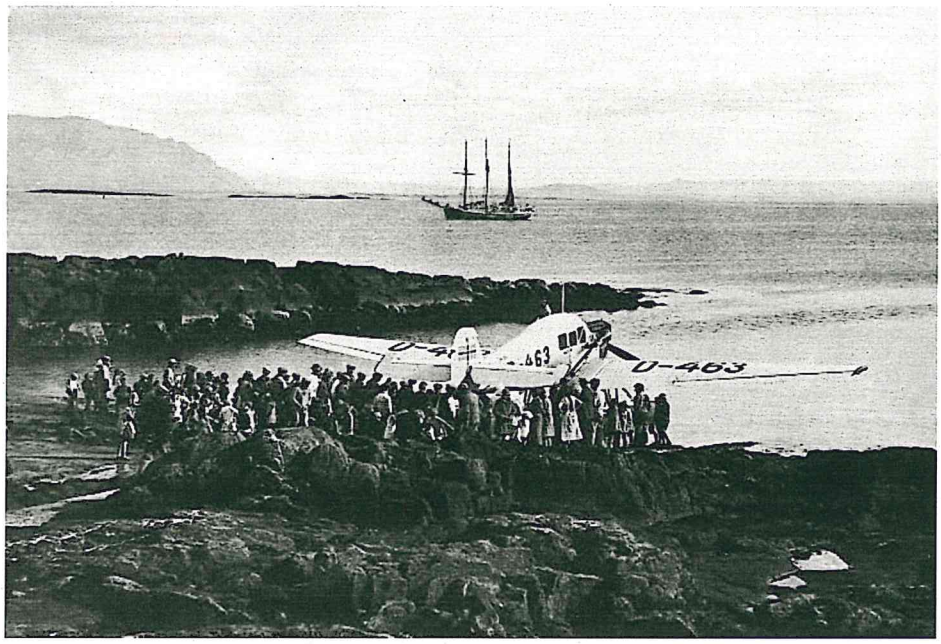
Seit 80 Jahren über den Nordatlantik

Wenn die A340 täglich ab Frankfurt nach Boston startet, ist der Flug LH 420 einer von 13 täglichen der Lufthansa nach Nordamerika. Weltweit fliegt jeder zehnte Passagier im internationalen Verkehr auf dieser Rennstrecke, wird jede 5. Tonne internationaler Luftfracht hier befördert. Rund 6.000 km liegen vor der Crew. Diese Entfernung erwies sich für den frühen Luftverkehr als unüberwindliche Barriere. Überflogen wurde der Nordatlantik schon 1919.



1928 beteiligte sich die Luft Hansa mit 36% an der Gründung der Flugfjelag Islands. Direktor wurde der Lufthanseat Richard Walter. 1931 erfolgte der letzte Flug. „Die früher seitens der isländischen Regierung der DLH zugesicherten Vorrechte in bezug auf einen etwaigen Nordatlantik-Dienst über Island bleiben hierdurch unberührt", hieß es im LH-Bericht zur Jahresrechnung 1933. Unser Bild zeigt die vercharterte Junkers F 13 D-463, die sog. „Tauchente", an der isländischen Nordküste.

Hatten andere Staaten Europas nach dem Ersten Weltkrieg in ihren Kolonialgebieten feste Ziele und Stützpunkte für einen internationalen Handel, befand sich der deutsche Luftverkehr in einer völlig anderen Lage. Schon in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre bemühten sich der Deutsche Aero-Lloyd und Junkers, in Südamerika Fuß zu fassen.

Die Deutsche Luft Hansa stand mit ihrer Gründung 1926 vor der Aufgabe, ein Konzept zu entwickeln und zu verwirklichen, das nach dem Prinzip „Der Handel folgt der Flagge" die wirtschaftlichen Beziehungen fördern helfen sollte. Zudem versprach man sich, daß „mit den jetzigen technischen Mitteln nur auf längsten Strecken ... mit Erreichung einer Wirtschaftlichkeit gerechnet werden kann" (Deutsche Luft Hansa, Vorläufige Notiz über das Transozeanprojekt, 25. Juni 1929).

