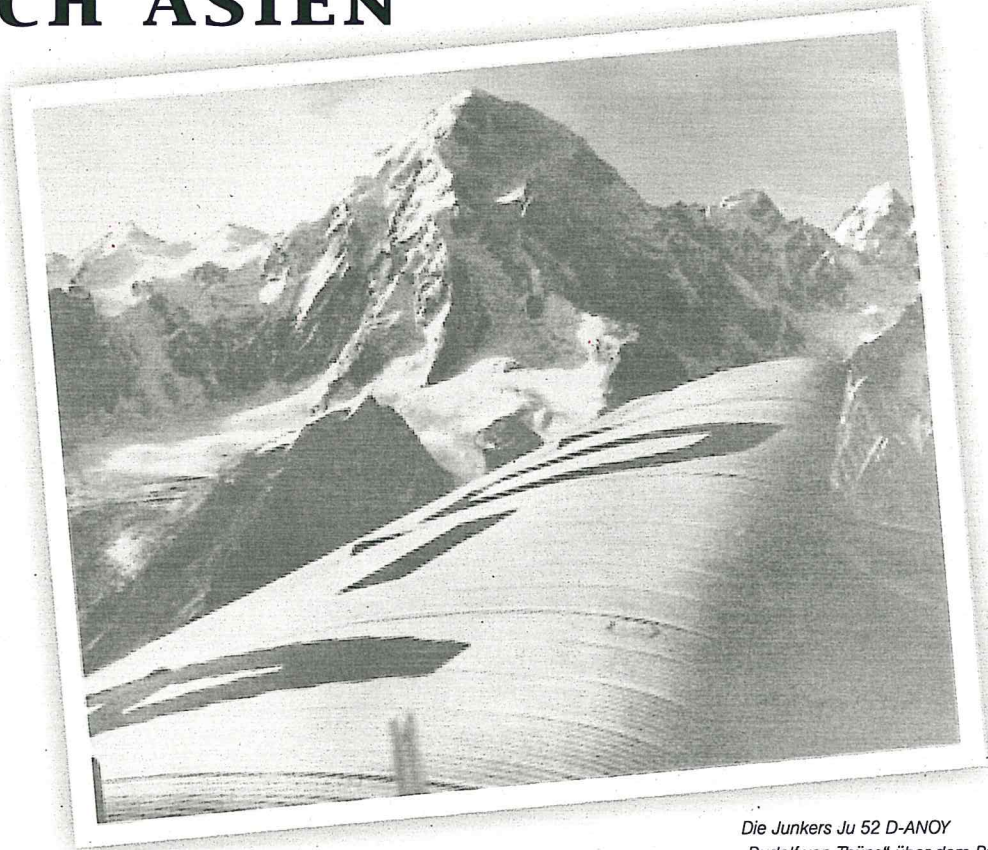


AUF SÜDLICHEN WEGEN NACH ASIEN



Die Junkers Ju 52 D-ANOY
„Rudolf von Thüna“ über dem Pamir
Quelle: Lufthansa Bildarchiv

Der Deutschen Lufthansa blieb nach guten Ansätzen in den dreißiger Jahren der bevorzugte Weg nach Asien durch die Sowjetunion verschlossen. Die südliche Strecke war angesichts schon existierenden Luftverkehrs wirtschaftlich nicht so günstig. Für direkte Routen fehlten Überflugrechte. Nun suchte man einen Mittelweg, eine Strecke, die dazwischen lag.

LH 786 auf dem Weg nach Singapur, heute eine von vielen Strecken nach Südostasien.

Die alte Lufthansa brauchte lange Zeit, um dorthin fliegen zu können. Hier dominierten die großen Kolonialreiche. Schon 1929 hatte Imperial Airways den Verkehr von London nach Karatschi aufgenommen und ihn zum Jahresende über Jodhpur nach Delhi weitergeführt. KLM begann im gleichen Jahr den planmäßigen Linienverkehr von Amsterdam nach Batavia. Das ist das heutige Djakarta. Doch wer weiß das noch.

