

Ralf Roth, Karl Schlögel (Hg.)

Neue Wege in ein neues Europa

Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

Campus Verlag
Frankfurt/New York

Gedruckt mit Unterstützung der ZEIT-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius, Hamburg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-593-38900-4

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2009 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag, Frankfurt/Main

Umschlagmotiv: Eisenbahnnetz Europas 1914. Aus: Theodor Schieder, Staatensystem als Vormacht der Welt 1848–1918, Ullstein Verlag, Frankfurt a.M./Berlin.

Druck und Bindung: Druckhaus »Thomas Müntzer«, Bad Langensalza

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

Inhalt

Vorwort	9
Einleitung: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert <i>Ralf Roth und Karl Schlögel</i>	11
I. Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Europäischer Geschichte	
1. Europa in Bewegung – Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraumes <i>Karl Schlögel</i>	29
2. Allgemeine Überlegung zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte <i>Ralf Roth</i>	47
3. Changing Histories of Transport and Mobility in Europe <i>Hans-Ludger Dienel and Colin Dival</i>	65
4. Writing »Europe«: The Dutch Case <i>Gijs Mom</i>	85
II. Die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert als Verkehrsgeschichte	
5. Die Eisenbahn und der europäische Möglichkeitsraum, 1870–1914 <i>Hans-Ludger Dienel</i>	105
6. Eisenbahnen und Dampferlinien <i>Hans-Heinrich Nolte</i>	124

7. Verkehr und Infrastruktur in der Zeit der beiden Weltkriege
Dirk van Laak..... 141
8. Geteilte Welt? Verkehr in Europa im Zeichen des Kalten Krieges,
 1945–1990
Helmuth Trischler 156
9. Europäischer Verkehrsraum nach 1989 – die Epoche der zweiten
 Globalisierung
Wolfgang Kaschuba 175

III. Verkehr im Zeitalter der Katastrophen

10. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und
 Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich
Fritzhof Benjamin Schenk 197
11. Der Erste Weltkrieg als Eisenbahnkrieg
Christopher Kopper..... 222
12. Wenn sich Kommunikations- und Transportsysteme in
 Destruktionsmittel verwandeln – die Reichsbahn und das System
 der Zwangsarbeit in Europa
Ralf Roth..... 235
13. Die »Logistik des Holocaust« als mörderische Aufgabe der
 Deutschen Reichsbahn im europäischen Raum
Alfred Gottwaldt..... 261
14. Der Zusammenhang von Transport und Vernichtung – ein
 ungelöstes Problem für Historiker
Marie-Noëlle Polino 281
15. Das Ende des Krieges – Evakuierung, Flucht, Vertreibung,
 Zwangsaussiedlung: Verkehrsgeschichtliche Aspekte
Hans Lemberg 301

IV. Keine Kultur ohne Bewegung – Culture is Things on the Move

16. Fast forward: speed, streamlining and national pride, 1912–1952
Peter Lyth 321
17. Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen
Reiner Ruppmann 338
18. Der verlangsamte Verkehr: Die Herstellung von Landschaft durch Straßen im 20. Jahrhundert
Thomas Zeller 361
19. Beschleunigungsimperative, Tempo-Viren und Zeit-Zeichen: Kulturelle Auswirkungen der Verkehrsrevolution des 20. Jahrhunderts
Peter Borscheid 377
20. Historische Zukünfte des Verkehrs
Kurt Möser 391

V. Grenzenlose Möglichkeiten und Verwundbarkeit

21. The Great European Infrastructure Projects and their Outcome
Michèle Merger 417
22. Die low-tech-Revolution: Container und Pipelines
Michael Hascher 431
23. Die Logistische Revolution: Logistik und Güterverkehr in Europa 1950–2000
Richard Vahrenkamp 452
24. Tourism and Transport in Europe, 1930–2000
Javier Vidal 476
25. Von der Luftpolitik zur Deregulierung: Das Flugzeug und der Massentourismus
Hasso Spode 491
26. Die Verwundbarkeit modernen Verkehrs: Unfälle und Terrorismus
Christoph Maria Merki 515

Anhang

Autorinnen und Autoren.....	531
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	537
Personenindex.....	540
Ortsindex.....	545
Verzeichnis der Abkürzungen	552

25. Von der Luftpolitik zur Deregulierung: Das Flugzeug und der Massentourismus

Hasso Spode

Der Tourismus als eine scheinbar zweckfreie Reise ist ein Kind des 18. Jahrhunderts, doch sein Aufstieg war aufs engste mit der Entwicklung der Verkehrssysteme im 19. Jahrhundert verbunden. Zur Jahrhundertwende prägte die alljährliche Urlaubsreise den Lebensrhythmus der »besseren Leute« und der »Fremdenverkehr« wurde in einigen Gebieten zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor.¹ Ein Netz von Freizeitorten überzog Europa, von Karlsbad bis Biarritz, von Ostende bis Capri. Neben die adlig-großbürgerliche Reiselite war dabei zunehmend das mittlere, »gut situierte« Bürgertum getreten und schickte sich an, diesen Kulturraum reisend zu erkunden, wobei vielerorts die Deutschen die Briten als zahlenmäßig größte Gästegruppe ablösten.

Pass- und Visumszwang waren weithin abgeschafft, die wichtigsten Feriengebiete wurden mit komfortablen Expresszügen bedient, das Kommunikationssystem funktionierte dank Telegraf und Telefon vorzüglich, und zahlreiche Veranstalter boten den Reiseungewohnten Komplettpakete an. Führend war hier Thos. Cook & Son (»Cooks Rundreisekarte«), in Deutschland das Berliner Reisebüro Stangen, das zum Beispiel 1900 achttausend Pauschalreisen zur Weltausstellung in Paris verkaufte. Zu Recht schwärmte Georges Nagelmackers, Gründer der *Internationalen Schlafwagengesellschaft*, vom »*PanEuropa* des Verkehrs auf der Schiene«. Auslandsreisende stellten freilich nur eine Minderheit innerhalb der ohnehin privilegierten Sozialgruppe der Touristen dar; häufiger wurde der Urlaub im eigenen Land verbracht. Diese »Touristenklasse« dürfte in den entwickeltsten Ländern rund ein Zehntel der Bevölkerung umfassen haben. Doch auch wenn die große Mehrheit ausgeschlossen blieb, so bewegte der Tourismus doch bereits enorme Ströme an Geldern und Menschen – er war ein Massenphänomen.

Definiert man »Massentourismus« soziologisch vom Quellgebiet her – etwa mit einer Reiseintensität von mindestens 50 Prozent –, so war man noch weit davon entfernt; betrachtet man ihn aber phänomenologisch vom Zielgebiet her, so war er längst Realität. 1914 zählten die deutschen Seebäder fast eine

1 Vgl. Spode (2009), »Raum, Zeit, Tourismus«, u. ders., *Reiseweltmeister*.

Million Urlauber, und alleine Blackpool – der weltgrößte »Spaßstrand« – verzeichnete vier Millionen Tagesbesucher und Gäste. Die für die Anreise nötige Transportleistung wurde durch die Eisenbahn erbracht; ihre Nutzung war so billig geworden, dass sie für die soziale Begrenztheit des Tourismus nur noch eine untergeordnete Rolle spielte.²

Bisweilen heißt es jedoch, erst der Luftverkehr habe den Massentourismus zum Durchbruch verholfen.³ Dies kann sich sowohl auf die Reiseintensität als auch auf eine Ballung von Touristen in bestimmten Destinationen beziehen. In der Tat: das Flugzeug hat es uns ermöglicht, nahezu jeden Punkt des Erdballs zu erreichen. Zu fragen ist aber, inwieweit es im Tourismus – oberhalb eines kritischen Minimums – auf die physischen Distanzen überhaupt ankommt. Hier soll daher einem umgekehrten Zusammenhang nachgegangen werden: Inwieweit hat der Massentourismus dem Flugzeug zum Durchbruch verholfen? Hierbei zeigt sich, dass die Fluggesellschaften schon früh den touristischen Markt im Visier hatten. Doch erst in den sechziger und siebziger Jahren erreichte die Urlaubsreiseintensität ein Niveau, das eine Nachfrage generierte, die eine Demokratisierung des Luftverkehrs ermöglichte – wobei diese Nachfrage freilich ebensogut durch andere Verkehrsträger hätte befriedigt werden können.

Die Anfänge der Zivilluftfahrt

Mit dem Ersten Weltkrieg ging das glänzende »Panneuropa des Verkehrs« unter. Gegen die Europäisierung und Globalisierung setzten Nationalökonomien das Ideal der »Autarkie« und es wurden hohe bürokratische und zollpolitische Hürden gegen den grenzüberschreitenden Tourismus aufgebaut. »Ein Wall von Geschreißel und Registratur trennt jetzt die Völker«, klagte der 1920 Reisejournalist Victor Auburtin.⁴ Der Krieg hatte aber auch der Flugtechnologie einen enormen Schub gebracht und damit dem Bewusstsein für die Bedeutung des »grenzenlosen« Luftraums. Auch wenn die Reichweiten und Kapazitäten zunächst sehr bescheiden waren, so wurde doch rasch das Potential

2 Vgl. Roth, *Jahrhundert*. Hinzukam weiterhin die Kutsche als lokaler Zubringer, gefolgt vom Schiff und von den ersten Automobilen. Begrenzend wirkten nun primär die hohen Aufenthaltskosten und mehr noch die fehlende Freizeit: nur ein Zehntel der Arbeiter erhielt einen (kurzen) Jahresurlaub.

3 Lyth (2002), »Gimme a ticket«, u. Lyth, Dierikx, »Privilege«.

4 Zit. n. Auburtin, *Sand und Sachsen*, S. 59.

transnationaler Fernverbindungen erkannt, die den herkömmlichen Verkehrsträgern weit überlegen waren.

