgeführt werden. Der einzelne Unternehmer ist immer vor die Alternative gestellt, bei jedem Unfall, bei jedem Bruchschaden die Folgen selbst tragen zu müssen [...] Hieraus resultiert ein Verantwortungsgefühl, welches bei der Luftfahrt vorläufig noch nicht entbehrt werden kann und welches der Staat auch nicht in einer verstaatlichten Luftfahrt [...] ersetzen kann.«²² Flugzeugtypen, Piloten und Unternehmen für den Luftverkehr zu »züchten« sei nur privatwirtschaftlich denkbar. Euler lehnte es sogar ab, ehemalige Militär- zu Zivilpiloten umschulen zu lassen, und empfahl diesen schroff, sich einen Beruf außerhalb der Fliegerei zu suchen. Zu einer Zeit, als in Deutschland die Sozialisierung ganzer Wirtschaftszweige zur Debatte stand, legte er das Reichsluftamt auf einen privatwirtschaftlichen Luftverkehr fest und setzte diesen auch durch.

Der Versailler Vertrag: Entwaffnung und Produktionsverbote erweisen sich als Chance für die deutschen Luftverkehrsgesellschaften

Seiner Sorge über einen zu großen Einfluss des Militärs im Luftfahrtwesen schien Euler bald darauf ledig zu werden, denn der Artikel 198 des Versailler Vertrages untersagte Deutschland kurzerhand jegliche Luftstreitkräfte, und in den Artikeln 199 bis 202 wurde die Ablieferung oder Zerstörung aller Kriegsflugzeuge und militärischen Bodenanlagen gefordert. Abgesehen von dem Verbot der militärischen Luftfahrt enthielt der im Juni 1919 unterzeichnete Versailler Vertrag an sich nur moderate Einschränkungen der zivilen Luftfahrt. Das auf ein halbes Jahr befristete Produktionsverbot gemäß Artikel 201, das am 10. Januar 1920 in Kraft trat, sollte zunächst eine eindeutige Unterscheidung zwischen militärischer und ziviler Produktion möglich machen und verhindern, dass der Ausstoß der Flugzeugfabriken nur nominell von der Kriegs- auf die Zivilflugzeugproduktion umgestellt wurde. Eine Interalliierte Luftfahrt Überwachungs-Kommission (ILÜK) als Unterkommission der Interalliierten Militär-Kontroll-Kommission (IMKK) überwachte das Produktionsverbot und die Auslieferung der Kriegsflugzeuge.

Als die Bestimmungen des Vertrages Anfang Mai 1919 öffentlich wurden, dürfte das Reichsluftamt die einzige deutsche Behörde gewesen sein, die nicht mit blankem Entsetzen reagierte. Als Euler in der Sitzung des Amtes am 10. Mai 1919 seine Stellungnahme für die Reichsregierung »bezüglich der zukünftigen zivilen Luftfahrt« vorstellte, sah er im Friedensvertrag zwar gewisse »die deutsche zivile Luftfahrt« diskriminierende Tendenzen am Werk, glaubte aber, dass diese durch eine geeignete deutsche Politik überwunden werden könnten.²³ Eulers Optimismus wurde durch die Artikel 313 bis 320 des Versailler Vertrages über »Luftschiffahrt« genährt. Darin wurde Deutschland indirekt das Recht zugestanden, eigenständig luftfahrtrechtliche Regelungen und Verkehrsbestimmungen zu erlassen, solange diese gleichermaßen auf deutsche und alliierte Luftfahrzeuge angewandt wurden. Euler interpretierte

diese Artikel so, dass die Internationalisierung des Luftverkehrs eine Chance böte, die Diskriminierung Deutschlands im Luftverkehr und der deutschen Luftfahrtindustrie beim Bau von Verkehrsflugzeugen zu verhindern. Er plädierte deshalb bereits im Mai 1919 dafür, »Verhandlungen mit dem Gegner einzuleiten, um so schnell wie möglich der in den Friedensbedingungen zugesagten internationalen Luftfahrt-Konvention beitreten zu können«. Es sei in Erfahrung zu bringen, »in welcher Zeit voraussichtlich unter allseitiger möglicher Beschleunigung die Aufnahme Deutschlands in die internationale Luftverkehrs-Konvention möglich« erscheine und ob dadurch »jegliche Ausnahmebehandlung der deutschen zivilen Luftfahrt ausgeschaltet« werde. Sollte dies in den nächsten sechs Monaten nach Friedensschluss nicht möglich sein, hielt es Euler sogar für ratsamer, »den Luftverkehr zu internationalisieren und unter gemeinsamer internationaler Kontrolle zu stellen«. Euler skizzierte damit die einzige Option, die Deutschland – nüchtern betrachtet – in der Luftfahrtpolitik offenstand: den Verzicht auf jede militärische Luftfahrt und die Konzentration auf die Zivilluftfahrt unter gleichzeitiger Bereitschaft, diese weitgehend in internationale Organisationen zu integrieren.²⁴

Eulers Strategie wurde jedoch dadurch untergraben, dass Kriegsflugzeuge bei Weitem nicht in dem Umfang abgeliefert und zerstört wurden, wie es die Alliierten forderten. Auch den »deutschen Luft-Verkehrs-Gesellschaften« wurde vorgeworfen, »Unkorrektheiten schwerster Art begangen«²⁵ zu haben. Unter diesen Umständen wurde Eulers Internationalisierungsstrategie unglaubwürdig, die er im Mai 1920 noch einmal vehement vertrat. Die ILÜK beschloss im Juni 1920, dass das halbjährige Produktionsverbot nach Artikel 201 des Vertrages bis drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft bleiben sollte, an dem die Alliierten den Abschluss der Demilitarisierung bestätigten. Der Artikel 201 war damit ein Sanktionsinstrument in der Entwaffnungsfrage geworden.

Eulers Beurlaubung und Rücktritt gingen in der wütenden deutschen Reaktion auf diese Sanktionen unter. Die deutsche Regierung weigerte

sich zunächst, die ihr auf der Konferenz von Spa im Juli 1920 präsentierten Sanktionsklauseln anzuerkennen. Einige Flugzeugfirmen führten sogar die Produktion von Zivilflugzeugen fort. Die anhaltende Missachtung des Produktions- und Exportverbots führte zu weiteren Abmahnungen der deutschen Regierung und schließlich zum Londoner Ultimatum vom 5. Mai 1921, in dem mit der Besetzung des Ruhrgebiets gedroht wurde, wenn die Sanktionsklauseln von Spa nicht angenommen würden. Die Regierung Wirth musste auf ganzer Linie nachgeben, und der Reichstag verabschiedete ein entsprechendes rückwirkendes Gesetz. Auch die bislang unter der Hand geduldete Produktion rein ziviler Flugzeuge fiel nun unter das Produktionsverbot.²⁶ Die Flugzeugunternehmen mussten ihre Produktion einstellen, die seit dem 10. Juli 1920 hergestellten Flugzeuge wurden größtenteils beschlagnahmt.²⁷

Die Verlängerung des Produktionsverbots diente allerdings nicht allein der Abrüstung, sie sollte auch einen industriellen Konkurrenten der Alliierten niederhalten: »Daß uns die Friedensbedingungen die vollständige Aufgabe der Heeresfliegerei auferlegen, ist die beste Anerkennung für Truppe und Flugzeuge«,²⁸ schrieb der spätere Vorsitzende der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Wilhelm Hoff. Seit 1918 war klar, welches technische Potenzial in den neuen Flugzeugen von Junkers und Zeppelin steckte. Während die Briten zu Konzessionen bereit waren, um Zugang zu dieser neuen Technik zu bekommen, war die französische Seite daran interessiert, die deutsche Industrie so lange wie möglich zu lähmen: »Delay is injuring the German aircraft industry«, hieß es lakonisch in einer britischen Stellungnahme.²⁹ Erst am 5. Februar 1922 bestätigten die Alliierten den Abschluss der Entwaffnung, sodass am 5. Mai 1922 die Produktion von Motorflugzeugen in Deutschland wieder aufgenommen werden konnte.

Die Folgen für die deutsche Flugzeugindustrie waren gravierend. Die ursprünglich auf sechs Monate beschränkte Zwangspause hatten viele Firmen noch dazu nutzen können, sich auf die zivile Flugzeugproduktion umzustellen. Mit der Verlängerung dieser Frist auf zunächst unabsehbare

Zeit verlor sich der Anreiz, überhaupt weiter Flugzeuge zu bauen. Die Flugzeug- und Flugmotorenindustrie in Deutschland, die 1918 etwa 125 000 Arbeiter beschäftigt hatte, schrumpfte zwischen 1920 und 1922 rapide. Von den traditionellen Flugzeugfirmen behielten nur wenige eine kleine Abteilung für den Flugzeugbau bei. Die während des Krieges neu gegründeten Firmen stellten auf verwandte Produktlinien um.³⁰ Konzerne wie die AEG und Siemens wickelten ihre Flugzeugbauabteilungen ab. Reichskanzler Wirth beklagte sich Anfang 1922 in einem längeren Brief an den Vorsitzenden der ILÜK, Edward Masterman, darüber, dass die »große Mehrzahl« der Flugzeugbaufirmen »endgültig verschwunden« sei und derzeit »nur noch acht Firmen überhaupt in Betracht« kämen. Eine Verlängerung des Bauverbotes würde aber nicht nur dazu führen, »dass die deutsche Luftfahrtindustrie [...] für absehbare Zeit erledigt« wäre. Längerfristig würde dann auch »die für die internationale Luftfahrt [...] unentbehrliche Bodenorganisation verschwinden«³¹ und in Folge dessen jeder Luftverkehr über Mitteleuropa unmöglich werden.

In Wahrheit hatte das alliierte Verbot für den deutschen Luftverkehr aber auch positive Folgen, die freilich in den Stellungnahmen deutscher Behörden und Unternehmer sowie der Luftfahrtpublizistik kaum je im Vordergrund standen. Denn das Ende der alten Flugzeugfirmen führte zu einer technischen Auslese.³² Die neuen Unternehmen – Junkers und später, als Ausgründungen aus dem Zeppelinkonzern, Dornier und Rohrbach –, deren Bauart sich schon während des Krieges, erst recht aber seit dem Waffenstillstand als technischer Quantensprung hin zu einem regelrechten Verkehrsflugzeugbau erwiesen hatte, besaßen beste Chancen, sich gegen Firmen durchzusetzen, die bloß Kriegsflugzeuge umrüsteten. Sie konnten die Zwangspause durchstehen, ohne systematisch auf verwandte Produkte umstellen zu müssen, und fanden dann einen Flugzeugmarkt vor, von dem die alten Konkurrenten verschwunden waren und auf dem »zivilisierte« Kriegsflugzeuge keine Rolle mehr spielten.

Auch deutsche Beobachter, selbst aus dem Militär, räumten bald ein, dass »die Auslieferung des militärischen Fluggeräts, vom technischen Standpunkt aus, nicht so sehr zu bedauern« war.³³ Im Vergleich zu den alliierten Staaten, »die für den Friedensverkehr unwirtschaftliche Militärflugzeuge in großen Mengen besaßen und vorerst verwenden mussten, war das deutsche Flugwesen in seiner Entwicklung viel besser gestellt«.³⁴ (Näheres dazu im Exkurs: »Technik und Innovationen im deutschen Flugzeugbau«; S. 523.) Die Ablieferung fast aller vorhandenen Kriegsflugzeuge hatte so für »die technische Entwicklung des deutschen Flugzeugbaues – entgegen der Absicht seiner Urheber – in gewissem Sinne günstige Folgen«, hieß es schon 1922: »Während alle anderen Länder zunächst zum Verbrauch der durchaus nach militärischen Gesichtspunkten [...] gebauten Kriegsflugzeuge gezwungen waren, musste Deutschland sich notgedrungen dem Bau neuer Flugzeuge zuwenden. Es entstanden auf diese Weise eine Reihe von Verkehrsflugzeugen, welche nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten (hohe Nutzlast, Schnelligkeit, sparsame Triebkraft) gebaut waren und heute in der Welt als fast einzigartig und mustergültig dastehen.«³⁵

Das Produktionsverbot wurde 1922 durch leistungsmäßige Begrenzungen für alle in Zukunft in Deutschland produzierten oder eingeführten Flugzeuge abgelöst, die am 14. April 1922 bekannt gegeben wurden.³⁶ Fluggerät, das die sogenannten Begriffsbestimmungen nicht einhielt, galt als Rüstungsgut. Die Kriterien der Abgrenzung rein ziviler von militärisch nutzbaren Maschinen waren eng gefasst. Darunter fielen nicht nur Panzerung und Bewaffnung. Auch Einsitzer mit einem Antrieb von mehr als 60 PS Leistung waren untersagt, ebenso wie Flugzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 170 km/h, einer Gipfelhöhe von mehr als 4000 m oder einer Nutzlast von über 600 kg. Hinzu kamen einschneidende Beschränkungen der Reichweite auf etwa 300 km – formal wurde der Treibstoffvorrat je PS Motorleistung begrenzt. Ferngesteuerte Flugzeuge, hochverdichtete Motoren und größere Luftschiffe waren ganz verboten. Schließlich gab es noch zwei Klauseln, die die

lückenlose Registrierung aller deutschen Flugzeuge, Flugzeugfabriken und Flugzeugführer sowie eine enge Begrenzung der Ersatzteilverorräte vorschrieben.