Die südasiatischen Karten verzeichnen heute viele neue Namen: Myanmar, Mumbai, Chennai... Doch auch die Namen anderer ehemals bedeutender Flughäfen auf der Strecke sind noch wenigen vertraut. Oder fliegen Sie nach Herat, Buschir, Djask, Jodhpur oder Allahabad? Ihre Namen tauchen heute nicht einmal mehr als Alternates auf.

Zu jener Zeit bemühte sich die Lufthansa noch um den ersten größeren Streckenabschnitt, nach Konstantinopel (Istanbul).

Unter der Leitung Joachim von Schröders flog die erprobte Irkutsk-Besatzung mit dem 1. Flugzeugführer Ernst Albrecht und dem Bordwart Fritz Eichentopf am 25. Oktober 1929 von Berlin-Tempelhof zur Stadt am Bosphorus. 1.820 km wurden mit einer Arado V1 in 10 Stunden 35 Minuten zurückgelegt. Unser Jumbo kreuzte die Strecke über Ungarn auf dem Wege nach Constanta. In der gleichen Flugzeit hatte er bereits den Luftraum zwischen

Phuket und Penang erreicht. DUBAX war auf dem Navdisplay zu lesen.

Erst am 5. Mai 1930 konnte die Postflugstrecke nach Istanbul eröffnet werden, doch der elfstündige Weiterflug über Aleppo nach Bagdad war nur einmal versuchsweise möglich und auch gelungen. Auf dieser hoffnungsvoll als Bagdad-Linie bezeichneten Strecke erreichte die Lufthansa 1930 10.227 Fracht- und 6.588 Post-tkm.

Von Istanbul nach Bagdad war es mit 41 tkm gerade ein kleiner Beutel Post. Bald durfte man aus militärischen Gründen nicht einmal mehr bis nach Istanbul.

Auch die englische Imperial Airways musste die Türkei umfliegen. Die Strecke führte über Italien, Griechenland nach Tobruk und Abukir bei Alexandria, einem Abschnitt, in den eine italienische Gesellschaft mit Dornier Superwalen einbezogen war. Von dort ging es über Gaza und Rutbah, einen Flugplatz in der syrischen Wüste, nach Bagdad. →

Von Kairo hierher war übrigens schon 1921 der Luftpostdienst der Royal Air Force geflogen. Als „sicheres“ Navigationsmittel in der Wüste nutzte man Wagenspuren im Wüstensand. Von Bagdad flogen die Maschinen der Imperial Airways weiter über Basra am Persischen Golf, Buschir, Linga, Djask, Gwadar nach Karatschi.

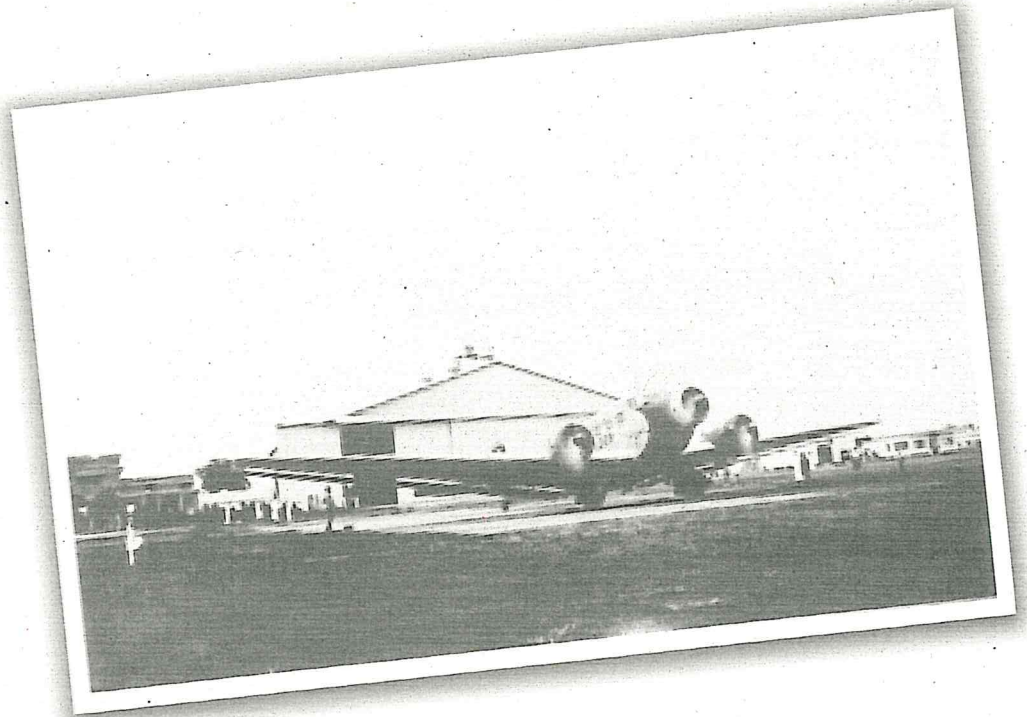
8.250 km wurden in rund 60 Stunden zurückgelegt. Indien war nun mit dem Mutterland verbunden.

