Freiflug für einen Kriegsverbrecher

Die Lufthansa feiert in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen und hat zu diesem Anlass den Band „Lufthansa – Die ersten 100 Jahre“ herausgebracht. Darin werden auch die dunkelsten Kapitel der eigenen Vergangenheit nicht ausgespart – zumindest auf den ersten Blick.

Lutz Budrass
Wirtschaftshistoriker

Die Lufthansa blendet ihre aufs Engste mit der illegalen Aufrüstung während der Weimarer Republik verwobene Geschichte aus und weist auch sonst auffällige Lücken auf.

In den späten 1990er Jahren betrat eine Kundin das Ladengeschäft des Antiquitätenhändlers Michael Maué in Lüneburg, die ihm ein ungewöhnliches Angebot machte. Sie sei die Nichte des 1972 verstorbenen Erhard Milch und wolle dessen Nachlass verkaufen. Milch war Generalfeldmarschall des Großdeutschen Reiches, aber bis 1945 auch Vorstand und Aufsichtsratsvorsitzender der 1926 gegründeten Lufthansa gewesen. Das war beides umso bemerkenswerter, da er väterlicherseits aus einer jüdischen Familie stammte. Alles das spiegelte sich in Milchs Nachlass. Er enthielt dessen Marschallstab, zahlreiche in- und ausländische Orden, Milchs Wehrpass und dessen NSDAP-Mitgliedsbuch, aber auch Korrespondenz, die zeigt, wie er 1933 versuchte, seine jüdische Herkunft zu verschleiern. Eher unscheinbar fanden sich darin auch zwei sogenannte Ehrenkarten der Lufthansa aus den beiden letzten Lebensjahren Milchs, 1971 und 1972. Eigenhändig vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa, Herbert Culmann, unterzeichnet, berechtigten



© privat

Der Wirtschaftshistoriker Lukas Budrass

sie Milch zur unentgeltlichen Nutzung der Dienste der Lufthansa auf ihrem innerdeutschen Streckennetz.

Die verschwiegene Ehrenkarte

Obschon Maué 2012 im Selbstverlag eine Dokumentation veröffentlichte, in der eine der Ehrenkarten sogar abgebildet ist, werden sie im neuen Buch der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) – „Lufthansa: Die ersten 100 Jahre" – nicht erwähnt. Es ist gerade erschienen, und wird schon im Untertitel als „Erstmalige Gesamtdarstellung der Geschichte der Lufthansa seit der Gründung 1926" angepriesen. Mehr noch, Erhard Milch kommt in dem Teil des Buches über die Geschichte der Lufthansa seit der Neugründung 1953 überhaupt nicht vor. Er war als einer der schlimmsten Kriegsverbrecher in einem der sogenannten Nürnberger Nachfolgeprozesse angeklagt und zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt worden. Im Buch der GUG heißt es deshalb, Milch sei politisch diskreditiert gewesen, so dass nach der vorzeitigen Entlassung aus der Haft 1954 „kein beruflicher Wiedereinstieg bei der Lufthansa" erfolgte. Sicher, Milch ist trotz seiner Bedeutung nur ein Detail in der langen Geschichte der Lufthansa, aber durch das Verschweigen der Ehrenkarten drängen sich doch zwei Fragen auf: Wird in dem Buch der GUG noch mehr verschwiegen und sagt das Verschweigen der Ehrenkarten etwas über das Geschichtsverständnis der Lufthansa aus?

Auch meine Beschäftigung mit der Lufthansa begann mit der GUG. Hans Pohl, einer ihrer Gründer, gab 1986 gemeinsam mit zwei Mitarbeiterinnen eine „Dokumentation" zur Geschichte von Daimler-Benz in der NS-Zeit heraus, die die Rolle des Konzerns so ober-



©Hermann Historica

Ehrenkarte der Lufthansa für Erhard Milch unterzeichnet vom damaligen Vorstandsvorsitzenden Herbert Culmann

flächlich und verharmlosend darstellte, dass die Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts unter der Leitung von Karl-Heinz Roth darauf mit einer fulminanten Gegenstudie antwortete. Roths Daimler-Benz-Buch machte klar, wie wenig wir über die Luftrüstung im NS-Deutschland wussten, so dass ich mich entschied, der Frage auf den Grund zu gehen und meine Dissertation darüber zu schreiben. Das entsprechende Buch – „Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland, 1918–1945" – kam 1998 heraus.

