

# Brauner Kranich

**Luftfahrt** Lufthansa-Chef Carsten Spohr leitet eine Zeitenwende ein. Unter ihm bekennt sich das Unternehmen erstmals zu seiner NS-Vergangenheit. Auslöser ist die Studie eines Historikers.

Der Name klingt harmlos. Tante Ju. Und auch die Werbung der Lufthansa für Rundflüge mit dem historischen Flugzeug Junkers Ju 52 ist eher betulich: „Erleben Sie den satten Sound der drei 9-Zylinder-BMW-Motoren“, heißt es, „heben Sie mit 120 Stundenkilometern ganz sanft ab, und nur wenige Augenblicke später sehen Sie Ihre Gegend aus einer neuen Perspektive.“ Allerdings ist die Vergangenheit dieses Flugzeugs weder harmlos noch betulich.

Die Nationalsozialisten setzten es ein, um heimlich für den Weltkrieg zu üben. Draußen am Leitwerk prangte der Lufthansa-Kranich. Drinnen im Cockpit trainierten Piloten den Angriff. Technisch war alles durchdacht. „Unter dem Rumpf“ ließ man „einen durchgehenden Raum zur Aufhängung von Bomben“ frei. Auf der Oberseite wurde eigens „eine runde Ladeluke“ eingebaut, „in die bei Bedarf ein Maschinengewehrkanal eingerastet werden konnte“.

So beschreibt es der Bochumer Historiker Lutz Budrass in seinem Buch über die dunklen Jahre der Lufthansa-Geschichte, das am Montag übernächster Woche erscheint\*.

Für Budrass beweist der bis heute andauernde Kult um Tante Ju die Geschichtsvergessenheit des Konzerns. Die Lufthansa verleugne die eigene Historie, tue seit Jahrzehnten so, als habe sie mit der Vorgängerfirma gleichen Namens, die so eifrig mit den Nazis paktierte, nichts zu schaffen. Dabei sei, so Budrass, die heutige Lufthansa „nicht ohne Kontinuität zur ersten zu denken“. Was sich am Beispiel der Ju 52 hübsch belegen lässt: Das Flugzeug hat die Lufthansa seit ihrem Neustart 1955 nie im Linienverkehr eingesetzt. Im Dienst der Lufthansa war es bloß zur Nazizeit.

Den Historiker bringt das zu der Feststellung: „Das Selbstverständnis der Lufthansa basiert seit der Neugründung ... auf einer Manipulation der Geschichte.“

Die furchtbare Rolle der bis 1945 operierenden Vorläuferfirma ist unumstritten. Sie hat schon wenige Jahre nach ihrer Gründung 1926 eng mit den Nazis kollaboriert, sich bereits in der Weimarer Republik für die geheime Wiederaufrüstung missbrauchen lassen und im Krieg als Reparaturwerkstatt für die Bomberflotte des Hitler-Regimes gedient.

Budrass ist bei der Lufthansa kein Unbekannter. Er hatte bereits vor mehr als 15 Jahren eine Untersuchung zum Einsatz von Zwangsarbeitern im Zweiten Weltkrieg für die Firma erstellt. Die Studie, gut hundert Seiten dick, verschwand jedoch im Archiv und wurde nur auf Nachfrage herausgegeben.

Auch seine neue Arbeit zur NS-Historie bot Budrass der Lufthansa schon im Jahr 2011 an – in Form eines wissenschaftlichen Forschungsprojekts, das er zusammen mit einem Kollegen an der Ruhr-Universität Bochum für den Konzern erstellen wollte. Doch das Unternehmen lehnte den Vorschlag damals ab. Die Umsetzung hätte nach internen Kalkulationen einen Millionenbetrag gekostet, zu viel, wie die Kon-



**Vorstandsvorsitzender Spohr**

Distanz zur Politik der Vorgänger

zernspitze fand. Man habe keinen Bedarf, teilte ein Beauftragter des Vorstands mit, da man „bereits in den Neunzigerjahren“ eine Untersuchung „zur Aufarbeitung der Firmengeschichte“ in Auftrag gegeben habe. Sie könne „jederzeit auch als Buch veröffentlicht werden“.

Exakt diese 17 Jahre alte Darstellung des Luftfahrtexperten Joachim Wachtel kramte die Lufthansa-Führung jetzt hervor, um Budrass' Studie etwas entgegenzusetzen und ihm die Deutung der Historie nicht allein zu überlassen. Bislang hielt sie der Konzern unter Verschluss. Niemand rührte daran. Autor Wachtel starb vor gut zweieinhalb Jahren.

Wachtels Schilderung erscheint nun unter dem Titel „Im Zeichen des Kranichs“. Budrass' alte Zwangsarbeiterstudie ist ihr beigelegt.

Es ist ein bemerkenswerter Vorgang. Von Budrass getrieben, akzeptiert die Lufthansa-Führung erstmals, dass die Vorläuferfirma ein wichtiger Teil der Konzerngeschichte ist. „Es war an der Zeit, die historischen Fakten endlich anzuerkennen“, bestätigt Unternehmenssprecher Andreas Bartels. Konzernchef Carsten Spohr distanziert sich damit auch von der Politik seiner Vorgänger Wolfgang Mayrhofer, Christoph Franz und Jürgen Weber, die Wachtels Ausarbeitung links liegen ließen. Der Erstgenannte führt heute den Aufsichtsrat, Weber gehört ihm als Ehrenmitglied an.