Lufthansa suchte nun den Weg über Athen, Rhodos und Beirut nach Bagdad.

wöchentlich wurde mit elf Zwischenlandungen geflogen. Für den zweitägigen Streckenabschnitt Karatschi-Jodhpur-Allahabad-Kalkutta-Rangun, also für Britisch-Indien, gab es keine Kabotage-rechte. Übrigens: Kinder bis drei Jahre zahlten damals 10% des Flugpreises, bis zwölf Jahre 50%. In die Flugpreise waren 20 kg Freigepäck einbezogen. Die Verzögerungen bei der Verkehrsaufnahme nach Asien waren für die Lufthansa ein schmerzhafter Einschnitt

Am 29. August 1934 folgte die erste Ju 52. Unter Leitung von Carl August Freiherr von Gablenz führte dieser Flug auf der Südroute nach China. Über Ägypten ging es nach Bagdad, von dort über Jodhpur, Rangun, Bangkok, Hanoi und Kanton bis nach Schanghai. Am 6. September war das Flugzeug am Ziel.

Als sich nach der Einstellung der deutsch-russischen Luftverkehrsgesellschaft Deruluf alle Hoffnungen auf eine nördliche Verbindung



Auf dem Flug nach Bangkok:
D-ANJH „Hans Loeb“
auf dem Flugplatz Allahabad
Quelle: Lufthansa Bildarchiv

Lange Verhandlungen mit der irakischen und der persischen Regierung wurden geführt.

Erst im Oktober 1937 gelang es, die Poststrecke PF 229 von Berlin über Athen nach Bagdad zu eröffnen. Nach vier Versuchsflügen beförderte die Lufthansa am 1. April 1938 die ersten Passagiere auf der Streckenverlängerung nach Teheran bzw. Herat. Ab 19. Mai 1939 führte jeder zweite Flug bis Kabul, jedoch nur bis zum 4. Juli angesichts der dort bestehenden hohen Cholera-Gefahr.

Ab 25. Juli 1939 wurde eine weitere große Etappe auf dem Weg nach Ostasien bewältigt, der regelmäßige Liniendienst nach Bangkok (siehe Flightcrew-Info 4/99, S. 18).

Die Ju 52 bot auf dieser Langstrecke sechs Passagieren Liegesitze. Zweimal

beim Ausbau ihres Netzes, denn fliegen konnte man diese Strecke längst. Schon am 18. September 1928 war die W 33 „Europa“ von Berlin nach Tokio gestartet und dort nach 90 Flugstunden am 18. Oktober angekommen. 14.250 km hatte sie zurückgelegt.