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre waren die USA dabei ein wesentliches Interessengebiet. Der deutsche Außenhandel mit ihnen erreichte damals jährlich rund 2,8 Milliarden Mark, was rund einem Drittel des gesamten Außenhandels entsprach. Dennoch wurden die anderen beiden großen Ziele, die transkontinentale Linie nach Ostasien und die transozeanische Linie nach Südamerika, zuerst in Angriff genommen, für den Nordatlantik fehlten die geeigneten Flugzeugtypen. Doch es hatte bereits zahlreiche Flüge und gescheiterte Versuche gegeben.

Wenn sich die LH 420 auf ihrem Flug Nordamerika nähert, begegnet sie vielen der frühen Abflug- und Landeorte. Neufundland, Nova Scotia sind geradezu Brenngläser der Geschichte. Erscheint CYYT auf dem Nav-Display, St. Johns, überfliegt man „heißeste" Nordatlantikgeschichte. In dieser Gegend fing alles an. Die amerikanische Marine hatte mit großem Aufwand eine West-Ost-Überquerung auf der günstigsten Strecke vorbereitet. Drei von Glenn Curtiss in ihrem Auftrag gebauten Flugboote, die NC-1, -3 und -4, sollten gemeinsam fliegen.

Die Navy-Curtiss, von den Fliegern kurz Nancies genannt, starteten am 7. Mai 1919 im Geschwaderflug von New York über Halifax zur Trepasseybucht am Südzipfel Neufundlands, etwa 100 km von St. Johns. Nach etwa 500 km fielen bei der von Kapitänleutnant Albert C. Read geführten NC-4 zwei der vier 400 PS-Liberty-Motoren aus. Die Nacht hindurch fuhr die Maschine auf rauher See bis ans Land und bewies ihre große Seetüchtigkeit. Erst am 16. Mai konnte schließlich das Prestige-Objekt der Navy gestartet werden: von Trepassey nonstop zu den Azoren und weiter über Lissabon ins englische Plymoth.

Früh um 7.30 Uhr hoben die drei Maschinen ab. Nach 15 Stunden, 18 Minuten erreichte Read mit seinen drei Flugzeugführern, einem Funker und einem Bordwart Horta. Das war mit 1.950 km Dauerflugweltrekord.

Diese reine Flugzeit reicht heute der LH 420/421 für FRA-BOS-FRA. Die beiden anderen Nancies mußten auf dem Meer niedergehen. Die Besatzungen wurden gerettet. Neben den ständigen amerikanischen Wachschiffen kreuzten auf der Flugstrecke 27 amerikanische Zerstörer und hielten das Risiko so niedrig wie möglich. Über Ponta Delgada flog NC-4 mit wetterbedingten Pausen nach Lissabon und erreichte schließlich gefeiert und geehrt am 31. Mai das Ziel ihres „epic flight", Plymouth. Es mag die lange Dauer und fehlender Nervenkitzel unbegrenzten Risikos gewesen sein, der diesen Flugpionieren weniger Aufmerksamkeit zuteil werden ließ als späteren.