Unterdessen hatte die Lufthansa begonnen, sich auf ihren 75. Geburtstag im Jahr 2001 vorzubereiten. Der Schriftsteller Joachim Wachtel sollte dafür ein ganz neues Buch über ihre Geschichte schreiben, und er nahm die Aufgabe ernst. Er war auch so ehrlich einzuräumen, dass er nicht erklären konnte, warum die Lufthansa 1944 fast 8.000 Zwangsarbeiter hatte. Hier kam ich ins Spiel, denn Wachtel kannte mein Buch und schlug der Lufthansa vor, ich solle eine Art Ergänzung zu seinem Manuskript verfassen. Im Herbst 1999 fing ich mit der Arbeit an, knapp ein Jahr später war meine Studie fertig.

In der Zwischenzeit hatte sich der Wind in der Lufthansa jedoch gedreht. Es wurde entschieden, das gesamte Projekt zu beenden. Nicht nur mein Manuskript über die Zwangsarbeiterbeschäftigung verschwand in der Schublade, sondern auch das Buch von Wachtel. Statt des 75. Geburtstags sollte nun der 50. Jahrestag des ersten Fluges der Lufthansa nach dem Zweiten Weltkrieg gefeiert werden. Wer dafür gesorgt hatte und warum das überhaupt geschah, wurde mir nie erklärt. Vielleicht gab meine Studie den Anlass dazu, hatte ich doch beispielsweise herausgefunden, dass die Lufthansa in großem Umfang Kinder als Zwangsarbeiter beschäftigt hatte. Aber vielleicht war es auch bloß Willkür.

Ich konnte jedoch erreichen, dass mein Manuskript wenigstens auf Anfrage verschickt wurde. Nach knapp zehn Jahren wurde Christoph Weber, einer der mutigsten deutschen Dokumentarfilmer, darauf aufmerksam. Für seinen Film unter dem Titel „Fliegen heißt siegen" – ein Motto der Lufthansa aus den 1930er Jahren – traf Weber sogar einige der Opfer, die als Kinder bei ihr geschuftet hatten, und er fand einen Filmausschnitt, in dem sich der langjährige Aufsichtsratschef Emil Georg von Stauss 1941 brüstete, Milch, mittlerweile auch Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium, habe einmal gesagt, das „Dritte Reich" sei bei der Lufthansa schon 1926 „wirkungsvoll gewesen". Wenige Monate nach der Ausstrahlung des Films bekam ich das Angebot des Blessing-Verlags, eine ganz neue, eigene Geschichte der Lufthansa von der Gründung bis zur Wiedergründung in den 1950er Jahren zu schreiben.

Mein Buch „Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955" lag rechtzeitig zum 90. Geburtstag des Unternehmens 2016 vor. Ich wollte darin vor allem deutlich machen, wie die Lufthansa als staatliches Unternehmen, das dauernd auf Subventionen angewiesen war, in den politischen Umbrüchen seit der Gründung handelte, und wie das die Wahrnehmung ihrer Geschichte formte. Und ich wollte zeigen, wie sehr die heutige Lufthansa in einer Kontinuität mit ihrer Vorgängergesellschaft steht. Denn die Führung der zweiten Lufthansa hatte sich mittlerweile darauf versteift, nichts mit der ersten, 1950/51 liquidierten, Lufthansa zu tun zu haben.

Ich fand von Anfang an, dass das Buch so gelungen war, dass die Lufthansa sich gut und gerne dazu hätte bekennen können, immerhin hatte ich auch im Archiv des Konzerns forschen dürfen. Als „Adler und Kranich" fast fertig war, entschied die Lufthansa-Führung jedoch, das abgebrochene Projekt von 1999/2000 nun doch noch zu realisieren. Gut eine Woche vor dem Erscheinen von „Adler und Kranich" brachte sie das Buch Wachtels heraus, in dessen Umschlag ein Exemplar meiner Zwangsarbeiterstudie eingelegt war.