Die technischen Begriffsbestimmungen wurden von der Reichsregierung zunächst akzeptiert und kurz nach Ablösung des Bauverbots am 5. Mai 1922 zum Gesetz erklärt; Ende 1922 auch die Registrierungsklauseln.³⁷ Die ILÜK stellte ihre Arbeit im Mai 1922 ein und wurde durch ein neu gebildetes Luftfahrtgarantiekomitee ersetzt,³⁸ das die Einhaltung der Begriffsbestimmungen überwachte. Die Begriffsbestimmungen stießen in Deutschland auf einhellige Ablehnung, auch wenn die Behauptung: »Wir sind auf ein Drittel des Standes der Technik und auf die Hälfte des wirtschaftlich zweckmäßigen heruntergedrosselt«³⁹ für den Moment noch übertrieben war. Zwar stellten die Alliierten die Überprüfung und auch Revision der Begriffsbestimmungen in Aussicht, ließen sich aber bis zum Juli 1925 damit Zeit. Die Verbesserungen waren minimal: Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit wurde von 170 auf 180 km/h und die Nutzlast von 600 auf 900 kg erhöht – zu einer Zeit, als in Frankreich für zukünftige Verkehrsflugzeuge eine Nutzlast von 2 300 kg, eine Geschwindigkeit von 230 km/h und eine Reichweite von 800 km gefordert wurden.⁴⁰ Reichsverkehrsminister Krohne bezeichnete die Begriffsbestimmungen auch 1925 noch als Fesseln, die eine »dauernde Erstickungsgefahr für die Entwicklung unseres Luftfahrtwesens darstellen«.⁴¹ Die Begriffsbestimmungen erschwerten aber nicht nur der deutschen Industrie die Aufgabe, »durch Erzeugung von wirtschaftlichen Verkehrsflugzeugen den anderen flugzeugbauenden Staaten gegenüber konkurrenzfähig zu bleiben«.⁴² Sie schränkten auch die Luftverkehrsgesellschaften ein, die noch nicht einmal leistungsfähigere Typen importieren durften.

Die Sonderrechte der Alliierten im Luftverkehr über Deutschland erloschen hingegen schon 1923, allerdings mit Ausnahme des besetzten Rheinlands. Dort gestand der Artikel 200 den Alliierten weiterhin freie Überflug- und Landerechte zu. Die Alliierten verboten zudem dort

bis 1926 das Überfliegen durch deutsche Flugzeuge oder die Anlage von deutschen Verkehrsflugplätzen und schränkten beides auch später noch ein.⁴³ Damit war die Entwicklung des deutschen Luftverkehrsnetzes, insbesondere ins westliche Ausland – Köln war ein wichtiger Knotenpunkt –, empfindlich eingeschränkt. Im Großen und Ganzen jedoch erwiesen sich die Hürden, die die Alliierten der Entwicklung des zivilen deutschen Luftverkehrs in den Weg stellten, als nicht eben hoch – und sie wurden bis zum Ende des Jahrzehnts weggeräumt. Die deutschen Luftverkehrsgesellschaften mussten sich mit weit gravierenderen Problemen herumschlagen als jenen, die der Versailler Vertrag ihnen stellte.

»Fliegergeist« in der Warteschleife: Der zivile Luftverkehr bleibt im Visier der Reichswehr

Anders sah es bei der militärischen Luftfahrt in Deutschland aus. Während die Alliierten dem zivilen deutschen Flugwesen schrittweise einige Konzessionen machten, ließen sie am totalen Verbot eines deutschen Militärflugwesens nicht rütteln. Die Reichswehr mochte sich damit als endgültige Lösung nicht abfinden. Der neue Chef der Heeresleitung, Hans von Seeckt, hielt am alten Selbstverständnis fest, die Interessen Deutschlands notfalls mit militärischen Mitteln wahren zu können.⁴⁴ Illusionen gab er sich nicht hin. Die Reichswehr wäre einem der größeren Nachbarstaaten Deutschlands hoffnungslos unterlegen gewesen. Doch wurden die eng beschränkten militärischen Möglichkeiten, die der Versailler Vertrag und die Reichsverfassung der Reichswehr ließen, von ihr nie als Grenzen ihrer Arbeit akzeptiert. Seeckt war vielmehr der Ansicht, wie es einer der in der Reichswehr verbliebenen Fliegeroffiziere später formulierte, »dass die personell und materiell eng begrenzte Reichswehr unter allen Umständen vermeiden musste, zu einer geistig, taktisch und technisch zurückgebliebenen Polizeitruppe zu erstarren und damit den Anschluss an die Weiterentwicklung der Kriegskunst zu verlieren.«⁴⁵ Ziel Seeckts und der von ihm ausgewählten Offiziere blieb

es, irgendwann wieder »echte«, einer europäischen Großmacht angemessene Streitkräfte aufzustellen. Dazu müsse, wie es ein Reichswehrminister später offen vor der Reichsregierung formulierte, die Reichswehr stets »den Kern, gewissermaßen das Lehrbataillon eines modernen Heeres abgeben«. ⁴⁶ Sie sollte die Kader für eine zukünftige deutsche Armee ausbilden und ihr Kriegsbild, ihre Rüstungskonzeption und ihre Mobilmachungsvorbereitung an dem jeweils neuesten Stand der Kriegstheorie ausrichten. Tatsächlich wurde die »Reichswehr zu einem Treibhaus für Ideen und Planungen für eine industrialisierte Kriegführung und eine industrialisierte Armee«. ⁴⁷ Seeckt war dabei von Anfang an klar, dass Luftstreitkräfte in einem zukünftigen Krieg und in einer großen Armee von entscheidender Bedeutung sein würden. ⁴⁸ Schon in seiner Verfügung vom 6. Mai 1920 zur Auflösung der alten Fliegertruppe äußerte er unverblümt die Hoffnung, »die Fliegertruppe noch einmal zu neuem Leben erstehen zu sehen«, und schloss mit der Beschwörung, »die Waffe ist nicht tot, ihr Geist lebt«. ⁴⁹

Die Reichswehr war allerdings lange Zeit viel zu schwach, um auf eine umfassende Militarisierung der Zivilluftfahrt in Deutschland drängen zu können, etwa in dem Sinne, dass hinter der Fassade ziviler Luftverkehrsgesellschaften eine Luftwaffe versteckt wurde. Bereits im Mai 1919 hatte Helmuth Wilberg, Berater Seeckts für Luftfahrtfragen bei den Versailler Friedensverhandlungen, festgestellt, dass »das Improvisieren einer Militärluftfahrt durch einfache Unterstellung der zivilen Luftfahrt in kritischer Zeit [...] technisch und personell nicht durchführbar« ⁵⁰ sei. Es gab zunächst noch andere Möglichkeiten, im kleinen Rahmen Erfahrungen mit Kampfflugzeugen zu sammeln. Die nach dem Vertrag von Rapallo 1922 angebahnte und vielfach beschriebene Kooperation zwischen Roter Armee ⁵¹ und Reichswehr bot dieser ab Mitte des Jahrzehnts sogar Gelegenheit, in der Sowjetunion Kampfflugzeuge zu erproben, mit ihnen taktische Erfahrungen zu sammeln und einen kleinen Kader von Kampfpiloten auszubilden. Außerdem konnte sich die Reichswehr an die Projekte anhängen, mit denen die deutschen Flugzeugfirmen

ihrerseits die Begriffsbestimmungen umgingen. Nachdem Junkers, Dornier und Heinkel aus eigenem Antrieb Zweigwerke im Ausland gegründet hatten, konnten dort auch Kriegsflugzeuge gebaut werden. Solange die Reichswehr auf die ausländischen Werke und die Ausbildung in Sowjetrussland zurückgreifen konnte, war sie nicht darauf angewiesen, dass auch die deutsche Verkehrsfliegerei militärische Aufgaben übernahm.

Lange Zeit war die Reichswehr zudem mit der Konsolidierung der Streitkräfte beschäftigt. Die immer wieder aufflackernden Unruhen zwischen 1919 und 1923 hielten sie ebenso beschäftigt wie die Abgrenzung zu den Desperados, die sich in diversen Freikorps zusammengefunden hatten und sich zäh gegen deren Auflösung wehrten. Die Hyperinflation und die Besetzung des Ruhrgebietes hielten die zur Schrumpfung verurteilte Armee ebenfalls davon ab, in aller Ruhe ihren Wiederaufstieg vorzubereiten. Soweit Seeckt an einen Krieg mit Frankreich, Polen oder der Tschechoslowakei dachte, wollte er sich der Restbestände der alten Weltkriegsarmee einschließlich ihrer Fliegertruppe bedienen und daraus eine halbwegs widerstandsfähige Streitmacht zusammenflicken. Die Luftwaffe der Zukunft und die Nutzung des Potentials der Luftverkehrsgesellschaften blieben lange Zeit der »gedanklichen Vorbereitung« vorbehalten.

Die Fäden liefen allerdings schon seit 1919 bei Helmuth Wilberg zusammen. 1880 geboren, hatte er 1910 als einer der ersten Offiziere einen Flugschein erworben und während des Krieges verschiedene Kommandopositionen besetzt. Er blieb der wichtigste Berater Seeckts und dominierte bis zum Ende der 1920er-Jahre die militärische Diskussion über die Luftwaffe. Wilberg galt über eine Dekade hinweg als ihr zukünftiger Oberbefehlshaber und hätte wohl auch im nationalsozialistischen Deutschland eine noch steilere Karriere gemacht, wenn er nach den Nürnberger Gesetzen nicht »Halbjude« gewesen wäre. So verfasste er zwar noch die Dienstvorschrift zur Luftkriegsführung, organisierte die frühe Phase der Legion Condor, jener Luftstreitmacht, die auf der Seite Francos in den Spanischen Bürgerkrieg eingriff, und stieg nach

einer von Hitler verfügten Deutschblütigkeitserklärung bis zum General der Flieger auf, gehörte aber bis zu seinem Tod 1941 nicht mehr zum engeren Kreis der Luftwaffenführung.⁵²

Bereits kurz vor der Auflösung der alten Fliegertruppe hatte Seeckt am 1. März 1920 ein Referat eingerichtet, dessen Leitung Wilberg übernahm.⁵³ Offiziell firmierte es als Luftschutzreferat, kurz TA(L), befasste sich aber mit den operativen Fragen des Militärflugwesens. Seeckt gestand dieser Dienststelle – zuletzt in einer Verfügung vom 22. Januar 1925 – die Rolle einer Zentralinstanz für Luftfahrtangelegenheiten zu, die bei allen Fragen »rechtzeitig zur Mitwirkung herangezogen« werden müsse und gegenüber Stellen außerhalb des Reichswehrministeriums die Alleinvertretung besitze.⁵⁴ Neben Wilberg arbeiteten dort anfangs allerdings nur noch ein Feldwebel und ein Verwaltungsbeamter. Zusätzlich existierte in der ebenfalls Seeckt unterstehenden Inspektion für Waffen und Gerät (IWG) des Heeres noch ein »Referat Flugtechnik« unter Kurt Student, dem die Auswahl und Erprobung von Flugzeugen obliegen sollte. Es gab unter anderem eine Presseschau über die Luftstreitkräfte der Welt heraus. Im Heereswaffenamt existierte ein »fliegerüstungswirtschaftliches Referat« Wa(L) unter Leopold Vogt, wie Wilberg ein Vorkriegspilot; er beschäftigte sich mit der Beobachtung der Rüstungswirtschaft im Ausland. Dazu kam noch ein Fliegerreferat in der Seeckt nicht unterstellten Marineleitung.

Für den zähen Kleinkrieg mit der ILÜK um die Entwaffnung war überdies im Truppenamt eine eigene Luftfahrtfriedenskommission (Luft-Friko) unter Felix Wagenführ eingerichtet worden, in der sich ebenfalls Rüstungsspezialisten zusammenfanden.⁵⁵ Wagenführ hatte seit Ende 1916 die auf Beschaffungs- und Entwicklungsfragen spezialisierte Flugzeugmeisterei in der IdFlieg geleitet und war deshalb der beste Mann für die materielle Demobilisierung.⁵⁶ Nach der Auflösung der Luft-Friko lockerte sich aber die Verbindung zwischen der Flugzeugindustrie und dem Militär.⁵⁷ Selbst wenn die Referate in der Reichswehr die materielle Rüstung hätten vorantreiben wollen, fehlten ihnen die Anknüpfungspunkte in der Industrie.