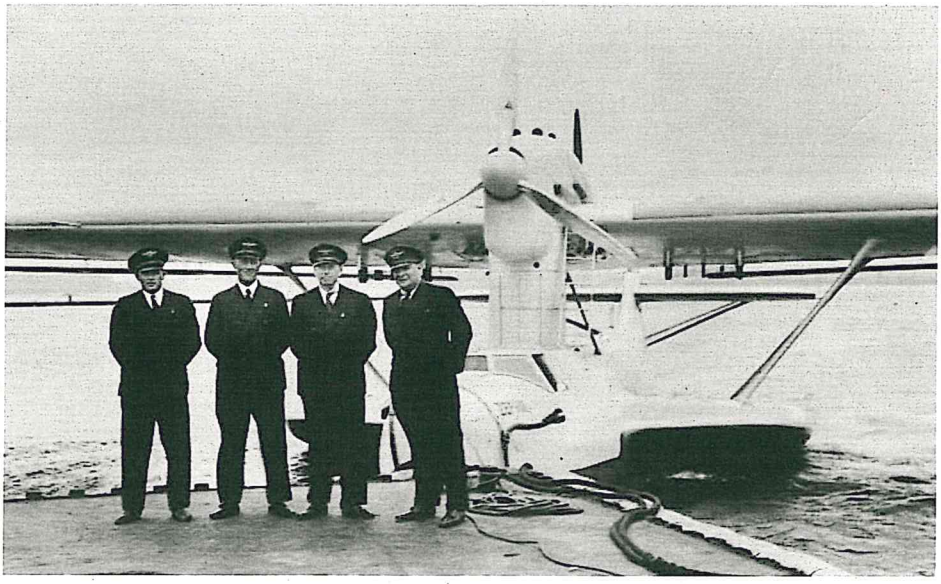
Indessen hatten sich in St. Johns zahlreiche Piloten versammelt, um mit einem Nonstopflug über den Atlantik nach England oder Irland den Preis der „Daily Mail" von 10.000 Pfund zu erobern. Der Ausgangspunkt für die ursprüngliche Ausschreibung nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges war es, Flugzeuge aus den USA auf dem Luftweg für den Kriegseinsatz nach Europa zu überführen. Dazu kam es nicht. Nun wurde es zum reinen Abenteuer. Elf Besatzungen hatten sich gemeldet, zehn englische und eine amerikanische. Harri Hawker und Mackenzie Grieve gelangten mit ihrem Sopwith-Doppeldecker bis 70 km vor die ▶

irische Küste, wo die Vereisung den Flug nach 14 Stunden, 15 Minuten beendete. Es gelang den Fliegern, in der Nähe eines Dampfers zu wassern, der sie an Bord nahm. Andere kamen mit den überladenen Maschinen gar nicht erst vom Flugplatz weg.

Am 14. Juni 1919 starteten der ehemalige RAF-Captain John Alcock und der Beobachter und Navigator Leutnant Arthur Whitten Brown in St. Johns mit einer zweimotorigen Vickers Vimy. Das im Werk umgebaute Flugzeug verfügte anstelle der Bombenabwurfanlagen über zusätzliche Kraftstoffbehälter, ein Benzintank war als Floß ausgerüstet und mit Vorräten versehen. Die ursprünglich getrennten Sitze lagen nebeneinander, was die „crew coordination" sehr erleichterte. Um 16.28 Uhr startete die „Eagle VIII" mit Kraftstoff für zweiundzwanzig Stunden. Zwei 350-PS-Rolls-Royce-Motoren und ein kräftiger Nordwest ermöglichten 140 km/h. Nichts mit INS, nur der Kompaß. Einige Wolkenlücken ermöglichten dem erfahrenen Whitten Brown, den Kurs mit Hilfe des Sextanten zu kontrollieren. An Bord der Boeing 707 nutzte man später einen Periskopsextanten, mit dem drei Sterne angepeilt wurden. Dazu brauchte der Navigator 15 Minuten, in denen das Flugzeug 200 km zurücklegte. Als Vereisung zum Leistungsabfall des linken Motors führte, hangelte sich Whitten Brown mehrfach über die Fläche zum Motor und kratzte das Eis mit dem Taschenmesser ab. Unmittelbar vor der Landung auf irischem Boden nahe Clifton versagte der Motor ganz. Das Flugzeug überschlug sich. Die beiden erfolgreichen Ozeanflieger blieben unverletzt. In 16 Stunden, 12 Minuten hatten sie 3.040 km zurückgelegt und den Preis gewonnen.

29 Tote hatte der Nordatlantik bei den Abenteuerflügen bis Anfang 1928 gefordert. Als Charles Lindbergh am 18. Mai 1927 von New York nach Paris flog, wurde er – wohl auch durch Start und Ziel – für die Öffentlichkeit zum großen Helden des Nordatlantiks. Start und Ziel ließen einen Hauch künftiger Flugstrecken ahnen.

33 Stunden und 30 Minuten klemmte er im Cockpit der Ryan „Spirit of St. Louis" zwischen den Kraftstofftanks. Nach dieser Zeit hat die Crew der LH 420/421 ihren Ruhetag in Boston hinter sich und startet zum Rückflug. Und was sind die 1.380 Liter Lindberghs gegenüber dem stündlichen Verbrauch einer A340-200 von 7.650 Litern. Nur ein Pereskop ermöglichte Charles



Flugmaschinist Eger, die Flugkapitäne Graf Schack und Blankenburg sowie der Flugzeugfunker Ehlberg (v. l.) vor ihrem Nordatlantikflugboot Dornier Do 18.