Faktisch fand das Reisen freilich am Boden statt. In Mitteleuropa boten die (ab 1927) bordeauxroten Speise- und Schlafwagen der Mitropa einen hohen Komfort auf den Fernverbindungen, und es kamen einige touristisch motivierte Strecken hinzu, spektakulär 1927 der Hindenburg- und 1936 der Rügen-damm. Zwar blieb die Beförderungsleistung der Bahn weit höher als die des Automobils, doch ungleich stärker als die Schiene rückte (wieder) die Straße in den Horizont der Verkehrspolitik: der Verbrennungsmotor begann die Transporttechnik zu revolutionieren, auch und gerade im Tourismus. Bei wohlhabenden Technikenthusiasten kam nach amerikanischem Vorbild das »Autowandern« in Mode; der Personenkraftwagen führte – so die junge Fremdenverkehrsforschung – zu einer Entzerrung und Flexibilisierung der Destinationen, wobei Deutschland allerdings der Entwicklung hinterherhinkte.⁵ Mehr noch wurde hier die Ausdehnung der binnentouristischen Destinationen mittels Kraftomnibuslinien gefördert, deren Streckenlänge in den dreißiger Jahren die der Eisenbahn übertraf.⁶

Gegen Straße und Schiene hatten es die Pioniere des Luftverkehrs schwer. Die erste Fluglinie innerhalb Deutschlands wurde 1919 eröffnet.⁷ Die Deutsche Luft-Reederei beförderte Akten und Politiker, etwa den Reichspräsidenten Ebert, von Berlin zur Nationalversammlung nach Weimar; stolze 700 Reichsmark kostete das zweistündige Abenteuer. Flugreisen waren nichts für Menschen mit schwachen Nerven: Ein Merkblatt erklärte:

»Sonderbekleidung wird am Flughafen verausgabt. Bei wärmerer Witterung sind lediglich Kappe und Brille erforderlich.« Zum heikelsten Moment hieß es: »Beim Start hebt sich die Maschine nach 100–200 Meter Rollen – fast unmerkbar – vom Boden ab.« Fotografieren war erlaubt, allerdings: »Beim Hinaushalten der Kamera ist mit einem starken Luftdruck zu rechnen.«⁸

Dies bezog sich auf die 1919 von Junkers entwickelte F 13: Das erste in Serie produzierte Ganzmetall-Kabinen-Flugzeug wurde zum Urtyp aller Zivilflug-

5 Führend waren (1934) die USA, wo sechs Einwohner auf einen PKW kamen, Frankreich 29, England 35, Südafrika 53, Deutschland 98; zur Motorisierung trug in Deutschland allerdings die weltweit höchste Motorradichte bei; nach Bormann, »Motorisierung«, S. 109ff. Diese und andere Primärquellen finden sich im Historischen Archiv zum Tourismus (HAT) und im Deutschen Technikmuseum.

6 Im Deutschen Reich betrug (1937) die Länge des Kraftverkehrsnetzes (ohne Ortverkehr und Reichbahnbusse) 88.000 Kilometer, die des Schienennetzes (ohne Ortsverkehr) 68.000 Kilometer; nach Bibliographisches Institut, *Schlag nach*, S. 369.

7 Vgl. Wachtel, »Gebucht nach Berlin«, S. 145f. Siehe auch Fischer, *Luftverkehr*. Bereits 1910–1914 wurde ein Flugdienst von der Deutschen Luftschiffahrts-AG betrieben.

8 Wachtel. ebd.

zeuge.⁹ Mit Fenstern, Heizung und Polstersitzen war es für die vier Passagiere komfortabler und sicherer als die offenen Militärmaschinen. Die seelische Erschütterung zwischen Euphorie und Panik, die die Überwindung der Schwerkraft auslöst, ist freilich bis heute nicht gänzlich »verfliegen«.¹⁰

Das mulmige Gefühl entsprang zunächst sehr handfesten Risiken. Noch 1930 endete in Deutschland jeder zehnte Flug mit einer »unvorhergesehenen Landung« und auf jedem hundertfünfzigsten kamen Personen zu Schaden. Das Reich machte eine Unfallversicherung zur Pflicht, für die stolze sieben Prozent des Flugpreises abgezweigt wurden. Weltweit waren schätzungsweise über zehn Tote je hundert Millionen Passagier-Kilometern zu beklagen. Doch bald konnten die Passagiere gelassener bleiben. Radiowetterdienst, Kreiselkompass, künstlicher Horizont, Funkpeilung und Autopilot machten das Fliegen sicherer. Zusammen mit robusteren Motoren, mehrmotorigen Maschinen, festen Wartungsplänen, professioneller Pilotenausbildung und straffer Staatsaufsicht gelang es, die Unfallzahlen deutlich zu senken.¹¹

Luftpolitik

Trotz der Komfort- und Sicherheitsmängel wurden in Deutschland und den USA bereits in den zwanziger Jahren rein touristische Fluglinien eingerichtet, etwa von Miami nach Havanna und von Berlin nach Usedom. Das Deutsche Reich zählte auch zu den Initiatoren der 1919 gegründeten *International Air Traffic Association* (IATA), war man doch höchst interessiert an einer zivilen »Luftpolitik«, die half, die Fesseln von Versailles abzustreifen. Die weltweit erste internationale Relation eröffnete dann 1920 die *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (KLM) zwischen Amsterdam und London. Aber die Luftfahrtstrategen dachten viel weiter. Da es den Kolonialmächten dabei vorrangig um die Anbindung ihrer fernen Territorien gehen musste, blieb es Deutschland als strategisches Ziel, seine Fernrouten gleichsam in den geopolitischen Lücken aufzu-

9 Ein Versuchsmodell, das sogar für 16 Passagiere ausgelegt war, hatte bereits 1914 Sikorski in Russland gebaut. Vgl. Dierikx, »Vision«, S. 186f.

10 Der Flug- beziehungsweise Platzangst verdankt sich, dass die Flugzeuge noch Fenster haben. Vgl. Metzler, *Zukunft unbegrenzt*, S. 106.

11 Bis 1940 sank die Zahl der Toten per 100 Millionen Passagier-Kilometer auf circa drei. Die Verbesserung um 1930 zeigt der Rückgang der Unfälle von einem je 0,4 Millionen Kilometer 1926 auf 2,9 Millionen Kilometer 1931. Berechnet n. Bley, *Luft Hansa*, S. 62, Schamp, *Luftverkehrsgeographie*, S. 11, Seifert (1999), *Luftverkehr*, Bd. 1, S. 344f., u. *Brockhaus* 15. Aufl., Bd. XI, S. 652f. Zur Flugpraxis siehe den Bericht des US-Piloten Rochford, »Flying Impressions«.

bauen: nach dem Fernen Osten und Amerika. Zugleich galt es natürlich, den innereuropäischen Verkehr zu entwickeln.

Ein Vordenker der »luftpolitischen Möglichkeiten« war der Junkers-Presse-sprecher Friedrich Andreas Fischer von Poturzyn: »(D)er Luftverkehr ist international – oder überhaupt nicht!«¹² Zunächst aber galt es auf nationaler Ebene, die ruinöse Konkurrenz zu beenden. Auf Druck der Reichsregierung kam es 1926 zur Fusion der beiden Größten am Markt, des Deutschen Aero Lloyd und der Junkers Luftverkehr, zur Deutsche Luft Hansa AG (eine Wortschöpfung Fischer von Poturzyns).¹³ Als Emblem wurde der »Kranich« von Aero Lloyd übernommen. Das Reich war mit einem Aktienanteil von 26 Prozent und durch seine Zuschüsse faktischer Eigner, doch es sollte nach »streng kaufmännischen Grundsätzen« verfahren werden. Luftpolitik war freilich mehr als Soll und Haben – Fliegen symbolisierte die Zukunft.

»Kein Jules Verne, kein Wells braucht man jedenfalls zu sein, um zu sehen, wie in Kürze vielmotorige Großflugzeuge [...] Reisende und Güter hintragen über alle Länder des Erdballs, hin über alle blauen Weiten unseres ach so klein gewordenen Globus«, schwärmte 1927 der Luft-Hansa-Vorstand Martin Wronsky und fügte die Prognose an: Die Deutschen »sind kürzlich in einem geistvollen Buch als »das Volk ohne Raum« bezeichnet worden. Die Luftfahrt weist uns Wege zu neuem Raum.«¹⁴

Doch auch der unheroische Tourismus spielte sogleich eine Rolle im Betrieb der neuen Gesellschaft. Insbesondere den »Bäderdienst« zur Nord- und Ostsee baute man aus: Wasserflugzeuge, darunter auch umgerüstete F 13, steuerten die deutschen Ferieninseln an. Das Gesamtstreckennetz betrug 20.000 Kilometer; im Ausland wurden unter anderem London, Paris und Malmö angefliegen. 1930 übertraf der deutsche Linienverkehr mit knapp hunderttausend Passagieren den englischen und französischen um das Dreifache.

In Nordamerika setzte die Flugbegeisterung erst 1927 mit Lindberghs genial vermarktetem Atlantikflug ein.¹⁵ Die Jahreskilometerleistung lag da kaum höher als im weit kleineren Deutschland. Nun aber begann hier der rasante Ausbau des Flugwesens: United, Transworld, Eastern, American und die staat-

12 Fischer von Poturzyn (1925), *Luft Hansa*, S. 24.

13 Vgl. Anonym, *10 Jahre; Wachtel, Geschichte*, ders., »Gebucht nach Berlin«, Seifert (1999), *Luftverkehr*, Bd. 1, u. Fischer, *Luftverkehr*.

14 Wronsky, *Luftverkehr*, S. 11 (im Bestand des HAT). Er bezog sich auf Hans Grimms Bestseler, der nicht zuletzt Hitlers Denken geprägt hatte. Zum utopisch-visionären Impuls der Luftfahrttechnologie und -politik siehe Wohl, *spectacle*, Fritzsche, *Nation*, Corn, *gospel*, Dierikx, »Vision«, u. Asendorf, *Super Constellation*.

