

Tollkühne Männer in fliegenden Kisten

Am 8. Januar 1919 starteten die ersten regelmäßigen Passagierflüge in Hannover.

VON TORSTEN BACHMANN

Die Maschine erhob sich nur widerwillig. Knapp einen Meter über den Boden, höher ging es einfach nicht. Nach 18 Metern setzte sie wieder auf. So verlief der erste Flug des hannoverschen Luftfahrtpioniers Karl Jatho im August 1903 in Vahrenheide, den vor allem Lokalpatrioten gern als den ersten der Menschheitsgeschichte bezeichnen. Als in Hannover später regelmäßig Flugzeuge für die zivile Luftfahrt starteten und landeten, taten sie das allerdings an einer anderen Ecke der Stadt – auf einem Werksgelände am heutigen Tönniesberg.

Zu Jathos Zeit ahnte noch niemand, dass das neue Fortbewegungsmittel schon bald Passagiere transportieren würde. Doch schon 15 Jahre später waren aus fragilen Flugapparaten deutlich robustere Flugzeuge geworden. Besonders im Ersten Weltkrieg entstanden auf den Reißbrettern der Konstrukteure unter hohem Druck immer leistungsfähigere Maschinen. Nach Kriegsende gab es allerdings für die in tausendfacher Anzahl produzierten Militärflugzeuge keine Verwendung mehr. Kurzerhand baute man sie um: Auf dem hinteren Sitz, wo vorher Beobachter oder Bombenschützen saßen, nahmen nun die Fluggäste Platz.

Als erste Fluggesellschaft der Welt ging die „Deutsche Luftreederei“ (DLR) am 8. Januar 1919 an den Start. Neben Zeitungen, Post und Fracht flogen die Piloten der DLR auch Passagiere von Stadt zu Stadt. In Hannover hätte sich für den Luftverkehr die Vahrenwalder Heide angeboten, wo für die im Krieg stationierte Fliegertruppe Flugzeughallen und Infrastruktur errichtet worden waren. Allerdings verbot der Versailler Friedensvertrag erst einmal jegliche Nutzung militärischer Objekte – und als solches war die Anlage eingestuft.

So blieb nur eine Alternative: ein Werkslandeplatz der Lindener Firma „Hannoversche Waggonfabrik“, kurz Hawa. Sie hatte neben Eisen- und Straßenbahnwaggons von 1917 an auch Militärflugzeuge gebaut, die von Testpiloten auf einem Gelände neben den Produktionshallen eingeflogen worden waren. Mit diesem kleinen Flugplatz musste die DLR nun vorliebnehmen und startete am 15. April 1919 den Luftverkehr auf der Strecke Berlin-Braunschweig-Hannover-Gelsenkirchen.



Neben Fracht und Post transportierte das neue Verkehrsmittel auch Zeitungen – hier zum Beispiel den „Hannoverschen Anzeiger“.

Für die ehemaligen Kriegspiloten war das Fliegen regelmäßiger Verbindungen ein Novum und stellte sehr hohe Anforderungen an Mensch und Material. Bei gutem wie bei schlechtem Wetter ging es in die Luft. Da die Piloten ausschließlich nach Sicht flogen, mussten sie tief hängende Wolken unterfliegen – manches Mal so tief, dass das Flugzeug schon fast die Baumwipfel streifte. Die Männer in den Cockpits hatten auch mit der Technik zu kämpfen. Die vom Kriegseinsatz abgenutzten Flugmotoren versagten des Öfteren ihren Dienst. Dann hieß es: Außenlandung auf einem Feld oder Acker. Von dort mussten die Passagiere zu Fuß

den nächsten Bahnhof ansteuern und mit der Eisenbahn ihre Reise fortsetzen. Immerhin bezahlte die Fluggesellschaft das Bahnticket für die erste Klasse. Fliegen war zu dieser Zeit noch Abenteuer. Da auch die Passagiere in offenen Sitzen saßen und damit Wind, Wetter und schneidender Kälte ausgesetzt waren, trugen sie Schutzkleidung: schwere

gefüllte Lederjacken, dicke Handschuhe, Pelztiefel, Fliegermützen und Schutzbrillen. In dieser Montur konnten sie sich nur ungelinkelt bewegen, zwei starke Männer wuchteten sie auf die Plätze im Flugzeug. Nach dem Start und während des Fluges schüttelten Turbulenzen die kleinen Maschinen heftig durch – nichts für empfindliche oder ängstliche Gemüter. Die Landung brachte endlich wieder festen Boden unter den Füßen. Mit wackeligen Knien, noch ganz benommen vom Motorenlärm, entstieg die verummten Fluggäste dem modernsten Transportmittel der Welt.