Wenn sich die Reichswehr jenseits der bloß »gedanklichen Vorbereitung« mit dem Ernstfall beschäftigte, lag der Fokus auf der personellen Mobilmachung und der Erhaltung des »Geistes« der Luftwaffe: Die Weltkriegspiloten sollten geübt, ihre technischen Kenntnisse aufgebessert und ihnen allmählich junge Kampfflieger an die Seite gestellt werden, die in der Sowjetunion ausgebildet wurden. Der »Fliegergeist« war nach Seeckts Vorstellung auf möglichst breiter Basis zu fördern. Die Reichswehr unterstützte die Segelflugbewegung und den Luftsport.⁵⁸ Dass die Verkehrspiloten sich ebenfalls schulten, konnte Seeckt nur recht sein. Um spezielle militärische Fähigkeiten ging es dabei aber, anders als bei der Ausbildung in der Sowjetunion, nicht. Brauchbare Kriegsflugzeuge standen nach dem scharfen Streit über die Ablieferung ohnehin nicht mehr zur Verfügung. Die Begriffsbestimmungen sorgten dafür, dass weder die im Inland produzierten noch die bei den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeuge militärisch genutzt werden konnten. Während der Besetzung des Ruhrgebiets beschaffte die Reichswehr Jagdflugzeuge aus den Niederlanden, um sie anschließend für die Ausbildung in der Sowjetunion zu verwenden.⁵⁹

Den zivilen Luftverkehr ließ die Reichswehr aber auch in der Periode ihrer größten Schwäche nie aus den Augen. Sie beobachtete die technische Entwicklung im Flugzeugbau und kalkulierte die daraus entstehenden militärischen Möglichkeiten. Dazu war sie darauf angewiesen, das vorhandene Potenzial in der zivilen Luftfahrt – in Flugzeugbau und Luftverkehr – zu erhalten und fortzuentwickeln. Für die Reichswehrführung war der Luftverkehr mittelfristig der einzige Ort, an dem in größerem Umfang fliegerische Erfahrungen für die Zukunft gewonnen, Anschluss an den Fortschritt in der Flugtechnik gehalten und eigene Vorstellungen über Technik und Taktik des militärischen Flugwesens überprüft werden konnten. Nur hier konnten Piloten fliegerische Erfahrungen auf dem jeweils neuesten Stand der Luftfahrttechnik sammeln. Und nicht zuletzt bildeten die deutschen Luftverkehrsunternehmen einen Absatzmarkt für die Flugzeugindustrie, deren wirtschaftliche Existenz

allein an der zivilen Nachfrage hing. Auch in anderen Ländern Europas war die zivile Fliegerei nebenher auch eine »Reservearmee«, die zusätzliche Piloten, Flughäfen und Einrichtungen bereithielt und die Flugzeugindustrie stärkte. Im deutschen Fall aber stellte die Verkehrsfliegerei nicht nur die »Reserve«, sondern das einzige Potenzial für die Streitkräfte dar, das noch so etwas wie deutsche »Luftgeltung« repräsentierte – nicht im engeren militärischen Sinne, aber als Fähigkeit, an der stürmischen Entwicklung der Luftfahrt in der Welt teilnehmen und dieses Potenzial später einmal in neue Luftstreitkräfte lenken zu können.

August Euler hielt Wilberg auf dessen Bitte hin schon seit Anfang 1920 über den Entzug und die Gewährung der Flugzulassungen von Piloten und Maschinen auf dem Laufenden.⁶⁰ Auch über einen geplanten Verein der Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen ließ sich die Reichswehr unterrichten. Wilberg selbst nahm an einer der Gründungssitzungen teil.⁶¹ Mitglied in dem zivilen Verein wurde er aus guten Gründen nicht. Vorstöße der Reichswehr waren indes zum Scheitern verurteilt, sobald sie mit den Vorstellungen Eulers kollidierten. Als Wilberg Ende 1919 eine Sitzung im Reichsluftamt initiierte, um »staatliche Verkehrs-Fliegerstaffeln« zu schaffen, machte er gleich seine Erfahrungen mit Eulers militärkritischer Haltung. Wilbergs Ansatz war vorgeblich, dass ein staatliches Flugwesen »in kritischen Zeiten (Streiks, Verkehrssperre)« unentbehrlich sei: »Die verschiedenen staatlichen Reichsbehörden bedürfen für staatliche Zwecke der Luftfahrt.« Er wollte die Flugzeuge aber ständig zur Verfügung haben und nicht von Fall zu Fall von Luftverkehrsunternehmen chartern,⁶² um auf diese Weise eine kleine getarnte Reserveluftwaffe für Kurier-, Transport- und vielleicht auch noch Aufklärungsflüge zu schaffen. Euler bestand jedoch darauf, »dass es das Unrentabelste wäre, wenn Behörden sich eigene Flugstaffeln halten würden«⁶³, und setzte sich durch. Nichts kennzeichnete die Schwäche der Reichswehr besser als der Umstand, dass Wilberg sich am Ende der Sitzung erkundigte, an wen sich die Reichswehr wenden solle, um zivile Flugzeuge zu chartern.

Den Gedanken an ein »eigenes« Luftverkehrsunternehmen gab die Heeresleitung einstweilen auf. Euler gelang es sogar, die Reichswehr in der Frage der Anmietung von Verkehrsflugzeugen zu Konzessionen zu zwingen. Ein Erlass des Chefs der Heeresleitung über die »Benutzung ziviler Luftverkehrsmittel im Falle innerer Unruhen und Verkehrsstreiks« vom Mai 1920⁶⁴ bestimmte schließlich, dass die »Durchführung der Flüge [...] lediglich Sache der zivilen Luftverkehrsunternehmen« sei, die Flugzeuge »keinerlei militärische Abzeichen tragen« dürften, die »Mitnahme von Waffen und militärischer Ausrüstung verboten« sei und die »Ausführung rein militärischer Aufträge, wie Erkundung, Zusammenwirken mit der Truppe« zu unterbleiben habe. Das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrzeugwesen zeigte sich nun entgegenkommend. Kurze Zeit später wurden feste Tarife für entsprechende Beförderungen vereinbart, die als »Technischer Notdienst« firmierten.⁶⁵

Wie weise der Verzicht des Heeres auf ein eigenes getarntes Luftverkehrsunternehmen gewesen war, zeigte sich in der »Lohmann-Affäre«, die in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre die Reichsmarine erschütterte und nicht nur den Chef der Marineleitung, sondern auch den langjährigen Reichswehrminister Otto Geßler zum Rücktritt zwingen sollte.⁶⁶ Seit 1919 hatte der Chef der Seetransportabteilung, Walter Lohmann, Erlöse aus dem Verkauf von Kriegsschiffen, die eigentlich hätten verschrottet werden müssen, und Gelder, die die Reichsregierung für die Abwehr der drohenden Besetzung des Ruhrgebiets bereitstellte, zur Finanzierung von illegalen Rüstungsvorhaben eingesetzt. Lohmann richtete zwischen 1919 und 1925 – »in schwer zu durchschauender Mischung von dienstlichem Auftrag und privater Initiative«⁶⁷ – eine Torpedofabrik in Spanien ein, kaufte Patentrechte, eine Seeflugzeugfirma, eine Flughafengesellschaft, Tankschiffe, Werften und Reedereien, sogar eine Fabrik für Frühstücksspeck, vergab Aufträge für die Entwicklung von Unterseebooten und erwarb schließlich eine Filmproduktionsgesellschaft, die Phoebus Film AG, um für die deutsche Seegelung zu werben. Entstehung und Zweck dieses bizarren Firmenkonglomerats im Marinebesitz wurden jedoch im Herbst 1927 durch den Konkurs

der Phoebus Film AG aufgedeckt. Trotz der folgenden Rücktritte gelang es der Marine bis zum Ende der Weimarer Republik nicht, in ruhiges Fahrwasser zurückzurudern. Die Wochenzeitschrift *Die Weltbühne* des späteren Friedensnobelpreisträgers Carl von Ossietzky bemühte sich, weitere Einzelheiten herauszufinden, und nahm immer wieder die Flugesellschaft Severa in ihr Visier.⁶⁸ Die Severa – eine Abkürzung für Seeflug-Versuchsanstalt –, »zivil getarnt, aber innerlich militärisch aufgezogen«, war ganz und gar eine Schöpfung der Marine. In Deutschland diente sie als hauseigener Flugdienst der Marineleitung, flog Zieldarstellung für Schießübungen der Flakartillerie; vor allem betrieb und errichtete die Severa Flugplätze an der Nord- und Ostseeküste, auf denen Piloten, Monteure und Funker in Zusammenarbeit mit Marinefliegerschulen ausgebildet wurden.⁶⁹

Der Verzicht des Reichsheeres auf die »staatlichen Verkehrsfliegerstaffeln« und damit ein eigenes Luftverkehrsunternehmen 1920 prägte auch das spätere Verhältnis zum Luftverkehr. Sobald das Stadium bloßer luftkriegstheoretischer Studien verlassen war und der Neuaufbau einer Luftwaffe konkret begonnen wurde, stand zu erwarten, dass die Fliegerstäbe im Reichsheer mehr auf die bestehenden Luftverkehrsunternehmen schielten als die Reichsmarine. Durch den frühen Verzicht auf ein eigenes kleines Tortenstück im zivilen Luftverkehr 1920 rückte ab 1926 fast zwangsläufig der ganze Kuchen in das Visier des Reichsheeres.

Einstweilen wurden die luftkriegstheoretischen Sandkastenspiele nur durch die Beschaffung von einigen Dutzend, militärisch wenig eindrucksvollen Flugzeugen für Übungszwecke begleitet. Bei der Industrie trat das Reichsheer zwar als »geheimer« Käufer von einzelnen Flugzeugen auf, unterschied sich dabei aber nur dadurch von Luftverkehrsgesellschaften, dass es sich auf ein Netz von zuverlässigen Kontaktmännern in der Industrie stützen konnte. Bei den Kontakten mit den Luftverkehrsunternehmen war es ähnlich: Die Reichswehr war durch den Erlass vom Mai 1920 ein Charterkunde wie jeder andere auch,

allerdings einer mit einem beachtlich guten Ruf. Die Geschäftsführer der Luftverkehrsunternehmen waren durchweg ehemalige Kriegsflieger, die sich gern für die einstweilen getarnte Organisation der Luftmacht mobilisieren ließen.

Auch wenn die Reichswehr zunächst nur wenig Anstrengungen machte, in das zivile Flugwesen einzugreifen und es nach eigenen Motiven umzubauen, so konnte sie durchaus daran arbeiten, etwaige zukünftige Hindernisse beiseitezuräumen. Ein solches Hindernis war ohne Zweifel August Euler. Mit seiner Militärskepsis, seiner marktwirtschaftlichen Überzeugung, vor allem aber seiner Parteinahme für die Internationalisierung des Luftverkehrs war er der Reichswehr ein Dorn im Auge. Schon gegen die Verbreitung der Denkschrift Eulers über die »Internationalität der Luftfahrt« vom März 1919 erhob das Kriegsministerium Einspruch, und der Konflikt spitzte sich zu, als Euler im Mai 1920 für die Konferenz in Spa eine »Denkschrift über die Ziele und Bedürfnisse der deutschen Luftfahrt in internationaler Beziehung« verfasste, in der er sich erneut vehement für den Beitritt Deutschlands zur internationalen Luftfahrtkonvention aussprach.⁷⁰ Nun begannen selbst die Beamten im Reichsluftamt Euler zu obstruieren, darunter vor allem Major a. D. Willy Fisch. Fisch hatte wie Wilberg zu den knapp fünfzig Offizieren der aktiven Vorkriegsfliegerkräfte gehört. Er war zudem die rechte Hand des Chefs der IdFlieg, Siegert, gewesen und durch ihn in das Reichsluftamt gelangt. Wenig verwunderlich, dass er hier auch offiziell die Verbindung zur Heeresleitung pflegte.⁷¹ Es kann wenig Zweifel daran geben, dass Fisch mit Billigung Wilbergs Eulers Rücktritt provozierte, als dieser abermals bewies, dass ihm die Internationalisierung am Herzen lag.⁷² Mit Eulers Rücktritt verlor diese Option ihren wichtigsten Fürsprecher, und sie war fortan in Deutschland ohne reelle Chance.

