

A. Long

Bonjour Deutschland

Luftverkehr unter Nachbarn



1 9 2 6 - 2 0 0 6

Conception : Dialogue & Stratégie 01 46 27 23 00

Bonjour Deutschland

Luftverkehr unter Nachbarn

1 9 2 6 - 2 0 0 6

Zeitzeugen erzählen die Geschichte
französischer Fluggesellschaften
vom ersten Flug nach Deutschland
am 26. Mai 1926 bis heute



Umschlaggestaltung:
Dialogue et Stratégie, Paris.
Als Vorlage diente ein Plakat der
„Lignes aériennes Farman“ von
Albert Solon aus dem Jahre 1930
und ein Airbus A 320.

Les ailes
d'AIR FRANCE
mettent l'Europe entière
à portée de votre main



Inhaltsverzeichnis

Seite

Acht Jahrzehnte	Jean-Cyril Spinetta Air-France-Präsident	5
Weltweit einmalig	Alfred Grosser	7
Paris - Berlin: Eröffnungsflug mit Hindernissen		9
Ratschläge einer französischen Fluggesellschaft aus dem Jahre 1927		11
Chronik		13
Air France in Berlin		15
Euroberlin: Eine europäische Utopie? 1988 - 1994		19
Eine Reise von Paris nach Leipzig		21
Satelliten, Kühe und frische Rosen fliegen durch die Luft		23
Eigenes Frachtzentrum nach Maß		25
Hamburg - Paris in weniger als zwei Stunden		27
Am Hamburger Flughafen erlebt		29
Dreimal so schnell wie vor 80 Jahren		31
Neubeginn mit Bleistift und Radiergummi		35
Zwischen Abflug und Ankunft		37
Als Köln-Bonn noch ein Diplomaten-Flughafen war		41
Durch Süddeutschland in den Osten		47
Geschäftsreisende aufspüren		49
Air Inter mit Trikolore-Tarif		51
Der Minister spendet Lederkoffer		53
Im Dialog mit den Medien		57
Frauen und Männer prägten Air France		63
Geert Schäfer-Surén, ein Freund		63
Militärfieger gut gelandet. Wilfried Mayer: Stationsleiter in Düsseldorf		65
Madame Air France		67
Flugscheine wurden nachts ausgestellt		69
Die Allianz mit KLM		71
SkyTeam und das Drehkreuz Paris-Charles de Gaulle		73
Nachwort		75



Air-France-Plakat von Robert aus dem Jahre 1950.



Air-France-Präsident Jean-Cyril Spinetta.

Acht Jahrzehnte

Air France gedenkt der 80 Jahre Präsenz französischer Verkehrsluftfahrt in Deutschland. Am 26. Mai 1926 eröffnete die Vorgängergesellschaft „Lignes Aériennes Farman“ die Strecke Paris - Köln - Berlin. Seit ihrer Gründung 1933 fliegt Air France auf den Linien, die Farman eröffnet hat. Bis zum Zweiten Weltkrieg baute sie ihr deutsches Streckennetz aus, und danach nahm sie ihre Dienste wieder auf, im Rhythmus der politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen unseres großen Nachbarlandes.

Alfred Grosser, dieser hervorragende französische, in Frankfurt geborene Historiker, hat in seinem Vorwort die ausschlaggebende Rolle gewürdigt, die das deutsch-französische Gespann geleistet hat. Die Partnerschaft wurde im Freundschaftsvertrag vom 22. Januar 1963 besiegelt. Ebenso im Aufbau der europäischen Union während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In diesem Rahmen leistete Air France ihren Beitrag bei der Annäherung dieser zwei großen Nationen. Heute ist Deutschland das europäische Land, in dem Air France am besten vertreten ist – ein Markt, der wesentlich zum Umsatz und zur Entwicklung der Fluggesellschaft beiträgt. Deutsche Reisende sind ständig auf unserem weltweiten Streckennetz unterwegs, geschäftlich oder privat. Ganz selbstverständlich nutzen sie die 20 000 wöchentlichen Anschlussverbindungen auf unserem Pariser Flughafen-Drehkreuz Charles de Gaulle.

Unser Dank gebührt unseren Kunden, dem Netz der Reiseagenturen und Veranstalter, aber auch den deutschen Luftfahrtbehörden. Sie alle haben uns auch in schweren Zeiten unterstützt. Nicht zuletzt möchte ich an die Frauen und Männer erinnern, die seit 80 Jahren oder über drei Generationen lang durch ihr Können und ihr Engagement das Vertrauen ihrer Landsleute erworben haben. Ihnen verdanken wir, dass so zahlreiche Deutsche unserer Gesellschaft die Treue halten. Ihnen allen einen besonders großen Dank. Air France wird alles unternehmen, um das in sie gesetzte Vertrauen zu erhalten und im Dienste des großen Partnerlandes Deutschland zu bleiben.

Jean-Cyril Spinetta
Air-France-Präsident

Alfred Grosser am Rednerpult des Bundestages in Bonn, am 3. Juli 1999.



Weltweit einmalig

1926: Aristide Briand und Gustav Stresemann erhalten den Friedensnobelpreis. 2006: Air France feiert die achtzig Jahre französischer Flüge nach Deutschland. Niemand würde behaupten, dass die Zwischenzeit ereignislos gewesen ist! Aber dieses Geschehen ist in beiden Ländern wohlbekannt. Um die heutigen freundschaftlichen Beziehungen zu erklären, die heutige Partnerschaft, genügt es, 1945 zu beginnen.

Beziehungen innerhalb der Zivilgesellschaften waren schnell nach dem Ende des Krieges entstanden. Die Präambel der französischen Verfassung von 1946 begann ja mit der Feststellung, der Sieg sei davongetragen worden „über die Regime, die versucht hatten, die Menschen zu unterjochen und zu entwürdigen“. Nicht über ein Volk oder eine Nation. Deswegen ist das Wort „Versöhnung“ nur mit Vorsicht zu gebrauchen. Als ich 1947 zum ersten Mal seit 1933 nach Deutschland reiste, unterhielt ich mich mit dem Oberbürgermeister meiner Geburtsstadt Frankfurt, die mein Vater als jüdischer Kinderarzt bereits im ersten Hitler-Jahr mit seiner Familie verlassen hatte. Der OB hatte seine Inhaftierung im KZ Buchenwald überlebt. Ich hatte mich doch nicht mit ihm zu versöhnen! Wir hatten aber eine gemeinsame Mitverantwortung für die freiheitliche Entwicklung Deutschlands. Diese Gemeinsamkeit war die Grundlage der deutsch-französischen Austausche, Begegnungen, Partnerschaften der Nachkriegszeit.

Politisch wurde das entscheidende Datum der 9. Mai 1950, ein Datum, das völlig berechtigt als Europa-Tag gefeiert wird. Robert Schuman bot der Bundesrepublik eine gleichberechtigte Teilnahme an einer supranationalen europäischen Kohle- und Stahlgemeinschaft an. Im September 1956 beendete der von Konrad Adenauer und Regierungschef Guy Mollet unterschriebene Luxemburger Vertrag die letzten deutsch-französischen Konflikte: die Saar durfte deutsches Bundesland werden und die Mosel sollte kanalisiert werden, um das Lothringer Stahl zum Rhein zu bringen.

Aber das spektakulärste Ereignis war dann, am 23. Januar 1963, die feierliche Unterzeichnung, im Elysée Palast, des von Präsident Charles de Gaulle und Bundeskanzler Adenauer unterschriebenen Freundschafts-Vertrag, der nun jedes Jahr mit vielen deutsch-französischen Veranstaltungen gefeiert wird. Wenn es manchmal den politischen Beziehungen schlechter geht oder wenn der deutsch-französische Motor wegen mangelndem Treibstoff neuer Vorschläge stillsteht, so sollte doch immer bedacht werden, dass das Netz der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, wissenschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern dichter und vielfältiger ist als zwischen jedem der beiden und irgend einem anderen Land.

Das dann im Namen der Freiheit wiedervereinigte Deutschland hat in diesem Sinne weitergewirkt. Mit manchmal mangelnder Einsicht für die Verwirklichung der Einheit. Direktflüge von Paris nach Leipzig wurden erst 2006 wieder von Air France eingerichtet. Und noch allzu viele Franzosen wissen wenig über die gar nicht mehr so „neuen Länder“, weil sie wei-

terhin nur ihren westdeutschen Freunden begegnen, die auch von der Wirklichkeit der ehemaligen DDR wenig Kenntnis genommen haben.

Aber alle könnten die enormen Fortschritte der Partnerschaft feststellen, wenn sie nur wüssten, wie erstaunlich, wie beinahe ungeahnt das Geleistete ist. Wenn man einer deutsch-französischen Jugendgruppe sagt, es gebe nun südlich von Strassburg eine neue Rheinbrücke ohne Zoll, ohne Polizei, ohne ein auffallendes Zeichen, dass man von einem Land ins andere kommt, antworten die einen „Et alors?“ und die anderen „Na und?“ – so selbstverständlich ist die Verflechtung zwischen Deutschland und Frankreich geworden.

Alfred Grosser



Luftpostkarte der Fluggesellschaft „Euroberlin“ aus Anlaß des ersten Fluges im November 1988. Die Briefmarke erinnert an den 25. Jahrestag des deutsch-französischen Vertrages. Daneben ein Symbol für das geteilte und eingeschlossene Berlin.

Paris - Berlin: Eröffnungsflug mit Hindernissen



- 1 - In Berlin gelandet. Eine dreimotorige Farman Jabiru F 301.
- 2 - Historische Aufnahme in Köln vom Erstflug der beiden Fluggesellschaften „Lignes Aériennes Farman“ und Luft Hansa, am 26. Mai 1926.
- 3 - Fliegen macht Spaß! Das wollen die bekannten Zirkusartisten, die Brüder Fratellini, ausdrücken, vor dem Flug nach Berlin mit der Linienmaschine Farman Jabiru F 170.

Die erste Flugroute zwischen Deutschland und Frankreich wurde 1926 von den französischen „Lignes Aériennes Farman“ und der „Luft Hansa“ (damalige Schreibweise) eröffnet. Am 26. Mai rollte Pierre Robin mit einer einmotorigen Farman F. 170 in Paris-Le Bourget an den Start, in Berlin war es Bruno Rodschinka mit einer dreimotorigen Junkers G 24. Das erste Bündnisabkommen der Luftfahrt wurde in die Praxis umgesetzt. Beide Aviateure sollten sich bei der Zwischenlandung in Köln treffen.

„Persönlichkeiten aus Politik und Luftfahrt waren zu unserem Abflug gekommen“, berichtete die französische Journalistin Louise Faure-Favier. „Um 10 Uhr hob unser Aeroplan in Le Bourget ab. Neben mir saß ein junger Student aus Köln. Ganz begeistert erklärte er mir, wie froh er jetzt sei, in zweieinhalb Stunden nach Köln zu reisen, wodurch er pünktlich zum Mittagessen nach Hause komme“. Der Flug führte über Soisson, Laon, die Ardennen, Lüttich, Aachen nach Köln.