Lindbergh in dem nach vorn durch den Motor verschlossenen Cockpit den Blick nach vorn. Schließlich hatte er Glück, nur mit dem Kompaß ausgerüstet, Paris gefunden zu haben. Vor dem Start hatte er aus Funksprüchen von Schiffen versucht, sich ein Bild vom Wetter zu machen.

Es war noch keine Rede von den neun Wetterschiffen, die die ICAO später, in den 60er Jahren, auf dem Atlantik betrieb.

Noch immer war es keinem Piloten gelungen, den Nordatlantik „westbound" zu überwinden. Hermann Köhl, Nachtflugleiter der Luft Hansa, hatte sich dieses Ziel gesteckt. Prof. Hugo Junkers unterstützte ihn, ging es doch um die Demonstration der Leistungsfähigkeit seiner Flugzeuge. Anders war es im Reichsverkehrsministerium. Ministerialdirigent Ernst Brandenburg bezeichnete im Sommer 1927 Ozeanflüge als eine zweckmäßige Richtung der Arbeit der Luft Hansa und fügte hinzu, das deutsche Interesse sei auf den praktischen Luftverkehr gerichtet. Er forderte deshalb die bei den Rekordflügen fehlenden Sicherheitsmaßnahmen wie Funkausrüstung und eine Nutzlast von zunächst mindestens 1000 kg (Protokoll der LH-Aufsichtsratssitzung vom 25. Juni 1927). Aus dieser Sicht wandte sich der Luft Hansa-Vorstand gegen den zweiten Startversuch Köhls. Dennoch startete Köhl mit Ehrenfried Günther Freiherr von Hühnefeld und dem irischen Major James Fitzmaurice am 12. April 1928 mit einer Junkers W 33 in Baldonnel/Irland. Eine Startgeschwindigkeit von 250 km/h reichte kaum aus, das schwere Flugzeug vom Boden zu lösen. Die LH 421 – mit einer Startgeschwindigkeit von 256 km/h – verließ auf ihrem Rückflug den Nordatlantik gerade in dieser Gegend. Nördlich des heutigen Entripoint Dolip ging Köhl auf seinen Kurs nach Nordamerika. 2.500 kg war die „Bremen" schwer, fast das doppelte Leergewicht, nachdem die 14 Kraftstofftanks im Flügel, im Rumpf und auch unter den Sitzen gefüllt waren. Da gab es kein Abmelden bei Shanwick Oceanic Controll, geschweige eine Anmeldung bei Gander Oceanic Controll. Auch den „Point of Equitime" kannten sie nicht. Und zuwenig Kraftstoff bedeutete das sichere Ende, wie für Coli und Nungesser 1927 bei Gegenwind. Als die „Bremen" nach 36stündigem Flug über unbekanntem Gelände zur Landung ansetzte, gab es keinen Tower für einen freundlichen Request nach der günstigsten Runway. Sie hatte ja nicht einmal ein Funkgerät. Aber sie sahen ein Leuchtturm und vermuteten Leben, Greenly Island zwischen Labrador und Neufundland war erreicht, der Nordatlantik westwärts bezwungen, das Flugzeug beschädigt.

Luftverkehr über dem Nordatlantik blieb nach wie vor ein Traum. Die Luft Hansa begann nun mit systematischen Vorarbeiten und Flügen im Rahmen des Möglichen. Das neue Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, „Bremen", erhielt ein Heinkel-Katapult und ein bordeigenes Flugzeug, die Heinkel HE 12. Als D-1717 auf den Norddeutschen Lloyd zugelassen, flog Luft Hansa-Personal die „Bremen" genannte

Lockheed L 1049 G „Super Constellation", mit der die Lufthansa ihren interkontinentalen Linienverkehr am 8. Juni 1955 eröffnete. Der Flug führte ab Hamburg über Düsseldorf und Shannon nach New York.