© Bundesarchiv Bilddatenbank Bild 183-J00683

Generalfeldmarschall Keitel, Reichsführer SS Himmler und Generalfeldmarschall Milch 1942

Politik der Weißen Weste

Damit nicht genug. Als sich der 100. Geburtstag der Lufthansa näherte, hörte ich, dass der Konzern mit der GUG ins Geschäft gekommen war. Die gab es nämlich immer noch, mittlerweile sogar doppelt. An die Seite des Wissenschaftsvereins war eine gleichnamige GmbH getreten, also ein kommerzielles Unternehmen, darauf spezialisiert, die Nachfrage nach Unternehmensgeschichten zu bedienen. Die GUG kündigte an, zum 100. Geburtstag eine neue Geschichte der Lufthansa verfassen zu lassen. Als Autoren gewann sie Hartmut Berghoff, Manfred Grieger und Jörg Lesczenski. Alle drei sind durch unterschiedliche Studien in der Unternehmensgeschichte ausgewiesen und ich kenne alle drei seit über dreißig Jahren.

Ich hatte trotzdem eine leise Sorge. Geisteswissenschaft ist öffentlich. Es gibt keinen Schutz, wenn ein kommerzielles Unternehmen aus wissenschaftlichen Erkenntnissen anderer Profit schlägt. Ich war deshalb auf den ersten Blick fast überrascht, meine Forschungen im Buch der GUG so ausführlich gewürdigt zu finden. Damit fängt das eigentliche Problem aber erst an. Denn auf den zweiten Blick fällt auf, dass die Geschichte der Lufthansa vor, während und nach der NS-Zeit im Buch der GUG kräftig verschönert wird. Sehr viel wird weggelassen, eben auch die Ehrung des Kriegsverbrechers Milch. Mit den dichten Hinweisen auf meine Forschungsergebnisse, in denen es diese Lücken nicht gibt, wird versucht, das zu verschleiern. Dagegen wehre ich mich.

Das Buch der GUG hat ein klares Bauprinzip, das davon ausgeht, dass es drei scharfe Zäsuren in der Geschichte der Lufthansa gibt. Die ersten beiden werden markiert durch den Anfang und das Ende des NS-Regimes. Die dritte, noch tiefere, durch die „Vollprivatisierung", die den um 1997 erreichten Zustand bezeichnet, als es keine staatliche Beteiligung an der Lufthansa mehr gab. Das markiert den Beginn des Beitrags von Hartmut Berghoff, der eine leuchtende Gegenwart als Grundlage zum Aufbruch in eine strahlende Zukunft beschreibt. Dagegen ist nichts zu sagen. Das Buch der GUG hat aber den Fehler, dass die Geschichte der Lufthansa vor der „Vollprivatisierung" keineswegs als die eines Unternehmens im Staatsbesitz geschrieben wird.



© Bundesarchiv Bilddatenbank Bild 1011-168-0893-11 / Fotograf: Walter Dick

Flugzeug Ju 52 „Otto Falke"

Es erweckt im Gegenteil den Eindruck, dass der Staat auch in der Zeit vor der „Vollprivatisierung“ nichts in der Lufthansa zu sagen hatte. Das führt zu etlichen Fehldeutungen – und das fängt direkt bei der Frage an, warum die Lufthansa überhaupt gegründet wurde.

Die Lufthansa entstand 1926, als es wegen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Junkers-Konzerns, den katastrophalen Ergebnissen der illegalen Rüstung und der politischen Entspannung seit dem Ende der Ruhrbesetzung ein kleines Zeitfenster gab, eine Art Politik der weißen Weste zu formulieren: Indem die deutsche Regierung die Mittel für die illegale Luftrüstung in den zivilen Luftverkehr umlenkte, demonstrierte sie ihre Aufrichtigkeit, was im Gegenzug hoffen ließ, dass die Alliierten mittelfristig bereit sein würden, über das Luftwaffenverbot im Versailler Vertrag zu verhandeln. Die Lufthansa war von Anfang an ein Gegenstand der großen Politik und das wird im Buch der GUG ausgeblendet.