Für den Flugzeugführer Pierre Robin war der erste Linienflug nach Berlin kein so aufregendes Unternehmen. Bei Pannen wusste er seine Maschine selbst zu reparieren. Wie viele seiner Kollegen begann er mit zwölf Jahren eine Mechanikerlehre in der Flugzeugfabrik der Gebrüder Farman. Dann begleitete er Testpiloten auf ihren Erprobungsflügen, erwarb den Pilotenschein, kam nach seinem Militärdienst als Pilot wieder zu Farman. In der Berlin-Maschine, einer Farman „Jabiru“ F. 170, saß Robin in einer Gondel, den Kopf im Freien. Dahinter war Platz für acht Passagiere. Die Tragflächen bestanden aus Holz und Leinwand, der Rumpf aus Holz und Stahl. Mit dem 500-PS-Motor konnte Robin bei einer Flughöhe von 2000 Meter eine Geschwindigkeit von 189 km/h erreichen und 500 Kilometer ohne Zwischenlandung fliegen.

Nach der Landung auf dem Flugplatz Köln-Butzweilerhof kam es jedoch zu einer bösen Überraschung: Weder der

Pilot noch die Journalistin besaßen ein Visum. „Schon seit einer Stunde standen wir auf dem Flughafen und schlugen uns mit den Einreiseformalitäten herum,“ empörte sich die fliegende Reporterin. „Hoffentlich macht der moderne Luftreiseverkehr diesem schrecklichen Papierkrieg bald ein Ende. Doch es blieb uns schließlich nicht erspart, in Begleitung von zwei Gendarmen durch Köln zu ziehen und die Bekanntschaft mit der neugotischen Polizeipräfektur zu machen. Ein dunkles Gebäude, wie aus dem Mittelalter, man könnte es sich gut vorstellen als Verlies für Flugreisende, die eine Abneigung gegen Visumanträge haben“. In zwei Stunden erteilten die Behörden jedem ein provisorisches Visum.

Über die dreistündige Verspätung haben sich die Gebrüder Farman in der französischen Hauptstadt ziemlich geärgert. Sie verlangten von ihren Angestellten einen reibungslosen Dienst und das bei jedem Wetter. Dick, Henry und Maurice Farman waren in erster Linie Flugzeugbauer, betrieben aber auch ihre eigene Fluggesellschaft. Voraussetzung dafür war damals Flugenerfahrung als Pilot. Alle drei kamen als Söhne des britischen Journalisten Thomas Farman – er war Korrespondent des „Daily Telegraph“ – während der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts in Paris zur Welt. Dick wurde Elektroingenieur und baute die erste elektrische Straßenbahn in Rio de Janeiro, lernte 1912 fliegen und leitete während des Ersten Weltkriegs eine Flugzeugfabrik in Lyon. Henry absolvierte ein Studium an der Kunstakademie, gewann dann als erster in Europa den Preis für einen Flug im geschlossenen Kreis auf einer Distanz von einem Kilometer. Maurice, der jüngste, war ebenfalls Pilot, baute Autos und Flugzeuge. Allen gemeinsam war ihre Begeisterung für sportliche Wettkämpfe. Sie fuhren Rad- und Autorennen. Schließlich taten sie sich zu einem Familienunternehmen zusammen. Mit ihren eigenen Flugzeugen bauten sie ein Liniennetz nach Brüssel, London, Amsterdam, Kopenhagen, Stockholm, Berlin, Hamburg, Leipzig, München, Frankfurt und Moskau auf. Das waren Strecken, auf denen die Piloten sich durch wechselndes Wetter, dichte Wolkendecken, Nebel, Eis und Schnee kämpfen mussten. Unter diesen Umständen half die beste Routenkarte nicht viel. Die Farmans verordneten ihren Flugzeugführern ein Training im Instrumentenflug.

Zurück zum Eröffnungsflug nach Berlin. Um 14:30 Uhr hob die Farman endlich in Köln ab und landete wenig später in Essen. Hier wurden die Franzosen schon vom Bürgermeister zu einem Willkommenstrunk erwartet. In seiner Rede sprach das Stadtoberhaupt die Hoffnung aus, der Rauch der Schloten möge den Himmel über Essen nicht so verdunkeln, dass die täglichen Flugdienste erschwert würden.

Gleich zwei Maschinen verließen an jenem 26. Mai 1926 den Flughafen Paris-Le Bourget. Die erste von Pierre Robin hatte neben dem Mechaniker noch vier Passagiere an Bord. Die zweite, mit Jule Landry am Steuer, transportierte Werkzeuge, Ersatzteile und sonstige notwendigen Utensilien. „Und schließlich näherten wir uns Berlin“, berichtete die Journalistin. „Geometrisch und wohlgeordnet erinnert diese Stadt an ein kubistisches Bild, auf dem selbst die Gärten wie mit der Schnur abgesteckt sind.“ Der Empfang in Tempelhof entsprach ganz dem historischen Ereignis. Kaum war die „hängebauchige“ Farman zum Stehen gekommen, wurde sie von einer begeisterten Menge umringt. Hände wurden geschüttelt, Glückwünsche ausgesprochen, Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, der „Deutschen Luft Hansa“, der französische Botschafter, Redakteure der großen Berliner Zeitungen, französische Pressekorrespondenten, Fotografen und Schaulustige drängten sich um Besatzung und Fluggäste. Ein nicht minder herzlicher Empfang wurde Luft-Hansa-Kapitän Rodschinka und seinen Passagieren in Paris bereitet. An jenem Mittwoch begann ein regelmäßiger Flugverkehr zwischen beiden großen Hauptstädten. Wegen der beiden Zwischenlandungen dauerte der Flug sechseinhalb Stunden. Im Vergleich zu einer Bahnfahrt von 17 Stunden war das ein großer Fortschritt.

Von nun an wurde die Strecke Berlin-Paris abwechselnd von jeder Fluggesellschaft befliegen. Während die „Luft-Hansa“-Maschine am Montag nach Paris flog und am Dienstag zurück, startete das französische Flugzeug in umgekehrter Richtung ab Berlin. Somit standen den Fluggästen eine tägliche Verbindung zur Verfügung. Um die hohen Kosten zu senken – auch in der Hoffnung eines Tages ohne die Subventionen der Regierungen auszukommen – übernahm „Farman“ in Paris die gesamte organi-



In der Passagierkabine der Farman Goliath erwarten die Reisenden Korbessel, eine Routenkarte und große Fenster, die man öffnen kann.



Erinnerungsfoto vor dem Doppeldecker Farman Goliath 1921.



Die Journalistin Louise Faure-Favier liest ihren Mitreisenden während des Fluges aus ihren Reisebüchern vor. Mikrofon und Lautsprecher gehören zur Ausrüstung.

satorische Arbeit für die „Luft Hansa“: Kundenwerbung, Flugscheinverkauf, Wartung, Auftanken. Die deutsche Fluggesellschaft brauchte in Paris kein Ersatzflugzeug und Crew in Reserve halten, hier sprang der Partner ein. Im Gegenzug nahm die „Luft Hansa“ in Berlin die Interessen der „Lignes Aériennes Farman“ wahr. Damit sowohl von den Kosten als auch den Einnahmen ein gerechter Vergleich möglich wurde, sah der Pool-Vertrag vor, dass beide Gesellschaften etwa gleich große und schnelle Flugzeuge einsetzen. Angespornt durch die guten Erfahrungen mit „Luft Hansa“, schloss „Farman“ auch mit anderen Fluggesellschaften solche Pool-Abkommen ab, so mit Sabena, KLM und skandinavischen Airlines. Der Pilot des Eröffnungsfluges, Pierre Robin, saß ab 1936 im Cockpit der Air-France-Maschinen. Die Journalistin Louise Faure-Favier schrieb Reisebücher. Dort fand der Passagier alle Hinweise auf die Sehenswürdigkeiten, die er überflog. Das war besonders nützlich, wenn Wolken die Sicht auf die Erde versperrten.

Wolfgang Hög

Ratschläge einer französischen Fluggesellschaft aus dem Jahre 1927

Die Zeit während des Fluges

Eine Flugreise, obwohl sehr kurz, scheint sich manchmal unendlich hinzuziehen. Das hängt mit der jeweiligen Reiseflughöhe zusammen. Je höher ein Flugzeug fliegt, um so langsamer scheint die Landschaft unten vorüberzugleiten. Besser ist es jedoch, statt

die Langeweile mit einem Roman, einer Illustrierten oder einer Zeitung anzugehen, sich ganz dem Schauspiel der unter einem wechselnden Landschaftsbilder hinzugeben. Studieren Sie die Landkarte, versuchen Sie die Gegend, die Städte, Flüsse, Hügel, Berge, Wälder zu erkennen. Das ist eine überaus fesselnde und lehrreiche Beschäftigung.

Einige Hinweise für den Luftreisenden

Werden Sie nicht ungeduldig, wenn der Start nicht auf die Stunde genau stattfindet, wie er im Flugplan angegeben ist. Diese Verspätung ist nicht auf die Nachlässigkeit der Fluggesellschaft zurückzuführen, sondern auf deren Bemühen, Sie so sicher wie möglich an Ihr Ziel zu bringen. Es ist nämlich besser, das gute Funktionieren des Motors ein zweites Mal zu überprüfen, als sich auf ein Abenteuer mit einem Motor einzulassen, auf den man sich vielleicht nicht ganz verlassen kann. Es ist auch schon einmal notwendig, die neuesten Angaben über das Wetter abzuwarten. Laut den Luftfahrtbestimmungen ist es nämlich dem Flugzeugführer nicht erlaubt, in den Wolken zu fliegen – und selten darüber. Ein Aviateur, der durch eine Wolkenlandschaft fliegt, ist genauso hilflos wie ein Kurzsichtiger am Steuer seines rasenden Automobils. Eine Luftreise ist kein Abenteuer!

Wie soll man sich anziehen?

Müssen Sie sich in Pelze hüllen, einen dicken Overall anziehen, Schutzbrille und Handschuhe tragen, mit einem Wort sich als Flugzeugführer verkleiden? Das wäre bis auf wenige Ausnahmen völlig überflüssig. Ihr Pilot zieht sich so warm an, weil er in der offenen Kanzel dem scharfen Fahrtwind und den Wirbeln des Propellers ausgesetzt ist. Sie dagegen, in der Kabine, haben außer etwas Durchzug nichts zu befürchten. Ziehen Sie sich an wie zu einer Fahrt mit dem Automobil.

Die Kurve nach dem Start

Sobald der Aeroplan einige hundert Meter Höhe erreicht hat, kippt er auf einer Seite etwas ab und zieht eine Kurve. Die Maschine geht auf den geplanten Kurs. Sie brauchen sich vor diesem Flugmanöver nicht zu fürchten, Ihr Leben ist nicht in Gefahr. Sollte Ihnen diese Kurve Unannehmlich-

keiten bereiten, dann schauen Sie nicht zum Himmel auf, sondern auf die Erde. Sie werden beim Blick nach unten zu Ihrer Überraschung feststellen, wie sich die Landschaft um die Vorderkante des Flügels dreht, während die Tragfläche wie eine unbewegliche Achse in der Luft zu stehen scheint.