15 Vgl. Bilstein (1984), *Flight in America*, Bilstein (1993), »Travel by air«, u. Serling, *Eagle*. Rochford, »Flying Impressions«, äußert sich 1929 bewundernd über den hohen technischen Standard in Europa im Vergleich zu den USA, wo allerdings mehr Geld in den Luftverkehr fließt.

lich protegierte Pan American. Weltweit begannen Ganzmetallflugzeuge die Flotten zu prägen: die Ju 52 von Junkers (1932) und die stromlinienförmige DC-3 von Douglas (1935), das meistgebaute Flugzeug der Welt. In Deutschland suchte die Lufthansa (so die Schreibweise ab 1933/34) ihre Stellung weiter zu festigen. Fast jedes europäische Land leistete sich jetzt seine Fluggesellschaft, von der französischen Air Union, die 1933 in der Air France aufging, der englischen Imperial sowie später der British Airways, der italienischen Società Italiana Servizi Aerei (SISA), der belgischen Sabena oder der Swissair bis zur winzigen Luftfartselskab in Dänemark. Nicht zuletzt die Sowjetunion baute auf der Basis einer eigenen Luftfahrtindustrie ihre Aeroflot kräftig aus; 1935 betrug deren Streckenlänge bereits 47.000 Kilometer.

Kranich und Hakenkreuz

Wie Stalin war auch Hitler luftfahrtbegeistert. Eine Sensation wurden 1932 die fünf Wahlkampfflüge, bei denen er 35.000 Kilometer zurücklegte. Stolz erinnerte die Lufthansa später daran, wie sie Hitler

»die zur Zeit schnellsten mehrmotorigen Flugzeuge zur Verfügung stellt(e). Dadurch (wurde) es dem Führer und seinen Mitkämpfern möglich, die nationalsozialistische Idee in alle Gaue des Vaterlands zu tragen [...]«¹⁶

Die Verbindung zu den Nationalsozialisten zahlte sich aus. Als Hermann Göring zum Reichskommissar beziehungsweise Reichsminister für Luftfahrt ernannt wurde, machte er das Lufthansa-Vorstandsmitglied Erhard Milch zum »engste(n) Mitarbeiter«. Strategisch änderte sich dadurch wenig: zu Recht hieß es, dass die Lufthansa schon vor 1933 »die gleichen verkehrspolitischen und technischen Ziele verfolgt« habe.¹⁷

Alle europäischen Metropolen waren zu diesem Zeitpunkt durch Fluglinien verbunden, auch in Nordamerika wurde das Netz immer dichter. Nach den USA stieg das Dritte Reich endgültig zur »Luftmacht« auf, wobei in der zivilen Luftfahrt die Lufthansa mit 94 Prozent der Passagiere (1938) praktisch ein Staatsmonopol hielt. Bei den Fernrouten bediente sie ab 1938 die Strecke Berlin-Athen-Bagdad-Teheran-Kabul. Im Folgejahr wurde auch Bangkok an-

¹⁶ Anonym, *Lufthansa*, S. 50.

¹⁷ Ebd. S. 53f. u. S. 89. Vgl. auch Fischer v. Poturzyn (1938), *Luftmacht*. Der einstige Jagdflieger Milch organisierte die Einbindung der DLH in das NS-System. Er wurde 1938 Generalinspekteur der Luftwaffe, 1940 Generalfeldmarschall, 1942 Präsident der DLH und in die »Zentrale Planung« unter Speer delegiert.

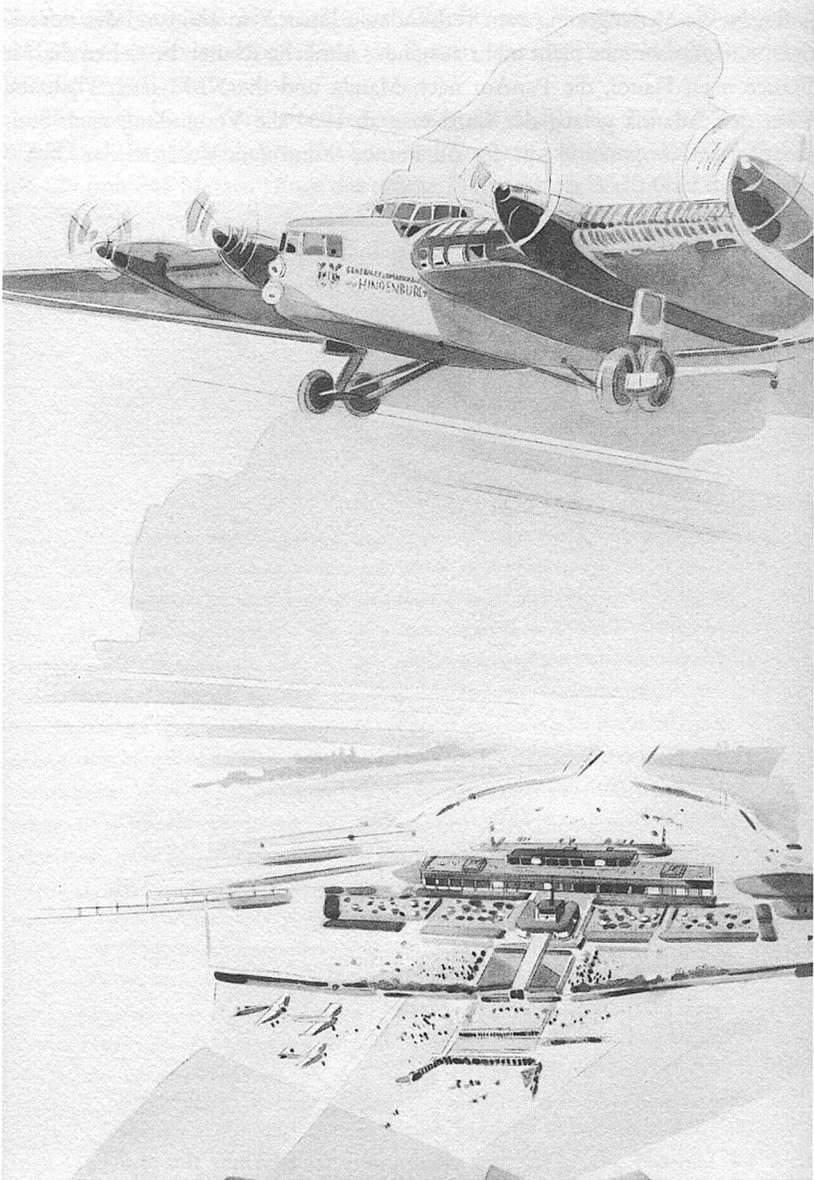


Abb. 25.1: Selbstdarstellung der Luftbansa im Jahre 1936

Quelle: Deutsche Luftbansa, 10 Jahre, S. 59. HAT, Berlin.

gefliegen; die Verlängerung zum verbündeten Japan kam aufgrund des vorzeitigen Kriegsausbruchs nicht mehr zustande. Ähnliche Routen betrieben die Air France nach Hanoi, die PanAm nach Manila und die KLM nach Djakarta. Über den Atlantik gelang der Lufthansa ab 1934 die Verbindung nach Südamerika: In Kooperation mit der Air France – und zum Verdruss der USA –

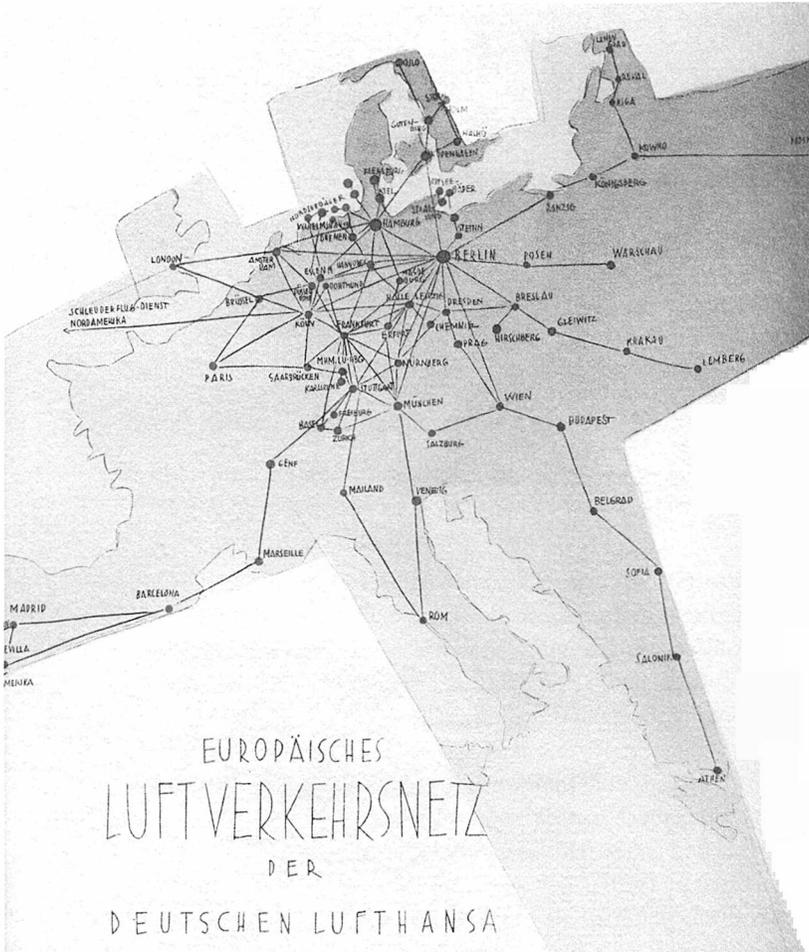


Abb. 25.2: Europäisches Flugverkehrsnetz der Lufthansa im Jahre 1933

Quelle: Deutsche Lufthansa, 10 Jahre, S. 91. HAT, Berlin.

überbrückte man das Meer zwischen Gambia und Brasilien mit Flugbooten und »schwimmenden Flughäfen«, ein System, das allerdings lediglich für den Postdienst geeignet war.

Um auch New York anzufliegen, stieg die Lufthansa bei der Zeppelin-Werft ein. Mit gemächlichen 130 Stundenkilometer schwebten die LZ 127 und LZ 129 (mit 248 Metern Länge das größte Fluggerät der Welt) über den Atlantik. Die Route wurde ein Symbol des Fortschritts – bald freilich für dessen Risiken. Denn der futuristische Luxus, den ein 1.000 Reichsmark teurer 50-Stunden-Flug bot, verdeckte den Leichtsinns der Betreiber. In Ermanglung von Helium erzeugte man den Auftrieb mit dem hochentzündlichen Wasserstoff. Bereits im zweiten Jahr – im Mai 1937 – kam es zur Katastrophe: LZ 129, die »Hindenburg«, explodierte beim Andockmanöver in Lakehurst.