Der Erfinder der Lufthansa und der Politik der weißen Weste war Ernst Brandenburg, Chef der Abteilung Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium. Die Reichswehr willigte zähneknirschend in die Umlenkung der für sie vorgesehenen Mittel ein, weil Brandenburg sie insgeheim überzeugen konnte, dass durch Aufträge der Lufthansa ohnehin wichtige Ziele in der Rüstung erreicht würden, weil die Flugzeugfirmen so den Serienbau trainierten. Waffen mussten dabei gar nicht produziert werden. Dafür brauchte Brandenburg aber erhebliche Subventionen, die von den Volksvertretungen bewilligt werden mussten. Das Geld ließ sich durch eine intensive und ebenfalls ziemlich teure Luftfahrtpropaganda locker machen. Die Lufthansa produzierte unentwegt Bilder, die Fortschritt und Fernweh illustrierten – und vor allem die Trauer über die verlorenen Kolonien linderten: Weiße Helden, dunkle Völker, Palme, Flugzeug mit Kranich – das war das gängige Luftfahrtbild der späten 1920er Jahre. Das Buch der GUG führt die Subventionen an die Lufthansa zwar ausgiebig auf, bleibt aber in der Honigfalle hängen, die die Bilder über Fliegen, Fortschritt, ferne Länder auch heute noch sind. Sie werden ausgiebig verwendet und die entsprechenden Episoden unermüdlich nacherzählt.

Militärs ohne Namen

Der Name Brandenburgs fällt im Buch der GUG hingegen nur ein einziges Mal. Die Bilanzkommission, ein 1928 etabliertes Gremium aus Beamten der wichtigsten Reichsministerien unter der Führung von Kurt Weigelt, Direktor der deutschen Bank, fortan das strategische Forum der Lufthansa, kommt ebenfalls nur einmal vor. Die Offiziere der Reichswehr, die dezidierte Vorstellungen darüber hatten, was die Lufthansa in der luftwaffenlosen Zeit für sie erreichen sollte, werden namentlich überhaupt nicht erwähnt. Sie sind im ganzen Buch „die Militärs“. Das ist besonders deshalb fatal, weil eine entscheidende Wende in der Geschichte der Lufthansa damit unterschlagen wird. Die Reichswehrführung hatte 1932 angesichts der zähen Verhandlungen auf der Genfer Abrüstungskonferenz die Nase voll davon, dass eine zivile Luftverkehrsgesellschaft mit den eigentlich für sie vorgesehenen Mitteln unterhalten wurde – und sich bei der Zulassung einer Luftwaffe doch nichts tat. Die Dokumente zur offenen Militarisierung der Lufthansa waren Anfang 1933 bereits unterschrieben. Nur die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler rettete sie, weil der nun erst recht einen Tarnmantel für die Aufrüstung brauchte.

Die Turbulenzen begannen nicht erst 1932. Die sich abzeichnende Wirtschaftskrise setzte schon bei den Haushaltsverhandlungen im Frühjahr 1929 ein dickes Fragezeichen hinter den größten Subventionsempfänger der Weimarer Republik. Die Lufthansa wehrte sich nach Kräften, am Ende hatte sie aber nur ein Mittel, die Kürzungen abzuwenden. Sie drohte offen mit dem Seitenwechsel zu den Nazis. Der Vorstand Erhard Milch lud Hermann Göring regelmäßig in das beste Restaurant Berlins ein, Hitler wurde ein Flugzeug ausgeliehen, und Milch und sein Vorstandskollege Wronsky spielten Empfangskomitee, wenn Hitler in Tempelhof einschwebte. Alles mehr oder weniger öffentlich und gut sichtbar, damit die Botschaft ankam: Wir haben eine Alternative.

Die Annäherung an die Nazis war strategisches Instrument der Lufthansa in der späten Weimarer Republik. Das Buch der GUG deutet die Hinwendung zum NS hingegen als persönliche Verfehlung einzelner Lufthanseaten, die schon länger „in engem Austausch“

mit führenden Nazis standen. Das wird aber erst im Kapitel über die Geschichte der Lufthansa in der NS-Zeit erzählt. Hitler und Göring erscheinen, abgesehen von einem kurzen Personenkommentar über Milch, erst dort.