Die Luftkrankheit

Die sogenannte Luftkrankheit ist keine wirkliche Krankheit, allenfalls ist sie vergleichbar mit einer Art Übelkeit. Sie hat zwei Ursachen: In einer Flughöhe von beispielsweise 2000 Metern kann der Reisende ein Unwohlsein verspüren, wie das manchmal bei der Ankunft auf größeren Höhen in den Bergen der Fall sein kann. Das ist lediglich eine vorübergehende Unpäßlichkeit und ohne jede Folgen. Hingegen trifft das Flugzeug, wenn es Wälder, weite Wasserflächen oder hügeliges Land überfliegt, auf unterschiedlich starke Luftströmungen. Diese drücken die Maschine hoch oder hinunter, mal sackt sie rechts, mal links ab, mal ist die Bewegung leicht und kaum spürbar, dann wieder von roher Gewalt erfaßt. Es besteht jedoch keinerlei Grund zu Befürchtungen. Der Aeroplan nimmt immer wieder seine gewohnte Lage ein. Sollte dieses Schaukeln Sie doch ängstigen und sollten Sie ein ähnliches Gefühl verspüren wie bei einer Seekrankheit, dann öffnen Sie einfach das Fenster und atmen tief die frische hereinströmende Luft ein. Das ist noch immer die beste Methode, die man empfehlen kann.

Die Landung

Der Aeroplan nähert sich wieder der Erde. In der Ferne kommt schon der Flughafen in Sicht. Sie unterhalten sich mit Ihrem Nachbarn über die Stadt unter Ihnen, und auf einmal ist der Ton weg, obwohl Ihr Reisegefährte weiterspricht. Seien Sie ohne Furcht, Sie sind nicht plötzlich taub geworden. Schlucken Sie mehrmals. Damit schaffen Sie hinter Ihrem Trommelfell wieder den gleichen Druck wie außen. Sie erlangen schnell wieder Ihr Gehör zurück.



So sieht der Künstler Albert Solon die Fluglinie von Paris über Saarbrücken und Frankfurt nach Berlin (1932).



Drei Flugzeugtypen der Air France: Douglas DC-4, Vickers Viscount und die Douglas DC-3.



Erstflug des neuen Airbus A 320 am 18. April 1988, Ankunft in Berlin-Tegel.

Chronik

Die Pioniere: 1926 - 1939

1926 - Berlin

Am 26. Mai ist das erste französische Verkehrsflugzeug – eine einmotorige Farman 170 des Typs Jabiru – in Berlin-Tempelhof gelandet. Der Pilot, Pierre Robin, benötigte von Paris-Le Bourget bis in die deutsche Hauptstadt vierzehn Stunden. Am gleichen Tag flog in der Gegenrichtung eine dreimotorige Junkers G 24 der „Luft Hansa“ (damalige Schreibweise) unter Flugkapitän Rodschinka von Berlin nach Paris.

1928 - Nürnberg - Dortmund - Hamburg - Saarbrücken - Frankfurt - Leipzig

Die „Lignes Aériennes Farman“ (eine Vorgängergesellschaft der Air France) weitete ihre Linien nach Deutschland und darüber hinaus zielstrebig aus: Paris - Nürnberg - Prag, Paris - Köln - Dortmund - Hamburg - Kopenhagen und Malmö, Paris - Saarbrücken - Frankfurt - Leipzig - Berlin.

1929

Die „Société Générale des Transports Aériens“ (Fusionsgesellschaft der späteren Air France) richtete eine Flugverbindung von Paris über Hamburg nach Stockholm ein: Flugzeit 6 Stunden.

1930 - Nachtflug: Berlin - Paris

Dem französischen Piloten Gaston Génin und seinem Navigator Albert Aubert gelingt in der Nacht vom 30. April auf den 1. Mai der erste Nachtflug im internationalen Linienverkehr auf der Strecke Berlin - Paris. Das Flugzeug: Eine Farman „Goliath“.

Blindflug: Paris - Köln

Am 19. Dezember des gleichen Jahres starteten Génin und sein Navigator Manne bei dichtem Nebel mit einer dreimotorigen Farman 300 zu einem Flug von Paris nach Köln. Nach drei Stunden erreichten sie Köln; auch hier war die Sicht gleich null. Der Flughafen Köln-Butzweilerhof hatte ihn zuvor an-

gewiesen nach Dortmund auszuweichen und untersagte ihm die Landung. Trotzdem setzte Génin ohne Schwierigkeiten auf dem Kölner Flugplatz Butzweilerhof auf. Er wollte damit beweisen, dass mit den vorhandenen Bodeneinrichtungen ein Blindflug möglich ist.

1933

Am 30. August geht die „Air France“ aus der Fusion von fünf Gesellschaften hervor.

1939

Die Air France fliegt täglich von Paris über Köln nach Berlin sowie von Paris über Strassburg, München, Budapest nach Bukarest. Im September, mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, wird der Flugverkehr eingestellt.

Nach dem 2. Weltkrieg

August 1947

Eröffnung eines Flugdienstes zwischen Paris und Frankfurt mit einer Propellermaschine der DC 3.

Oktober 1949

Einrichtung einer Zwischenstation in München-Riem auf der Strecke Paris - Wien.

Januar 1950 Paris

Le Bourget nach Frankfurt und Berlin-Tempelhof wird ab Januar zweimal wöchentlich mit der viermotorigen Languedoc angefliegen.

Januar 1951

Berlin-Tempelhof wird die Einsatzzentrale aller Flüge der Air France in Deutschland. Von hier aus fliegt sie nach Frankfurt, Nürnberg, München, Düsseldorf und Hamburg.

Januar 1960

Erstflug des französischen Düsenflugzeuges Caravelle nach München. In Deutschland werden ausschließlich Jets eingesetzt: Die „Caravelle“ fliegt nach Frankfurt, Berlin, Düsseldorf, Hamburg und München. Auf der Polroute wird die Boeing 707 eingesetzt, von Paris über Hamburg, Anchorage nach Tokio.

Juni 1968

Einsatz des dreistrahligen Düsenflugzeuges Boeing 727, es kann 130 Passagiere transportieren.

Sommer 1983

Einsatz des Kurzstreckenjets 737.200. An Bord ist Platz für 110 Passagiere.

Sommer 1988

Weltpremiere: Am 18. April 1988 fliegt zum ersten Mal der Airbus A 320 nach Berlin.

November 1988

Start der ersten von 100 wöchentlichen Flügen der neuen Fluggesellschaft „EuroBerlin France“ ab Berlin-Tegel nach Frankfurt, Köln, München und Stuttgart.

Winter 1989-1990

Direktflüge in die großen französischen Metropolen wie Nizza, Marseille, Lyon, Bordeaux und Toulouse. Noch mehr Verbindungen ab Paris: Nach Berlin, Düsseldorf, Bremen, Köln, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Nürnberg und Stuttgart.

Mai 1992

Umzug von München-Riem zum Flughafen Franz-Josef-Strauss. Air France landet dort als erste Fluggesellschaft mit dem großen Airbus A 340.

Sommer 1996

Ende der Flugplan- und Tarifvereinbarungen zwischen Air France und Luft-hansa.

Sommerflugplan 2006

Eröffnung der Linie Paris -Leipzig. Die Fluggesellschaft „Regional“ fliegt zweimal täglich im Auftrag von Air France nach Paris.

Von den zehn wichtigsten deutschen Flughäfen unterhält die französische Airline 54 tägliche Dienste nach Paris. Jede Woche fliegt sie zwölfmal nach Lyon.

Air France in Berlin



Die Farman Goliath Jabiru wurde auch auf der Linie Paris - Berlin eingesetzt.



Die drei Luftkorridore zwischen Westberlin und der Bundesrepublik.

Am 29. April 1952 beschossen zwei sowjetische Jagdflugzeuge eine DC-4 der Air France. Zwei Passagiere werden ernsthaft verletzt.



Die Zeit der Propellerflugzeuge

1926

Die „Lignes Aériennes Farman“, eine der Gründerfirmen der Air France (1933), eröffnet im Mai 1926, gemeinsam mit der Deutschen Luft Hansa die Strecke Paris - Köln - Berlin.

1931

„Farman“ nimmt eine zweite Flugverbindung Paris-Berlin über Saarbrücken, Frankfurt und Leipzig-Halle auf. Das ist die Gründung des „Central-Air-Express“ im Sommer 1931, der den täglichen Flug über Köln ergänzt.

1933 - 1939: Paris - Köln - Berlin

Air France wird 1933 gegründet. Sie fliegt täglich die Strecke Paris-Le Bourget - Köln - Berlin, hauptsächlich mit der Farman F-103 „Etoile d'argent“.

1939

Mit Kriegsausbruch stellt Air France ihre Dienste nach Deutschland ein.

1950 Wiederaufnahme der Flugdienste

Zurück in Berlin

Am 5. Januar 1950 beginnt Air France mit der Strecke Paris - Frankfurt - Berlin, gefolgt von Paris - Nürnberg - München - Berlin. Geflogen wird zweimal wöchentlich mit einer viermotorigen „Languedoc“.

1951: Zentrale Flugleitung

Januar: Berlin-Tempelhof wird zu einer eigenständigen, zentralen Flugleitung mit rund 60 Mitarbeitern ausgebaut. Mit 70 wöchentlichen Flugverbindungen ist Berlin damit die bedeutendste Niederlassung in Mitteleuropa. Alle Flüge ab Berlin nach Nürnberg, München, Düsseldorf und Frankfurt sind nonstop.

1952: Dramatischer Zwischenfall

Am 29. April startet die DC-4 von Frankfurt nach Berlin. An Bord befinden sich elf Passagiere und fünf Besatzungsmitglieder. Auf einmal greifen zwei sowjetische Jagdflugzeuge vom Typ JAK die Maschine an. Der Flugkapitän, Gilbert Schwallinger, bringt seine Passagiere und die Besatzung durch die Flucht in die Wolken in Sicherheit. Zwei Passagiere sind ernsthaft verletzt. Nach der Landung stellte man sieben Granateinschläge (20mm) und annähernd hundert Schuss Spuren an der Treibstoffleitung und an den Tragflächen fest. Von sowjetischer Seite gab es keine offizielle Erklärung.

Die alliierten Fluggesellschaften transportieren zwischen 1950 und 1990 rund 138 Millionen Passagiere von und nach Berlin ohne weitere ernsthafte Zwischenfälle.

1953: Flüchtlingstransporte aus Ostdeutschland

Die westdeutschen Behörden stehen vor einem ersten Problem: Der Flüchtlingsstrom aus Ostdeutschland übersteigt 800 Menschen pro Tag und sprengt die Kapazitäten des Auffanglagers in Marienfeld (ungefähr 300.000 im Jahr 1953, dem Rekordjahr). Da die Evakuierung auf dem Landwege unmöglich ist, wurde eine Vereinbarung mit den alliierten Fluggesellschaften getroffen. Sie bieten zu einem Vorzugstarif alle Plätze an, die 24 Stunden vor dem Abflug verfügbar sind. Air France transportiert während mehrerer Jahre durchschnittlich 25 Flüchtlinge pro Tag. 1960 werden von 140.000 in Marienfeld registrierten Flüchtlingen 39.000 per Flugzeug in den Westen geflogen. Mit der Errichtung der Berliner Mauer im August 1961 kommt der Flüchtlingsstrom zum Erliegen und damit auch die Flüchtlingstransporte.

Das Zeitalter der Düsenflugzeuge

1960: Eröffnung des Flughafens Tegel – Erste Flüge mit der „Caravelle“

Um die Reaktion der Sowjets kennenzulernen, führte Air France einen Testflug mit der „Caravelle“ zwischen Frankfurt und Berlin durch. Die Sowjets genehmigten diesen Flug nicht, aber sie sprachen sich auch nicht dagegen aus.