Nachdem die Transasia-Strecke über Russland 1931 durch den Abschuss eines Eurasia-Flugzeugs über der Mongolei unterbrochen worden war, wuchs das Interesse nach einem alternativen Anschlussluftweg ungemein. So versuchte man nun auch zu Erprobungszwecken Flugzeuge für die Eurasia statt mit dem Schiff auf dem Luftweg zu überführen.

Drei Flugkapitäne, Willi Polte, Walther Lutz und Albert Gerstenkorn, starteten am 31. Mai 1933 mit zwei Junkers W 34 in Berlin. Nach einem Flug über die Wüste Gobi erreichten sie am 10. Juni ihr Ziel.

zerschlagen hatten, entschied sich die Lufthansa für ein Erprobungsprogramm.

Schon 1929 hatte man neben dem nördlichen und dem südlichen Weg an einen dazwischenliegenden gedacht, der noch unerforscht war: den zentralasiatischen Weg.

Er sollte über Persien und das Pamir-Plateau nach Ostchina führen. Seine Länge betrug etwa 11.000 km. Doch er bot zwei große Erschwernisse: einmal das Gebirgsmassiv, das man noch nicht überqueren konnte, zum anderen gab es Probleme bei der Versorgung mit Betriebsstoffen. Noch hatte es keine Versuchsflüge gegeben. Dennoch konnte man auf erste Erfahrungen zurückgreifen.

Die Lufthansa hatte mit Geldern aus dem Reichsverkehrsministerium die China-Expedition von Sven Hedin unterstützt, die 1927/28 auch das östliche Pamirgebiet nach Flugmöglichkeiten untersuchte.

Im Jahr 1936 startete die Lufthansa eine Expedition nach Asien. Mit der Ju 52 D-AVUP „Kurt Steidel“ unternahm Flugkapitän Drechsel, Flugmaschinist Brien und Flugfunker Harald von Mühlen von Kabul aus einen Erkundungsflug über den Hindukusch und den Pamir. Ihr Flug führte vom 1.800 m hoch liegenden Flugplatz Kabul ostwärts und erreichte nach etwa 50 km den hier 4.000 bis 5.000 m hohen Hindukusch. Über den

heutigen Banjul, nach Fernando Noronha vor der südamerikanischen Küste. Damit stand die Frage nach dem geeigneten Flugzeug.

Die Ju 52 kam erst einmal nicht in Betracht. Zwar hatte man für die Andenstrecke Flugzeuge dieses Typs mit unteretzten Motoren ausgerüstet, die eine Gipfelhöhe von 9000 m ermöglichten. Aber das ging zu Lasten der Reichweite. Als sich vorerst keine andere Lösung bot, wurden BMW-Hornet 132/L-Motoren in Ju 52 eingebaut, verbunden mit in der Luft verstell-

Kaukasus fliegt, das Kaspische Meer überquert und schließlich den Hindukusch bei Kabul überfliegt, bekommt man Respekt vor diesem Bergmassiv, das sich vor dem Cockpit ausbreitet. Hier zwischen ATREK und PAVLO liegt vom Terrain her auch heute noch ein kritischer Streckenabschnitt auf dem V888 im Falle des Falles.

Und damals erst, ohne Druckkabine, aber mit Sauerstoffflaschen. Hin und wieder – erinnerte sich Gablenz in seinem Buch über diesen Flug – nahm man daraus einen Schluck.

Hier, mit dem Blick nach Westen und Osten, kann man den Weg ermessen,



Auf dem Flug nach Bangkok:
D-ANJH „Hans Loeb“
auf dem Flugplatz Allahabad
Quelle: Lufthansa Bildarchiv

Anjuman-Pass folgte er einem langen Tal. Dann bezwang die Crew am 5.600 Meter hohen Wakham-Pass den Pamir. Über chinesischem Gebiet wurde gedreht und der gleiche Weg zurückgeflogen. Expeditionsleiter Haensel und zwei Meteorologen errichteten am Westausgang des Wakham-Passes eine meteorologische Station, die über ein ganzes Jahr die Wetterbedingungen erforschte. Wenig später, vom 5. bis 20. Juli, überführte Flugkapitän Lutz auf der Südstrecke die Ju 52 D-AGEI „Karl Almenröder“ in 61 Stunden 40 Minuten reiner Flugzeit nach China.