Die Darstellung der NS-Zeit ist abermals durchdrungen von einer nicht enden wollenden Liste von Erfolgen im Luftverkehr und technischen Fortschritten aller Art. Die zentrale Rolle der Lufthansa in der frühen Aufrüstung wird nur oberflächlich erwähnt. Hier weicht das Buch der GUG auch von der Gewohnheit ab, in erster Linie das Handeln von Lufthanseaten darzustellen. Robert Knauss, 1934/35 vierter Mann im Vorstand der Lufthansa, fehlt im Text. Das liegt wohl daran, dass er nicht nur Chef des Behelfsbombergeschwaders war, zu dem die Lufthansaflugzeuge in der Schattenluftwaffe zusammengefasst wurden, sondern einer der Erfinder des Prinzips dieser Geschwader. Das führt zu dem kuriosen Effekt, dass Knauss, der 1926 an einem Pionierflug nach China beteiligt gewesen war, zwar prominent auf einem Bild zu sehen ist, im Text aber verschwiegen wird.
Die Deutungen in den beiden Kapiteln zur NS-Zeit sind insgesamt etwas verschwommen. Die Lufthansa war ein Unternehmen überwiegend im Reichsbesitz und es wurde faschistisch, weil Deutschland faschistisch wurde. Dazu brauchte es keine neuen Nazis in der Führung. Milch, väterlicherseits zwar jüdischer Herkunft, aber aus einer Breslauer Bankiersfamilie stammend, oder Carl-August von Gablenz aus einer Adelsfamilie der Oberlausitz, nach einer Karriere in der Lufthansa seit 1934 Mitglied im Vorstand, kamen mit dem neuen Regime gut zurecht.

Verbrechen verharmlost

Die Ergebnisse meiner Zwangsarbeiterstudie werden zwar angemessen referiert; um einen plastischen Eindruck von der Zwangsarbeiterbeschäftigung bei der Lufthansa zu bekommen, empfehle ich trotzdem eher den Film von Christoph Weber – er liegt bei Youtube. Im Buch der GUG gibt es sonst aber die Tendenz, die Beteiligung führender Lufthanseaten an den NS-Verbrechen klein zu schreiben. „Zumindest auf der Führungsebene“ sei die Lufthansa „nicht als aktivistischer Akteur der nationalsozialistischen Judenverfolgung“ aufgetreten, heißt es. Milch und Gablenz seien zwar mit dem Reichsluftfahrtministerium „verzahnt“ gewesen – was immer das bedeutet – aber Milch sei nur eine „massenhafte für viele tödliche Ausbeutung von Zwangsarbeitern in der Flugzeugindustrie“ nachgewiesen worden. Das ist eine unerträgliche Verharmlosung.

Milch war inoffiziell seit Juni, offiziell seit November 1941 Generalluftzeugmeister, das heißt er war Chef der Luftrüstung und herrschte in dieser Eigenschaft über einen Unternehmenskomplex, in dem über zwei Millionen Menschen arbeiteten. Fast unmittelbar nach seiner Ernennung machte er Gablenz zum Chef seines Planungsamtes, das heißt zu seinem Stabschef. Milch und Gablenz waren für die abrupte Radikalisierung der Arbeitskräfterekrutierung in der Luftrüstung verantwortlich, als durch das Scheitern des Feldzugs in der Sowjetunion der Zugriff auf die sowjetischen Flugzeugwerke vereitelt wurde, mit denen Milch fest gerechnet hatte.