24. Februar: Offizieller Linienflug der Caravelle zwischen Paris-Frankfurt und Berlin.

1961: Die „Caravelle“ auf allen Strecken

April: Alle Flüge nach Berlin-Tegel werden mit der „Caravelle“ durchgeführt. (zwei tägliche Dienste Paris - Frankfurt - Berlin und zweimal täglich Düsseldorf - Berlin und München - Berlin). 13. August: Der Bau der Mauer beendet abrupt den Flüchtlingsstrom und zwingt den Senat den Flugreiseverkehr finanziell zu unterstützen. Damit will er verhindern, dass die Anzahl der Flüge reduziert wird.

1969: Zusammenarbeit Air France – British European Airways (BEA)

Um das chronische Defizit der Berlin-Strecken zu verringern, schließt Air France eine Allianz mit der British European Airways ab. Geflogen wird mit der BAC 111 der BEA. Die Maschinen tragen die Logos beider Gesellschaften. Die deutschen Flugbegleiter werden von beiden Airlines gestellt. Die Stationsleitung zieht wieder nach Berlin-Tempelhof um.

1971: Erleichterung auf dem Landweg

Die Übereinkunft der vier Alliierten erleichtert den Transit auf dem Landwege zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik Deutschland. Der Luftverkehr, der bisher für zahlreiche Berliner einzige Weg nach draußen, geht stark zurück, auch für Air France.

1972: Ende der Allianz

Mai: Air France beendet ihre Allianz mit BEA und kehrt auf den Flughafen Tegel zurück.

1975: AF, BEA und Pan American Airways (PAA) in Tegel

1976: Die Concorde in Berlin

17. Januar: Noch vor Aufnahme des regulären Liniendienstes nach Rio de Janeiro, kommt die von einem deutschen Unternehmen gecharterte Concorde nach Berlin Tegel. 60.000 Besucher strömen zum Flughafen.

1977: Boeing 727.200

Air France fliegt zweimal täglich Paris - Düsseldorf - Berlin mit Boeing 727.200 (154 Sitzplätze). Sie ersetzte die kleinere Caravelle.



Über die Hintertreppe in die Caravelle.



Air-France-Präsident Joseph Roos eröffnet die Agentur im Berliner Europa Center (Juni 1965).



Im November 1983 wurde Ingeborg Cummings (Mitte) der 100 millionste Passagier auf den innerdeutschen Linien. Evelyne Planet, Air-France-Distriktleiterin (rechts), begrüßt sie bei der Ankunft.

Der französische Premierminister und Bürgermeister von Paris, Jacques Chirac, übergibt dem Berliner Bürgermeister Eberhard Diepgen ein Kunstwerk des Künstlers Bernar Venet.
Von links: Der Künstler, Außenminister Genscher, Chirac und seine Frau, Air-France-Präsident Jacques Friedman und Diepgen.



1980: Der 5.000.000. Passagier

Air France feiert den 30. Jahrestag ihres innerdeutschen Streckennetzes und gleichzeitig den 5.000.000 Passagier auf den Strecken von und nach Berlin.

1984: Concorde und KaDeWe

1. Oktober: Zur Eröffnung einer französischen Woche chartert das Kaufhaus „KaDeWe“ eine Concorde aus Paris. An Bord befinden sich prominente Vertreter der französischen Gastronomie.

1987: „Arc 124°5“

Air France schenkt der Stadt Berlin die monumentale Skulptur „Arc 124°5“. Sie wurde vom Bürgermeister von Berlin, Diepgen und dem Präsidenten der Air France, Friedmann, in Anwesenheit des deutschen Außenministers Genscher und dem Premierminister und Bürgermeister von Paris, Chirac, eingeweiht.

EuroBerlin

Erster Flug der neuen deutsch-französischen Fluggesellschaft „EuroBerlin“. Sie gehört zu 51% Air France und zu 49% der Deutschen Lufthansa. Der Firmensitz befindet sich in Berlin-Tegel. Sie fliegt ab Berlin nach Frankfurt, Stuttgart, München, Nürnberg, Köln, Düsseldorf und Hamburg.

1989: Öffnung der Mauer

1990: Wiedervereinigung

3. Oktober: Deutschland ist wiedervereinigt und der Luftverkehr nach Berlin normalisierte sich. Der Zugang ist für alle Fluggesellschaften offen.

2000

Oktober: Sechsmal täglich nach Paris.



Boeing 737 in den Farben der französisch-deutschen Fluggesellschaft Euroberlin.
(Foto Lufthansa: Gerd Rebenich)

„EuroBerlin“: Eine europäische Utopie? 1988 – 1994

Le Monde, Mittwoch 22. Juni 1988:
„Air France und Lufthansa wollen gemeinsam eine Fluggesellschaft gründen. Ein Projekt, das ‚Euro Berlin‘ heißen soll. Das Kapital der Gesellschaft wird zu 51% von Air France gehalten und zu 49% von Lufthansa. Die neue Fluggesellschaft wird die Verkehrsrechte der Air France von und nach Berlin nutzen, um Frankfurt, Köln, München und Stuttgart zu bedienen. Diese Firmengründung ist ein äußerst geschickter und ausgeklügelter Schachzug im Hinblick auf den großen europäischen Markt ab Januar 1993...“

Wie gründet man eine Fluggesellschaft?

In nur sechs Monaten wurde die Fluggesellschaft „EuroBerlin France“ aufgebaut. Ungewöhnlich war, dass die Air France weder Flugzeuge noch Personal dafür hatte und der Partner Lufthansa beides nicht stellen durfte. Die zwei mussten sich für den Sonderfall Berlin eine alliierte Lösung ausdenken; denn die Stadt durfte nur

von Airlines der Alliierten angefliegen werden. Die Wahl fiel auf Großbritannien, wo sie von der Fluggesellschaft „Monarch“ moderne Flugzeuge samt Piloten mieteten. Air France und Lufthansa einigten sich auf deren Kurzstreckenjet Boeing 737-300. Er entsprach den neuesten Lärmnormen und hatte sich bereits im innerdeutschen Verkehr bewährt. Im November 1988 nahm „EuroBerlin France“ den Flugdienst auf und war sofort rentabel – in dieser Branche eine Ausnahme. Die Abfertigung am Flughafen Tegel übernahm der „Berlin Lufthansa Airport Service“, eine zu diesem Zweck gegründete Tochtergesellschaft der Lufthansa. Gewartet wurden die Maschinen in Tegel von „Monarch“ und in Westdeutschland von Lufthansa. Die Geschäftsbedingungen waren klar: „EuroBerlin“ war ein französisches Unternehmen und damit dem französischen Verkehrsministerium (DGAC) unterstellt. Die Betriebsvorschriften waren britisch. Die französisch-deutsche Airline flog Frankfurt, Stuttgart, Köln und München an. Da „EuroBerlin“ in West-Berlin kein Verkaufsbüro eröffnen wollte, wurde sie von Air France vertreten. In der Bundesrepublik kümmerte sich die Lufthansa um die Buchungen und weltweit beide zusammen.

„EuroBerlin“ überraschte ihre Passagiere mit einem Menu in der Geschäftsreiseklasse und kalten Mahlzeiten in der Economy-Class, unabhängig von der Uhrzeit und der Dauer des Fluges. Das war im Berlinverkehr

ungewöhnlich. Die Fluggesellschaft ging auch bei den Preisen neue Wege und bot einen Superapex-Tarif und ein Abonnement für Vielflieger an. Der Erfolg war durchschlagend. Nach einem Jahr saß der 500 000. Fluggast in einer Maschine von „EuroBerlin“, und ein halbes Jahr später war die Million erreicht. Die Gesellschaft zeichnete sich trotz der Atmosphäre des Kalten Krieges durch Risikofreude aus. Eine fünfte Maschine wurde angeschafft. Die Berliner Öffentlichkeit unterstützte jede Initiative. Der gute Ruf von Air France und Lufthansa übertrug sich auf „EuroBerlin“. Die Zusammensetzung der Airline war europäisch: französisch, deutsch und britisch. Das hochmotivierte Personal war überwiegend deutsch.

Dann veränderte sich die politische Lage schlagartig: Nach der Öffnung der Berliner Mauer am 9. November 1989 und der Wiedervereinigung Deutschlands am 3. Oktober 1990 konnten Lufthansa und 14 weitere Fluggesellschaften nach Berlin fliegen. Air France und Lufthansa beschlossen, dass „EuroBerlin“ von der Wintersaison 1990/91 an die Strecken nach München, Stuttgart und Frankfurt allein bediente. Mit dem letzten Flug 1994 wurde die Zusammenarbeit der beiden Fluggesellschaften beendet.

Jean F. Signoret

Erster Geburtstag der Euroberlin. Auf der Anzeige überreichen ein Lufthansa-Flugbegleiter und eine Air-France-Stewardesse ihrer Kollegin von Euroberlin Blumen.



Herzlichen Glückwunsch
zum 1. Geburtstag,
EUROBERLIN France.



Kuchen zum Geburtstag, präsentiert von vier Stewardessen der Euroberlin in ihren schicken Uniformen des französischen Couturiers Georges Rech am 8. November 1989.
(Foto EuroBerlin: Musée Air France)

Mit Euroberlin endet ein Stück Berliner Geschichte



Berliner Morgenpost
vom 27. Oktober 1994

„Mit acht bei „Monarch Airlines“ in Großbritannien geleasteten Boeing 737-300 flog Euroberlin nach kurzer Anlaufphase schon bald Gewinn ein.“

(Fotos: BM)



So sah im Herbst 1932 das europäische Liniennetz der Fluggesellschaft Farman aus.

Eine Reise von Paris nach Leipzig

Die französische Fluggesellschaft „Lignes Aériennes Farman“ eröffnet 1926, zusammen mit der Deutschen Luft Hansa, die Strecke Paris - Köln - Berlin. Danach kam die Linie nach Leipzig-Halle dazu. Die Route führte in zweieinhalb Stunden von Paris-Le Bourget nach Saarbrücken, eine Stunde später landete die Maschine in Frankfurt und zwei Stunden danach in Leipzig-Halle. Von dort aus war die Maschine dann eine Stunde später in Berlin-Tempelhof.

Der Funker Philippe Fournier beschrieb 1931 eine Reise von Saarbrücken nach Berlin über Leipzig: „Hinter Saarbrücken überflogen wir ein Nudistencamp – hier öffneten wir die Fenster. Dann kam das pfälzische Gebirgsmassiv, der Rhein zeigte uns den Weg nach Mainz, und schon war Frankfurt in Sicht. Von hier aus ging es in Richtung Leipzig, wir überquerten ein Mittelgebirge, Fulda, ein einsames Benediktinerkloster und schließlich

den Thüringer Wald. Unsere Route führte am knapp 1000 Meter hohen Schneekopf vorbei. Auf seinem Gipfel stand eine Herberge und eine Wetterstation, deren Bulletins von der Funkstation Leipzig DDL weitergeleitet wurden. Es kam vor, dass der Schneekopf meldete: Dichter Nebel auf der gesamten Strecke, Sicht Zero und geschlossene Wolkendecke. Dabei war der Himmel blau, man konnte grenzenlos weit sehen. Nur eine winzige Wolke befand sich über der Station. Dadurch konnten die armen Leute nicht weiter sehen als bis zu Ihrer Nasenspitze. Dann tauchte Gotha auf, Erfurt, Weimar, Jena und schließlich Leipzig.