Die Zivilluftfahrt vor dem Abheben

Doch auch ohne dieses Debakel wäre der Zeppelin wohl eine Episode geblieben.¹⁸ Eine neue Generation von viermotorigen Landflugzeugen erlaubte neuartige Leistungen: die Boeing 307 Stratoliner – die erstmals eine Druckkabine hatte –, die Focke-Wulf Fw 200 Condor und die Junkers Ju 90 sowie die erst im Krieg fertig gestellten Douglas DC 4 und Lockheed Constellation. 1938 gelang der bis zu 430 Stundenkilometer schnellen Condor der Nonstop-Flug Berlin-New York. Da sie über keine Druckkabine verfügte, war sie für den regulären Atlantikflug kaum geeignet, wohl aber die neuen amerikanischen Maschinen, die ohne Sauerstoffmasken »über Wetter« fliegen konnten. Technisch war der Luftverkehr am Vorabend des Krieges so weit ausgereift, dass er zum Konkurrenten für Bahn- und Schifflinien werden konnte. Der zivile Luftverkehr stand vor dem »Take-off«.

Entsprechend sollten die Flughäfen – vergleichbar mit den Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts – von primitiven Abfertigungsbauten zu repräsentativen Eingangstoren in die Welt des Fliegens werden. Bahnbrechend war der bei Kriegsbeginn weitgehend festgestellte Zentralflughafen Berlin-Tempelhof: Das von Görings Lieblingsarchitekt Ernst Sagebiel entworfene 1,2 Kilometer lange Gebäude mit zentraler Empfangshalle war der größte Neubau der Welt und gilt heute als »Mutter aller modernen Flughäfen«.¹⁹ Auch der Komfort an

¹⁸ Vgl. Lyth, »Nations«, der sogar von einem deutschen »Sonderweg« der Luftschiffahrt spricht.

¹⁹ Norman Foster zit. n. Asendorf, *Super Constellation*, S. 152. Tempelhof war als Portal der Europa-Hauptstadt »Germania« für Funktionsträger gedacht, während der Massenverkehr über vier weitere Flughäfen am Stadtrand abgewickelt werden sollte. Bei der Blockade

Bord verbesserte sich. Bereits 1928 hatte die Lufthansa »fliegende Speisewagen« eingeführt; es wurde sogar mit Filmvorführungen experimentiert. 1938 taten die ersten 20 Stewardessen, nach amerikanischem Vorbild in Uniform und mit keckem Schiffermützchen, ihren Dienst auf der Condor an – sie wurden unter 2.000 Bewerberinnen ausgewählt.²⁰ Das große Interesse an diesem Job spiegelt das Prestige des Fliegens. Doch der Flugalltag war eher ernüchternd: weite Anfahrten, häufige Verspätungen, an Bord ohrenbetäubendes Dröhnen, Kopfschmerzen und ein durch die geringe Flughöhe bedingtes Auf und Ab, das den Speibeutel unabdingbar machte. All dies verstärkte die ohnehin herrschende Flugangst. In der Tat dürfte das relative Todesrisiko ungleich höher gewesen sein als in der Bahn – das absolute Risiko war allerdings gering.²¹

Nach einer Unfallserie 1936/37 startete in den USA eine breite Kampagne, um Amerika *air-minded* zu machen: von Zeitungsanzeigen (*Afraid to Fly?*) und Freiflügen für die Ehefrauen bis zur »Air Babies«-Spielzeugserie, die schon die Kleinen flugbegeistert machen sollte.²² Längst überflügelte die USA Europa: fast 1,3 Millionen Passagiere wurden 1937 gezählt, in Deutschland gut 0,3 Millionen, in Großbritannien gut 0,2 und in Italien und Frankreich rund 0,1 Millionen.²³ Im Jahresdurchschnitt war damit ein Prozent der US-Bevölkerung geflogen, in Deutschland ein halbes – mithin sehr geringe Quoten. Am Preis lag es nicht: »It's fear not fare that keeps the public on the ground.«²⁴ Dies galt auch für Deutschland, wo die Lufthansa das Preisniveau eines Erste-Klasse-Bahn-Tickets unterboten hatte.²⁵

Die Abwägung »schnell und prestigeträchtig *versus* bequem und sicher« fiel zuungunsten des Flugzeugs aus, zumal in Europa, wo die Distanzen geringer

1948/49 wurde Tempelhof paradoxerweise zu einem Symbol der Freiheit. Diesen Standort nun zu schließen, wird sich als fatale Fehlentscheidung erweisen; so hat London erst 1987 unter großen Mühen einen schlichten *City Airport* eröffnet.

20 Wachtel, »Gebucht nach Berlin«, S. 154 u. 161.

21 In Deutschland starben 1937 460 Menschen bei Flug- und 1.027 bei Bahnunfällen; erstere bei 120 Millionen, letztere bei 51 Milliarden Passagier-Kilometern, was ein über 200faches höheres relatives Risiko ergibt. Die meisten Verkehrstoten (9.700 beziehungsweise 86 Prozent) forderte freilich die Straße. Berechnet n. Bibliographisches Institut, *Schlag nach*, S. 345.

22 Vgl. Furnas, »Mr. Milquetoast«. Siehe dazu auch Bilstein (1993), »Travel by air«.

23 Bibliographisches Institut, *Schlag nach*, S. 398, Schamp, *Luftverkehrsgeographie*, S. 9, u. Seifert (1999), *Luftverkehr*, Bd. 1, S. 344f. Weltweit wurden zwei bis vier Millionen Passagiere befördert.

24 Furnas, »Mr. Milquetoast«, S. 8. Der Aufsatztitel spielt auf eine Comic-Figur an, den überängstlich-nervösen »Herrn Milchoast«.

25 So zahlte man für den einstündigen Flug Berlin-Hamburg 25 Reichsmark, die zweieinhalbstündige Fahrt im »Fliegenden Hamburger« kostete 30 Reichsmark. Nach Bibliographisches Institut, *Schlag nach*, S. 379f. u. S. 399.

und das Bahnnetz engmaschiger waren. Im Flugzeug saßen Funktionsträger aus Wirtschaft, Politik und Kultur – mit Urlaubsmachen hatten ihre Flüge wenig zu tun. In wohlhabenden Kreisen war es vielmehr das Auto, das zunehmend touristisch genutzt wurde. Dies obwohl es an Bemühungen, den Freizeitmarkt zu erschließen, nicht fehlte. So bot die Lufthansa neben dem »Bäderdienst« auch Flüge nach Heidelberg und ins Riesengebirge an, die Air France unterhielt eine Linie von London an die Riviera, und die Swissair bediente Schweizer Kurorte. Insgesamt könnte der Anteil touristischer Reisen am Luftverkehr in Europa bei einem Zehntel gelegen haben.²⁶

Entsprechend unbedeutend war der Anteil der Flugreisenden am Tourismus insgesamt. Im Deutschen Reich standen 1937 den 323.000 Linienpassagieren fast acht Millionen Fremdenmeldungen in Urlaubsorten gegenüber. Während vielleicht 30.000 Touristen die Lufthansa buchten, waren in jenem Jahr allein mit der NS-Freizeit-Organisation »Kraft durch Freude« (KdF) über 1,5 Millionen »Volksgenossen« in den Urlaub gefahren. Ähnlich marginal war der spektakuläre »Bäderdienst« der Lufthansa: Die Seebäder zählten im Sommer 1938 1,3 Millionen Ankünfte – nur sechs Promille der Ankommenden waren zu den acht Luft-Landeplätzen gebracht worden.²⁷

Ungleich größer die psychologische Wirkung. Die Ausstrahlung des Sportiv-Exklusiven, die sich mit der faszinierenden Technik verband, ließ die wenigen Passagiere gleichsam stellvertretend in die Zukunft vorausfliegen. In eine Zukunft des stromlinienförmigen Fortschritts, des Luxus und der Moden, der entgrenzten Weltgesellschaft. Im Mai 1939 meinte ein englisches Magazin:

»In diesen Zeiten internationaler Spannungen ist es wirklich ermutigend, das Sommer-Kursbuch der Fluggesellschaften zu lesen«, denn ihr aller Slogan könnte lauten: »Vergiss die Grenzen!«²⁸

Auch wenn realiter viele das Flugzeug noch mieden, so hatte es doch längst die Seelen erobert. Fischer von Poturzyn hatte die neue Epoche ausgerufen – die der »dreidimensionalen Politik«.²⁹ Die frühe Menschheit habe nur eindimensionale »Wegstraßen« gekannt; vor dreitausend Jahren sei die »Fläche« hinzugekommen; heute aber sei mit dem »Luftozean« ein weiterer Quantensprung vollbracht. Neu war die Erfahrung einer »Raumrevolution« aber keineswegs. Hundert Jahre zuvor hatte der Dichter und Publizist Ludwlg Rellstab die Ver-

26 Lyth, Dierix, »Privilege«, S. 98, nennen knapp neun Prozent für Europa im Jahre 1932.

27 Zahlen nach *Vierteljahrshefte der Statistik des Deutschen Reichs* 47(1938), S. IV.52, *Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs* 58(1939/40), S. 252, u. Spode (2007), »aspects«, S. 125.

28 Brancker, »Air Way«, S. 196.

29 Fischer v. Poturzyn (1925), *Luft Hansa*, S. 1f. 25 Jahre später entwarf R. Buckminster Fuller ein ähnliches Schema; dazu Asendorf, *Super Constellation*, S. 267.

richtung »aller Räume und Zeiten« durch die Lokomotive gefeiert. Der Eisenbahnpionier Friedrich List sah in ihr einen »Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges«; die Bahn würde den »Nationalhass« überwinden und selbst den »Niedrigsten« zu »fernen Seegestaden« tragen.³⁰ Just dieselben Erwartungen und Wünsche verbanden sich nun mit dem Flugzeug. Mit dem Überfall auf Polen am 1. September 1939 zerstoßen diese Hoffnungen. Das Flugzeug mutierte von einem Symbol der Völkerverständigung zu einem Todesboten.

