

**Pressemitteilung****Technische Universität Berlin****Stefanie Terp**

26.02.2019

<http://idw-online.de/de/news711192>Forschungsprojekte  
Geschichte / Archäologie, Verkehr / Transport  
überregional**TU Berlin: Der Weg ins Flugzeug führte über eine Waage****Das Reisen mit dem Flieger wird 100 – ein kulturgeschichtlicher Rückblick auf die Anfänge des Linienflugverkehrs**

Dass jedem Anfang ein Zauber innewohne, ist schön gedichtet. Aber ist es auch wahr? Der Anfang der Passagierluftfahrt jedenfalls war laut, kalt, unbequem, teuer und endete anfänglich nicht selten auf dem feuchten Acker. In diesem Jahr wird der Linienflugverkehr mit Passagierinnen und Passagieren 100 Jahre alt. Bisher konzentrierte sich die historische Forschung auf die reine Flugzeugtechnik, die Unternehmensgeschichte von Fluggesellschaften oder wenige Einzelaspekte des Luftverkehrs. Die Kulturgeschichte der Flugreise blieb dabei weitgehend im Dunkeln. Dr. Thomas Kirstein vom TU-Fachgebiet Technikgeschichte hat umfangreiches Archivmaterial von Fluggesellschaften und Flugzeugherstellern, Reiseberichte und zeitgenössische Fachzeitschriften ausgewertet und erstmals die Geschichte der Flugreise unter einem kulturgeschichtlichen Aspekt umfangreich untersucht. Wie veränderte sich die Ausstattung der Flugzeuge – von der „Fliegenden Kiste“ über komfortable Flugboote und Schlaflflugzeuge mit Bars und Betten bis zur drangvollen Enge der modernen Economyklasse? Wie entwickelten sich Reisezeiten, Liniennetze und Flugpreise? Wie waren Flugreisen organisiert, als Interkontinentalflüge planmäßig noch Tage und Wochen dauerten, und die Passagiere zwischendurch in Hotels übernachten mussten, weil bei Dunkelheit nicht geflogen werden konnte? Wie wurde das Flugzeug vom subventionierten Luxus- zum ökonomischen Massenverkehrsmittel für jedermann? Erst die Betrachtung dieser und anderer Fragen macht deutlich, warum das Flugzeug rund 60 Jahre brauchte, um sich endgültig gegen die Bodenverkehrsmittel durchzusetzen und im Langstreckenverkehr Bahn und Schiff fast alle Passagiere abgeworben hat.

In Europa begann der Passagierlinienflugverkehr im Februar 1919 zwischen Berlin-Johannisthal und Weimar, dem Tagungsort der Deutschen Nationalversammlung. „Am 5. Februar 1919 startete die erste Maschine, allerdings wurden an diesem Tag vermutlich nur Post und Zeitungen transportiert. Bis Ende Februar 1919 erfolgten rund 80 Flüge, auf denen aber nur 19 Passagiere befördert wurden. Das Gros der Flüge erfolgte ohne Passagiere, und bislang ist ungeklärt, an welchem Tag der erste Passagier mitflog“, sagt Dr. Thomas Kirstein. Fast zeitgleich begann der Passagierflugverkehr auch in mehreren anderen Ländern Europas. Der Rest der Welt brauchte noch einige Jahre. Lange Interkontinentalstrecken schafften Flugzeuge ohnehin erst in den 1930er-Jahren.

Die ersten Passagierflugzeuge waren umfunktionierte Militärmaschinen, Bomber und Aufklärer, die im Ersten Weltkrieg entwickelt worden waren. Platz boten sie maximal zehn Personen und die Kabinen waren eng, unbeheizt und vom Dröhnen der Motoren durchdrungen. Geflogen wurde nach Bodensicht. „Notlandungen waren deshalb an der Tagesordnung. Die Lufthansa, die 1926 gegründet worden war, verzeichnete noch um 1930 jährlich über 100 ‚Außenlandungen‘, wie diese Notlandungen euphemistisch umschrieben wurden“, sagt Dr. Thomas Kirstein.

Die fehlenden technischen Navigationshilfen wie Funk- oder Leuchtfeuer führten dazu, dass anfänglich nur am Tage geflogen werden konnte und die Reisenden nachts in die Schlafwagen der Eisenbahn umsteigen mussten. „Reisen von Paris nach Moskau dauerten so 30, von New York nach Los Angeles 48 Stunden“, sagt Kirstein. Die erste Passagier-Nachtflugstrecke eröffnete im Frühjahr 1926 – von Berlin nach Königsberg. Ab 1934 boten amerikanische Nachtmaschinen sogar Betten.

„Zum Leidwesen der Reisenden befanden sich die meisten Flugplätze außerhalb der Städte. Die Passagiere vermissten daher die Bequemlichkeit, ihre Reise im Stadtzentrum beginnen zu können, wie sie es von der Eisenbahn gewöhnt waren“, erklärt Thomas Kirstein. „Die Fluggesellschaften reagierten darauf mit der Eröffnung großer Stadtbüros. Bis in die 1960er Jahre checkte dort das Gros der Passagiere ein und wurde dann mit Bussen oder Sonderzügen zum Flugplatz gebracht.“

Anfänglich führte der Weg ins Flugzeug nicht wie heute durch eine Sicherheitsschleuse, sondern über eine Waage, da der Pilot wissen musste, wie viel Gewicht er an Bord hatte. Der Diskretion wegen war die den Passagieren zugewandte Seite mit der Gewichtsangabe abgedeckt, denn fliegende Damen mochten dieses Procedere so gar nicht.

Willkommen dagegen waren die Lunchpakete, die serviert wurden. Im Mai 1928 dann wartete die Lufthansa als eine der ersten Fluglinien mit einem kompletten Menü auf, samt Tafeltüchern, Porzellan, Silberbesteck und frischen Blumen. Die Hauptspeisen waren zwar noch kalt; Kaffee und Suppe konnten jedoch aus Thermoskannen warm serviert werden. Kirstein: „Verantwortlich für den Kabinenservice waren anfänglich noch die Piloten. In Deutschland flogen dann ab 1925 sogenannte Luftboys, deren Aufzug eher an Hotelpagen erinnerten. Der erste Stewart flog 1928. Die ersten weiblichen Flugbegleiter kamen bei der Lufthansa erst 1938 an Bord. In Amerika hingegen war der Beruf von Anfang an auch ein Frauenberuf.“

Mit dem Flugzeug zu reisen war zwischen 1919 und 1939, also zwischen den beiden Weltkriegen, Luxus. Ein One-Way-Ticket von Berlin nach Paris kostete 100 Mark, ein One-Way-Transatlantikticket 900 Mark. Der monatliche Durchschnittsverdienst eines deutschen Arbeiters lag in den 1920er- und 1930er-Jahren unter 200 Mark. Dass das Flugzeug ein erschwingliches und damit massentaugliches Transportmittel wurde, änderte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich.

Fotomaterial zum Download  
[www.tu-berlin.de/?id=203460](http://www.tu-berlin.de/?id=203460)

Weitere Informationen erteilt Ihnen gern:

Dr. Thomas Kirstein

TU Berlin

Fachgebiet Technikgeschichte

Tel.: 030/314-24083

E-Mail: [thomas.kirstein@campus.tu-berlin.de](mailto:thomas.kirstein@campus.tu-berlin.de)