Letzter Abflug nach Berlin. Wir überflogen noch die Lutherstadt Wittenberg mit seinem Schloss, und schon landeten wir in Tempelhof.“

Die Strecke wurde hauptsächlich mit der dreimotorigen Farman F 103 „Etoile d'argent“ bedient. Das für acht Passagiere ausgelegte Flugzeug erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 190 km/h. Die Strecke wurde jeden Sommer befliegen, aber dann 1934 eingestellt. Leipzig stand danach auf den Flugplänen der ein Jahr zuvor gegründeten Air France.

Im Sommer 1986 flog Air France Leipzig wieder an, gemeinsam mit Interflug: Eine Iljuchin 62 verband täglich den Flughafen Schkeuditz mit

Paris-Orly. In Ergänzung zu diesem Flug bot die französische Airline jedes Jahr anlässlich der Leipziger Messe Sonderflüge an, darunter auch die Concorde. Dieser Dienst wurde 1991 mit der Auflösung von Interflug eingestellt. Von 1992 bis 1998 flog der „Nürnberger Flugdienst“ im Auftrag der Air France auf der Strecke Leipzig - Paris. 2006 nahm Air France die Strecke nach Leipzig wieder in ihren Flugplan, zweimal pro Tag.

Die Concorde kam im März 1986 zur Messe nach Leipzig. Das Flugzeug durfte mit einfacher Schallgeschwindigkeit über bewohntes Gebiet fliegen.



Eine „Embraer 145“ auf dem Weg von Leipzig nach Paris im Sommerflugplan 2006.





Luftfracht ist eine unentbehrliche Einnahmequelle. In handliche Kisten verpackte Pakete für Paris werden in eine Farman-Maschine vom Typ F 160 verstaут.



Der New York-Frachter, eine Super-Constellation, wird beladen. Fassungsvermögen 14 Tonnen. (1960)

Für Schwer- und Spezialtransporte ist die französische Airline bekannt. So beauftragte die Fa. Borsig Berlin die Gesellschaft, einen Abhitzekegel nach Indien zu transportieren. Seine Ausmaße: 6 m Länge, 2,40 m Durchmesser, Gewicht 24 Tonnen. (1980)



Humorvoll stellt Roland Hugon 1952 die Möglichkeiten der Luftfracht dar.

Satelliten, Kühe und frische Rosen fliegen durch die Luft

Während der Berliner Luftbrücke 1948 - 1949 schienen Flugzeuge nur noch für den Transport von Versorgungsgütern da zu sein. Eine unübersehbare Flotte von Propellermaschinen vollgepackt mit Kohlen, Lebensmitteln, dem Nötigsten landeten auf den drei Berliner Flughäfen. Die „fliegenden Güterwagen“ hatten am Ende der Blockade 2,3 Millionen Tonnen Versorgungsgüter nach Westberlin geschafft.

Danach wurde das Flugzeug fast unmerklich wieder Reisevehikel für Passagiere, und spielte für den Post- und Frachttransport nur noch eine Nebenrolle. Die Fluggesellschaften mussten, schon aus Gründen der Rentabilität, alles unternehmen, ihre Maschinen mit mehr als Reisegepäck zu füllen. Dafür baute die französische Fluggesellschaft eine eigene Abteilung in Paris und den anderen Ländern auf, mit dem Ziel, Industrie und Handel für den Gütertransport per Flugzeug zu gewinnen. 1960 richtete sie eine Frachterlinie zwischen Paris, Frankfurt und Berlin ein. Die DC-4-Maschinen konnten acht Tonnen Güter laden. Der erste Frachtchef, Helmut Scherret, bot für eine Großsendung von 1000 kg einen Sondertarif von 40 Pfennig pro Kilo an. In Berlin waren das Unternehmen, wie Siemens, Borsig, BMW, Schering, die am internationalen Lufttransport interessiert waren. Air France hatte auch ab Hamburg eine Linie über den Nordpol nach Japan eingerichtet. In dieser Stadt hatten traditionsgemäß zahlreiche Importeure und Exporteure ihren Sitz, die nicht alle Güter per Schiff, sondern auch mit dem schnelleren Flugzeug verschicken wollten. Air France brachte aus Japan die ersten Autoersatzteile von Honda nach Deutschland.

Schnell wurde es notwendig, größere Flugzeuge wie die Boeing 707 einzusetzen, die 40 Tonnen Fracht auf einmal in die USA bringen konnte. In Deutschland richtete die französische Airline neben den Passagierschaltern eigene Frachtbüros ein. In München,

Düsseldorf, Nürnberg, Frankfurt, Stuttgart, Köln, die jedoch mit Kurzstreckenflugzeugen angefliegen wurden, umfangreiche Frachtsendungen passten dort nicht hinein. So wurden die Güter mit großen Lastwagen zum Drehkreuz Paris gefahren und dort auf große Maschinen verladen. 1974 kaufte Air France den ersten Frachtjumbo Boeing 747 F und setzte ihn auf der Strecke Paris - New York ein: Fassungsvermögen 100 Tonnen. 75 Prozent der deutschen Fracht geht nun über Paris in alle Welt, die anderen 25 Prozent nach Frankreich.

Tempo in der Luft ist jedoch noch lange nicht alles. Auch die Frachtabfertigung am Boden musste schneller werden. In Frankfurt entwickelte Air France ein computergestütztes Reservierungs- und Abfertigungssystem. Elektronisch konnten nun die einzelnen Sendungen auf die Lkws, Fracht- oder Passagiermaschinen in Paris zugeteilt werden. Schwerpunkte im Frachternetz sind neben den USA, Kanada, Südamerika, Asien und der Mittlere Osten. Die Liste der mit den Flugzeugen transportierten Güter ist unendlich: Ein 24 Tonnen schwerer Kessel für eine Düngemittelfabrik in Indien, Hubschrauber, Autos, Computer, Satelliten, aber auch Keramikfiguren von Hummel, Textilien, Frischgemüse, Schnittblumen, Milchkühe und frischgeschlüpfte Küken, Sportschuhe und Skier. 1985 beförderte Air France 23 000 Tonnen Güter aus Deutschland. Das Frachtgeschäft hatte sich längst vom Zusatzverdienst zum „Goldesel“ entwickelt. Eigene Lager- und Frachtabfertigungshallen werden gebaut, noch effizientere Elektronik eingesetzt, im Verkauf sind Spediteure und Industrie Großkunden geworden. Auch die Flughäfen haben in der Luftfracht längst eine sprudelnde Einnahmequelle entdeckt.

Auf der Suche nach kostengünstigen Lösungen wird ein neuer Flughafen gesucht. Nach umfangreichen Studien zog Air France schließlich von Frankfurt auf den ehemaligen Militärflughafen „Hahn“ im Hunsrück. Dort werden die Frachtgüter aus den sieben deutschen Flughäfen nach Zielorten geordnet und nach Maschinentypen auf Paletten oder Containern verpackt. Lkws brachten die Frachtstücke zur Drehscheibe des Pariser Flughafens. Ähnlich wurde in umgekehrter Richtung mit Importgütern verfahren.

Inzwischen hat Frachtdirektor Helmut Scherret die Air-France-Fracht seinem

Nachfolger Otto Meyer übergeben. In Hahn entstand ein zentrales Frachtterminal von 6 180 qm mit einer Umschlagskapazität von 60 000 Tonnen pro Jahr. Die Zusammenarbeit der Fluggesellschaften im Passagiertransport wurde erfolgreich auch in der Luftfracht, Sky team cargo, genannt, umgesetzt.

Heute fliegen in den Bäuchen der Fracht- und Passagierflugzeuge Millionen Tonnen Güter aller Art. Das hätte sich während der Berliner Luftbrücke wohl niemand ausmalen können.

Dieser Bericht wurde aus Unterlagen von Helmut Scherret zusammengestellt.



Im Oktober 1974 wird der erste Jumbo-Frachter Boeing-747 F in Dienst gestellt.



Ein für die Fracht konzipierter Lkw mit versenkbaren Rollenbahnen bringt die Fracht zu den Jumbo- und Combi-Frachtern nach Paris.
(Foto: Fünf-Palettenzug der Fa. Haller Stuttgart)

Eigenes Frachtzentrum nach Maß

Für jedes Unternehmen gelten die gleichen Regeln: Gesamtkosten senken, Einnahmen optimieren, Qualität verbessern. Die deutsche Frachtorganisation der Air France brauchte ein eigenes Frachtlager, das die Funktionen eines Sammel-, Transit- und Verteilungszentrum (HUB) erfüllt. Nach gründlichen Studien über den Standort, die Logistik und den Personalbedarf fiel die Wahl auf den ehemaligen Militärflughafen Hahn, der allen Kriterien entspricht.

Auch für den Hauptumschlagsplatz Paris-Charles-de-Gaulle wurden positive Auswirkungen erwartet. Man rechnete damit, dass sich die Anzahl der zwischen Deutschland und Paris verkehrenden Lastwagen verringerte, die verbliebenen aber besser ausgelastet würden. Gleichzeitig hoffte man, einen geringeren Arbeitsaufwand und eine Verbesserung der Transportqualität zu erreichen.

1997 Terminaleröffnung

Zur Eröffnung des Frachtterminals im Juli 1997 kommen zahlreiche Gäste aus der Landesregierung, aus der Industrie, aus dem Handel und dem Speditions-gewerbe. Air France hatte mit diesem Schritt auch für die Region Hunsrück wirtschaftliches Engage-

ment gezeigt. Das erste Betriebsjahr war so erfolgreich, dass Air France ihre Frachtdirektoren in Warschau und Prag anwies, einen regelmäßigen Lkw-Dienst von und nach Hahn aufzunehmen. Dadurch gewinnt der Umschlagplatz noch mehr an internationaler Bedeutung. Um Buchungsanfragen der Spediteure mit den logistischen Betriebsabläufen der Air France zu koordinieren, werden Dokumentenabfertigung und einen Kundendienst eingerichtet.

Nach drei Jahren sind die Kapazitätsgrenzen der Frachtanlage erreicht. Im Mai 2000 wird die vom Unternehmen CARGO-Immobilien gebaute zweite Frachthalle eingeweiht. An das Flugvorfeld angeschlossen, können von hier aus direkt Flugzeuge be- und entladen werden. Der Flughafen Frankfurt-Hahn hat auch hier wieder unbürokratisch und kompetent gehandelt.

Neue Herausforderungen

Parallel zur logistischen Entwicklung der Air France, trifft sie 1999 zwei weitere Entscheidungen von großer Tragweite: Die Verkaufsregionen Deutschland, Österreich und Luxemburg werden zusammengelegt. Air France und Delta Air Lines (DL) unterzeichnen einen Allianzvertrag. Air-France-Cargo nahm nun als Verkaufsagent die kommerziellen Interessen von DL wahr und wurde verantwortlich für die Bodenabfertigung.

