



&gt; Wirtschaft

&gt; Unternehmen

&gt; 100 Jahre Lufthansa: Vom dickköpfigen Pionier zur globalen Nummer V



LUFTHANSA WIRD 100

## Der lange Flug mit dem Kranich

**Von Timo Kotowski**

01.01.2026, 16:51 Lesezeit: 6 Min.



**1926 entstand die Lufthansa. Am Anfang waren dickköpfige Pioniere unterwegs. Schicksalstage der Airline bewegten das ganze Land. Im Festjahr erwartet der Konzern nun besonders viele neue Flugzeuge.**



Der erste Amerikaflug endete mit der Entlassung des Piloten. Hermann Köhl, Nachtflugleiter der Luft Hansa, hatte sehr eigenmächtig gehandelt. Er hatte sich auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof eine Junkers W 33 genommen – vermeintlich für

einen Testflug nach Dessau. Köhl steuerte aber in eine andere Richtung – mit Absicht. So kam es, dass zur Geschichte der Deutschen Lufthansa, die sich zur Gründung vor 100 Jahren am 6. Januar 1926 noch „Luft Hansa“ schrieb, die erste Atlantikquerung von Ost nach West – entgegen der vorherrschenden Windrichtung – gehört. Zuvor hatte Luftfahrtpionier Charles Lindbergh den Ozean von West nach Ost überflogen.

Jenseits des Atlantiks wurde Köhl nach 36 Stunden in der Luft bejubelt, von der Luft Hansa kam die Kündigung. Erst später versöhnte man sich wieder. Das Vorhaben, zu dem Köhl am 26. März 1928 aufbrach, war nicht risikolos. Versuche anderer Piloten hatten tragisch geendet, Köhl selbst hatte bei einem früheren Anlauf umkehren müssen.

Der geglückte Überflug führte zunächst zu einem Zwischenstopp nach Irland, wegen schlechten Wetters ging es von dort erst am 12. April 1928 weiter. In einen Sturm kam der tollkühne Pilot mit seiner Maschine dennoch. Nach der Landung auf einem zugefrorenen See war die Junkers W 33 beschädigt, sie nicht nach Deutschland zurückfliegen. 1997 ließ ein Verein das Flugzeug mit dem Taufnamen „Bremen“ nach Bremen transportieren und restaurieren. Seitdem ist es dort in Erinnerung an den besonderen Flug ausgestellt. Für solch einen Flug sei „dickes Bündel Nerven“ nötig, soll der als dickköpfig beschriebene Köhl gesagt haben.

## **Das Kranich-Logo ist älter als Lufthansa**

Eine Nervenprobe waren auch die Anfänge der zivilen deutschen Luftfahrt. Das lag weniger daran, dass an Bord der für den Luft-Hansa-Erstflug von Berlin über Halle, Erfurt und Stuttgart nach Zürich am 6. April 1926 eingesetzten Fokker-Grulich F II der Pilot im Freien saß. Nur die Passagiere fanden Platz in einer geschlossenen Kabine. Eine Herausforderung bestand darin, dass in der deutschen Luftfahrt ein ruinöser Wettbewerb tobte.



Erster Flieger: Von Berlin ging es mit einer Fokker-Grulich F II über drei Stopps nach Zürich. *Lufthansa*

In den Niederlanden war 1920 mit KLM eine nationale Airline, heute die älteste noch bestehende Fluggesellschaft der Welt, an den Start gegangen. In Deutschland gab es die Aero Union mit dem Elektrokonzern AEG, der Hapag-Reederei und dem Luftschiffbau Zeppelin, die Deutsche Luft-Reederei, den Lloyd Luftdienst und den mit diversen Kleinstgesellschaften gebildeten Junkers Luftverkehr.

Erst auf Druck des Reichsverkehrsministeriums, das nicht langfristig in Konkurrenz darbringende Fluggesellschaften stützen wollte, kam es 1926 zur Luft-Hansa-Gründung. Das Kranich-Emblem, das älter als die Fluggesellschaft ist, ist Überbleibsel der Deutschen Luft-Reederei, die Unternehmensfarben Blau und Gelb gehen auf Junkers Luftverkehr zurück, seit den Dreißigerjahren wird der Unternehmensname zusammengeschrieben.



## Mit Kriegsende war auch die erste Lufthansa am Ende

Die Vielfalt der Vorgängergesellschaften bedeutete für Lufthansa, dass zur Gründung kein Mangel an Flugzeugen herrschte. Sie konnte 162 Maschinen einsetzen und wurde rasch zur führenden Airline Europas. Der Zweite Weltkrieg beendete die Expansion, da viele Flugzeuge in den militärischen Dienst gelangten. Ohnehin gab es eine Nähe des Konzerns zum NS-Regime.