Unter ihnen vertrat die Konzernspitze noch den Standpunkt, man könne für die NS-Vergangenheit der Altgesellschaft nicht in Haftung genommen werden. Schließlich habe man mit der Neugründung Mitte der Fünfzigerjahre nicht nur juristisch, sondern auch moralisch einen Neustart hingelegt.

Die Manager störte offenbar nicht, dass neben dem Firmennamen auch die Unternehmensfarben Blau und Gelb und der Kranich als Symbol am Leitwerk in die neue Zeit hinübergerettet wurden. Hauptsache, man hielt gebührend Sicherheitsabstand zu den weniger schönen Teilen des Erbes.

Dabei hatte sich die Führung für Details früher durchaus interessiert. Ende der Achtzigerjahre hatte der damalige Lufthansa-Vorstand und Exgewerkschaftsfunktionär Heinz Ruhnau den Luftfahrtjournalisten Wachtel gebeten, im hauseigenen Archiv und im Bundesarchiv nach Material zur Geschichte der ersten Firma zu suchen und dabei auch die NS-Zeit nicht auszusparen. Wachtel wühlte ein Jahrzehnt lang.

Als er die Fleißarbeit 1999 fertiggestellt hatte, war jedoch infolge einer US-Klage in Politik und Wirtschaft gerade eine heftige Diskussion um den Einsatz von Zwangsarbeitern in der deutschen Industrie während des Zweiten Weltkriegs ausgebrochen. Auch die Lufthansa war betroffen. Der Vorstand gab zu dem heiklen Thema bei Budrass ein Ergänzungsgutachten in Auftrag.

Seine Recherche ergab, dass die Lufthansa während des Krieges in ihren Reparaturbetrieben für die Luftwaffe zeitweise über 7000 Zwangsarbeiter beschäftigt hatte. Besonders schlecht wurden Kräfte aus dem Osten behandelt. Für sie gab es zum Schlafen lediglich Stallbaracken ohne befestigte Fußböden, zu essen bekamen sie, wenn überhaupt, nur minderwertiges Fleisch aus Notschlachtungen oder von Pferden.

Für Polen galt ein Ausgehverbot. Der Besuch von Gaststätten und Kirchen war

\* Lutz Budrass: „Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955“. Blessing Verlag, München; 704 Seiten; 34,99 Euro.



HEINRICH HOFFMANN / BAYERISCHE STAATSBIBLIOTHEK / BPK

1

**1** NSDAP-Vorsitzender Adolf Hitler als Lufthansa-Gast 1932



DEUTSCHE LUFTHANSA AG

2

**2** Frachtdepot in Berlin-Tempelhof um 1926



3

**3** Werbepaket aus der NS-Zeit

**4** Lufthansa-Babytransport um 1928

**5** Salutierende vor gelandeter Ju-52-Maschine 1935



DEUTSCHE LUFTHANSA AG



5

J. A. HAMPTON / GETTY IMAGES

ihnen untersagt, außerdem wurde ihre Post kontrolliert. Öffentliche Verkehrsmittel durften sie nur mit ausdrücklicher Genehmigung nutzen. Mehrere Männer, die angeblich Sexualkontakt zu deutschen Frauen hatten, wurden laut Budrass sogar öffentlich erhängt.

Dem Wissenschaftler war ursprünglich versprochen worden, dass die Untersuchung als Buch erscheint. Doch nachdem das öffentliche Interesse an dem Thema zu Beginn der Jahrtausendwende erlahmt war, entschied sich die Lufthansa-Führung unter ihrem damaligen Chef Weber, weder die Wachtel-Arbeit noch das ergänzende Gutachten zu publizieren.

Budrass fühlte sich düpiert. Nun revanchiert er sich mit einer eigenen, umfassenden Darstellung. Er versucht nachzuweisen, dass die heutige Lufthansa in direkter Nachfolge zur alten steht, ihre Herkunft also schwerlich verleugnen kann.

Als Beleg führt er unter anderem an, dass prägende Personen der Wiedergründung zu Beginn der Fünfzigerjahre schon die erste Firma gesteuert hatten. Hätte man wirklich einen Neuanfang angestrebt, argumentiert er, wären emigrierte Fachleute an die Unternehmensspitze gerückt. Das aber sei mit der „extrem nationalistischen Ausrichtung“ der neuen Lufthansa nicht vereinbar gewesen und daher unterblieben.

Spohr drohte durch die bevorstehende Abrechnung des Historikers ein Dilemma. Hätte er Budrass allein das Feld überlassen, wäre auch ihm der Vorwurf der Geschichtsklitterung gemacht worden. Deshalb entschied sich er und seine Berater für eine eigene Veröffentlichung.