Die Radikalisierung ging bei weitem über die „massenhafte Ausbeutung von Zwangsarbeitern“ hinaus. Sie war eine aktive Beteiligung am Holocaust. Die erste Räumung eines jüdischen Ghettos im Generalgouvernement überhaupt – bei hartem Frost in der südpolnischen Stadt Mielec am 9. März 1942 – einschließlich Selektion, Erschießung der Alten in einem Vorort, Abtransport und spätere Ermordung von Frauen und Kindern im Vernichtungslager Lublin-Majdanek, ging auf ein Abkommen von Milch und Gablenz mit Himmler und der SS zurück. Denn die beiden wollten die jüdischen Männer aus dem Ghetto für das von Ernst Heinkel übernommene Flugzeugwerk Mielec rekrutieren. Annähernd gleichzeitig entstanden – ebenfalls auf Initiative von Milch und wahrscheinlich Gablenz bei Himmler – sogenannte KZ-Werke: Flugzeugfabriken, in denen fast ausschließlich KZ-Häftlinge arbeiteten. Das erste war das von Heinkel in Oranienburg, das Häftlinge aus Sachsenhausen ausbeutete. Da Heinkel einen Fotografen zum Sammelpunkt auf dem Marktplatz in Mielec geschickt hatte, existieren zahlreiche Fotografien vom Ende der jüdischen Gemeinde dort. Keine von diesen hat es in das Buch der GUG geschafft. Dort gibt es hingegen ein Foto des Staatsbegräbnisses für Gablenz, den „ein Absturz“ im August 1942 „aus dem Leben riss.“



©Vereinigung Cockpit e.V.

Anlässlich des Jubiläums erschienen: Lufthansa. Die ersten 100 Jahre.

Es ist ein generelles Problem des Buches der GUG, dass Anekdoten unkritisch wiedergegeben werden. Eben weil die Lufthansa viel zu verbergen hatte, produzierte sie unentwegt Wohlfühlgeschichten zur Ablenkung. Das angebliche Bonmot von Göring über die jüdische Herkunft von Milch – „wer Jude ist, bestimme ich" – das nirgendwo belegt ist, wird indirekt reproduziert, obwohl damit der Eindruck erweckt wird, selbst Göring sei im Kern doch kein mörderischer Antisemit gewesen. Etliche dieser Anekdoten gehen auf Otto John zurück, der im Juli 1944 nach dem gescheiterten Attenat auf Hitler über Lissabon nach Großbritannien fliehen und nach Kriegsende aus dieser Rolle heraus nach Belieben Entlastungen verfassen konnte. John versteifte sich beispielsweise darauf, Gablenz in die Nähe des Widerstands zu rücken. Das war wohl ein Grund Straßen an den früheren Hauptverwaltungen der Lufthansa in Köln nach Gablenz zu benennen. Das Buch der GUG schweigt sich darüber aus. Die Stadt Köln nahm das 2019 zurück. John entlastete auch Werner Kreipe, der schon am Hitlerputsch 1923 teilgenommen hatte, später Generalstabschef der Luftwaffe wurde und Anfang der 1950er Jahre als Beamter in das Bundesverkehrsministerium und von dort in den Aufsichtsrat der Lufthansa gelangte.

Kunterbunte Erfolgsgeschichte

Wenngleich die Auseinandersetzung über Kreipe erwähnt wird, werden die Auslassungen in dem Kapitel über die Gründung der zweiten Lufthansa noch zahlreicher. Das hängt wohl damit zusammen, dass der zweite Teil des Buches der GUG erst recht als kunterbunte Erfolgsgeschichte geschrieben wird, bei der eine Erwähnung der beträchtlichen Schwierigkeiten der Lufthansa stören würde, mit ihrer NS-Vergangenheit ins Reine zu kommen. Auch hier wird die Staatlichkeit der Lufthansa in den Hintergrund geschoben, also der Umstand, dass ihre Unternehmensstrategie bis weit in die 1960er Jahre hinein im Bundesverkehrsministerium gemacht wurde, in dem viele ehemalige Nazis saßen; Kreipe, wie erwähnt, aber auch Kurt Knipfer, einer der besten Freunde Milchs, der schon

bei der Gründung 1926 dabei gewesen war. Knipfer wird nicht angemessen gewürdigt, wie überhaupt die Beamten in den beteiligten Bundesministerien, deren „Spielzeug" die Lufthansa sei, wie ein Publizist 1963 schrieb.