Das Goldene Zeitalter des Luftverkehrs

Hatte der Erste Weltkrieg die USA zur Großmacht werden lassen, so waren sie nach dem Zweiten die unangefochtene Führungsmacht des Westens – und mit ihnen ihre Flugzeugindustrie. Dieser militärisch-industrielle Komplex ging jetzt daran, die zivilen Märkte zu erschließen. In dem Maße wie Sicherheit und Komfort in den Passagiermaschinen zunahmen, schwand die Angst vor dem Fliegen und wuchs die Luftfahrtbegeisterung.³¹ 1946 wurde durch die KLM der reguläre Transatlantikverkehr aufgenommen; als ob es den Weltkrieg nie gegeben hätte, verkündete deren Präsident Albert Plesman: »The air unites all people.«³² 1949 dürften über 20 Millionen Menschen das Flugzeug benutzt haben, 1955 um die 70 Millionen. Der vor dem Krieg fertig ausgebildete »Herkules« entstieg seiner Wiege. Die größte Fluggesellschaft mit rund acht Millionen Passagieren war die sowjetische Aeroflot, doch im Ländervergleich dominierten die USA. Führend waren hier American mit 5,8 Millionen Passagieren, Eastern mit 4,8 und United mit 3,9 (1953); die Fernverkehrsgesellschaften TWA und PanAm brachten es auf 3,1 beziehungsweise 1,6 Millionen. In Europa konnten da einzig die 1946 ausgegründete British European Airways (BEA) und die Air France mit 1,6 beziehungsweise 1,3 Millionen mithalten.

Der größte Wachstumsmarkt war der inneramerikanische. Eine noch während des Krieges durchgeführte Marktanalyse ergab, dass 56 Prozent der Amerikaner auf Fernstrecken das Flugzeug bevorzugen würden, nur neun Prozent die Bahn; unter den Gründen, das Flugzeug zu meiden, rangierte die Flugangst

30 Zit. nach Spode (2009), »Reiseweltmeister«, Teil II. Vgl. insbesondere Roth, *Jahrhundert*.

31 1952: 0,9 Tote per 100 Millionen Passagier-Kilometer; 1962: 0,6; 1967: 0,3. Zahlen nach *Brockhaus* 16. Aufl., Bd. IV, S. 159, und Bd. VII, S. 366ff., *Brockhaus* 17. Aufl., Bd. XI, S. 665 ff., *Meyers*, Bd. V, S. 500, Schamp, *Luftverkehrsgeographie*, S. 9ff., und Bilstein, »Travel«, S. 286; zum Folgenden vgl. auch Dierix, »Vision«, u. Dienel, Lyth, *Flag*.

32 Zit.n. Dierix, »Vision«, S. 194.

mit 15 Prozent nur noch auf dem vierten Platz, wichtigster Grund, mit 27 Prozent, war der Preis.³³ 1951 übertraf dann die Zahl der Flugpassagiere die der Pullman-Fernzüge. Über die Hälfte aller Flugreisen wurde aus »Non-business«-Gründen unternommen, was primär Verwandtenbesuche und touristische Motive beinhaltete. Freilich: das mit Abstand wichtigste touristische Reisegefährt der Amerikaner war nun das Auto.³⁴ Dies obwohl sich die Fluggesellschaften mit Reisebüros und Hotels am Touristikmarkt engagierten und nach dem Vorbild der Klasseneinteilungen bei Bahn und Schiff allmählich begannen, auch preiswertere Plätze anzubieten. Vorreiter waren *Capital Airlines*, die 1948 eine Nachtflugverbindung Chicago-New York mit einer *coach class* einführten. Andere Gesellschaften, wie TWA, teilten später die Kontingente ebenfalls in normale und »coach« beziehungsweise »economy« auf; PanAm führte eine *first class* und als weitere Kategorie eine *tourist class* ein, die bezeichnenderweise den schlechtesten Service bot. Mit der Preisdifferenzierung gewannen die Flug- gegenüber den Bahngesellschaften weiter an Boden, wenn gleich im binnentouristischen Markt das Auto dominierte.

Eine Economy- beziehungsweise Touristen-Klasse genehmigte die IATA ab 1952 auch für Transatlantikflüge. Dieser Markt wuchs sprunghaft. Die amerikanischen Touristengruppen, die »Europe in one week« erkundeten, wurden zu einem viel belächelten Stereotyp; freilich überwog zunächst der Geschäftsreiseverkehr. 1952/53 lag der normale Tarif für die einfache Strecke Berlin-New York bei 454,80 DM, der reduzierte bei 329,80 DM.³⁵ Dies entsprach dem Monatslohn eines deutschen Arbeiters, war allerdings nicht teurer als eine Schiffspassage. 1957/58 übertraf das Flugzeug das Schiff im Nordatlantikpersonenverkehr, wobei die Passagierzahlen bald die Zweimillionengrenze überschritten.

Es war die Ära der Lockheed Super Constellation. Seit ihrem Jungfernflug 1950 dominierte die elegante Propellermaschine mit ihren (später) 540 Stundenkilometer und ihrem großzügigen Raumangebot bald die IATA-Strecken: Die knapp hundert Passagiere wurden mit üppigen Mahlzeiten, Drinks und Zigaretten verwöhnt, und nachts baute man die Betten auf. Für seine Erste Klasse kooperierte PanAm sogar mit dem Pariser Maxims: die vorbereiteten Haute-Cuisine-Menüs wurden mit französischen Weinen serviert. Da die Tarife weitgehend festgelegt waren, suchten sich die Gesellschaften im Service zu profilieren. Das Preissystem – nach innen gestützt durch die nationalen Regulierungsbehörden, nach außen durch die IATA – war letztlich noch dem bür-

33 Charles W. Hoyt Compagny, *Survey*, S. 23 u. 26.

34 Lansing, Lilienstein, *Travel Market*, S. 31 u. S. 65ff.

35 Anonym, *Hapag-Lloyd Luftkehrsbuch* (im Bestand des HAT).

gerlich-elitären Tourismusmodell verhaftet.³⁶ Und so ging vom Fliegen weiterhin eine polyglotte Exklusivität aus.³⁷

Die Flughafengebäude wurden ein Exzerzierfeld des Neuen Bauens, voran die kühne Betonkonstruktion Eero Saarins für den New Yorker TWA-Terminal 1962. Diese futuristische Kühnheit wurde auch in die Innenstädte getragen. Die Airline-Büros in den besten Citylagen verströmten die kühle Eleganz modernster Innenarchitektur: klare Linien mit viel Glas und Stahl. Die Auslandsbüros der (halb)staatlichen Gesellschaften fungierten ihrem politischen Status als sogenannte *Flagcarrier* entsprechend als nationale Werbezentren. So waren Japan Airlines, El Al, KLM oder Alitalia mit exquisiten Dependancen an der New Yorker Fifth Avenue präsent; am West-Berliner Kudamm warben neben PanAm oder BEA auch Airlines, die die Halbstadt gar nicht anfliegen durften, wie Air India, KLM, Sabena und später natürlich auch die Lufthansa. Nicht fehlen durften dort die blinkenden Weltkarten und Flugzeugmodelle. Die Kinder drückten sich die Nasen platt an den Schaufenstern, die Väter griffen zur »Peter Stuyvesant«, dem »Duft der großen weiten Welt«, und am Wochenende besuchte man den Flughafen, um jenes Flair als Zaungast miterleben zu können.

Kranich aus der Asche

Die »große weite Welt« war indes zweigeteilt. 1946 landeten die ersten amerikanischen Zivilisten auf dem Tempelhofer Flughafen; ab Januar 1948 auch deutsche. Im Juni aber musste das Flugfeld für zehn Monate den Frachtmaschinen überlassen werden, die den drei West-Sektoren Kohle und Lebensmittel brachten.³⁸ Mit Stalins dilettantischem Versuch, West-Berlin der sowjetisch besetzten Zone einzuverleiben, indem er die Zufahrtswege blockierte, war der Kalte Krieg ausgebrochen. Für die Westdeutschen hatte dies auch eine angenehme Seite: Aus den Kriegsgegnern wurden Bündnispartner. Die den Sowjets trotzbenden Berliner lösten eine Sympathiewelle in den USA aus: der Beginn einer bis 1968 nahezu ungetrübten Freundschaft – gestiftet durch das Flugzeug.

36 Die IATA wurde 1945 neu gegründet; daneben bestand die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).

37 Vgl. zum Folgenden Asendorf, *Super Constellation*, Eisenbrand, Vegesack, *Airworld*, u. Stern, *New York*, S. 381ff.

38 Vgl. Wachtel, »Gebucht nach Berlin«, S. 162ff.

An einem Punkt hörte die Freundschaft freilich auf: die Hegemonie im Luftverkehr wollte sich die US-Regierung nicht noch einmal von den Deutschen streitig machen lassen. Während die Japaner bereits 1951 ihre Airline gründen durften, blieb der Bundesrepublik der Besitz und Betrieb von Flugzeugen untersagt. Doch heimlich bereitete man den Wiederaufbau der Lufthansa vor und erwarb 1954 die Markenrechte der liquidierten Deutschen Lufthansa AG (DLH); mit Inkrafttreten des Deutschlandvertrags 1955 nahm die neu-alte Gesellschaft – bis 1962 fast im alleinigen Besitz des Bundes – umgehend den Flugbetrieb auf.³⁹ Zugleich traten zwei Charter-Gesellschaften auf den Plan: die LTU (zunächst unter dem Namen Lufttransport-Union) und der Deutsche Flugdienst, die spätere Lufthansa-Tochter Condor.⁴⁰

Fast zeitgleich nahm eine zweite »Deutsche Lufthansa, Abk. DLH« den Flugbetrieb auf – und zwar als »sozialistisches Verkehrsunternehmen« der DDR.⁴¹ Sie bediente einige Inlandsstrecken (1980 eingestellt) sowie die wichtigsten Städte des Ostblocks. Als der Namensstreit 1963 vor ein jugoslawisches Gericht kam, musste die DDR diese Posse beenden und überführte ihre Lufthansa in die 1958 vorsorglich gegründete Interflug.