Wachtel beschreibt in seinem Buch, wie das Unternehmen schon bald nach seiner Gründung 1926 zur damals weltgrößten Fluglinie aufstieg. Er verschweigt dabei nicht, dass der Boom keineswegs nur dem Auftrag der Völkerverständigung geschuldet war, sondern auch der verbotenen, heimlichen Wiederaufrüstung diene. Bald betrieb die Lufthansa das dichteste Verkehrsnetz Europas. Selbst nach Südamerika, China und Japan versuchte man im Etappenflug vorzustoßen – mithilfe von Katapultstarts der Flugzeuge auf eigens im Atlantik stationierten Schiffen.

Nach Beschreibung Wachtels entwickelte sich Fliegen in den späten Zwanziger- und frühen Dreißigerjahren des vergangenen Jahrhunderts schnell zu einem Vergnügen für die Oberklasse. Luxuriös war es jedoch nicht. Die Maschinen waren,



Historisches Lufthansa-Werbeplakat um 1927  
Vergnügen für die Oberklasse

wenn überhaupt, nur notdürftig beheizt. Statt auf dem Rollfeld landeten sie im Notfall auch schon mal in Baumkronen. Wer es sich leisten konnte, reiste mit der Luft Hansa, wie sie sich bis 1933 schrieb, zum Baden an die Ostsee oder zu den Salzburger Festspielen.

Selbst auf die heimische Zeitung musste man im Urlaub nicht verzichten. Der Ullstein-Verlag organisierte 1926, im Gründungsjahr der Fluglinie, einen eigenen Lufttransport an die Nord- und Ostsee. Ein Jahr später gab es schon fünf sogenannte Zeitungslinien. Die Stapel wurden einfach aus großer Höhe abgeworfen. Auch beförderte man Hummer auf Eis und Erdbeeren von Berlin und Hamburg nach Malmö und Kopenhagen.

Eine reine PR-Schrift ist Wachtels Studie nicht. Ähnlich wie Budrass geht auch er auf die Rolle der Lufthansa für die heimliche Aufrüstung und Hitlers spätere Eroberungszüge ein, wenn auch in deutlich zurückhaltenderer Form als der Historiker. So beschreibt Wachtel, dass unter Beteiligung der Lufthansa Tarnfirmen gegründet wurden, die als eine Art Kaderschmiede für den Kriegsfall dienten. Auch den Missbrauch der zentralen Ausbildungsstätte der Lufthansa,

der Deutschen Verkehrsfliegerschule, zur Heranziehung von Militärpiloten legt er offen.

„Seit den Zwanzigerjahren war sie (*die Lufthansa* –Red.) mit Wissen der Führung in die geheimen Rüstungspläne des Reichswehrministeriums eingebunden“, heißt es bei ihm. Es müssen solche und ähnliche Passagen gewesen sein, die Spohrs Vorgänger offenbar dazu bewegen hatten, das Werk 17 Jahre lang wegzusperren und allenfalls Fachleuten auf Wunsch zugänglich zu machen.

Spielt die Rolle der Lufthansa als „Steigbügelhalter der Luftwaffe“ bei Wachtel noch eine Nebenrolle, rückt sie bei Budrass in den Vordergrund – und wird zum Dreh- und Angelpunkt seiner Analyse.

Anhand von Geschäftsberichten, Protokollen, Briefen und Fachartikeln weist er nach, dass die damalige Lufthansa-Führung von Anfang an freiwillig als „Tarnkappe für die Aufrüstung“ im Auftrag der Reichsregierung fungierte – und keineswegs zum Mitmachen gedrängt werden musste, wie später oft behauptet wurde.

Die Sünden der Vergangenheit konnte die Lufthansa durch die Neugründung keineswegs locker abstreifen. Nach der Niederlage im Zweiten Weltkrieg stießen Unternehmen und Angestellte bei internationalen Gästen oft auf Ablehnung. Deshalb beauftragte die Lufthansa 1963 eine Werbeagentur mit einer Imagekampagne. „Die herzlichen, freundlichen und liebenswerten Deutschen laden Sie ein, mit ihnen zu fliegen“, hieß es darin.

Dumm nur, dass auf dem Foto neben dem Text eine mürrisch dreinblickende Lufthansa-Crew posierte. Das Unternehmen musste kurz darauf mit einem weiteren Inserat nachlegen.

Man habe der Entwicklung wohl etwas vorgegriffen, entschuldigte sich die Lufthansa-Führung und müsse sich als Dienstleistungsunternehmen erst noch bewähren. Deshalb könne man verstehen, dass „die Leute im Moment mehr unsere Maschinen als uns lieben“.

Ob die Lufthansa ihren von Budrass kritisierten Kult um Tante Ju weiter pflegt – oder sich besinnt und in ihrer Werbung für Rundflüge künftig wenigstens auf die dunkle Vergangenheit der Maschine verweist, ist offen. Derzeit müssen sich Interessenten für die 30 Minuten dauernden Kurztrips ohnehin in Geduld üben. Die einzige Maschine im Besitz der Lufthansa wird wegen eines Holmbruchs am Rumpf gerade repariert und kann vermutlich erst im Juni wieder starten. Dinah Deckstein