Qualität

Neben der Rentabilität und der Sicherheit gehört die Qualität zu den erklärten Unternehmenszielen der Air France. Es wurden Arbeitsprozesse standardisiert (ISO Zertifizierung), elek-

tronische Buchungssysteme eingeführt, zusammen mit führenden Speditionsunternehmen wurden an einer Vereinheitlichung der Transportlogistik gearbeitet. Das heißt:

1. Anwendung der ISO Norm 9001 Version 2000 an allen bedeutenden Betriebsstätten.
2. Intensive Zusammenarbeit mit führenden Speditionsunternehmen am Logistikprogramm Cargo 2000 (C2K).
3. Einführung der elektronischen Buchung. Beteiligung der Air France am Portal GF-X.

Air-France-Cargo Deutschland/Österreich hat als drittstärkste Delegation des Unternehmens mit dem weltweit zweitgrößten HUB (nach Paris) eine besondere Vorreiter Rolle übernommen.

Air France – KLM

Das Jahr 2004 steht ganz unter dem Zeichen des Zusammenschlusses von Air France und KLM. Am 6. Mai fanden gemeinsame Präsentationen vor Vertretern der Spediteure und der Industrie statt. Von nun an arbeiten die Nummer zwei und die Nummer drei auf dem deutschen Luftfrachtmarkt engstens zusammen.

Am 30. September 2004 verabschiedet sich Frachtdirektor Otto Meyer in den Ruhestand. Nachfolger ist zum ersten Mal seit mehr als 50 Jahren in Deutschland ein Franzose, Christophe Boucher.

Otto Meyer

1997 – zentrales Frachtterminal auf dem Flughafen Hahn 6180 qm Lagerhalle, 1800 qm Rampenfläche, Umschlagskapazität 60 000 Tonnen pro Jahr.



Innenansicht des zweiten Air-France-Frachtterminals am Flughafen Frankfurt-Hahn.



**Hamburg-Tokio
Schneller über den
Pol mit Air France!**

3 wöchentliche Direktflüge von Hamburg nach Tokio – über den Nordpol – am Montag, Mittwoch und Donnerstag mit der neuartigen Boeing der Intercontinental 707-300.

Freudigste Atmosphäre und erstklassige Charakteristik während der ganzen Reise.

3 wöchentliche Flüge über die kontinentalen Meere – das weltweite Netz der Air France verbindet Europa mit Japan über die Nordpolroute. Die Luftlinie ist die schnellste und bequemste Verbindung zwischen Europa und Japan.

Wenden Sie sich an die IATA-Flugagentur oder die nächste Air France-Vertretung, die Sie gerne für Ihre künftige Reise kennen.

In Zusammenarbeit mit All Nippon Airways und Japan Air Lines betreibt die Air France-Fluglinie 3 Flüge über den Pol und 20 Flüge über die Kontinente.

Air France hat für Sie einen einzigartigen Service reserviert. Mit Montag- Freitag Flügen wie Sie sonst in die ferne östliche Hemisphäre. Praktisch um 9.35 Uhr ab Hamburg.

Möge Sie unsere Super Meal & Super Teel in Anspruch nehmen, kostet Sie kein Aufschlag ab Hamburg hin und zurück nur DM 385,-. (Befreiung Bestimmung: Hin- und Rückflug 7 Tage).

Für weitere Informationen und preisgünstige Flugpasschaltlinien nach Frankreich wenden Sie sich bitte an die IATA-Büros oder Ihre Air France-Vertretung: Hannover, Landerstraße 10-11, Telefon 0511/326971.

AIR FRANCE

DAS LÄNGSTE FLUGNETZ DER WELT

à Tokyo Service

Schneller von Hamburg nach Tokio. Werbung der sechziger Jahre.

**HANNOVER - PARIS:
MORGENS NONSTOP MIT AIR FRANCE JET.
AB DM 385,-.**



AIR FRANCE

Zeitungsanzeige zur Eröffnung der Linie Hannover-Paris. (1986)

Hamburg - Paris in weniger als zwei Stunden

Ab 1950 ist die Air France wieder in Norddeutschland

Hamburg gehörte 1950 zu den ersten deutschen Städten, die die Air France nach dem Krieg wieder anflieg. Die Flugstrecke führte zunächst von Paris nach Berlin und auf dem Rückweg ging es über Hamburg wieder nach Paris. Die Fluggesellschaft flog anfangs mit der französischen „Languedoc“ nach Hamburg. Nach einem Jahr kam die zweimotorige 250 km/h schnelle DC 3, die schon bald von der noch schnelleren viermotorigen DC 4 (350 km/h) abgelöst wurde. Auch der Flugplan ändert sich in Paris - Düsseldorf - Hamburg und zurück.

Drei Jahre später eröffnete die französische Fluggesellschaft ein Büro in Hannover. Das lohnte sich besonders während der weltgrößten Industriemesse, zu der jedes Jahr Hunderttausende von Besuchern anreisen. Eine Gelegenheit für Air France, mit Sonderflügen von Paris nach Hannover zu fliegen.

Aber auch in Hamburg blühte das Geschäft. Ab 1954 kam die schnelle (500 km/h) viermotorige Vickers Viscount an die Alster. Air France eröffnete eine größere Agentur mit riesigen Schaufenstern, am zentral gelegenen Alstertor 21. Gegenüber hatte sich schon die holländische KLM eingerichtet, später gesellten sich auch Lufthansa und die japanische JAL dazu.

Hamburg – Sprungbrett nach Japan

Inzwischen hat die starke internationale Position Hamburgs als Welthandelsplatz dazu geführt, dass immer mehr japanische Firmen hier ihre Vertretungen einrichteten. In Hamburg lebte die stärkste japanische Kolonie in Deutschland und entsprechend groß war die Nachfrage nach Flugdiensten in den Fernen Osten.

Air France richtete ab 1959 Direktflüge von Paris - Hamburg - Anchorage nach Tokio ein. Geflogen wurde zweimal wöchentlich mit L 1649 Superstar Liner. Air France war die erste und einzige Fluggesellschaft, die Hamburg mit Tokio verband. Die fernöstlichen Flug-

gäste wurden speziell von vier japanischen Air-France-Mitarbeitern betreut.

Start ins Düsenzeitalter

1960 begann für Air France in Hamburg eine neue Ära, das der Düsenflugzeuge. Nach Paris wurde nun täglich die französische Caravelle eingesetzt und nach Tokio flog man komfortabel mit Boeing 707. Die Reisezeiten verkürzten (Daten wären noch zu präzisieren) sich ständig. Aber nicht nur die Passagiere profitieren von diesen Neuerungen. Auch die Luftfrachtkunden erkannten den Vorteil, Waren schneller und zuverlässiger von und nach Japan zu transportieren. Dies galt in besonderem Maße für die zahlreichen Schiffersatzteillieferungen der Wertindustrie Norddeutschlands. (Was wurde noch geflogen und was kam aus Japan?)

Die „Ära Schäfer-Surén“...

Mit dem Einsatz der ersten Düsenflugzeuge übernahm im Januar 1961 Geert Schäfer-Surén als erster deutscher Direktor die Repräsentanz der Air France für Norddeutschland. Schäfer-Surén, 1914 in Kiel geboren, erwarb 1933 auf der deutschen Verkehrsfliegerschule alle Lizenzen für Land- und Seeflugzeuge, sowie für Instrumenten- und Kunstflug. Während des Zweiten Weltkriegs war er Pilot in der deutschen Luftwaffe.

1950 bewarb er sich bei der Air France in Berlin, nicht für einen Platz im Cockpit, sondern zum Bodendienst. Seine guten Französischkenntnisse und seine 6000 Flugstunden sprachen für ihn. Er sollte mit Deutschen und Franzosen die Flugvorbereitung, das Be- und Entladen der Maschinen und deren Abfertigung organisieren sowie helfen, die Niederlassung der Air France auf- und auszubauen. Zwei Jahre später übertrug ihm die französische Fluggesellschaft die Leitung der Niederlassung für Nordbayern in Nürnberg. 1957 wurde er Leiter für die Verkehrsförderung in der Deutschlanddirektion in Frankfurt.

Die neue Aufgabe in der norddeutschen Niederlassung sollte auch der Völkerverständigung dienen. Das eher auf England ausgerichtete Hamburg wollte er mit Frankreich bekannt machen. So gründete er 1965 mit Unterstützung des französischen Generalkonsuls und des französischen Handelsrates für Norddeutschland den Kreis „Amicale des Hommes d’Affaires franco-allemands“, einen Kreis deutsch-französischer Geschäftsleute,

dem schon bald mehr als 120 Unternehmen angehören. Danach brachte er französische Mode nach Hamburg. Als Präsident des Hamburger Modeclubs – von 1962 bis 1970 – veranstaltete Schäfer-Surén zusammen mit den Häusern der Pariser Haute Couture, so Christian Dior, Yves Saint-Laurent, Guy Laroche, Pierre Balmain jedes Jahr einen glanzvollen Modeball, der weit über die Grenzen Hamburgs für Aufsehen sorgte. Auch das war ein Mittel, Vertreter des Handels, der Wirtschaft, der Reisebürobranche und der Speidition in angenehmer Atmosphäre Frankreich als Kulturnation bekannt zu machen.

Paris und das übrige Frankreich stiegen zu begehrten Reisezielen auf, wie die wachsenden Passagierzahlen zeigten. Ab 1966 flog die Caravelle täglich non-stop zwischen Hamburg und Paris. Ab 1973 zweimal pro Tag.

1973 ist aber auch das Ende des Polarfluges von Paris über Hamburg - Anchorage nach Tokio.

Die Mehrzahl der japanischen Unternehmen hat ihren Sitz von Hamburg nach Düsseldorf verlegt. Ein Zwischenstopp in Hamburg auf dem Weg nach Tokio, zuletzt mit dem Jumbojet Boeing 747 war nicht mehr rentabel. Für seine Bemühungen um ein besseres Verständnis zwischen Deutschen und Franzosen wurde Schäfer-Surén 1975 vom französischen Generalkonsul Henry Rollet der Orden des „Chevalier de l’ordre national du mérite“ verliehen. Im Juni 1979, nach fast zwanzig Jahren als Air-France-Direktor für Norddeutschland trat Geert Schäfer-Surén in den Ruhestand.

Otto Meyer

Eine Boeing 707 beim Zwischenstopp auf dem Weg über den Pol nach Tokio.





Stationsleiter Lucien Rousseaux begleitet den Sänger Charles Aznavour zum Flugzeug.

Am Hamburger Flughafen erlebt

Sie waren auf geheimnisvolle Weise spurlos verschwunden. Nach langem Suchen fanden die Kollegen die Spur der Vermissten. Die waren statt im Aquarium in der Air-France-Küche gelandet und anschließend in der Ersten Klasse auf dem Flug nach New York serviert worden. Unter den fünf Passagieren saß auch der bekannte Meeresforscher und Leiter des Ozeanographischen Museums von Monaco, Jacques-Yves Cousteau.

wir haben uns daran gehalten. Wir hatten 400 Meter freie Sicht nach vorn und genau so viel nach hinten, das macht zusammen 800 Meter.“

Sale boche

Es kommt vor, dass wegen schlechten Wetters in Hamburg und am Zielflughafen Paris-Charles-de-Gaulle, ein Flug gestrichen wird. Ein aufgebracht französischer Passagier verlangte sofort den Stationsleiter zu sprechen. Ich kam und versuchte ihn zu beruhigen. Außer der Eisenbahn gäbe es keine Möglichkeit nach Paris zu kommen. Daraufhin kommt er ganz nahe zu mir heran und schrie: „Monsieur, sie sind nichts weiter als ein „sale boche“. Bei mir geriet er mit dem Schimpfwort für Deutsche an den Falschen. Ich blieb gelassen und lächelte ihn an. Verblüfft nahm er seinen Anrechtsschein (voucher) für die Eisenbahn und verschwand. Er konnte nicht wissen, dass er mich als Belgier so nicht beleidigen konnte.