Die bundesdeutsche Lufthansa zählte bald wieder zu den führenden europäischen Linien. Beim Fernstreckennetz waren um 1960 in etwa die Vorkriegspläne verwirklicht: Nord- und Südamerika und der Nahe und Ferne Osten bis Bangkok. Als internationales Luftkreuz wurde Frankfurt ausgebaut, das das politisch abgeschnittene Berlin ablöste.⁴² Die steigenden Passagierzahlen ließen den DLH-Vorstand Wolfgang A. Kittel befriedigt feststellen, dass die Deutschen *airminded* geworden seien.⁴³ Als Flagcarrier verstand sich die Lufthansa zugleich als wichtigster »Förderer« des *Incoming-Tourismus*. Schon allein der Name entfalte eine »allgemeine Werbewirkung«, erläuterte Kittel auf einem Vortrag bei der deutschen Tourismuszentrale. Der Fluggast genieße »deutsche Gastlichkeit, sei es durch den Ausschank von Bier und Wein aus

39 Hierzu und zum Folgenden vgl. Bongers, *Luftverkehr*, Seifert (2001), *Luftverkehr*, Bd. 2, u. Wachtel, *Geschichte*.

40 Die 1961 durch eine Firmenübernahme ausgelöste Umbenennung in Condor Flugdienst GmbH ignorierte erfolgreich jegliche Assoziation mit der »Legion Condor«.

41 Das nicht zu verwechseln sei mit der westdeutschen Lufthansa, dem »von den Monopolen abhängige(n) und mit dem deutschen Militarismus und Faschismus eng verflochtenes Luftverkehrsunternehmen«, hieß es 1962 im DDR-Lexikon Meyers, Bd. 2, S. 489f. Vgl. Seifert (1994), *Weg und Absturz*.

42 Abfliegende Passagiere 1950 aus Berlin und Frankfurt am Main je circa 0,1 Millionen. 1960 waren es dann 0,8 beziehungsweise eine Million. und 1970 2,8 und 4,4 Millionen. Nach Treibel, *Geschichte*, S. 36.

43 Nach St., »Luftreisen«. 1968 präzierte der Condor-Pressesprecher Grimm, »Frankfurt«, S. 45, »air minded« seien zumal die Bis-30-Jährigen, die 54 Prozent der Fluggast-Kunden stellen.

Fässern, sei es durch typisch deutsche Mahlzeiten, von denen sich der Lufthansa-Suppentopf gerade bei den amerikanischen Gästen besonderer Beliebtheit erfreut«. 1962 betrieb die DLH 95 »Stadtbüros« im Ausland, davon 40 allein in Nordamerika – gegenüber vier der staatlichen Tourismuszentrale. Diese Aktivitäten, so Kittel, seien nicht allein ökonomisch motiviert, sondern auch politisch: »Am stärksten sollte für Berlin geworben werden, auch wenn die Lufthansa Berlin nicht anfliegen darf.«⁴⁴

In diesem Punkt war die DDR-Luftfahrt im Vorteil: Sie konnte – über den vorgelagerten Flughafen Schönefeld – ihre Hauptstadt bedienen. Die drei Luftkorridore nach der Insel West-Berlin hingegen blieben bis zur Wiedervereinigung den Airlines der Westmächte – PanAm, Air France und British (European) Airways – vorbehalten; ein glänzendes Geschäft, zumal es vom Bund subventioniert wurde.⁴⁵ Auch die östliche Seite profitierte von diesem Relikt des Besatzungsstatuts: Die Interflug – wie alle Ostblock-Airlines kein IATA-Mitglied – konnte sich bei »Valuta«-Touristen und Gastarbeitern als preiswerte Alternative etablieren. 1963 war zu diesem Zweck ein Grenzübergang von West-Berlin nach Schönefeld in die zwei Jahre zuvor errichtete Mauer gebrochen worden.

»Jetzt kann jeder fliegen«

Die Interflug setzte damit auf ein expandierendes Marktsegment – den Massentourismus. Die soziale Öffnung des Luftverkehrs wurde dabei von zwei Seiten angetrieben: einer kaufmännischen und einer technischen.

Längst war es nicht mehr die Flugangst, die die Menschen »am Boden hielt«, sondern die Preisgestaltung. In der Nachkriegs-BRD hatte die Eisenbahn noch einmal eine Hochzeit als touristisches Transportmittel.⁴⁶ Die blauen Sonderzüge der Touropa, des größten Pauschalveranstalters, beförderten bis zu eine Million Urlauber. Dies war allerdings deutlich weniger als einst KdF; die Westdeutschen zogen den individuellen Urlaub vor. Und hierbei nutzten sie zunehmend das eigene Auto. Um 1960 bereits zu 36 Prozent, die Bahn zu 40 Prozent, während nur ein Prozent auf das Flugzeug entfiel. Zehn Jahre

44 Kittel, *Lufthansa*, passim (im Bestand des HAT).

45 Die Passagierzahlen stiegen von 0,7 Millionen im Jahre 1955 auf 5,5 Millionen im Jahre 1971, sanken dann infolge des Berlinabkommens, um 1989 wieder 4,5 Millionen zu erreichen. Der Anteil Berlins am Inlandsluftverkehr machte bis in den sechzig Jahren zwei Drittel aus, und noch 1989 über ein Drittel. Vgl. Seifert (2001), *Luftverkehr*, Bd. 2, S. 2.

46 Folgende Zahlen siehe Hahn, Kagelmann, *Tourismuspsychologie*, S. 13ff.

später nahmen 61 Prozent das Auto, nur 24 Prozent die Bahn und sieben Prozent das Flugzeug; 1982 hatte der Luftverkehr im Tourismus dann mit 16 Prozent erstmals die Bahn überflügelt.⁴⁷ Was war geschehen?

Die Preispolitik der IATA ließ sich aushebeln, wenn ein Veranstalter ganze Ticket-Kontingente bei einer »Bedarfsflugesellschaft« nebst den Hotelbetten einkaufte. In vielen Mittelmeerländern war die Hotellerie relativ preiswert, und aufgrund der gesicherten Auslastung (die Liniengesellschaften brachten es nur auf rund 60 Prozent) konnten die Charter-Airlines billiger fliegen.⁴⁸ Das Prinzip der *Inclusive Tour* beziehungsweise Pauschalreise war fast so alt wie die Eisenbahn, ausgearbeitet um 1840 von Thomas Cook und anderen Pionieren und knapp hundert Jahre später von KdF zur industriellen Serienreife gebracht.

Der Charterflug wurde zuerst in Großbritannien, Skandinavien und Westdeutschland populär.⁴⁹ In der Bundesrepublik ließ die steigende Reiseintensität in Verbindung mit einer stark wachsenden Nachfrage nach Auslandsreisen diesen Markt besonders rasch expandieren: 1968 führten erstmals über die Hälfte der Haupturlaubsreisen ins Ausland; in Großbritannien – wie in der DDR – erst 15 Prozent. Zwar dominierte dabei das Auto, doch mit den ab 1962 vordringenden Großveranstaltern – »Neckermann macht's möglich« – waren die Grundlagen für eine massentouristische Nutzung der Luftfahrt gelegt. »Jetzt kann jeder fliegen« titelte der Scharnow-Katalog 1967. Zusammen mit der Touropa sowie Hummel und Dr. Tigges verband sich Scharnow-Reisen 1968 zur Touristik Union International (TUI), um dem Wettbewerbsdruck der Versandhausriesen Neckermann, Quelle und Hertie standhalten zu können. Die westdeutschen »Neckermänner« flogen, wie auch die englischen Pauschaltouristen, bevorzugt ins billige Spanien, wo das Franco-Regime einen »boom turistico« in Gang gesetzt hatte, der vor allem von deutschen und britischen Investoren getragen wurde. Zwischen 1962 und 1969 stiegen die deutschen Charterflugreisen nach Spanien von 78.000 auf 1,25 Millionen, während

47 1990 betrug die Prozentanteile im Haupturlaubsreiseverkehr: PKW: 57, Flugzeug: 25, Bahn und Bus: je acht; derzeit gilt ungefähr: PKW: knapp die Hälfte, Flugzeug: ein Drittel, Bus: ein Zehntel, Bahn: ein Fünftel; vgl. *Voyage. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung*, Bd. 6 (2003), S. 141.

48 Der Frankfurter Flughafen zählte 1961 nur 20.000 Charterpassagiere, 1967 fast 0,6 Millionen; damit löste er Düsseldorf als wichtigsten touristischen Flughafen ab. Vgl. Grimm, »Frankfurt«, hier S. 41.

49 Vgl. Lyth (1993), »History«, Lyth (2002), »Gimme a ticket on an aeroplane«, u. Barton, *Working-class organisations*, S. 202ff. Britische Autoren betonen die Sonderrolle Englands; indes zeigt eine europäisch-vergleichende Perspektive eher strukturelle Gemeinsamkeiten als Unterschiede. Für die Entwicklung in der BRD siehe Pagenstecher, *Tourismus*, und folgende Anm.

zugleich die Bahntouristik zurückging.⁵⁰ Hauptziel waren die Balearen; 1970 landete bereits über die Hälfte der deutschen Pauschaltouristen in Palma de Mallorca – der malerische Geheimtipp wurde zur »Putzfraueninsel«.

Wenig später überschritt die Reiseintensität die Fünfzig-Prozent-Marke. Hatte in den sechziger Jahren der bohèmehafte *Jet-Set* eine Art Neuaufgabe der elitären »paneuropäischen« Spaßgesellschaft betrieben, so fand nun eine Demokratisierung des Mittelmeerurlaubs statt: Die touristischen Praktiken an den nördlichen Küsten wurden nach Süden transferiert und modifiziert – ein entortetes »Südland« (R. Edgerton) nahm Gestalt an.⁵¹ Auch die Lufthansa beteiligte sich über ihre Condor und Verträge mit Nicht-IATA-Gesellschaften, wie der Aeroflot, am Geschäft mit den billigen Plätzen. Nicht allein die Gesellschaften der Ostblockländer untergruben das IATA-System, sondern auch kleinere westliche Linien, wie Loftleidir und Luxair, und vor allem britische Unternehmer. Billigflieger wie Laker Airways, Court Line und People's Express gingen zwar in Konkurs, doch zugleich hatte sich der Trick etabliert, mit dem *Ticket* einen fiktiven Hotelgutschein (*Voucher*) auszugeben, der einen Liniensflug rechtlich zum preisfreien Charterflug machte. Hierfür räumten die Liniengesellschaften sogar selbst Plätze ein (ITX-Tickets). Getrieben und profitierend von dieser Aufweichung des Festpreissystems legte die IATA Sondertarife auf, wie das APEX-Ticket 1975.