Eulers Nachfolger im Amt wurde Traugott Bredow, ein Verwaltungsfachmann und Beamter aus dem Reichsmarineamt ohne eigene luftpolitische Strategie.⁷³ Immerhin folgte er den von Euler geprägten Wegen. Als sich die innenpolitische Lage Ende 1923 ähnlich zuspitzte

wie 1920, wehrte auch er sich gegen das Ansinnen der Reichswehr, im Falle innerer Unruhen Flugzeuge ziviler Luftverkehrsgesellschaften für einen militärischen Luftkurierdienst zu requirieren.⁷⁴ Ordnungspolitisch favorisierte er wie Euler einen »gesunden Wettbewerb« freier Unternehmen. Jedenfalls sprach er sich für eine freie Konkurrenz der Luftverkehrsgesellschaften aus – das Reich und die Länder dürften darin mit ihrer Genehmigungspraxis nicht eingreifen.⁷⁵

Reichsbeihilfen statt »gesunder Wettbewerb«: Luftverkehr muss subventioniert werden

Die zivilen Reichs- und Länderministerien hatten ohnehin das gleiche Interesse wie die Reichswehr: Dass die deutsche Luftfahrt und ein deutscher Luftverkehr weiter existieren sollten, wurde in keinem politischen Lager bestritten. Zu mehr als zu diesem Bekenntnis reichte es vorerst aber nicht. In der politisch bewegten, von Unruhen geprägten Konsolidierungsphase der Weimarer Republik blieb Reich und Ländern nichts anderes übrig, als die schiere Existenz einer nationalen Luftfahrt und eines nationalen Luftverkehrs zu sichern. Und dies auch noch möglichst billig. Das aber trieb sie dazu, den Aufbau des deutschen Luftverkehrs weitgehend dem »gesunden Wettbewerb«, der Konkurrenz freier Unternehmen zu überlassen.

Doch wurde die von Euler und Bredow propagierte ordnungspolitische Idee des gesunden Wettbewerbs zwischen freien Unternehmen im Luftverkehr von Anfang an dadurch untergraben, dass dieser Wettbewerb nicht auf dem freien Markt stattfand, da er ohne öffentliche Subventionen nicht lebensfähig war. Hatte noch 1919 und 1920 mancher Gründer einer Fluggesellschaft Illusionen über die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs gehegt, musste er sich bald eines Besseren belehren lassen. Die AEG-Tochter Deutsche Luft-Reederei (DLR) als erste deutsche Luftverkehrsgesellschaft gehörte gewiss nicht dazu. Sie wollte überhaupt erst Luftverkehr erproben. Martin Wronsky, ihr Verkehrsleiter, stellte jedenfalls im Dezember 1920 fest, dass es ihm klar gewesen

sei, »dass es sich nur um Versuche handelte, um Versuche, die in erster Linie den Zweck hatten, einer Allgemeinheit, die bisher derartigen Plänen mit großer Skepsis gegenübergestanden hatte, zu beweisen, »es geht«.⁷⁶ Schon während der ersten Betriebsmonate auch dieser Gesellschaft hatte sich jedoch gezeigt: Es geht nicht, jedenfalls nicht aus eigener Kraft. Bereits im Juni 1920 war zu lesen, »dass sämtliche Luftverkehrsgesellschaften Deutschlands in ihren Abschlüssen Unterbilanzen von erschreckender Höhe auswiesen« und dies wiederum nachweislich darauf zurückzuführen sei, »dass Luftverkehr bei uns heute noch nicht rentabel sein kann«.⁷⁷ Dass das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrtwesen Subventionen des Reichs beantragt habe, wurde entsprechend freudig begrüßt.

Verhandlungen zwischen den Fluggesellschaften und den Reichsbehörden über Subventionen gab es schon seit 1920. Im Haushalt des Reichsverkehrsministeriums wurde für dieses Jahr ein Betrag von 12 Millionen Mark bereitgestellt, wobei sich die Luftverkehrsgesellschaften verpflichten mussten, »einen regelmäßigen öffentlichen Luftverkehr zu unterhalten und auf ihren Flügen Post mit sich zu führen«.⁷⁸ Nach weiteren Verhandlungen entschied das Reichsluftamt schließlich, 10 Mark pro km für Strecken unter 300 km und 11 Mark auf längeren Strecken zu vergüten.⁷⁹ Die Luftverkehrsgesellschaften verpflichteten sich im Gegenzug, bis zu 100 kg Post ohne weitere Zahlung mitzunehmen. Das Verfahren, Reichsbeihilfen an die Luftpostbeförderung zu koppeln, wurde beibehalten. Seit 1921 waren auf jeder vom Reich subventionierten Fluglinie pro Flug bis zu 100 kg Post ohne weitere Vergütungen mitzunehmen. Die Pflicht zur Postbeförderung auf Linienflügen wurde sogar im Luftverkehrsgesetz von 1922 verankert. Die eigentlichen Subventionen wurden während der Inflation laufend angepasst und nach dem Währungsschnitt 1924 schließlich auf 2 Reichsmark (RM) pro Kilometer festgesetzt.⁸⁰

Die geringe Ausdehnung des Streckennetzes und die winterlichen Unterbrechungen des Luftverkehrs hielten die Summe für Reichsbeihilfen

noch in überschaubaren Grenzen. 1924 wurden für Streckensubventionen knapp 4,7 Mio. RM aufgewendet.⁸¹ Das war eine bescheidene Summe, verglichen mit den gut 580 Mio. RM, mit denen die wirtschaftlichen Schäden während der Ruhrbesetzung abgegolten wurden.⁸² Die Luftfahrtsubventionen trafen deshalb auch nicht auf größere öffentliche Kritik. Auch im Reichstag bestand über die Förderungswürdigkeit der Luftfahrt ein parteienübergreifender Konsens, die Subventionspraxis wurde dort bis 1926 nicht kritisiert. Eine Ausnahme machte allein die KPD, weil sie prinzipiell die Subventionierung privater Unternehmen ablehnte.⁸³

Subventionen bedurften dennoch einer öffentlichen Legitimation, zumal sich abzeichnete, dass sie auch auf längere Frist nötig sein würden. So bildete sich schon zu Beginn der 1920er-Jahre ein Argumentationsmuster heraus, das immer wiederkehrte, unabhängig davon, dass die Subventionen als Belastung des Reichshaushalts erst ab 1928 Gegenstand einer scharfen öffentlichen Debatte wurden. Die theoretischen Überlegungen, mit denen Ökonomen und Verkehrswissenschaftler die finanziellen Opfer rechtfertigten, die auf absehbare Zeit noch für die Luftfahrt nötig waren, konnten einem größeren Publikum kaum vermittelt werden. Sie verwiesen auf den zukünftigen volkswirtschaftlichen Nutzen und eine daraus erwachsende betriebliche Rentabilität. Wann diese goldene Zukunft Gegenwart werden würde, konnten sie nicht genau angeben. Vor allem aber stimmten sie darin überein, dass selbst der rentable Luftverkehr lange Zeit nur einer kleinen Oberschicht des Verkehrs dienen könne. Für die Massen könnte das Fliegen nur nach einer allgemeinen, erheblichen Steigerung des Wohlstands infrage kommen, und dieses Ziel lag auch während der Stabilitätsphase der Weimarer Republik in sehr, sehr weiter Ferne. Mit der Perspektive eines rentablen Luxusverkehrs ließen sich Subventionen nicht rechtfertigen, schon gar nicht in der Gesellschaft von Weimar.

Der Luftverkehr wurde deshalb in Deutschland und fast überall in Europa zu einer übergeordneten nationalen Aufgabe deklariert. Die

reale Perspektive verschwand dabei hinter der Idee, Luftfahrt für eine diffuse nationale Ehre zu betreiben. Damit ließen sich nüchterne Kalkulationen der Gegenwart beiseiteschieben. Das Argument, dass Luftfahrt der nationalen Ehre diene, fiel in Deutschland auf fruchtbaren Boden. Bereits seit den Tagen des ersten Zeppelinfluges herrschte eine weitverbreitete Luftfahrtbegeisterung, die während des Krieges weiter angeheizt und nach Kriegsende auf den Luftverkehr übertragen wurde. Sie trieb schon 1919 solche Blüten, dass erfahrene Ingenieure bremsen: So warnte der bald zum Vorsitzenden der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt ernannte Wilhelm Hoff in der *Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure*: »Viele Zeitschriften, die bisher die Erfolge unserer Fliegertruppe verherrlicht haben, suchen jetzt ihre Aufgabe darin, die Möglichkeiten des Luftverkehrs in hellen Farben zu schildern. Die gute Absicht solcher Zeitschriften, das Interesse an der Fliegerei in deutschen Ländern aufrecht zu erhalten, muss anerkannt werden. Die Art und Weise jedoch, wie es geschieht, birgt in sich die große Gefahr, dass weite Kreise in ganz andern Vorstellungen von der Flugzeugtechnik erzogen werden, als sie nach gewissenhafter technischer Prüfung auf Grund des heutigen Standes unserer Erkenntnis berechtigt sind. [...] Eine allgemeine Irreführung und eine leider damit verbundene Enttäuschung von Leuten, die heute ein warmes Herz für die deutschen Flieger haben, kann sich als Folge einer falschen Beeinflussung der Menge ergeben. Sie kann Anlass zur Entfremdung der Öffentlichkeit bieten und damit zur Hemmung des planmäßigen Fortschrittes der Flugzeugtechnik führen.«⁸⁴

Luftfahrtbegeisterung war auch in anderen Ländern weit verbreitet. In Deutschland als Verlierer des Ersten Weltkrieges hatte die gedankliche Verbindung zwischen Luftfahrt und nationaler Ehre allerdings eine besondere Brisanz. Opfer für diese nationale Aufgabe ließen sich hierzulande leicht als wichtigen Beitrag für einen politischen Zweck interpretieren, die Revision des Versailler Vertrages. Das nationale Luftfahrtargument der Weimarer Zeit fand seinen stärksten Ausdruck im Vorwort Ernst Jüngers zu dem 1928 von ihm – unter dem Protektorat

des Deutschen Luftfahrtverbandes – herausgegebenen großformatigen, prachtvoll ausgestatteten Sammelband *Luftfahrt ist not*. Jünger war bis dahin nicht als Luftfahrtextperte aufgefallen, auch wenn er 1926 einen Flugkurs absolviert hatte.⁸⁵ In seinen Beiträgen über das Erlebnis des Weltkriegs hatte er die deutschen Flieger eher am Rande heroisiert.⁸⁶ Der Deutsche Luftfahrtverband wollte sich »zweifellos Jüngers wachsende Bekanntheit gegen Entgelt zunutze« machen. Jünger hatte einen Ruf als Schriftsteller von Rang, und er schlug einen entschieden technikbejahenden Kurs bei der Suche nach neuen Formen nationaler Kraftentfaltung ein. Da er noch nicht als Exponent luftfahrerischer Verbände in Erscheinung getreten war, konnte er auch nicht als Lobbyist bestimmter wirtschaftlicher Interessen denunziert werden.