Auch die Hawa wollte nun vom kleinen Flugplatz regelmäßige Linienflüge anbieten, und zwar mit wesentlich höherem Komfort. Denn die Fabrik hatte vorausschauend schon in den letzten Kriegsmonaten ein Verkehrsflugzeug mit geschlossener Passagierkabine und gepolsterten Sitzen entwickelt. Der Prototyp flog bereits, als sich die Hawa an die Fluggesellschaft Deutscher Luft-Lloyd wendete. Sie bot an, Streckenflüge gemeinsam zu betreiben. Geplant waren Flüge nach Travemünde und Bremen. Auch Goslar sollte von Hannover angebunden werden – mit anschließenden Rundflügen über den Harz.

Aus den Plänen wurde aber nichts: Inzwischen hatten die Siegermächte weitgehende Bauverbote für deutsche Flug-

zeuge erlassen, um den Aufbau einer Luftwaffe zu verhindern. Neu entwickelte Flugzeuge und viele der alten Kriegsmaschinen mussten abgeliefert werden und wurden zerstört. Das galt auch für den Prototypen der Hawa. Der Deutsche Luft-Lloyd steuerte nun mit eigenen Flugzeugen Linden an.

Obwohl die damals noch eigenständige Stadt Linden versuchte, den Flugplatz nach Kräften zu unterstützen, fehlten ihr doch die Mittel zum Ausbau. 1,5 Millionen Goldmark wären erforderlich gewesen, um die entsprechende Infrastruktur für den nach Ende der von den Siegermächten auferlegten Restriktionen schnell wachsenden Luftverkehr aufzubauen. Eine Summe, die der Lindener Magistrat nicht aufbringen konnte. So flogen zivile Passagiermaschinen ab 1923 auch den Flugplatz in der Vahrenwalder Heide an. Dort eröffnete der Aero Lloyd mit der Strecke Berlin-Hannover-Rotterdam-London die erste internationale Verbindung, einmal täglich landete eine Maschine der Fluggesellschaft in Vahrenwald. Die offizielle Genehmigung als Verkehrslandeplatz bekam der Flugplatz im Jahr 1926.

Der Hawa-Flugplatz hatte damit nun seinen Nutzen verloren. Das Gelände kaufte die Stadt Hannover 1930 auf und errichtete dort einen Nutz- und Zuchtviehhof.



Ein kleiner Werkslandeplatz diente anfangs als Ausgangspunkt des hannoverschen Zivilluftverkehrs. Gestartet und gelandet wurde auf Gras.



Wo Hannover abheben sollte

VON BERND HAASE

Hannover war vor 60 Jahren die erste Stadt in Westeuropa, die nach dem Zweiten Weltkrieg einen völlig neuen Flughafen plante. Das war zu jener Zeit nicht selbstverständlich. Angesichts des Elends in der kriegszerstörten Stadt musste der Gedanke an einen Flughafen als Luxus erscheinen; außerdem hatten die Siegermächte den Deutschen verboten, sich überhaupt mit Luftfahrt zu beschäftigen.

Dass es mit dem Ingenieur Friedrich Wilhelm Petzel trotzdem von 1949 an einen „Sonderbeauftragten für Luftverkehrsfragen der Stadt Hannover“ gab, hatte vor allem zwei Gründe. Erstens konnte die Sowjetunion Berlin erneut blockieren. Für eine dann erforderliche Luftbrücke hatte man die Landeshauptstadt als geeignete Basis ausgemacht. Zweitens sollten Besucher der 1947 ins Leben gerufenen Messe auch mit dem Flugzeug anreisen können.

Petzel musste als Erstes die Standortfrage klären. Die Vahrenwalder Heide schied schnell aus, obwohl eine Abfertigungs- und eine Flugzeughalle dort den Zweiten Weltkrieg überstanden hatten.

Dennoch riet der spätere Flughafendirektor Heinz Peter Piper in einem für Petzel angefertigten Gutachten von einem Wiederaufbau ab. Dort wäre nur eine gut anderthalb Kilometer kurze Startbahn möglich gewesen; diese Länge reichte nicht für modernes Fluggerät. Außerdem war die Stadt mit ihrer Bebauung zu nahe gekommen, Hindernisse wie der Wasserturm an der Vahrenwalder Straße standen im Weg.

Als Alternative galt wegen der Nähe zu Braunschweig zeitweilig auch eine Fläche bei Lehrte-Sievershausen. Sogar Pläne, in die Lüneburger Heide einen Großflughafen für Hamburg, Hannover und Bremen zu setzen, wurden zumindest diskutiert. Schließlich erinnerten sich die Planer an einen geheimen Militärflugplatz im Norden Langenhagens, stapften über das Gelände bei Evershorst und trafen eine Entscheidung. Im Sommer 1951 wurde die Flughafen-Baugesellschaft gegründet, kurze Zeit später kam die Erlaubnis der Besatzungsmächte, im Herbst begannen die Arbeiten an der Südbahn. Das Tempo war rekordverdächtig: Pünktlich zur Hannover-Messe 1952 begrüßte man die ersten Passagiere in Langenhagen.