Lucien Rousseaux †

Nie im Aquarium angekommen

Eines Tages erhielt ich am Hamburger Flughafen ein Telex, das mir die Ankunft lebender Tiere an Bord unserer Nordpol-Maschine (Tokio - Anchorage - Hamburg - Paris) ankündigte. Ein zweites Telex präzisierte: Es sind vier King-Crabs. Diese Tiere können bis zu zwei Meter groß werden, sind also nicht zu übersehen. Sie waren für das Ozeanographische Museum in Monaco bestimmt. Die Krustentiere landeten wohlbehalten und flogen dann weiter nach Paris. Doch dann kam plötzlich ein Telex aus Paris mit der Frage: Habt ihr versehentlich die Tiere ausgeladen?

Waschküche

Seit drei Tagen stak der Hamburger Flughafen in dichtem Nebel. Alle Flugzeuge mussten auf andere Airports ausweichen, nur die Finnair wollte nicht. Sie versuchte zu landen und schaffte es. Dann baten die beiden Piloten ungerührt um die Wettervorhersage für den Weiterflug nach Amsterdam. Die Flugkontrolle machte ihnen klar, dass sie soeben bei einer Sicht von nur 400 Meter gelandet seien und dass das erlaubte Minimum bei 800 Meter horizontal sei. Der Kapitän: „Wir wissen das mit den 800 Metern, und



Reisende aus Hamburg können New York am selben Vormittag erreichen. Werbung von 1978.

Sonderflug mit dem Jumbo von Paris zur Hannover Messe.



Dreimal so schnell wie vor 80 Jahren



Winterliche Morgenstimmung am Flugsteig des Berliner Zentralflughafens Tempelhof. Im Vordergrund wartet eine DC-4 der Air France auf die ersten Passagiere. (Foto: Flughafengesellschaft Berlin)



Cockpit der Caravelle mit Flugkapitän Lionel Casse. (1958)



Anflugkarte auf Westberlin mit den drei Luftkorridoren im August 1953.

bauer, der Piloten und der Flughäfen. Im Winter musste der Pilot mit Schnee, Nebel, stürmischen Winden, geringer Sicht und einem zeitweise rauen Kontinentalklima fertig werden. Im Sommer war es etwas besser. Er stieß auf Gewitter, die er umfliegen konnte, als das Wettervorhersagesystem immer besser wurde.

Aus der Sicht der Piloten

Innerhalb von 80 Jahren ist die Flugzeit von Berlin nach Paris immer kürzer geworden. Das liegt natürlich am enormen Fortschritt im Flugzeugbau, aber es gibt noch andere Gründe. Die drei wichtigsten sind Sicherheit, Pünktlichkeit und Komfort. Die Verbesserungen auf der legendären Linie Paris - Berlin verdankt man besonders in der Anfangsphase dem Mut und der Kompetenz aller, der Flugzeug-

Vom Erstflug der Farman „Jabiru“ F 170 im Jahre 1926 bis zum Airbus von heute wurde diese Route immer sicherer. Besonders revolutionär war der Übergang vom Propellerflugzeug zum Düsenflugzeug. 1950 transportierte die viermotorige Douglas DC-4 etwas mehr als 60 Passagiere mit 350 km/h in 2000 m Höhe, in einer Kabine ohne Druckausgleich. In den sechziger Jahren bot die französische Caravelle schon Platz für rund 80 Passagiere, sie flog in einer Höhe von 10000 Meter mit 800 km/h. Das

Reisen wurde bequemer und sicherer. Allerdings wurde der große Zeitgewinn durch die wachsende Verkehrsdichte teilweise wieder aufgehoben.

Die Weiterentwicklung der Technik erlaubt es jedoch, dass die Flugzeuge bei fast jeder Wetterlage landen können. Mit dem Instrumentenlandesystem lassen sich präzise Anflüge und Landungen auch dann noch ausführen, wenn die Sicht aus dem Cockpit drastisch eingeschränkt ist. Bei der Betriebsstufe der Cat IIIa darf der Pilot bei einer Minimalsicht von nur 200 Meter landen; bei Cat IIIb genügen 50 Meter, und bei Cat IIIc sind automatische Landungen ohne jede Außen-sicht möglich.

Jean-Pierre Ravet

Im Berliner Luftkorridor

Fast alle Flugzeuge nach West-Berlin landeten nach dem Zweiten Weltkrieg in Tempelhof. Britisch European Airways setzte die Vickers Viscount ein, Pan American die Douglas DC-6 und Air France die Douglas DC-4. Bekanntlich mussten sich alle Berlin anfliegenden Maschinen in den drei Luftkorridoren an die 1945 beschlossenen Beschränkungen halten. Jede der drei Verbindungsstrecken zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik waren 37 Kilometer breit und 3000 Meter hoch. Auch Düsenflugzeuge wie die Caravelle, die dreimal so hoch fliegen können, mussten sich daran halten. So flog Air France auf dem Weg nach München nicht direkt nach Süden, sondern über den halb so langen mittleren Korridor nach Westen. Über

Wolfsburg, am Ende des Korridors, war es möglich, auf die normale Flughöhe von 10 000 Meter zu steigen. Obwohl die Route gut hundert Kilometer länger war als der Südkorridor, gewann man spürbar an Zeit und sparte Treibstoff. Für den Rückflug nach Berlin stiegen die Flugzeuge auf normale Flughöhe, um dann, etwa 100 km vor Wolfsburg, auf die in den Korridoren erlaubte Flughöhe zu sinken. Die Luftkorridore wurden vom amerikanischen Militär überwacht. Wenn die Piloten bei Gewitter dringend um eine Erlaubnis zur Kursänderung nachsuchten, erhielten sie die Genehmigung manchmal sogar von den im Berliner Kontrollzentrum anwesenden Russen. Sowjetische Jagdflugzeuge tauchten von Zeit zu Zeit entlang des Korridors auf, um die Einhaltung der Routen zu kontrollieren.

1965 wurde die Frachtlinie Paris - Frankfurt - Berlin eröffnet. Geflogen wurde mit „Breguet Deux ponts“. Air France war damals schon im Flughafen Tegel, entschied sich jedoch, für die Frachtmaschinen weiterhin den Flughafen Tempelhof zu nutzen, da sich die dortigen Mitarbeiter seit der Luftbrücke als unersetzliche Frachtspezialisten erwiesen hatten. Der Hauptteil der Ladung war für die Strecken Berlin - Frankfurt bestimmt. Nach Frankreich bestand die Fracht überwiegend aus elektronischen Artikeln der Berliner Industrie.

François Rude

Stewardessen nehmen kein Trinkgeld

Vor 45 Jahren auf den innerdeutschen Flugstrecken der Air France.

In der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ erschien eine ungewöhnliche Stellenanzeige: Air France suchte zwei Dutzend Stewardessen, die „Hôtesse du réseau Allemagne“ (HRA).

Air France wollte in Deutschland nur Flugbegleiterinnen, Männer waren nicht gefragt. In Paris erhielten die jungen Frauen eine gründliche Ausbildung im Bereich Sicherheit an Bord, geübt wurden alle Handgriffe für Notfälle. Danach erst wandten sich die Ausbilder dem äußeren Erscheinungsbild zu. Die Stewardessen hatten immer Ruhe auszustrahlen, vor allem wenn das Flugzeug in Turbulenzen geriet.

Nach dieser intensiven Schulung übernahmen sie den Borddienst auf den innerdeutschen Strecken. „Von Berlin aus flogen wir zweimal pro Tag nach Frankfurt oder München und zurück, begleiteten die Passagiere die Treppe zum Flugzeug hinauf und am Ziel wieder hinunter.“ Passagierbrücken waren noch nicht erfunden, ebenso wenig die Platzkarten, entsprechend schnell ging es beim Einsteigen



Inés Limper-Damon, Stewardesse auf den innerdeutschen Flügen der Air France in Sommeruniform und Autorin des Berichts „Stewardessen nehmen kein Trinkgeld“.

Spalier für einen besonderen Fluggast war natürlich die Ausnahme. Links neben der Treppe Inés Limper-Damon.

zu. Alle liefen übers Vorfeld die Treppe hoch, um sich die schönsten Plätze zu erobern. Das Durchschnittsalter der Flugreisenden lag damals bei 50. „In den sechziger Jahren war das Fliegen noch ein aufregendes, neues Erlebnis. Viele Passagiere konnten sich nicht vorstellen, dass man für die Mahlzeiten an Bord nichts bezahlen musste und wollten auf keinen Fall als „Zechpreller“ von Bord gehen. Wir mussten viel erklären. Neulingen war auch schwer klar zu machen, dass wir kein Trinkgeld annehmen durften. Uneinsichtigen entgegnete ich schließlich, dass ich Bedienungsgeld erst ab 1000 Mark aufwärts akzeptiere. Das kühlte ihre Spenderlaune endgültig ab. Die deutschen Flugbegleiterinnen arbeiteten anfangs ausschließlich auf dem innerdeutschen Streckennetz zwischen Berlin, Frankfurt, München, Hamburg, Hannover, Stuttgart, Nürnberg und Düsseldorf. Ähnlich ging Air France in Berlin mit der British European Airways (BEA) vor. Der französischen Airline liefen die Passagiere davon, die lieber vom stadtnahen Flug-

hafen Tempelhof aus verreisen wollten, statt von Tegel. Die Lösung des Problems: Sitzplätze auf den Maschinen der BEA, die von Tempelhof abflog, für Air-France-Passagiere reservieren und die Stewardessen an Bord der Briten arbeiten lassen. Inès Limper war von diesem Wechsel nicht sonderlich begeistert. „Ich habe mich nicht bei Air France beworben, um dann in diesem völlig anderen Ambiente zu arbeiten. Bei den Engländern war alles hierarchisch aufgebaut, weit weg von der warmen familiären Atmosphäre bei den Franzosen.“ Inzwischen kam das erste französische Düsenflugzeug, die Caravelle, nach Deutschland. Die deutschen Stewardessen waren selbstverständlich für die Ansagen an Bord zuständig, die auf dieser Maschine zwischen Cockpit und der Ersten Klasse, neben der Küche gesprochen wurden. „Das hatte den Vorteil, dass wir auch gleichzeitig die zwölf Passagiere in der First betreuten. Hier saßen Vielflieger, die wir schon bald alle mit Namen kannten“.