Der Titel des Sammelbandes erinnerte nicht zufällig an *Seefahrt tut not*, das 1913 erschienene Buch des Marinedichters Gorch Fock. Mit dessen Beispiel wies Jünger Erwägungen über die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Luftfahrt schroff ab: »Er wollte vielmehr, dass diese prächtige Rüstung mechanischer, wirtschaftlicher und militärischer Kräfte doch nur das äußere Abbild sei einer tieferen, in den Zonen des Schicksals begründeten Welt. Daher sagt er nicht etwa ›Seefahrt ist nützlich‹, sondern ›Seefahrt ist not!‹ Das Notwendige begründet sich von selbst. Nicht Gewinn wollte er verheißen, sondern, im Gegenteil, dem Volke etwas von der Sorge mitteilen, [...] weil da draußen überall so viel geschieht, zu dem man doch auch zurechtkommen möchte.« In dieser Perspektive relativierten sich Bedenken gegen den mangelnden kommerziellen Nutzen der Luftfahrt umgehend, zumal Jünger in ihr die nationale Aufgabe der Gegenwart erblickte: »Freilich sind wir inzwischen schon ein gutes Stück in das 20. Jahrhundert eingedrungen, und andere Mittel sind es, die aus dem inneren Bestande heraus mit Leben zu erfüllen sind. [...] unter der unaufhörlichen und grandiosen Steigerung des dynamischen Willens gewinnt der Erdball ein anderes Gesicht, er schmilzt mit überraschender Geschwindigkeit zusammen und wird von einem neuen Netz von Kraftlinien überspannt. So gilt es, neue Mittel zu beherrschen für den, der im Wettbewerb bestehen will. [...] Gerade

für Deutschland, dem die Friedensverträge viele schwere Hemmungen auferlegen, ist es von höchstem Wert, sich in den räumlichen Ordnungen von morgen die Geltung zu sichern, die es in denen von gestern verloren hat.«⁸⁷

»Die deutsche Luft-Hansa!« – Luftfahrt als Rückkehr zur Weltgeltung

Jüngers Rhetorik brachte die Gedankenverbindung Verkehrsluftfahrt-Nation-Wiederaufstieg auf den Punkt und traf damit den Nerv des deutschen Publikums. Bereits drei Jahre zuvor hatte ein anderer sie auf einen Begriff gebracht: 1925 veröffentlichte der Junkers-Propagandist Andreas Fischer von Poturzyn ein Buch mit dem Titel *Luft-Hansa: luftpolitische Möglichkeiten*, das ebenfalls die besonders günstige Position und die Chancen des demilitarisierten Deutschlands bei der Entwicklung des zivilen Luftverkehrs betonte. Die Niederlage im Weltkrieg erscheint bei Fischer von Poturzyn fast schon als ein Vorteil Deutschlands im Kampf um die zukünftige luftpolitische Geltung in der Welt, während die Luftrüstung der Sieger einen teuren Irrweg darstelle. Politische Geltung im neuen Verkehrsraum Luft sei nur durch eine internationale Gestaltung des Verkehrs zu erringen. »Deutschland besitzt die Grundlagen geographischer, technischer und politischer Natur die Führung dieser Mission des Friedens und Fortschrittes zu übernehmen. [...] die Nation in ihrer Gesamtheit muss erfüllt sein vom Hansageist der Handelsluftfahrt!«⁸⁸ Dieser Satz erklärt auch den Titel des Buches, der die luftpolitische Mission der ganzen Nation kennzeichnen sollte: »die deutsche Luft-Hansa!« – »welche zu schaffen ist für Deutschlands Machtgeltung im XX. Jahrhundert«. Genau betrachtet, umschloss der Begriff Luft-Hansa, selbst wenn von Poturzyn nicht daran dachte, ihn als Namen für eine Fluggesellschaft zu verwenden, diese Idee: Verkehrsluftfahrt statt Seefahrt zu betreiben, um die Weltgeltung Deutschlands nach dem verlorenen Krieg zu erneuern – jenseits aller Erwägungen über die bloße Wirtschaftlichkeit der Verkehrs-

fliegerei. Luft-Hansa war der Kern dieser spezifisch deutschen und extremen Ausprägung der Luftfahrtbegeisterung der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg.

Nicht der verdeckte Nutzen der Verkehrsluftfahrt für militärische Zwecke stand im Vordergrund des Luftfahrtkonsenses der Weimarer Republik, sondern die weit in die Zukunft verlagerte Rückgewinnung der Weltgeltung, mit der dann auch die finanziellen Opfer der Gegenwart beglichen werden konnten. Fischer von Poturzyn steuerte 1928 zu Jüngers *Luftfahrt ist not* einen entsprechenden Beitrag zur »Luftpolitik« bei, in dem er betonte, dass »Luftgeltung« und »Luftmacht« keineswegs nur im Sinne von Rüstung, sondern in erster Linie in der Entwicklung der globalen Handelsluftfahrt gesehen werden müssen, da diese »in den nächsten Jahrzehnten ohne Zweifel die wichtigste Rolle bei der zu erwartenden Wertsteigerung zwar entdeckter, aber noch keineswegs der Weltwirtschaft nutzbar gemachter ungeheurer Landgebiete der größten Erdteile« spielen würde.⁸⁹ Das traf sich mit den Überlegungen eines ganz frühen nationalsozialistischen Schriftstellers, Wulf Bley, der 1932 in einer Beschreibung der Deutsche Luft Hansa AG forderte, »mutig jenes Neuland deutscher Zukunft zu betreten, welches die Handelsluftfahrt nun einmal ist«, und sie in die Feststellung münden ließ, »Wille zur Luftgeltung im Sinne einer vollen Gleichberechtigung mit den andern Nationen heißt für die Deutschen Bekenntnis zum Lebenswillen«.⁹⁰ Auch er sah die finanziellen Opfer für den zivilen Luftverkehr als Preis dafür, Deutschland ohne Krieg und Rüstung wieder zu einer Großmacht unter Großmächten werden zu lassen. Die bisherige Geschichte der deutschen Handelsluftfahrt habe den Beweis erbracht, »dass ihr Wirken keine politischen Spannungen, sondern eher Entspannungen im Gefolge hat. Vielleicht ist die deutsche Handelsluftfahrt sogar zur Zeit die einzige, die solches ernstlich vermag. [...] Darum ist die deutsche Handelsluftfahrt nicht nur ein nationaler Wert ersten Ranges, sondern ein Faktor des menschlichen Kulturfortschritts überhaupt. Sie ist positive schöpferische Leistung am Wiederaufbau einer in ihrem

innersten Gefüge zerrütteten Welt.«⁹¹ Auch der Verfasser einer sonst nüchternen Doktorarbeit von 1921 entwickelte die doppelte Perspektive des nationalen Wiederaufstiegs und der völkerverbindenden Kraft der zivilen Luftfahrt. Der Luftverkehr »wird Deutschland, dem man jetzt so enge Fesseln anlegt, dem man Flotte und Kolonien genommen hat, die große Welt wieder erschließen helfen. Nicht feindlicher, sondern friedlicher Wettbewerb, inniges Zusammenarbeiten mit anderen Völkern im Dienste des menschlichen Fortschritts – Verkehr von Land zu Land und von Erdteil zu Erdteil, das ist das begeisternde Ziel.«⁹²

Nur wenige der knapp 40 Beiträge des Sammelbandes von Ernst Jünger von 1928 spielten deshalb auf militärische Aspekte von Luftfahrt an, meist in Erinnerungen an den Einsatz im Ersten Weltkrieg. Otto Bertram, Chef der Bezirksleitung See der Luft Hansa, ließ hingegen in einer »Plauderei« einen Blick auf jene Zukunft zu, in der die deutsche Weltgeltung durch zivile Luftfahrt, nicht zuletzt durch die »großen Seeflug-Weltlinien« der Luft Hansa, wiedererlangt war. Den Zeitpunkt setzte er auf 1939 an: »So war es Deutschland gelungen, 20 Jahre nach dem großen Kriege die Führung im Weltluftverkehr zu erringen, ein Ziel, das durch tiefgründige Forschung deutscher Gelehrter, durch die aufopfernde Arbeit deutscher Ingenieure und durch die kühne Tätigkeit deutscher Piloten und Luftkapitäne endlich erreicht worden war, so dass der alte Wahlspruch der Schifffahrt hier Tatsache wurde: ›Unser Feld war die ganze Welt‹.«⁹³

Was Jünger, Bley, Fischer von Poturzyn und viele andere ihren deutschen Lesern verhiessen, war nicht nur zukünftiger Wohlstand und der Anschluss an die technische und wirtschaftliche Spitze im Luftverkehr. Sie verbanden die Luftfahrt als nationale Aufgabe zugleich mit der Vision eines politischen Wiederaufstiegs Deutschlands nach der Niederlage im Weltkrieg, mit der Verheißung einer erneuerten »Weltstellung« des Landes. Die Luftfahrt eröffnete ein neues »modernes Zeitalter der Entdeckungsfahrten«, an dem die deutsche Nation von Anfang an

teilhaben konnte – ohne »Verspätung« und »Hinterherlaufen«. Der Krieg mochte verloren sein, der Vertrag von Versailles mochte Deutschlands militärisches und maritimes Potenzial alter Art zerstört haben – für die zukünftige nationale Entfaltung in der Luft war dies nicht von Belang. Hier stand Deutschland mit den gleichen Chancen am Start und hatte die Möglichkeit, auf neuen Wegen die Niederlage auf alten vergessen zu machen.

Die Begeisterung der Deutschen für die Luftfahrt war deshalb auch nicht grundsätzlich militärisch oder kriegerisch ausgerichtet. »In den Künsten, aber auch in weiten Teilen der Öffentlichkeit wurde die Eroberung der Luft in einer ausgesprochen zivilen Perspektive gedeutet.«⁹⁴ Es existierte ein »breiteres luftfahrtpolitisches Spektrum, in der die kriegsbejahende Fraktion nicht unbedingt die Meinungsführerschaft innehatte«.⁹⁵ Die Enthusiasten der zivilen und der militärischen Fliegerei teilten die Grundannahme, dass die neue Luftfahrttechnik die Fähigkeit besaß, »nicht nur ökonomische, sondern auch politische Probleme lösen zu können«, sodass die erfolgreiche Teilnahme an der Weltluftfahrt diese Technik »zum Medium eines neuen deutschen Selbstbewusstseins machte«.⁹⁶

An dieses »Weimarer« Luftfahrtargument konnte politisch angeknüpft werden: »Von der Sozialdemokratie bis zum rechten Rand des politischen Spektrums war man überzeugt, das Fliegen könne als ›sittliche Anstrengung‹ des Volkes die Nation einen (Ernst Jünger) bzw. eine ›Air minded nation‹ erzeugen (Hugo Junkers).«⁹⁷ Es herrschte daher stets parteiübergreifender Konsens darüber, dass finanzielle Opfer zur Förderung der Luftfahrt und des zivilen Luftverkehrs prinzipiell gerechtfertigt waren. Erst Ende der 1920er-Jahre wurde über den Umfang der Luftfahrtförderung gestritten. Doch konnte der Nationalsozialist Bley 1932 zufrieden feststellen: »Die Völker haben für ihre Lebensnotwendigkeiten meist ein besseres Verständnis, als die Intellektuellen glauben. Es ist ein Zeichen für den gesunden Sinn des deutschen Volkes, dass seine parteipolitische Zersplitterung vor der deutschen Handelsluft-

fahrt halt macht und dass alle Parteien und Gruppen in Deutschland, die überhaupt zu Volk und Land positiv eingestellt sind, die Notwendigkeit unserer Handelsluftfahrt bejahen und anerkennen. Allein schon aus diesem Grunde ist sie ein höchst beachtlicher wirtschaftlicher Faktor.«⁹⁸

Die Protagonisten der Verkehrsluftfahrt waren naturgemäß meist ehemalige Fliegeroffiziere, die die Streitkräfte verlassen mussten, während sie in anderen Staaten im Militärdienst geblieben wären. Sie trugen, sei es als Unternehmer, sei es als Luftfahrtschriftsteller, den Enthusiasmus, der weit über das revanchistische Lager hinauswirkte. Sie waren nicht notwendig Militaristen; manche der Kriegshelden waren umso glaubwürdiger, da sie das Bekenntnis zur zivilen Luftfahrt auch als persönliche Läuterung präsentierten. Die Idee nationaler Selbstbehauptung durch Luftfahrt war aber auch bei ausdrücklich militärskeptischen Autoren verbreitet. Beschwörungen von der Art »Luftfahrt ist not« oder »Deutschlands Zukunft liegt in der Luft« finden sich in unzähligen Zeitungsartikeln, Büchern und Zeitschriften. Man würde die Bedeutung der Verkehrsluftfahrt in den 1920er-Jahren unterschätzen, sähe man sie einzig als militärisches Instrument im zivilen Kleid. Sie war wesentlich stärker national aufgeladen, und mit ihr konnten Ressourcen mobilisiert werden, von denen die Reichswehr in der militärskeptischen Weimarer Republik kaum träumen mochte. Es war aber die Frage, wer diese Ressourcen für welche Zwecke nutzen konnte.

Für die Subventionierung ließ sich der Grundkonsens über die Verkehrsluftfahrt jedenfalls vortrefflich einsetzen: Häufig wurde noch das Argument eingeführt, eine längere Durststrecke sei zu überwinden, bis die weitere technische Entwicklung Deutschland eine glänzende und großartige Zukunft in der Luft ermöglichen würde, und Deutschland stets mindestens auf Augenhöhe mit den anderen Großmächten bleiben müsse. »Es kann gar nicht oft genug betont werden, dass es in der Luftfahrt technisch und persönlich ein vorübergehendes Ausschalten nicht

gibt. [...] Unermüdlich und mit zäher Energie muss auch daran gearbeitet werden, das deutsche Volk darüber aufzuklären, dass die Luftfahrt eine Lebensnotwendigkeit für jedes Kulturvolk ist, und dass in der Luftfahrt ein Stillstand in der Entwicklung gleichzeitig den Absturz bedeutet«,⁹⁹ schrieb Willy Fisch, Kopf der Luftverkehrsbürokratie, im Jahr 1924.