Mit dem Kriegsende war Lufthansa 19 Jahre nach der Gründung am Ende, die Alliierten untersagten Deutschen den Besitz und Betrieb von Flugzeugen. 1955 durfte Lufthansa neu starten – in eine harte Konkurrenz hinein. Andere europäische Gesellschaften wie KLM, Swissair oder SAS waren schon auf dem deutschen Markt aktiv.



Neustartflieger: 1955 setzte Lufthansa das Modell Convair CV-340 ein. *LH-Bildarchiv*



Und anders als 1926 fehlten der Lufthansa die Flugzeuge, deutsche Fabrikate gab es nicht mehr. Aus den USA bezog man einige Convair CV 340 für kürzere Strecken und Super-Constellation-Maschinen von Lockheed für Fernflüge. Für „Super-Connie“-Cockpits fehlten aber auch Piloten, die wurden von der amerikanischen Gesellschaft TWA geholt. Der Betrieb geriet defizitär.

### **Kolbenmotoren schwanden, die rote Rose blieb**

Lufthansa hatte sich zum Neustart wenig experimentierfreudig gezeigt. Während anderswo die Zeit der schnelleren, größeren und vibrationsärmeren Düsenflieger anbrach, flog die deutsche Gesellschaft zum Ende des Jahrzehnts mit Kolbenmotoren. Eine Luxusstrategie sollte es richten – mit mäßigem Erfolg. Es gab „Senator-Flüge“ rein mit First-Class- und De-Luxe-Sitzen, jeder First-Class-Passagier bekam eine rote Rose. Die Rose in der First Class ist bis heute geblieben, die überkommene Flugzeugtechnik musste alsbald auf die Austauschliste.

Doch zur Geschichte der Lufthansa gehört, dass auf wirtschaftlich schwierige Phasen stets Zeiten des Glanzes folgten. So war es auch nach den herausfordernden Siebzigerjahren. Ebenso nach dem Golfkrieg 1991, als die unter Vorstandschef Jürgen Weber geschaffene Star Alliance eine Ära der globalen Airline-übergreifenden Flugallianzen einläutete.



Düsenflieger: In Frankfurt wird 1960 eine Boeing 707 auf den Namen „Berlin“ getauft *LH-Bildarchiv*

1965 hatte Lufthansa zehn Jahre nach der Gründung die Profitabilität erreicht, als Erstkunde orderte sie das neue Boeing-Modell 737, das über Jahrzehnte mit verschiedenen Versionen zum Boeing-Verkaufsschlager wurde. 1970 war Lufthansa Erster in Europa mit einem 747-Jumbojet in der Flotte. Sie schloss mit hohem Tempo binnen zehn Jahren zur Jet-Ära auf: Statt in der Super Constellation mit 86 Plätzen ging es fortan per Jumbo mit 361 Sitzen nach Amerika, die Reisezeit halbierte sich.

## Die schwierigen Siebzigerjahre

Zum tragischen Datum für die emporstrebende Airline wurde der 20. November 1974 mit dem ersten Absturz eines Jumbos. Flug 540 von Frankfurt nach Johannesburg schlug kaum mehr als einen Kilometer nach einem Tankstopp in Nairobi auf. Auftriebshilfen an den Vorflügeln waren nicht ausgefahren, das Fehlen eines später in 747-Jets nachgerüsteten Warnsignals begünstigte den Fehler.

Die Siebzigerjahre waren eine schwierige Zeit: schwache Konjunktur, Ölkrise, Flugzeugentführungen. Am 18. Oktober 1977 beendete die Spezialeinheit GSG 9 die Entführung der Boeing 737 „Landshut“ auf dem Flughafen von Mogadischu. Während

der mehrtägigen Odyssee hatten die Entführer Kapitän Jürgen Schumann erschossen. Bei der Erstürmung des Flugzeugs starben drei Geiselnnehmer.

Zu einem besonders erschütternden Tag wurde der 24. März 2015. Ein Kopilot steuerte Flug 9525 der Tochtergesellschaft Germanwings absichtlich gegen einen Berg in den französischen Alpen, 150 Menschen an Bord starben. Das Krisenmanagement brachte dem Vorstandsvorsitzenden Carsten Spohr, damals im ersten Amtsjahr, viel Anerkennung. Es gilt als ein Grund, warum für den Konzern kein dauerhafter Ansehensverlust blieb.