In Auswertung dieses Fluges wurde der nächste Schritt vorbereitet. Er sollte hinter dem Wakham-Pass weiter nach China hineinführen bis nach Ansi.

Diese Etappe Kabul-Ansi hatte immerhin die gleiche Länge wie die Südatlantik-Wasserstrecke von Bathurst, dem

baren Luftschrauben. Das war für die Lufthansa absolut neu und wie sich zeigen sollte, auch noch nicht ausreichend sicher. Die normalen Tragflügel tanks fassten 2.500 l Betriebsstoff. In der Kabine waren fünf weitere Tanks für je 510 l installiert worden. Die Startmasse des Flugzeugs ließ es nicht mehr zu, ein Kurssteuergerät einzubauen.

Zwei Flugzeuge wurden entsprechend ausgerüstet, die D-ANOY „Rudolf von Thüna“ und die D-AMIP „Fritz Erb“. Gablenz als Leiter des Fluges stützte sich wieder auf Flugkapitän Robert Untucht und Funkmaschinist Karl Kirchhoff, mit denen er bereits 1934 die erste Ju 52 nach China überführt hatte. Das zweite Flugzeug führte der im Hindukusch bereits erfahrene Drechsel.

Wenn der Jumbo heute über den

den die D-ANOY zurücklegte, von Teheran über die große Salzwüste und Herat nach Kabul. Von Gablenz und Untucht, der die Navigation übernommen hatte, lösten sich auf den langen Tagesetappen stündlich ab und wechselten dabei die Plätze, „denn zum Fliegen“, so Gablenz, „ist der linke besser als der rechte“. Von Kabul aus startete die D-ANOY am 24. August 1937 nach vorhergehenden Probeflügen.

Doch schon nach dem Abheben zeigten die Verstellluftschrauben der beiden Tragflügelmotoren wieder einmal eigenen Willen. Sie stellten sich selbsttätig von Steig- auf Geschwindigkeitsflug. Aus war der Traum von einer großen Gipfelhöhe. Dem Anjuman-Pass folgend, ging es durch das lange Tal, das an den Seiten von hohen Bergen

übertagt wurde, in drei Stunden zum Wakham-Pass. Man kratzte mit den Tragflügeln geradezu an den Bergwänden. Gablenz und Untucht hatten zeitweise zugleich die Füße auf den Seitenruderpedalen und die Hände an der Steuersäule, ergänzten sich feinfühlig in dieser Zeit höchster Anspannung. Noch ein Höhenzug nach dem Pass, dann war das Tarimbecken erreicht. Doch nicht genug. Hier musste ein Sandsturm in 4.100 m Höhe überflogen werden. Doch Kirchhoff ließ die Funkverbindung, erst zu der leistungsfähigen Großfunkstation in Afghanistan mit Lufthansa-Funker Ehlberg, dann mit der Eurasia-Funkstation, nicht abbrechen.

In Chotan landete die D-ANOY. Dort begrüßten der Technische Leiter der Eurasia, Holtz, Kapitän Lutz, der älteste Eurasia-Pilot mit seiner Ju 52, Werkmeister Höfft und Funkermaschinist Rammel die Ankommenden.

Weiter ging es nach Soutchow und am nächsten Tag nach Sianfu (Xian). Hier befand sich seit einigen Tagen der neue Sitz der Eurasia, die Schanghai wegen Kampfhandlungen verlassen musste. Die D-AMIP mit Drechsel, dem 2. Piloten von Tettenborn und Funkermaschinist Penke folgte im Abstand eines Tages. Nach Überquerung von Hindukusch und Pamir landete sie 30 km vor Soutchow, wo der Flug mit einem Fahrgestellbruch – wenn auch glücklicherweise ohne Personenschaden – zu Ende ging. Auf dem abenteuerlichen Rückflug der D-ANOY, der ihrer Besatzung eine vierwöchige Gefangenschaft brachte, kamen von Gablenz und seine Crew am 3. Oktober wieder in Berlin-Tempelhof an. Doch zu einer Strecke über Hindukusch und Pamir kam es nicht. Kabul blieb Endstation.