Maschine. Kapitän Jobst von Studnitz und Funkermaschinist Karl Kirchhoff wurden am 22. Juli 1929 zum ersten Flug dem Schiff voraus nach Amerika 400 km vor der Küste gestartet. Nach zweieinhalb Stunden erreichten sie New York. Mit solchen Flügen gelang es, die Postlaufzeit um 30 bis 36 Stunden zu verkürzen.
198 Schleuderflüge fanden bis 1935 von Passagierdampfern aus auf dem Nordatlantik statt. Sie überbrückten bis zu 1.200 km. Die Hoffnung einer Landung auf hoher See bei Nachflügen mit Post und die Anbordnahmen der Flugzeuge erwiesen sich allerdings als unüberwindbares Hindernis. Von 1929 bis 1932 stieg die Luftpostmenge auf dem Nordatlantik von 370 auf 8.110 kg, je Flug von 46,25 auf 225,28 kg. Nur die Lufthansa bot einen solchen Dienst.
Im Herbst 1936 begann sie die Erprobung des regelmäßigen Luftpostverkehrs über den Nordatlantik. Am 5. September startete die Do 18 „Zephyr" unter Flugkapitän Joachim Blankenburg und Carl August von Gablenz nach Ponta Delgada auf den Azoren. Von Bord des schwimmenden Flugstützpunktes „Schwabenland" erfolgte am 9. September in Horta – dem Landeplatz von Read – der Katapultstart für den Weiterflug. Nach 22 Stunden, 12 Minuten landete das Flugboot im Seeflughafen Port Washington nahe New York. Die Do 18 „Aeolus" startete am 6. September unter Atlantik-Flugbetriebsleiter Friedrich W. Freiherr von Buddenbrock und Flugkapitän Werner von Engel auf der südlichen Route über die Bermudas nach New York.
An den folgenden Flügen waren die Flugkapitäne Siegfried Graf Schack von Wittenau und Rudolf Mayr beteiligt, der 1957 Chefpilot der Lufthansa wurde. Insgesamt gab es in diesem Jahr planmäßig vier Hin- und Rückflüge, ohne daß günstiges Wetter abgewartet wurde.
1937 wurden dann zwei schnellere Blohm & Voß Ha 139 und ein 10-t-Dornier Wal eingesetzt. 14 Flüge in beiden Richtungen führten dazu, daß die Lufthansa nun bereit war, „einen regelmäßigen Postdienst über den Nordatlantik zu eröffnen, sobald die zwischenstaatlichen Vereinbarungen den Weg freigemacht haben" (LH-Geschäftsbericht 1937). Die amerikanische Regierung verweigerte die Genehmigung.
1938 demonstrierte Lufthansa noch einmal 26 Nordatlantiküberquerungen und belegte ihre Kompetenz. Am 10. August des Jahres startete dann eine Focke-Wulf Fw 200 „Condor" in Berlin-Staaken und erreichte nonstop über 6.370 km New York.
24 Stunden, 36 Minuten benötigte die D-ACON unter Flugkapitän Alfred Henke und Hauptmann Rudolf Freiherr von Moreau für diese Strecke. Das Flugzeug hatte zusätzliche Kraftstofftanks. Der Rückflug nach Berlin-Tempelhof am 13. August dauerte nur 19 Stunden, 55 Minuten.
Der Beweis war erbracht: Der Nordatlantik war auch mit einem Landverkehrsflugzeug zu bezwingen. Die amerikanische Zustimmung für die Aufnahme des Verkehrs aber blieb aus. Der deutsche Vorsprung konnte nicht umgesetzt werden.