Als Walter Luz, Alleinvorstand der Lufthansa in den späteren Kriegsjahren, 1955 als sogenannter Spätheimkehrer anklopfte, exerzierte Knipfer an ihm modellartig das Verfahren, das sich in der Lufthansa beim Umgang mit allzu Belasteten eingebürgert hatte. Sie wurden in Stellungen bei weniger exponierten Institutionen oder auch in die „Notgemeinschaft ehemaliger Lufthanseaten" vermittelt, um später zu entscheiden, ob sie in das operative Geschäft zurückgeholt werden konnten. Luz kam zum Flughafen Frankfurt/M.

Ganz entgegengesetzt ging die Lufthansa mit ihren früheren Angestellten um, wenn sie wegen ihrer jüdischen Herkunft hatten emigrieren müssen. Erich Schatzki, Technischer Direktor, 1934 entlassen und seit 1941 in den Vereinigten Staaten, blieb außen vor, obwohl er sich große Hoffnungen gemacht hatte, obwohl er mit der amerikanischen Flugzeugtechnik vertraut war (was die Lufthanseaten sich mühsam aneignen mussten), und obwohl er eine Zierde für die Lufthansa gewesen wäre. Die Namen von Luz und Schatzki kommen in der Wiedergründungsgeschichte des Buches der GUG nicht vor.

Die jüdische Herkunft wird hingegen im Fall des Mannes unterschlagen, der überhaupt die erste Idee hatte, wie die Lufthansa wiedergegründet werden könne: Eric Heiman, seit 1929 in der Schweiz, um auch den französischen Markt für seine Luftfahrtzeitschriften zu erschließen, hatte einen Teil seiner Familie im Holocaust verloren. Er streckte trotzdem die Hand aus und entwickelte den Plan für eine deutsche Luftverkehrsgesellschaft, die offen für Beteiligungen aus anderen europäischen Ländern sein sollte. „Schuman-Plan der Luft" nannte Heiman sein Konzept.

Er wurde systematisch ausgebootet und dabei waren nach meiner Deutung auch antisemitische Töne zu hören.

Ein Lob für Hitler

Wie wenig die Gründer der zweiten Lufthansa dazu bereit waren, an der ersten etwas schlecht zu finden, zeigt sich am allerersten Versuch nach dem Krieg, ihre Geschichte zu schreiben. Kurt Weigelt, 1926 einer der Initiatoren, seit 1943 starker Mann im Aufsichtsrat der ersten und zehn Jahre später auch der zweiten Lufthansa, gönnte sich 1953 den Luxus einer kleinen Broschüre, um der Wiedergründung eine gewisse historische Tiefe zu geben. Das war Holzklasse der Unternehmensgeschichte, zusammengeklebt aus der Festschrift zum zehnten Jubiläum 1936 und den Geschäftsberichten der folgenden Jahre. Beim aufmerksamen Lesen fiel allerdings auf, dass Weigelt mittendrin ein dickes Lob für Hitler untergebracht hatte, was dazu führte, dass die Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf, wie die Lufthansa damals hieß, die 500 Exemplare, die an Prominenz an Wirtschaft und Politik gegangen waren, mühsam wieder einsammeln musste. Obwohl diese Anekdote immerhin eine erbauliche Pointe hat, fehlt auch sie im Buch der GUG.

Dieser Überblick mag reichen, um zu zeigen, dass das Verschweigen der Ehrenkarten für Erhard Milch, einen Impulsgeber und Täter bei der Ermordung der Juden Europas, kein Zufall ist. Das Buch der GUG versucht systematisch, die Verwicklung der Lufthansa in die NS-Verbrechen auf die Jahre zwischen 1933 und 1945 einzugrenzen, um darum herum eine ungetrübte Erfolgsgeschichte präsentieren zu können. Geschichtspolitik wiegt im Buch der GUG über die Lufthansa schwerer als Wissenschaft. Die Führung der Lufthansa ist anscheinend in erster Linie daran interessiert, eine historische Ergänzung für ihre leuchtende Gegenwart zu bekommen. Sie will Tradition stiften, nicht kritisch Geschichte erzählen.

Erstveröffentlicht in der Tageszeitung Junge Welt, Freitag, 27. März 2026