Auf Subventionen angewiesen blieben die Luftverkehrsunternehmen in jedem Fall. Aus ihren regulären Erlösen konnten sie kaum mehr als ein Viertel ihrer Kosten decken,¹⁰⁰ wenn auch der Junkers-Luftverkehr 1924 angab, 45 Prozent der Selbstkosten zu erwirtschaften – 1922 waren es nur 20 Prozent.¹⁰¹ (Näheres dazu im Exkurs: »Die Selbstkosten des Luftverkehrs«; S. 532.) Subventionen boten sich allerdings auch als Mittel politischer Eingriffe an. Schon seit der »Verreichlichung« der Luftfahrt in der Ära Euler und der Verabschiedung des Luftverkehrsgesetzes von 1922 besaß die Reichsregierung eine umfassende Regelungskompetenz und kontrollierte den Marktzutritt. Die Prüfung des Verkehrsbedürfnisses bei der Konzessionierung von Luftverkehrsgesellschaften gemäß § 11 des Gesetzes stellte eine Generalklausel für die Zulassung von Luftverkehrsgesellschaften dar. Regelmäßig beflogene Linien mussten noch gesondert genehmigt werden. Flugpläne waren dem Reichsverkehrs- und dem Reichspostministerium vorzulegen, ebenso Flugplanänderungen.¹⁰² In § 16 des Luftverkehrsgesetzes sicherte sich das Reich zudem das Recht zu, Luftfahrtunternehmen »gegen angemessene Entschädigung« verstaatlichen zu können.

Die Reichsregierung pflegte trotz der beachtlichen Eingriffsmöglichkeiten in der ersten Hälfte der 1920er-Jahre eine liberale Luftfahrtspolitik. Das lag an August Euler und seinem Nachfolger; eine weitere Verstaatlichung wurde aber auch abgelehnt, »da der Staat das damit verbundene Risiko gar nicht herauswirtschaften kann«.¹⁰³ Durch klar definierte Subventionen konnte der Aufwand kalkuliert und der wachsenden Luftfahrteuphorie trotzdem genügt werden. Die weit weniger überschaubaren wirtschaftlichen und auch technischen Risiken wurden

hingegen auf private Unternehmen abgewälzt. Sie konnten notfalls in Konkurs gehen oder in den Konkurs getrieben werden. Dazu reichte der Einfluss durch Beteiligungen und Subventionen allemal.

Erst die Industrie, dann der Verkehr: Fluggesellschaften als »Verlierer« der Subventionspolitik

Die Subventionen wurden hauptsächlich für zwei politische Ziele eingesetzt, die Kontrolle über die technische Ausstattung des Luftverkehrs und die Streckenführung. Ganz im Sinne der Nationalisierung der Luftfahrt war es, eine leistungsfähige deutsche Luftfahrtindustrie zu erhalten. Schon die »Vorläufigen Richtlinien zur Ausführung des Luftverkehrsgesetzes« von 1922 bestimmten, dass alle vom Reichsverkehrsministerium konzessionierten Luftverkehrsgesellschaften grundsätzlich Flugzeuge, Motoren und Bordgeräte zu verwenden hätten, die »von deutschen Firmen aus deutschem Material hergestellt« waren.¹⁰⁴ Ausnahmen waren nur zugelassen, wenn durch Luftfahrtgerät aus dem Ausland auch technische Fortschritte importiert wurden. Die Kopplung des Luftverkehrs an die Industrie sollte sich als Hemmschuh für den Aufbau eines rentablen Verkehrs erweisen, da dieser auf eine nachgeordnete Rolle festgelegt war: Der Luftverkehr hatte der Industrie zu dienen, nicht umgekehrt. Diese Bestimmung entsprach überdies den militärischen Interessen ebenso klar wie die aus den Beihilfebedingungen, wonach »das gesamte und nicht fliegende Personal die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen« müsse. Aber auch jenseits der Nationalisierung konnte mit Luftverkehrssubventionen Technikpolitik betrieben werden, wenn »nur moderne Kabinenflugzeuge« verwendet werden durften oder der Einsatz von früheren »Heeres- und Marineflugmustern [...] auch nach Abänderung« verboten wurde. Seit April 1922 musste für drei umgebaute Kriegsflugzeuge mindestens ein modernes Verkehrsflugzeug in Dienst gestellt werden. Seit 1924 ließen die Beihilfebedingungen gar keine ehemaligen Militärflugzeuge im subventionierten Liniendienst mehr zu.¹⁰⁵

Die Subventionen erlaubten es dem Reich sogar, auf die Gestaltung des technischen und kaufmännischen Betriebes Einfluss zu nehmen,¹⁰⁶ etwa durch die in der Subventionsrichtlinie des Reichsverkehrsministeriums vom April 1921 definierte Postbeförderungspflicht und die Bestimmung, dass die subventionierten Unternehmen mindestens 20 000 Flugkilometer geleistet haben mussten.¹⁰⁷ Flugzeuge, Piloten und sonstige Angestellte waren in Listen zu verzeichnen und durften nur für den jeweils genehmigten Zweck eingesetzt werden. Zudem wurde in den Vergabebedingungen in Abhängigkeit von der Länge der jeweils subventionierten Flugstrecke festgelegt, wie viel Personal, Material und Flugzeuge ein Unternehmen bereitzustellen hatte. Für je 20 000 subventionierte Flugkilometer mussten sich die Unternehmen zur Ausbildung eines Flugschülers verpflichten.¹⁰⁸ Publik wurde dies alles nicht: Die erste Subventionsrichtlinie vom April 1921 wurde noch in den *Nachrichten für Luftfahrer* veröffentlicht, die nachfolgenden nicht mehr. Sie waren als »vertraulich« gekennzeichnet.

Wurden die Luftverkehrsstrecken ursprünglich zwischen Behörden und Unternehmen ungeregelt ausgehandelt, versuchte das Verkehrsministerium im Frühjahr 1923 in die Streckenplanung der Luftverkehrsgesellschaften einzugreifen. Die Reichsregierung wollte demnach jährlich die Initiative ergreifen und die Streckenführung vorschlagen, die anschließend zwischen Luftfahrtunternehmen, Interessenverbänden und Länderbehörden abgestimmt wurde. Auch wenn die großen Luftverkehrsgesellschaften am Ende das Initiativrecht behielten, waren sie doch stets gezwungen, ihre Streckenplanung mit den Reichsbehörden – neben den Ministerien für Verkehr und für Post mussten auch das Reichsfinanzministerium und fallweise das Auswärtige Amt gehört werden – sowie den Ländern abzustimmen. Ihre Versuche, sich von dieser Abhängigkeit zu befreien und beispielsweise Kilometersubventionen ohne Streckenzwang zu erhalten, blieben erfolglos.

Bei der Streckenplanung bot sich den Unternehmen aber auch ein Lichtblick, als sich 1923 auch Länder und Kommunen dazu entschlos-

sen, Luftverkehrssubventionen nach dem Flugkilometerprinzip zu bezahlen. Das erlaubte es den Luftverkehrsgesellschaften, »regionale Interessen öffentlicher Subventionsgeber gegeneinander auszuspielen«. ¹⁰⁹ Die Aufsplitterung des Subventionssystems ging auf die politische und finanzielle Schwäche des Reiches während der Ruhrbesetzung zurück. Reichsverkehrsminister Groener hielt zwar in einem Rundschreiben an die Länder vom Mai 1923 an den wichtigsten Zielen der »Luftpolitik des Reiches« fest, »Flugzeug- und Luftschiffbau lebens- und entwicklungsfähig zu erhalten, die Abwanderung in das Ausland möglichst einzuschränken [...] die Ausfuhr hochwertiger deutscher Erzeugnisse [...] zu gewährleisten [...] den Betrieb auf international wichtigen Luftverkehrsstrecken einzurichten und zu unterhalten«. ¹¹⁰ Groener musste aber einräumen, dass das Reich dies alles nicht mehr finanzieren konnte. Innerdeutsche Zubringerlinien »müssen im wesentlichen auf die Unterstützung der beteiligten Länder, Städte und sonstigen Interessenten verwiesen werden«, nur in besonderen Fällen komme eine beschränkte Unterstützung durch das Reich infrage. Auch die Flughäfen würden im Wesentlichen von den »örtlichen Interessenten« finanziert werden müssen, nur für den Funk- und Flugwetterdienst wolle auch das Reich »soweit es irgendwie möglich ist [...] Mittel flüssig machen«.

Hatte anfangs das Reich allein die Subventionierung der Luftverkehrslinien übernommen, waren Flughafenausbau und Flughafenbetriebsgesellschaften Sache der Städte. (Näheres dazu im Exkurs: »Flughäfen«; S. 537.) Das Reich zog sich zwar erst 1925 wirklich aus der Subventionierung der Nebenlinien zurück. Kommunen und Länder konzentrierten sich aber seit Ende 1923 zunehmend darauf, durch eigene Subventionen Anschluss an das Luftverkehrsnetz zu finden, statt dies durch Verhandlungen mit den Reichsbehörden zu erreichen. Denn die Existenz der mit kommunalen Mitteln errichteten Flughäfen allein garantierte noch keinen Luftverkehrsanschluss; die Luftverkehrsunternehmen mussten auch dazu bewogen werden, diese regelmäßig anzufliegen. Wollten sie

den ersehnten Anschluss erhalten, mussten Kommunen, regionale Verbände und Länder in wechselseitiger Konkurrenz auch die Verkehrsbetreiber subventionieren. Aus dieser Konstellation – Zurückhaltung des Reiches beim Flughafenausbau wegen des Versailler Vertrages, stattdessen eine Leitfunktion bei den Städten und wachsende Leistungen der Kommunen auch an die Luftverkehrsgesellschaften – entstand eine den deutschen Luftverkehr prägende Organisation: die Regionalgesellschaft.

Seit 1924 gründeten Kommunen, Regionalverbände und die kleineren Länder zusammen mit den beiden Luftfahrtkonzernen Deutscher Aero Lloyd AG (im Folgenden kurz die DAL) und Junkers Luftverkehrs AG regionale Luftverkehrsgesellschaften, um, wie es 1927 hieß, »die örtlichen Interessen zu starken Gruppen zusammenzufassen, um den betreffenden Landesteilen einen sicheren Einfluss auf die Gestaltung des Luftverkehrsnetzes zu geben und zu verhindern, dass von der zentralen Gesellschaft, in der die einzelnen örtlichen Interessen nur einen verhältnismäßig geringen Einfluss üben würden, die Wünsche der einzelnen Landesteile nicht erschöpfend wahrgenommen werden«. ¹¹¹ Das Motiv der Kommunen und Kommunalverbände entsprach also jenem, das auch beim Flughafenausbau wirkte: bei dem neuen, revolutionären Verkehrsmittel bloß nicht den (Verkehrs-)Anschluss zu verpassen. Die Verkehrsgesellschaften nutzten die Sorge der Städte vor dem verpassten Anschluss an die Zukunft dazu, sich eine üppige lokale Infrastruktur, ein breites Vertriebsnetz und vor allem zusätzliche Subventionen zu sichern. ¹¹²

Einige Regionalgesellschaften führten gelegentlich Sonderflüge aus, manche waren gleichzeitig auch Flughafenbetriebsgesellschaften. Die meisten betrieben gar keinen eigenen Luftverkehr, sondern übernahmen nur vermittelnde Aufgaben. Sie organisierten Zubringer- und Anschlussdienste bei den Flughäfen, halfen bei der Gestaltung der Flugpläne, vertrieben Flugscheine und warben in der Region für den Luftverkehr. Aus Sicht der Luftverkehrsgesellschaften war es nur konsequent, das für diese Aufgaben notwendige Kapital durch die Selbstmobilisierung der örtlichen Wirtschaft und der Kommunen zu beschaffen. Eigene Mittel

setzten die Verkehrsgesellschaften aber nur sparsam ein. Die DAL erwarb nur eine Minderheitsbeteiligung an »ihren« regionalen Luftverkehrsgesellschaften, den größeren Teil übernahmen neben lokalen Banken und Unternehmen vor allem die Kommunen.