## **Der Kranich bekommt eine Familie**

Obwohl die Marke Germanwings für Kunden in den Folgejahren verschwand, wuchs die Markenvielfalt im Konzern stetig. Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs hatte die Internationalisierung durch Beteiligungen und Übernahmen erleichtert. Unter dem Vorstandschef Wolfgang Mayrhofer kamen von 2005 an erst die Gesellschaft Swiss und dann Austrian Airlines dazu. Lufthansa erwarb einen Minderheitsanteil an Brussels Airlines, die allerdings erst später komplett übernommen wurde.





Bunte Flieger: Lufthansa-Flugbegleiterinnen zeigen historische Uniformen. *Oliver Roesler*

Aber die Strategie eines Flugunternehmens mit diversen Drehkreuzen in Europa, die Lufthansa von anderen Luftfahrtkonzernen unterscheidet, war mit dem Entstehen der Markenfamilie fortan festgeschrieben. In Mayrhubers Amtszeit fiel noch die Komplettübernahme von British Midland (BMI) und der Start des Ablegers Lufthansa Italia. Beides hatte nicht lange Bestand.

Billigflieger brachten Herausforderungen, Lufthansa fehlte lange die passende Reaktion darauf. Gefunden sieht man sie erst, seitdem die Zweitmarke Eurowings nach Verlustjahren seit 2023 Gewinne einfliegt. Außer von Ryanair und Easyjet bekam Lufthansa Konkurrenz von Golf-Carriern wie Emirates und Qatar Airways zu spüren, die Fernreisende zu sich lockten. Zum Sanierungskurs unter dem Vorstandschef Christoph Franz gehörte von 2011 an daher, die gerade übernommene, aber defizitäre BMI wieder abzustoßen und auch das Lufthansa-Italia-Projekt gleich wieder zu beenden.

## Heute gehört Lufthansa zu den großen Vier

Zum umsatzstärksten Flugkonzern mit Sitz außerhalb der USA und zur globalen Nummer vier ist Lufthansa dennoch geworden: fast 750 Flugzeuge, 103.000 Beschäftigte, Erlöse von mehr als 37 Milliarden Euro. Einen größeren Schritt nach Italien wagte der 2014 angetretene Vorstandschef Spohr aber erst ein Jahrzehnt später wieder – nach dem Aus von Alitalia, dem Entstehen der von Altlasten befreiten ITA sowie nach dem Abflauen der Corona-Pandemie.



Jubiläumsflieger: Die neueste Boeing 787 ziert ein großer Vogel. *Frank Röth*

Die hatte für den Konzern eine Zäsur gebracht. 23 Jahre nach dem Ausstieg kehrte der Bund als Aktionär zurück. Ein Verkehrseinbruch hatte Lufthansa an den Rand der Existenz gebracht. Letztlich wurde ein Neun-Milliarden-Euro-Rettungspaket nicht voll genutzt, Hilfen wurden getilgt, der Bund verkaufte seinen Anteil mit Gewinn.

Als schwieriger erwies sich, frühere Qualitätsstandards zu halten. Der Hochlauf nach der Pandemie geriet holprig, ein Turnaround-Programm soll der Kernmarke Lufthansa zur 100-Jahr-Feier neuen Glanz verleihen. Wie schon mal in der Konzerngeschichte sollen neue Flugzeuge helfen. Nach Lieferverzögerungen kommt ein Austauschprogramm in Schwung: 2026 erwartet der Konzern 50 Auslieferungen, fast eine je Woche.

## MEHR ZUM THEMA

 LOCKHEED SUPER STAR UND JU 52**Luftfahrt-Legenden sind zurück am Frankfurter Flughafen**

LUFTFAHRT

**Die Lufthansa und die Nazis** AIRLINE MIT VERLUSTEN**Wie Lufthansa die Wende für ihre Kernmarke vorantreibt**

2025 übernahm Lufthansa 41 Prozent der ITA-Anteile; das Ziel: die Gesellschaft ganz an sich zu ziehen. Die zur Privatisierung anstehende portugiesische TAP ist das nächste Objekt der Begierde – von Lufthansa, von Air France-KLM und von der IAG -Gruppe mit British Airways. Bislang bekundet die Regierung in Lissabon jedoch, bloß 44,9 Prozent an TAP abgeben zu wollen.

Waren am Beginn der Lufthansa-Geschichte die Nordatlantikquerungen eines der großen Ziele, geht es heute um den Ausbau der Flüge über den Südatlantik mit ITA und eventuell mit TAP. Schon mit der Einbindung von ITA soll sich 2026 die Zahl der Verbindungen des Konzerns zwischen Europa und Lateinamerika verdoppeln. Ein besonders tollkühner Pilot ist anders als im vorherigen Jahrhundert dafür nicht nötig.

Quelle: F.A.Z. [Artikelrechte erwerben](#)**Timo Kotowski**

Redakteur in der Wirtschaft.

 Folgen



© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2026  
Alle Rechte vorbehalten.