Doch das System der internationalen Preisregulierung war nicht mehr zu halten. In den westlichen Hauptstädten obsiegte das neoliberale Credo – und der Luftverkehr wurde das erste Exzerzierfeld der »Deregulierung«.⁵² Von der geostrategischen »Luftpolitik« waren den nationalen Airlines noch die Imagepflege und die Förderung des Incoming-Tourismus geblieben; nun gab der Staat dieses Instrument aus der Hand. Der Standesunterschied zwischen Liniens- und Chartergesellschaften verschwand. 1978 läuteten die USA das Ende der Staatslinien ein. Als eine der ersten ging die stolze PanAm in Konkurs; 2002 war auch die Swiss Air, Inbegriff eines soliden *Flagcarriers*, am Ende, und 2008 geriet die Alitalia in Turbulenzen. Andererseits kam es zu etlichen Neugründungen und einige (teil-)privatisierte Gesellschaften agieren erfolgreich am Markt, etwa die Lufthansa oder der malaysische Billigflieger Air Asia, der unter dem einstigen Scharnow-Motto *now everyone can fly* in Fernost operiert.

Der Zuwachs des Luftverkehrs gab der Liberalisierung ökonomisch Recht. Alleine London, größtes Luftkreuz der Welt, zählt heute über hundert Millionen Passagiere, Atlanta meldet 86 Millionen, Chicago-O'Hare 77 und Frank-

50 Vgl. Schildt, »Wochen«, hier S. 80, Prahl, »Entwicklungsstadien«, u. Becker, *Espana*.

51 Vgl. Spode (2004), »Badende Körper«.

52 Vgl. Dienel, Lyth, *Flag*, Lyth, Dierix, »privileges«, u. zum neoliberalen Kontext Spode (2008), *Ressource Zukunft*, S. 25ff.

furt 52 Millionen.⁵³ Solche gigantischen Flughäfen sind wieder zu reinen Abfertigungsanlagen retardiert, die Ästhetik wurde gänzlich der Logistik und betriebswirtschaftlichen Rentabilität untergeordnet. Der »Duft der großen wieten Welt« ist in den endlosen Gängen und Sicherheitsschleusen verfliegen – nicht nur, weil Rauchverbot herrscht und weil Terrorangriffe immer aufwendigere Sicherheitsmaßnahmen erfordern, sondern weil dies der unvermeidliche Preis der Demokratisierung des Luftverkehrs ist.

Hand in Hand mit der kaufmännischen ging die technische Seite der Demokratisierung der Flugreise. Nachdem der Messerschmitt-Jäger 1944 die Überlegenheit des Düsenstrahlantriebs bewiesen hatte, stellten die Briten 1949 den ersten Passagier-Jet vor, die Comet. Spektakuläre Abstürze ließen sie am Markt scheitern, doch andere düsengetriebene Maschinen hatten dann großen Erfolg: die über 900 Stundenkilometer schnelle Boeing 707, aber auch die Douglas DC-8, die französische Caravelle und die sowjetische Tupolew 104. Die Jets verdrängten in den sechziger Jahren die noch auf die Vorkriegszeit zurückgehenden Propellertypen. Da sie auch mehr Passagiere aufnehmen konnten, bescherten sie den Airlines Überkapazitäten, obschon sich die Weltpassagierzahl auf mehr als zweihundert Millionen verdoppelte.⁵⁴

Doch als die Lufthansa 1967 ihre *Super Constellation außer Dienst* stellte, reifte schon die nächste Generation von noch größeren Jets heran: der 1970 in Dienst gestellte »Jumbo« Boeing 747 sowie McDonnell-Douglas DC-10, Lockheed TriStar und der europäische Airbus. Dabei setzte man zunächst⁵⁵ weiterhin auf das elitäre Konzept der Flugreise. Um 1960 begannen daher die Planungen für Überschallpassagierflugzeuge. Die Ölkrise 1973 leitete indes das Ende der Zukunftseuphorie ein, und die 2.200 Kilometer schnellen, kerosinschluckenden Luxusmaschinen fanden dann – außer bei den Staatslinien Aeroflot, Air France und British Airways – keine Käufer mehr.⁵⁶ Das technisch

53 An, Ab und Transit 2005 nach *Fischer Weltalmanach*, S. 704.

54 Nur IATA-Gesellschaften. 1959 erbrachten Jets acht Prozent der Welt-Tonnen/Kilometer-Leistung. 1969 waren es 89 Prozent. Zahlen nach *Brockhaus* 17. Aufl., Bd. XI, S. 665f., und *Meyers*, Bd. II, S. 307. Siehe auch Lyth (2002), »Gimme a ticket on an aeroplane«, u. Dierikx, »Vision«.

55 Anfangs gedachte man, den gewonnenen Raum für Luxus zu nutzen: Liegesitze, Clubräume, Bars, Spielzimmer. Es sollte jedoch die Ahnung wahr werden, die einen Pessimisten bereits vor der Indienstellung des Jumbos beschlichen hatte. 490 Passagiere würden »wie eine Schafherde« hineingeschleust, statt der Menüs aus der Bordküche gebe es »weiche Semmeln in Frischhaltefolie«, und die Sitzreihen würden möglichst eng gepackt. Vgl. Metzler, *Zukunft unbegrenzt*, S. 115.

56 1976/77 nahmen die Tupolew 144 und die Concorde den Linienbetrieb auf; während die Tu 144 den Dienst bald wieder einstellte und die USA ihre Überschallpläne aufgaben, verkehrte die britisch-französische Concorde als ein Relikt des Goldenen Flugzeitalters noch bis 2003 auf der Transatlantikroute.

Machbare ist nicht immer das Erfolgreiche. Die in den siebziger Jahren eingeführten »Großraumflugzeuge« hingegen beherrschen bis heute die Lüfte; vier Jahrzehnte – bis zum Airbus A 380 – blieb der Jumbo das größte Passagierflugzeug der Welt. Er konnte wiederum mehr als doppelt so viele Passagiere befördern wie eine Boeing 707 und verursachte zunächst erneut Überkapazitäten. Umso dringlicher wurde eine forcierte soziale Ausweitung des Marktes; die Voraussetzung hierzu war mit der steigenden Urlaubsreiseintensität und dem entsprechenden Ausbau der Pauschalistik in vielen Industrieländern gegeben. 1971 setzte der Ferienflieger Condor als erste Chartergesellschaft einen Jumbo-Jet ein. Der Damm gegen die massentouristische Nutzung des Flugzeugs war endgültig gebrochen.

Für die »goldene« und die »normale« Luftfahrtepoche stehen ihre jeweiligen Leitfossilien: Einst die elegante Super Constellation – mit einem Namen von rätselhaft elitärem Klang, futuristisch und weltumspannend. Nun der gemütlich-dicke Jumbo, in dessen Elefantenbauch Familien mit größter Selbstverständlichkeit zum Strandurlaub aufbrechen. Der Siegeszug neuer Verkehrssysteme war historisch häufig mit ihrer konsumistischen Nutzung für Freizeitbedürfnisse verbunden. So auch beim Flugzeug. Bis in die sechziger Jahre symbolisierte es den unaufhaltsamen Fortschritt, den Weg in die technizistische »beflügelte« Weltgesellschaft.⁵⁷ Dann setzte seine Banalisierung und Veralltäglichsung ein. Aus einem extravaganen Zukunftssymbol wurde ein unspektakuläres Transportmittel. Den entscheidenden Impuls gab hierfür – nachdem die Flugangst erst einmal überwunden war – die touristische Nachfrage.⁵⁸

Schlussbemerkung

Bezüglich der Passagierzahlen haben sich die Utopien durchaus erfüllt. Gerade deshalb setzte alsbald Ernüchterung ein und der ökologische Preis des hypertrophen Wachstums der Transportleistung und der entsprechenden Megaflughäfen trat ins Bewusstsein. Das heißt freilich keineswegs, dass sich Konsumenten und Produzenten des Luftverkehrs in Verzicht üben würden.

Die Zivilluftfahrt befördert heute nach vorsichtigen Schätzungen über zwei Milliarden Menschen pro Jahr. Ein großer Teil von ihnen sind Touristen. Das Phänomen des Massentourismus hat sie aber keineswegs erschaffen. Die tech-

57 Zur Fortschrittseuphorie und ihrem Niedergang siehe Spode, *Ressource Zukunft*.

58 Vgl. König, »Geschichte«, zum »Bedürfnisbegriff« in der Verkehrsgeschichte als Scharnier zwischen Angebot/Produktion und Nachfrage/Konsumtion.

nologische Wasserscheide in der Tourismusgeschichte ist viel fundamentaler: die Ersetzung von natürlichen Kraftquellen durch motorische. Dampfgetriebene Schiffe und Eisenbahnen leiteten die eigentliche, epochale »Raumrevolution« ein, die schließlich dazu führte, dass freiwillige Mobilität nicht länger ein soziales Privileg blieb. Das Flugzeug hat die Reiseintensität nicht erhöht, sondern die Entfernung vergrößert.

Nichts demonstriert dies augenfälliger als der deutsche Ost-West-Vergleich: Die Reiseziele der DDR-Bürger waren zwar geographisch eng begrenzt, während den Bundesdeutschen, wenn das Geld reichte, die Welt offen stand. Doch die basalen Strukturen der touristischen Reise unterschieden sich wenig. In den achtziger Jahren erreichte die DDR sogar eine höhere Reiseintensität als die BRD – die Ostdeutschen waren »Reiseweltmeister« geworden. Das Flugzeug nutzten sie dabei kaum; die touristische Transportleistung wurde durch PKW und Bahn erbracht.⁵⁹

Das Flugzeug hat auch keine gänzlich neuen touristischen Praktiken erschaffen. Das Repertoire war schon um 1900, spätestens aber in den dreißiger Jahren weitgehend ausgebildet. Aus dieser Perspektive macht es wenig Unterschied, wie weit der jeweilige »Kontrastraum«⁶⁰ geographisch entfernt ist: es ist unerheblich, ob man – wie im Kaiserreich – von Berlin in drei Stunden mit dem Zug nach Usedom, zur »Badewanne Berlins«, gelangt oder – wie heute – mit dem Jumbo in der gleichen Zeit nach »Malle«. Stets handelt es sich um weitgehend de-kontextualisierte Erlebnissräume, die für die touristische Nutzung zugerichtet sind. Bereits Siegfried Kracauer sprach von einer »Vergleichsgültigung des Reiseziels«; heute ist der »Tourismus ohne Raum« Realität geworden.⁶¹ Hieran allerdings hat das Flugzeug entscheidenden Anteil, ermöglicht es doch die Globalisierung des »Südlands«, von Spanien bis zur »Dom-Rep«.