Die finanzielle Struktur der Regionalgesellschaften war fast ein Spiegelbild der Flughafenbetriebsgesellschaften. Das Grundkapital der Westfälischen Luftverkehrs AG von 1 Mio. RM wurde beispielsweise zu mehr als 70 Prozent von der Stadt Dortmund, dem Provinzialverband Westfalen und dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk aufgebracht, während interessierte kleinere Städte und Landkreise ihr Scherflein ebenfalls beitrugen. Die DAL trug nur ein Fünftel des Kapitals bei.¹¹³ Auch bei den anderen Regionalgesellschaften wurde die Aktienmehrheit von Kommunen und kommunalen Verbänden gehalten.¹¹⁴

Die Leistungen der Kommunen für den Luftverkehr machten auch unbedeutende Linien rentabel. Die Unternehmen konzentrierten sich deshalb mehr und mehr darauf, die Subventionen von Kommunen, Kreisverbänden, Provinzen und Ländern einzusammeln und immer wieder neue Regionalgesellschaften zu gründen.¹¹⁵ Der Währungsschnitt war das Startsignal. Hatten sich die Luftverkehrsunternehmen bis dahin nur durch den Abbau unrentabler Linien helfen können, beuteten sie nun die Konkurrenz der Städte und Regionen in Deutschland aus: »Sie pflegen dann häufig denjenigen Städten bei der Einrichtung von Verkehrslinien den Vorzug zu geben, die ihnen finanziell am weitesten entgegenkommen«, hieß es 1925 in einer Stellungnahme des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe.¹¹⁶

Das war der wichtigste Grund für die besondere Stärke der Regionalgesellschaften im deutschen Luftverkehr, die wiederum wichtige Säulen für die beiden deutschen Luftverkehrskonzerne von 1925 bildeten.¹¹⁷ Im Übrigen bot die zunehmende Bereitschaft von Kommunen, Regionalverbänden und Ländern, den Luftverkehr zu subventionieren, auch für das Reich Vorteile. Es konnte neben der unmittelbaren finanziellen Entlastung – und der Entlastung von den ständigen Gesuchen regionaler Bittsteller – noch verbuchen, dass es nur noch für die großen und

internationalen Strecken zuständig war. Das waren aber die wirtschaftlichsten, auf denen der Subventionsbedarf pro Kilometer geringer ausfiel als in der Provinz.

Unerreicht, aber unrentabel: Die wirtschaftlichen Zwänge im Luftverkehr bringen Konzerne hervor

Die regionalen und kommunalen Subventionen und die Gründung immer neuer Regionalgesellschaften ließen schließlich in kurzer Zeit das engmaschigste Luftverkehrsnetz der Welt entstehen. 1926 betrug die Gesamtstreckenlänge in Deutschland 18 500 km, die nächstgrößeren Netze überspannten Frankreich mit 12 400 km und die Vereinigten Staaten mit 10 100 km. Großbritannien besaß ein Streckennetz von gerade mal 2 100 km Länge.¹¹⁸ Das streichelte zwar die Seele der Luftfahrt-enthusiasten und förderte den Absatz der deutschen Flugzeugindustrie. Darin spiegelte sich aber auch eine beachtliche Belastung des deutschen Steuerzahlers, die umso schwerer wog, als die Subventionsvergabe unübersichtlich und uneinheitlich war.

Ein »gesunder« Wettbewerb um Verkehrskunden konnte so nicht entstehen. Die Geschichte der deutschen Verkehrsluftfahrt begann zwar mit der Gründung zahlreicher Luftverkehrsgesellschaften, die sich unter der Prämisse eines freien Wettbewerbs zu entwickeln versuchten. Sie wurden aber von den realen wirtschaftlichen Zwängen sehr rasch dazu gedrängt, sich doch wieder in die Abhängigkeit von staatlichen Finanzhilfen zu begeben. Die mangelnde »Eigenwirtschaftlichkeit« des Luftverkehrs bedingte, »dass private Kreise nicht ohne weiteres bereit sind, ihr Geld in ein solches Unternehmen zu stecken, wenn es keine Dividende abwirft, ja, wenn von vorneherein die Wahrscheinlichkeit groß ist, dass Verluste entstehen werden«.¹¹⁹ Dem Luftverkehrsmarkt fehlte die Aussicht auf Profit, jetzt und auch in absehbarer Zukunft.

Inflation und Bauverbot steuerten weitere Impulse bei, so dass sich die Zahl der Luftverkehrsunternehmen bis 1923 auf zwei Konzerne redu-

zierte. Hatte das Verbot der Militärfliegerei zunächst ein billiges Konversionsreservoir für den Luftverkehr versprochen, erwies es sich rasch als brüchig. Zunächst waren rund 600 abgerüstete Kriegsflugzeuge als Zivilflugzeuge in die Luftfahrtrolle eingetragen worden. Im Mai 1920, als der Streit über die Auslieferung von Kriegsflugzeugen eskalierte, griffen die Alliierten jedoch durch und gestatteten nur noch die weitere Verwendung von 149 Flugzeugen und 169 Flugmotoren für Verkehrszwecke – das war der Rest von 18 000 Flugzeugen und 35 000 Flugmotoren, die sich im November 1918 in deutscher Hand befunden hatten.¹²⁰ Die ehemaligen Kriegsflugzeuge waren überdies nach kurzer Zeit verschlissen und mussten abgeschrieben werden.¹²¹ Neue Flugzeuge waren deutlich teurer. Während die »sehr billig aus der militärischen Liquidationsmasse erworbenen« Kriegsflugzeuge nur 20 000 bis 30 000 Papiermark gekostet hatten,¹²² lag der Preis für eine fabrikneue Junkers F13 1920 bei 60 000 Goldmark, das entsprach vor dem Beginn der Hyperinflation 600 000 Papiermark. Hingegen war die Perspektive bei den laufenden Betriebskosten zunächst günstig. Ehemalige Kriegsflyer waren leicht als Piloten zu engagieren, wenn sie nicht selbst Luftverkehrsunternehmen gründeten. Die Kriegsflyer hatten aber – wie es Euler vorhergesehen hatte – oft Schwierigkeiten, sich in die Rolle des verantwortungsbewussten Verkehrspiloten hineinzufinden. Ab 1919 wurden daher zwar etliche Unternehmen vom Reichsluftamt zugelassen, aber nur ein Bruchteil begann mit dem regulären Luftverkehr. Bis 1921 erteilte das Reichsluftamt insgesamt 42 Firmen eine Konzession. Von ihnen nahmen nur sieben tatsächlich den Linienverkehr auf.¹²³ Darunter gab es auch Einzelgänger, die mit einigen ausgemusterten Kriegsflugzeugen ein eigenes Luftverkehrsunternehmen aufbauten, etwa der ehemalige Jagdflieger Paul Strähle, der – von seinen Eltern finanziell unterstützt – zwischen 1921 und 1923 regelmäßig Post und Passagiere von Stuttgart nach Konstanz und Nürnberg flog.¹²⁴ Er blieb aber eine Ausnahme. Sonst reichte es bei den zu Unternehmern konvertierten Kriegern nur zum »Gelegenheitsverkehr«.

Eine Verkehrszulassung des Reichsluftamtes brauchten allerdings auch Flugzeughersteller, wenn sie längere Test- und Überführungsflüge machten. Sie waren allein wegen dieser Bestimmung als Gründer von Luftverkehrsgesellschaften prädestiniert. Ein zweites Motiv trat hinzu: Die Flugzeughersteller suchten nach dem Verbot des Kriegsflugzeugbaus händeringend einen Markt. Die Beteiligung am zivilen Luftverkehr war die erstbeste Gelegenheit, ihn selbst zu schaffen, zumal sie – auch wegen der Gewinne aus der Rüstung – Kapital besaßen, das von der Inflation bedroht war. Hinter der allerersten regulären Luftverkehrsgesellschaft, der Deutschen Luft-Reederei (DLR), stand als Kapitalgeber eine Flugzeugfirma, die AEG, die im Ersten Weltkrieg einen beachtlichen Flugzeugbauzweig aufgebaut hatte. 1916, als Hugo Stinnes sich für die Aussichten eines Luftverkehrs begeistern ließ, überlegte man auch bei der AEG, welcher Nutzen aus der Kriegsfliegerei gezogen werden konnte. Allerdings war hier wie dort die Perspektive, dass der Krieg gewonnen würde. Zunächst nur eine Studiengesellschaft für den Luftverkehr, wurde die DLR als AEG-Tochter im Dezember 1917 gegründet.¹²⁵ Die DLR erhielt am 8. Januar 1919 die erste Konzession des Reichsluftamtes, zunächst auf Flüge zu »Propagandazwecken« begrenzt, rutschte dann aber in den Luftverkehr zwischen Berlin und Weimar und eine volle Lizenz hinein.

Die großen Schifffahrtsgesellschaften, HAPAG (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft), 1914 die größte Schifffahrtsgesellschaft der Welt, und Norddeutscher Lloyd, waren fast so sehr natürliche Interessenten am Luftverkehr wie die Flugzeughersteller. Sie hegten zwar keine übertriebenen wirtschaftlichen Hoffnungen,¹²⁶ versuchten aber, bei der Entwicklung des neuen Verkehrsmittels von Anfang an einen Fuß in die Tür zu setzen. Zudem musste 1919 die Handelsflotte abgeliefert werden, sodass das Kerngeschäft von HAPAG und Norddeutschem Lloyd mit einigen Unsicherheiten behaftet war. Der erste Direktor des Lloyd Luftdienstes, F. W. Jordan, entwickelte bereits im Jahrbuch des Norddeutschen Lloyds von 1920 ein Tableau des neuen Luftverkehrs, das deutlich erkennen ließ, aus welchem Amalgam von Motiven

sich eine Schifffahrtsgesellschaft engagierte:¹²⁷ Der Luftverkehr habe vor allem eine Ergänzungsfunktion. Er könne als Zubringer von Post und Passagieren für den Seeverkehr über den Atlantik dienen, und daher würden sich die großen Überseehäfen als Endpunkte der Luftlinien empfehlen. Wenn eines Tages noch die Ozeanüberquerung mit Flugzeugen technisch möglich sei, eröffneten sich für Bremen neue wirtschaftliche Möglichkeiten für die Zukunft, glaubte Jordan. Bereits während der Gründung der DLR ging die AEG mit der HAPAG, der Deutschen Bank und der Luftschiffbau Zeppelin eine »Interessengemeinschaft« ein. Die AEG blieb zwar einzige Eignerin der DLR, stimmte aber ihre Strategie mit den Partnern in der Interessengemeinschaft ab.¹²⁸

Während die HAPAG nur durch die Interessengemeinschaft mit der DLR verbunden war, aber deren Flugscheine in ihrem weitverzweigten Netz von Verkaufsstellen anbot, bemühte sich der Norddeutsche Lloyd seit 1918, einen Luftverkehr in eigener Regie aufzubauen. Er gründete im März 1920 die Lloyd Luftdienst GmbH – unter Beteiligung der Deutschen Petroleum AG, hinter der wiederum die Deutsche Bank stand.¹²⁹ Der Lloyd Luftdienst gliederte sich – anders als die DLR – in den folgenden Monaten eine Reihe von kleinen Luftverkehrsunternehmen im Inland (Lloyd Luftverkehr Sablatnig, Deutscher Luftloyd, Lloyd Ostflug) und in Nachbarstaaten (Danziger Lloyd Luftdienst GmbH, Austro-Lloyd Luftdienst GmbH, Wien, und die Lettische Luftverkehrs AG, Riga) an. Sie wurden fortan als Töchter geführt, boten aber ihre Dienste nach wie vor autonom an. Die lose Konzernbindung sollte helfen, die wenigen und teuren beflogenen Linien zu koordinieren und möglichst viele Interessenten an den Luftverkehr zu binden. Die kleineren Luftverkehrsgesellschaften brachten naturgemäß ihre Investoren mit, die in der konzernähnlichen Struktur zusammengeführt wurden.

Der Konzentrationsprozess wurde durch das Bauverbot beschleunigt. Da es einem Investitionsverbot gleichkam, während die Rüstungsgewinne in der Inflation dahinschmolzen, suchten die Luftverkehrs-

unternehmen von Flugzeugherstellern rechtzeitig den Anschluss an kapitalkräftigere Unternehmen. Josef Sablatnig, Inhaber einer gleichnamigen Flugzeugbaufirma, hatte am 11. November 1918 den Sold für die revolutionären Matrosen von Berlin nach Kiel geflogen.¹³⁰ Der daraus 1919 entstandene Sablatnig-Luftverkehr flog mit umgebauten Kriegsflyern auf eigene Rechnung, nahm aber Agenturdienste des Lloyd-Luftdienstes in Anspruch. Sablatnig tat sich unter den Luftverkehrsunternehmen besonders hervor, da er nicht nur Wilhelm Siebert, sondern auch Bruno Loerzer als Berater engagierte, den besten Freund Hermann Göring, und schließlich – als Piloten – Hermann Göring selbst.¹³¹ Obwohl der Sablatnig-Flugzeugbau bald darauf ein rein ziviles Verkehrsflugzeug produzierte, mutierte der Sablatnig-Luftverkehr im Oktober 1921 zum Lloyd Luftverkehr Sablatnig, an dem Josef Sablatnig nur noch eine kleine Beteiligung besaß. Der Lloyd Ostflug von 1921 hingegen war eine gemeinsame Gründung von Lloyd Luftdienst sowie dem Flugzeugbau von Junkers und Albatros, aus dem Junkers wieder ausschied, als diese Tochtergesellschaft auch andere als Junkers-Flugzeuge anschaffte.