Schon am 22. November startete Cpt. Ed Musick die Martin M-130 China-Clipper der Pan Am nach Hongkong. 48 Passagiere waren zur Eröffnung der Linie an Bord, die von den USA aus über Hawai, Guam und die Philippinen führte. 1937 hatten Pan Am und Imperial Airways Versuche auf dem Nordatlantik begonnen. Ein gemeinsamer Liniendienst führte von New York nach den Bermudas mit Flugbooten S-42B und Short C-Klasse. Am 20. Mai 1938 startete die Boeing 314 „Yankee Clipper" zu einem Versuchsflug von Baltimore über die Azoren, Lissabon, Biscarosse, Marseille und Southampton nach Foynes auf Irland. Zurück ging es über Southampton, die Azoren und die Bermudas, über die Südstrecke. Auf den Tag genau ein Jahr später begann Pan Am im Linienverkehr dann von Port Washington nach Marseille über die Azoren und Lissabon Luftpost, ab 28. Juni auch Passagiere zu befördern. Eine zweite, nördliche Route über Neufundland folgte am 24. Juni. Damit hatte die US-Regierung die Postbeförderung nach Europa der Pan Am vorbehalten. Während des Zweiten Weltkrieges führte die Route der Pan Am-Clipper von New York nach Lissabon. 1941 wurden auf dieser Strecke 4.016 Passagiere und 290 t Post befördert. Beispielsweise von Juli bis Oktober 1942 fanden von 106 geplanten Flügen – drei pro Woche in jeder Richtung – 98 statt. 39 davon waren pünktlich, 43 hatten einen Tag Verspätung, die anderen mehr. Dixi-, Yankee-, Atlantic- und American Clipper II hießen die Maschinen. 309 Dollar kostete ein Flug bis Oktober 1939, ab Februar 1941 dann schon 525 Dollar.
Ab 1945 startete die DC-4 als Landflugzeug im Passagierverkehr über den Nordatlantik, 1946 folgte die Lockheed „Constellation". Sie verfügte als erste auf der Langstrecke über eine Druckkabine und flog in 6.000 m „über dem Wetter". Die schwedische SILA hatte nach dem Zweiten Weltkrieg am 27. Juni 1945 den ersten zivilen Nordatlantikflug von Europa aus gestartet, mit 14 Passagieren in einer umgebauten Boeing B-17 Flying Fortress. Am 17. September 1946 nahm die SAS mit DC-4 den Verkehr von Stockholm nach New York auf, das nach 27 Stunden erreicht war. Als am 2. Mai 1947 die HB-ILI, eine DC-4 der Swiss Air Lines, zum Erstflug Genf–New York startete, benötigte sie 20 Stunden, 55 Minuten mit Zwischenlandungen in Shannon und Gander. ▶

Sie landete bei schlechtem Wetter in Washington, nachdem die 17 Passagiere das „Chotzseckli" reichlich genutzt hatten.
Die Deutsche Lufthansa konnte am 8. Juni 1955 ihren Nordatlantikverkehr zwischen Frankfurt und New York mit Super-Constellation aufnehmen. An Bord war der irische Oberst Fitzmaurice.
Ein Jahr später folgte Chicago und 1960 San Francisco.
Ab 1955 ermöglichte die DC-7 regelmäßige Nonstopflüge in beiden Richtungen, die Flugzeit sank auf zwölf Stunden.
Der Nordatlantik wurde in der Folge zum Austragungsort schärfster Tarifkämpfe. Aus den 317.000 Passagieren des Jahres 1950 waren 1967 über 5,1 Millionen und 1973 15,5 Millionen geworden. Dabei wuchs der Anteil des Charterverkehrs, der nicht an die vollen IATA-Tarife gebunden war, von 1967 bis 1973 von 16,8 auf 28,5 %, von einer auf 4,1 Millionen Passagiere. Eine Folge: Die Airlines verzeichneten für 1974 800 Millionen Dollar Verlust auf dieser Hochstrecke. Wieder versuchten die US-Behörden ihren Standpunkt, ihr Interesse auf dieser Strecke rigoros durchzusetzen. Mit dem Einsatz der Superjumbos, der Boeing 747, kam es zu einer beträchtlichen Überkapazität. Der Kampf um den besseren Service, das beste Entertainment entwickelte sich. Und die Zeiten haben sich nicht geändert. Doch das ist ein anderes Kapitel.
Im Cockpit ist vieles anders geworden, nicht nur hinsichtlich der Technik.
Fragen der Wirtschaftlichkeit haben Einzug gehalten, gefragt ist der günstigste Track, ein optimales Flightlevel. Minus 58 Grad Celsius werden emotionslos zur Kenntnis genommen. Wie mögen die Piloten damals in niedrigen Höhen über dem Meer gefröstelt haben. Und doch verbindet die Piloten nicht nur auf dieser Strecke seit eh und je eins, Professionalität, Können. ■

Karl-Dieter Seifert, Luftfahrtjournalist