Der Linienverkehr wurde schließlich auf dem südlichen Kurs eröffnet. Etwa 100 Minuten nach Kabul kreuzt die 747 jene historische Strecke zwischen den Flughäfen von Jodhpur, der blauen Stadt, und Allahabad, ehe es quer über Indien bei Vishakhapatnam über den Golf von Bengalen geht, Singapur entgegen.

Zurück noch einmal zur alten Bangkok-Route. Von Delhi aus nahe Allahabad folgt man ihr heute über Kalkutta.

Ein weiterer Erkundungsflug unter verkehrsmäßigen Bedingungen mit von Gablenz, diesmal mit Flugkapitän Alfred Helm, Oberflugmaschinist Wolschke und Oberflugzeugfunker Walter Kober, startete am 22. April 1939 in Tempelhof. Die D-ANJH „Hans Loeb“ flog in insgesamt 60 Flugstunden von Bangkok weiter über Hanoi, Hongkong, Taihoku (damals Formosa) und Fukuoka auf Kyushu nach Tokio-Haneda. Der Rückflug führte über Korea, Hsingking, Mukden (heute Shenyang), Südjapan und Hongkong.

Dieses Flugzeug wurde auch für den Erstflug auf der neuen Strecke nach Bangkok am 25. Juli 1939 eingesetzt. Am 3. August wurde es bei der Landung in Rangun beschädigt und durch Feuer zerstört. Glücklicherweise gab es keinen Personenschaden.

Nach Japan begann übrigens am 8. August 1939 mit der Ju 52 D-AGAK „Ulrich Neckel“ noch ein zweiter ebenfalls erfolgreicher Tokio-Erprobungsflug. Die reine Flugzeit betrug 71 Stunden 25 Minuten. Schon ein Jahr zuvor, am 28. November 1938, hatte ein Flug der Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ den Blick in die Zukunft geöffnet. In 42 Stunden und 18 Minuten bewältigte sie mit dem Lufthansa-Kapitän Alfred Henke und dem Luftwaffen-Piloten Rudolf Freiherr von Moreau im Cockpit die 14.278 km lange Strecke.

Kommen wir auf den Singapur-Flug zurück. Mit der A340 D-AIGA ging es zurück nach Frankfurt. Geschichtlich führte der Weg auf langen Strecken aus der Sicht der alten Lufthansa über Terra incognita. Die Focke-Wulf Condor hatte die Möglichkeiten schon angedeutet, die es damals gab, so mit ihrem Rückflug von Tokio über Manila, der mit einer Notwasserung unglücklich endete. Ob Bengalisches oder Arabisches Meer, Oman und Muscat boten eine ausgezeichnete Sicht.

Die Lufthansa hatte außer nach Banjul und mit Versuchsflügen nach Kairo Afrika und auch Australien nicht erreicht. Sie war damals erst auf dem Wege zum Weltverkehr.

Unser Flug führte über unwirtliche, bizarr schöne Gegenden Südirans, Esfahan und Täbris wieder in „geschichtliche“ Regionen.

Kapitän Joachim Hantschel zeigte in Richtung auf das unter den Wolken liegende Teheran, zu erkennen an dem in der Ferne herausragenden Demavand. Wieder kreuzten wir die alte Asienstrecke, die hier ihren südlichen Umweg nehmen musste.

Und spätestens hier war man wieder einmal daran erinnert, dass auch Himmelswege durch politische Ereignisse, Bindungen und Wirrungen nicht offen sind, nicht zuletzt im Umfeld unseres Fluges nach Frankfurt. Leider immer noch nicht.

Karl-Dieter Seifert,

Luftfahrtjournalist und -historiker