Marktführer ohne Mehrheit: Die Deutsche Aero Lloyd AG (DAL)

Während der Norddeutsche Lloyd sich Tochtergesellschaften angliederte, gründeten die HAPAG, der Zeppelin-Konzern und die AEG als Eignerin der DLR am 21. April 1921 die Aero-Union, um ihre Luftverkehrsinteressen weiter zu bündeln.¹³² Später traten noch die Metallgesellschaft Frankfurt und die mit ihr verbundene Berg- und Metallbank hinzu. Die Aero-Union vereinigte sowohl Luftverkehrsgesellschaften als auch Flugzeugbauunternehmen unter einem Dach. Die in sie eingegliederte DLR betrieb weiterhin den innerdeutschen Luftverkehr, hielt aber auch Anteile an der Danziger Deutsche Luft-Reederei. Gleichzeitig erwarb die Aero-Union aber Anteile an den Dornier-Metallbauten in Friedrichshafen und an der italienischen Tochterfirma von Dornier in Pisa. Daneben hielt die Aero-Union auch noch die deutsche Hälfte des Kapitals

der am 24. November 1921 gegründeten Deutsch-Russischen Luftverkehrs GmbH (Deruluft), die eine Strecke von Königsberg nach Moskau unterhielt.

Das Ende der Nachkriegskonjunktur und die Lähmung durch Inflation und Bauverbot beschleunigten den Konzentrationsprozess. Die Unternehmen fixierten sich immer mehr auf die erlösstärksten Linien. Die Zahl der Fluglinien und der geflogenen Kilometer ging bis 1922 drastisch zurück, die Zahl der Reisenden (und auch die Menge der beförderten Fracht) stiegen indes leicht an. Während der deutsche Luftverkehr bis 1921 auf 16 Linien gewachsen war und in diesem Jahr knapp 1,7 Mio. Flugkilometer verzeichnete, betrug die Zahl der Linien 1922 nur 13, die für rund 1,2 Mio. Flugkilometer reichten.¹³³ Um »den Luftverkehr wirtschaftlicher zu gestalten und unfruchtbare Konkurrenz im In- und Ausland zu vermeiden«, ¹³⁴ verbanden sich die Unternehmen des Lloyd-Konzerns deshalb in einem letzten großen Schritt am 6. Februar 1923 mit der Aero-Union zur Deutschen Aero Lloyd AG (DAL).¹³⁵ Geschäftszweck der neuen Gesellschaft sollte »ausschließlich der Luftverkehr im In- und Auslande« sein sowie die »Beteiligung an ähnlichen Gesellschaften und Unternehmungen«. ¹³⁶

Die Gründung der DAL kam ganz offen einem Eingeständnis gleich, dass Luftverkehr nach dem Ende der Inflationskonjunktur und der Aufzehrung der Reserven der Kriegszeit unwirtschaftlich war. Nüchtern betrachtet, waren nur noch solche Linien regelmäßig zu befliegen, »für die Subventionen gezahlt wurden, da Flüge ohne Subventionen nach Meinung von DAL unbezahlbar waren«. ¹³⁷ Zugleich war der Kapitalbedarf für die Anschaffung moderner Flugzeuge so hoch, dass sich die Unternehmen zusammenschließen mussten, im Bund mit möglichst vielen anderen Investoren. Die aktiven innerdeutschen Luftverkehrsgesellschaften der Lloyd-Gruppe und die DLR brachten ihren gesamten Flugzeugpark und ihr Betriebsvermögen in die DAL ein. Die Lloyd Fluggesellschaften wurden später ganz aufgelöst, die DLR existierte zunächst als Mantelgesellschaft weiter, hatte aber keinen eigenen Flug-

betrieb.¹³⁸ Auch die Beteiligungen von Aero-Union und Lloyd Luftdienst an ausländischen Luftverkehrsgesellschaften gingen auf die DAL über. Die Aero-Union erwarb 49,99 Prozent des ursprünglich auf 100 Mio. Papiermark festgesetzten Aktienkapitals. Von den 60 Flugzeugen, über die die DAL nach der Fusion verfügte, wurden nur die modernsten 21 für den Linienverkehr gebraucht, während die älteren bloß noch für den Gelegenheitsverkehr verwendet wurden. Deshalb wurden 1923 im deutschen Luftverkehr weniger Linien bedient, aber erneut mehr Passagiere befördert.¹³⁹ Die DAL war praktisch allein für den innerdeutschen Liniendienst zuständig. Im Aufsichtsrat waren die ursprünglichen Kapitalgeber, der Norddeutsche Lloyd, die HAPAG, die AEG und der Luftschiffbau Zeppelin vertreten sowie die Deutsche Bank.¹⁴⁰ Im Vorstand der DAL saßen Otto Merkel, ein auslandserfahrener Bremer Kaufmann sowie Major im Generalstab a.D. Martin Wronsky, vormals einer der Direktoren der DLR.¹⁴¹

Obwohl die ursprünglichen Eigner der DAL gleichzeitig in einem Konsortialvertrag vereinbart hatten, dass bei weiteren Kapitalerhöhungen die Mehrheit des Aktienkapitals bei den Gründungsmitgliedern der AG verbleiben sollte,¹⁴² sahen sie sich durch die Inflation rasch dazu gezwungen, weitere Investoren an Bord zu nehmen. Am Ende waren es so viele, dass die ursprünglichen Eigner ihre Mehrheit verloren.

*Verteilung des Aktienkapitals der Deutschen Aero Lloyd AG
bis zum 30.06.1925 (Goldmark)*

	Stammaktien	Vorzugsaktien*
Aero-Union	260 000	3 000
Norddeutscher Lloyd	93 440	1 191
Deutsche Petroleum-AG	93 360	1 188
Sablatnig-Flugzeugbau GmbH	36 000	414

	Stammaktien	Vorzugsaktien*
Albatros AG	37 200	207
Von Deutscher Bank vertretene Unternehmen	1 000 000	0
Zusammen	1 520 000	6 000

Quelle: Maaß, Max: Die Unternehmungen im Luftverkehr, ihre Entstehung, Entwicklung sowie ihre Formen, Verbände und Zusammenschlüsse bis zum Jahr 1926 unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, Diss. Göttingen 1927, S. 19.

* Vorzugsaktien sicherten den Inhabern zusätzliche Stimmrechte bei der Besetzung des Aufsichtsrates

Die Deutsche Bank vertrat etliche Aktionäre, darunter die Berliner Großbanken und einige bedeutende Privat- und Regionalbanken, Industrieunternehmen wie Siemens, die Stinnes-Gruppe, Thyssen, Felten & Guillaume, Handelshäuser und schließlich Flugzeug- und Flugmotorenhersteller: Daimler, Benz und Udet-Flugzeugbau. Sie besaß damit das Stimmrecht für rund zwei Drittel aller Stammaktien und den Vorsitz im Aufsichtsrat, in dem sie zudem über drei Stimmen verfügte. Viele der von ihr vertretenen Aktionäre hatten im Aufsichtsrat einen eigenen Sitz. Damit war durch die Altaktionäre und die mit ihnen verbundenen Unternehmen ein breites Spektrum von Handel und Industrie in der DAL vertreten.

Die Führung hatte aber unbestritten die Deutsche Bank. Ihre Rolle erklärt sich auch dadurch, dass die Interessen der neuen Kapitalgeber koordiniert werden mussten. Die Deutsche Bank hatte sich an der Gründung etlicher der ursprünglichen Luftverkehrsgesellschaften beteiligt, zunächst eher in beratender Funktion. Als Geldgeber traten sie und andere Groß- und Privatbanken erst seit 1924 in Erscheinung, als sich nach dem Währungsschnitt abzeichnete, dass es bei Reich, Ländern und Kommunen ein dauerhaftes Interesse gab, den chronisch defizitären Flugbetrieb zu subventionieren. Das finanzielle Engagement der öffentlichen Hand im Luftverkehr war eine Art Einlagengarantie für die Investoren, deren Interesse die Deutsche Bank vertrat.

Die DAL finanzierte ihre Beteiligungen an den Regionalgesellschaften durch Ausgabe eigener Aktien, die von den Regionalgesellschaften und Kommunen gekauft wurden, die ihrerseits ihre Interessen im Aufsichtsrat der DAL gewahrt wissen wollten. Die DAL entwickelte sich dadurch immer mehr zu einem gemischten privat-öffentlichen Unternehmen. Nach einer weiteren Kapitalerhöhung auf 5 Mio. RM hielten Kommunen 1925 26,8 Prozent des Grundkapitals, die Regionalgesellschaften 13,9 Prozent. Die Banken dominierten mit 31 Prozent, während die »Gruppe Schifffahrt« nur noch vier Prozent hielt. Die Industrie kam auf 19,6 Prozent.¹⁴³

Die DAL hielt daneben nach wie vor Beteiligungen an einer Reihe von ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, die sie vom Lloyd Luftdienst (Danziger Lloyd Luftdienst GmbH, der Austro-Lloyd Luftdienst GmbH, Wien, Lettländische Luftverkehrs AG, Riga) und der Aero-Union (Danziger Luftreederei GmbH sowie von der DLR den deutschen Anteil an der deutsch-sowjetischen Deruluft) geerbt hatte. Während die beiden Danziger Gesellschaften zum Danziger Aero Lloyd verschmolzen, wurde die Lettische Gesellschaft später aufgelöst. Diese Tochtergesellschaften blieben eigenständig und dienten dazu, die Position der DAL im Luftverkehr Mitteleuropas auszubauen. Die Deruluft als Bindeglied zwischen Deutschland und Sowjetrußland genoss dabei auch innerhalb des Konzernverbundes eine Sonderstellung. Ab 1924 versuchte die DAL zudem Linien in verkehrswegearmen Landschaften aufzubauen. Sie erwarb die Mehrheitsbeteiligung am neu gegründeten Adria Aero Lloyd Tirana, der in Albanien tätig wurde, und 30 Prozent am sogenannten Condor-Syndikat, einer Studiengesellschaft zur Vorbereitung eines Flugverkehrs zwischen Süd- und Nordamerika, an der auch noch ein Hamburger Exporthaus und eine südamerikanische Tochter des Junkers-Konzerns, SCADTA, beteiligt waren.¹⁴⁴

Die Gründung von ausländischen Tochtergesellschaften war nur ein Weg, um ein Hauptziel der deutschen Luftfahrtspolitik zu errei-

chen: die Einbindung Deutschlands in den internationalen Luftverkehr. Schon die DLR hatte 1919 zusammen mit einer britischen, dänischen, norwegischen, schwedischen und niederländischen Luftverkehrsgesellschaft die »International Air Traffic Association« (IATA) zur Koordinierung der internationalen Linienführung gegründet.¹⁴⁵ Die IATA war ein nichtstaatlicher und von seinem Selbstverständnis her strikt unpolitischer Unternehmensverbund. Aus deutscher Sicht bildete sie vor allem »ein privatwirtschaftliches Gegengewicht zu der in der Pariser Luftfahrtkonvention gegenüber Deutschland festgelegten Luftverkehrspolitik«. ¹⁴⁶ Die Pariser Luftfahrtkonvention war jenes bereits im Versailler Vertrag angekündigte und von August Euler ausdrücklich begrüßte internationale Luftfahrtabkommen. Es war bereits während des Krieges beraten und am 13. Oktober 1919 zwischen den alliierten Mächten geschlossen worden. Gleichzeitig wurde eine internationale Kommission für Luftfahrt (Commission Internationale de la Navigation Aérienne = CINA) als Ausführungsorgan eingerichtet.¹⁴⁷

Das CINA-Abkommen enthielt elementare Regeln für den grenzüberschreitenden Luftverkehr: Die Zulassung von Flugzeugen und Piloten war dort ebenso definiert wie die Lichterführung von Luftfahrzeugen, Rufzeichen, Signale, Luftfahrtkennzeichen auf Flughäfen und anderes mehr. Deutschland war durch den Artikel 319 des Versailler Vertrages zur Übernahme der Vorschriften des Pariser Abkommens verpflichtet, und gegen die technischen Regeln der CINA gab es auf deutscher Seite auch keine Einwände. Das CINA-Abkommen war aber ein Nebenprodukt der Pariser Vorortkonferenzen, und deshalb enthielt es etliche Bestimmungen, die Deutschland – und seine früheren Verbündeten – diskriminierten. Es »atmete den Geist von Versailles«, schrieb der wichtigste deutsche Interpret, Alfred Wegerdt, als er 1928 einen Vorschlag für eine Generalrevision verfasste.¹⁴⁸ So durfte Deutschland erst nach der Aufnahme in den Völkerbund der CINA beitreten, oder aber wenn alle Unterzeichner des Versailler Vertrages damit einverstanden waren. Artikel 5