Literatur

- Asendorf, Christoph (1997), *Super Constellation. Flugzeug und Raumrevolution*, Wien, New York.
 Auburtin, Viktor (2000), *Sand und Sachsen*, Berlin.
 Barton, Susan (2005), *Working-class organisations and popular tourism, 1840–1970*, Manchester, New York.

59 Westdeutsche flogen fünfmal mehr als Ostdeutsche: Gesamtdeutsches Institut, *Zahlenpiegel*, S. 67.

60 Zum Beispiel Usedom vgl. Heineckel, »Berlin«.

61 Vgl. Wöhler, »Entfernung«, und Spode, »Raum«.

- Becker, Anne-Katrin u. a. (2007), *Viva Espana! Von der Alhambra bis zum Ballermann*, Karlsruhe.
- Bibliographisches Institut (Hrsg.) (1941), *Schlag nach! Wissenswerte Tatsachen aus allen Gebieten*, Leipzig.
- Bilstein, Roger E. (1984), *Flight in America, 1900–1983*, Baltimore, London.
- (1993), »Travel by air: the american context«, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 33, S. 245–274.
- Bley, Wulf (1932), *Deutsche Luft Hansa A.G.*, Berlin.
- Bongers, Hans M. (1967), *Deutscher Luftverkehr. Entwicklung – Politik – Wirtschaft – Organisation. Versuch einer Analyse der Luft Hansa*, Bad Godesberg.
- Bormann, Artur (1935), »Motorisierung und Fremdenverkehr«, in: *Archiv für den Fremdenverkehr* 5, S. 109–118.
- Brancker, John (1939), »The Air Way to Europe«, in: *The Bystander* v. 3. Mai, S. 196–197.
- Brockhaus (Hrsg.) (1928–35), *Der Große Brockhaus*, 20 Bde., 15. Aufl., Leipzig.
- (Hrsg.) (1953–58), *Der Große Brockhaus*, 12 Bde u. ein Ergänzungsbd., 16. Aufl., Wiesbaden.
- (Hrsg.) (1966–76), *Brockhaus Enzyklopädie*, 20 Bde. u. vier Ergänzungsbände, 17. Aufl., Wiesbaden.
- Charles W. Hoyt Company, Research Department (Hrsg.) (1945), *Survey 1944–1945. Travel Recreation*, New York.
- Corn, Joseph J. (1983), *The winged gospel: America's romance with aviation*, New York.
- Deutsche Luft Hansa (Hrsg.) (1929), *10 Jahre Deutsche Handelsluftfahrt*, Berlin.
- (Hrsg.) (1936), *Deutsche Luft Hansa. 1926–1936*, Halle/Saale.
- Dienel, Hans-Luidger/Trischler, Helmuth (Hrsg.) (1997), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt am Main.
- Dienel, Hans-Luidger/Lyth, Peter (Hrsg.) (1998), *Flying the Flag. European Commercial Air Transport since 1945*, New York.
- Dierikx, Marc (1997), »Vision and Reality in the Technical Development of Intercontinental Air Transport«, in: Hans-Luidger Dienel/Trischler Helmuth (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt am Main, S. 185–207.
- Eisenbrand, Jochen/Vegesack, Alexander v. (Hrsg.) (2004), *Airworld: design and architecture for air travel*, Weil.
- Fischer, Albert (2003), *Luftverkehr zwischen Markt und Macht. 1919–1937. Luft Hansa, Verkehrsflug und der Kampf ums Monopol*, Stuttgart.
- Fischer von Poturzyn, Friedrich A. (1925), *Luft Hansa. Luftpolitische Möglichkeiten*, Leipzig.
- (1938), *Luftmacht. Gegenwart und Zukunft im Urteil des Auslands*, Heidelberg.
- Fischer Weltalmanach (2007), *Der Fischer Weltalmanach 2008*, Frankfurt/Main.
- Fritzsche, Peter (1992), *A Nation of Flyers. German Aviation and Popular Imagination*, Cambridge, M.A.
- Furnas, J. C. (1938), »Mr. Milquetoast in the Sky«, in: *Scribner's Magazine* 104, H. 3, S. 7–11 u. 60f.
- Gesamtddeutsches Institut (Hrsg.) (1988), *Zahlenspiegel. BRD–DDR*, 3. Aufl., Bonn.
- Grimm, Wolfgang H. (1968), »Frankfurt und die Flugtouristik – heute und morgen«, in: *Flughafennachrichten*, Nr. 4, S. 41–45.
- Hahn, Heinz/Kagelmann, H. Jürgen (Hrsg.) (1993), *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*, München.

- Hapag-Lloyd (Hrsg.) (1952), *Hapag-Lloyd Luftkursbuch. Winter 1952/53*, Bad Ems.
- Heinickel, Gunther (2005), »Berlin am Meer. Der historische Ostseetourismus zwischen Berlin und Usedom«, in: Gundler, Bettina u. a., *Untervegs und mobil. Verkehrswelten im Museum*, Frankfurt am Main, New York, S. 171–190.
- Kittel, Wolfgang A. (1962), *Die Deutsche Luftbansa als Förderer des Fremdenverkehrs nach Deutschland* (unpublizierter Vortrag), o. O.
- König, Wolfgang (1997), »Geschichte als Geschehen und als Tat. Projektion und Realität am Beispiel der frühen Eisenbahngeschichte«, in: Hans-Luidger Dienel/Trischler Helmuth (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt am Main, S. 129–146.
- Lansing, John B., Lilienstein, Ernest (1957), *The Travel Market 1955. A Report to the Travel Research Association*, Ann Arbor.
- Lyth, Peter (1993), »History of Commercial Air Transport«, in: *Journal of Transport History* 14, S. 126–143.
- (1997), »Failed Notions in Air Transport, 1920–1950«, in: Hans-Luidger Dienel/Trischler Helmuth (Hrsg.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt am Main, S. 170–184.
- (2002), »Gimme a ticket on an aeroplane. The Jet Engine and the Revolution in Leisure Air Travel, 1960–1990«, in: Laurent Tissot (Hrsg.), *Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries*, Neuchâtel, S. 111–126.
- Lyth, Peter/Dierikx, Marc L. J. (1994), »From Privilege to Popularity. The Growth of Leisure Air Travel since 1945«, in: *Journal of Transport History* 15, S. 97–116.
- Metzler, Rudolf (1967), *Zukunft unbegrenzt. Die fantastischen Aussichten des Flugverkehrs jetzt und in den nächsten Jahren*, München.
- Meyers (1961–1969), *Meyers Neues Lexikon*, 8 Bde. u. ein Ergänzungsband, Leipzig.
- Pagenstecher, Cord (2003), *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History*, Hamburg.
- Prahl, Hans-Werner (1991), »Entwicklungsstadien des deutschen Tourismus seit 1945«, in: Hasso Spode (Hrsg.), *Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte*, Berlin, S. 95–108.
- Rochford, Daniel (1929), »European Flying Impressions«, in: *Air Travel*, August, S. 59–62, u. 292f.
- Roth, Ralf (2005), *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit*, Ostfildern.
- Schamp, Heinz (1957), *Luftverkehrsgeographie. Deutschlands Lage im Weltluftverkehr*, Wiesbaden.
- Schildt, Axel (1996), »Die kostbarsten Wochen des Jahres. Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945–1970)«, in: Hasso Spode (Hrsg.), *Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland. 1945 bis 1989*, Berlin, S. 69–86.
- Seifert, Karl-Dieter (1994), *Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR*, Bonn.
- (1999–2001), *Der deutsche Luftverkehr*, 2 Bde. Bonn.
- Serling, Robert J. (1985), *Eagle – The Story of American Airlines*, New York.
- Spode, Hasso (2004), »Badende Körper – gebräunte Körper. Zur Geschichte des Strandlebens«, in: Kristiane Hasselmann u. a. (Hrsg.), *Utopische Körper*, München, S. 233–248.
- (2007), »Some quantitative aspects of Kraft durch Freude tourism«, in: Margarita Dritsas (Hrsg.), *Tourism and European Culture*, Athen, S. 123–135.
- (2008), *Ressource Zukunft*, Opladen, Farmington Hills.

- (2009), »Raum, Zeit, Tourismus«, in: Winfried Eberhard/Christian Lübke (Hrsg.), *Die Vielfalt Europas. Identitäten und Räume*, Leipzig (im Erscheinen).
- (2009), *Wie die Deutschen »Reiseweltmeister« wurden*, erw. Neuausg., München, Wien (im Erscheinen).
- St., K. (1961), »Luftreisen in Deutschland«, in: *Die Zeit* Nr. 21 v. 19. Mai (nach zeit-online.de).
- Stern, Robert A. M. u. a. (1995), *New York 1960. Architecture and Urbanism Between the Second World War and the Bicentennial*, New York.
- Treibel, Werner (1992), *Geschichte der deutschen Verkehrsflughäfen. Eine Dokumentation von 1909–1989*, Bonn.
- Wachtel, Joachim (1980), *Die Geschichte der Deutschen Lufthansa*, hrsg. v. der Deutschen Lufthansa, Ostfildern.
- (1987), »Gebucht nach Berlin. Sieben Jahrzehnte ziviler Luftverkehr«, in: Dieter Vorsther u. a., *Die Reise nach Berlin*, Berlin, S. 143–169.
- Wohl, Robert (2005), *The spectacle of flight: aviation and the Western imagination, 1920–1950*, New Haven.
- Wöhler, Karlheinz (2005), »Entfernung, Entfernen und Verorten«, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung*, Bd. 7, S. 121–134.
- Wronsky, Martin (1927), *Deutscher Luftverkehr*, München, Berlin (Sonderdruck).