Die kleine effiziente Truppe deutscher Flugbegleiterinnen hatte sich in wenigen Jahren einen ausgezeichneten Ruf innerhalb der französischen Fluggesellschaft erworben. Das lag neben ihrer hohen Professionalität auch etwas an dem leichten deutschen Akzent, den die Franzosen überraschenderweise charmant fanden.“ 1974 wurden die Deutschland-Stewardessen ganz in die Air France integriert und die innerdeutschen Flugdienste eingestellt. Auf den internationalen Linien fand man sie wieder, so auch an Bord des Überschallflugzeuges Concorde. Einige haben geheiratet, das Heiratsverbot galt nicht mehr. „Ich heiratete einen Air-France-Piloten und heute fliegt unsere Tochter ebenfalls als Pilotin durch die Welt. Rückblickend war das für mich eine aufregende, erfüllte Zeit.“

Inés Limper-Damon

Cockpit eines Airbus A320, auf der ihre Tochter als Pilotin arbeitet.



Flugverbindungen zwischen Berlin und Paris von 1926 bis 2006

Jahr	Flugzeug	Passagiere	Reisegeschwindigkeit km/h	Flugzeit
1926	Farman Jabiru	8	190	6 Stunden
1936	Wibault 283T12	10	230	4:45 Stunden
1950	DC-4	64	350	4:30 Stunden
1960	Caravelle	89	800	3:30 Stunden
1983	Boeing 727/200	154	930	2:35 Stunden
1987	Airbus A 320	159	825	2:50 Stunden
2006	A 318 / A 320	110 à 159	825	1:45 Stunden



Statt mit dem Flugzeug kommt Air France diesmal mit dem Ballon nach Frankfurt zu einer „Französischen Woche“.



Schnupper-Reise für Reisebüroleute auf die Französischen Antillen. (1971)



Die Caravelle zum Kennenlernen. Reisebüroangestellte fliegen 1961 nach Paris-Orly.

Neubeginn mit Bleistift und Radiergummi

Durch Frankfurt weht ein Hauch von Fernweh

Eine Ferienreise mit dem Flugzeug? Die meisten Deutschen konnten sich das vier Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg nicht vorstellen. Selbst die Fluggesellschaften glaubten nicht so recht an die Zukunft. Ein erster Versuch, im Jahre 1947 den Linienverkehr zwischen Paris und Frankfurt wieder aufzunehmen, wurde abgebrochen. Beim zweiten Anlauf 1950 flog die Air France zweimal pro Woche mit einem viermotorigen Propellerflugzeug von Paris über Frankfurt nach Berlin. Wenige Tage vor der Linienöffnung wurde die neue Verbindung bekannt gemacht; und an der Frankfurter Hauptwache entstand in einem teilweise zerstörten Haus ein provisorisches Büro. Langsam wehte wieder ein Hauch von großer weiter Welt durch die Stadt. Einige Fluggesellschaften und Reisebüros ließen sich nieder. Allerdings war Fliegen noch lange etwas Elitäres.

Air France hatte keine Mühe, deutsche Mitarbeiter zu finden. 1952 zog sie in das neue achtstöckige Hochhaus am Kaiserplatz um, gegenüber dem Frankfurter Hof. Hinter dem Flugscheinschalter begann der Motor der Gesellschaft zu schnurren, die Reservationsabteilung (Resa). Anfangs genügten zwei Mitarbeiter und einfachste Mittel. An Stelle der heute allgegenwärtigen Rechner und Bildschirme stand auf einem runden Tisch eine drehbare Trommel, gespickt mit Karteikarten. Für jeden Flug wurde handschriftlich eine Passagierliste erstellt, für die kommenden vier Wochen und die nächsten zwei bis drei Monate. Die Mitarbeiter trugen darauf die Buchungen ein, allerdings nur mit Bleistift. Das zweite Hilfsmittel war ein Radiergummi, mit dem alte Reservierungen gelöscht werden konnten. Die Daten der Passagiere (Name, Adresse etc.) wurden bei Anruf, noch während des Telefonats, direkt in die Listen eingetragen. Desgleichen konn-

ten die Ankunftszeiten der Fluggäste vermerkt werden, dazu Anschlussflüge und Rückreise. Alles möglichst in Großbuchstaben oder Schönschrift. Natürlich landeten schon damals Fluggäste auf der Warteliste. Sobald ein Platz frei wurde, las ein Mitarbeiter dem Passagier die wichtigsten Informationen vor: Flugnummer, Abflugzeit, wann er am Schalter sein musste und wann ihn der Bus von der Air-France-Agentur zum Flughafen brachte. Gepäck konnte schon in der Agentur aufgegeben werden. Plätze in der Ersten Klasse waren Mangelware. Sie mussten immer erst in Paris angefordert werden.

Mitte der fünfziger Jahre erschien das erste Buch auf Deutsch: „An den vier Enden der Welt“. Ein Bildband mit Reiseinformationen über die von Air France angeflogenen Länder. Das Buch war in den Reiseagenturen eine große Hilfe bei der Kundenberatung. Doch dann gab es massiven Protest aus der im Westen nicht anerkannten DDR. Auf der Landkarte waren alle Grenzen eingezeichnet – mit Ausnahme der innerdeutschen.

Am meisten gefragt war die Strecke Frankfurt - Berlin. Anfangs setzte Air France die Languedoc, dann die DC-4 nach Tempelhof ein. Von 1960 an flog der erste französische Jet, die Caravelle, nach Tegel. In nur sechs Jahren ging es jede Woche bis zu siebenmal von Frankfurt nach Berlin. Und mit dem Bau der Mauer musste die Anzahl der Berlinflüge verdoppelt werden. Wegen der großen Nachfrage wurde mit etwa 40 Reisebüros aus der Region Frankfurt ein „daily-call“ vereinbart. Air France rief die Büros zwischen 16 und 17 Uhr an und sammelte die Buchungen ein. Die Passagierlisten schickte man per Telex an das Flughafenbüro. Wegen der Gewichts- und Trimm-Kalkulation ging man bei Männern von einem Körpergewicht von 78 kg und bei Frauen von 68 kg aus.

Im September 1969 schaffte Air France auf einen Schlag in der alten Resa den Round-Table, Karteikarten, Bleistifte und Radiergummis ab. Alle Mitarbeiter lernten jetzt den Umgang mit dem neuen Computer-System „Alpha 3“. Nach der SAS war Air France die zweite Fluggesellschaft in Frankfurt, die ein computergestütztes Reservierungssystem einführte. Jetzt mussten auch die Ansprechpartner in Reisebüros und Reisestellen trainiert werden. Sie kamen jede Woche nach

Feierabend zu Air France und übten. Die teure Ladenagentur wurde überflüssig, übernahmen doch private Reisebüros die neue Technik. Das war die Zeit, in der die Fluggesellschaften den Flugscheinverkauf und die Buchungszentrale in die oberen Stockwerke verlegten. Zehn Jahre später wurde wieder ein neues System zur automatischen Ticketausstellung („Sytare“) eingeführt.

Kundendienst

Es war kurz vor Weihnachten. Einer unserer besten Erste-Klasse-Passagiere, Direktor eines Chemie-Konzerns, kaufte in Rio für seine Frau ein Körbchen frische Erdbeeren. Es sollte eine Weihnachtsüberraschung werden. Im Flugzeug bat er eine Stewardess, das kostbare Körbchen im Bord-Kühlschrank zu deponieren. Im Winter 1959 gab es eben noch nicht alles Obst der Welt zu jeder Jahreszeit. In Dakar wechselte die Besatzung. Prompt wurden die Erdbeeren von der neuen Crew unabsichtlich auf dem Flug nach Paris zusammen mit anderem frischem Obst den First-class-Passagieren gereicht. Es wäre untertrieben, nur von einer Reklamation zu sprechen, als der Mann in Paris sein Eigentum abholen wollte. Die Kunde des Missgeschicks war schon per Telex in Frankfurt, bevor unser Vielflieger auf Rhein-Main landete. Den Air-France-Leuten gelang es, an Weihnachten frische Erdbeeren aufzutreiben. Am 27. Dezember schließlich machte sich der Niederlassungsdirektor trotz Eis und Schnee mit seinem Auto auf den Weg nach Ludwigshafen und überbrachte die frischen Erdbeeren persönlich. Der VIP war wieder versöhnt.

Mit der Eröffnung der Linie Paris-Frankfurt - Istanbul - Teheran kam Air France mit dem diplomatischen Kurierdienst der USA in Kontakt. Jede Woche flogen zwei Kurier von Frankfurt über Istanbul nach Teheran. Außerdem zwei Kurier auf der Strecke Frankfurt - Paris - Casablanca - Dakar - Conakry - Abidjan - Accra - Lomé - Cotonou - Lagos - Douala - Brazzaville. Der amerikanische Military Air Transport Service (MATS), der als größte Fluggesellschaft der Welt galt, bediente nur unregelmäßig Flughäfen in Afrika (außer Casablanca), so dass auf Zivillinien geflogen werden musste. Viele amerikanische Soldaten zogen es vor, ihren Urlaub in den USA zu verbringen. Ein Akquisiteur war speziell



Die Caravelle wirbt für Frankfurt.



Die Agentur in der Frankfurter Kaiserstrasse preist Frankreich als Reiseland an.



Ute Raffauf mit dem „Pillbox“ genannten Uniformhütchen.



Die Concorde dockt in Frankfurt an.

für die Amexco-Travel-Agencies auf den amerikanischen Militärbasen zuständig. Die Nachfrage war groß und wurde noch größer, als das System „Fly now, pay later“ eingeführt worden war.

Wissenschaftler und Mitarbeiter der europäischen Weltraumorganisation ESA und des Darmstädter Raumfahrtzentrums ESOC reisten regelmäßig nach Paris und nach Cayenne, den Zielflughafen des „Ariane“-Raketentartplatzes Korou. So flog der verantwortliche Professor des Instituts für extraterrestrische Biologie der Universität Frankfurt mit fünf seiner Studenten nach Cayenne. Mit an Bord war ein Behälter mit Blutegeln, die zu Versuchszwecken in den Weltraum befördert werden sollten. Der Transport nach Cayenne erforderte besondere Aufmerksamkeit, da die Tiere nur bei einer konstant niedrigen Temperatur die Reise wohl überstanden. Nicht einfach bei Transit und Zwischenlandungen in verschiedenen Klimazonen. Aus diesem Sondertransport entwickelte sich eine gute Zusammenarbeit zwischen Fracht-Abteilung und Wissenschaftlern.

In den achtziger Jahren führte der deutsche Lourdes-Verein Köln Bahnreisen nach Lourdes durch. Da viele Pilger ältere und gebrechliche Menschen waren, wurde die Bahnreise zu strapaziös. Deshalb organisierte Air

France zusammen mit dem Domkapitular zu Köln, regelmäßig Charterflüge nach Lourdes. Geflogen wurde mit der innerfranzösischen Fluggesellschaft Air Inter.

Eine besondere Rolle spielte das Überschallflugzeug Concorde. Mit der Eröffnung der Strecke nach Washington wurde die Concorde auch für deutsche Air-France-Flieger zur Attraktion und dann noch mehr, als die Maschine 1977 in New York landen durfte. Zahlreiche First-class-Kunden (auch von der Konkurrenz) waren bereit, für den enormen Zeitgewinn (mit Transit in Paris) einen höheren Preis zu zahlen. Schon nach kurzer Zeit hatten wir Stammkunden.

In den achtziger Jahren gab es Incentive-Gruppen und Charterreisen. Der Höhepunkt war der erste „Rund-um-die-Welt-Flug“ im Dezember 1986. Bei einer späteren „Tour du Monde“ gab es sogar Wiederholer, die zur Bedingung machten, mit demselben Reiseleiter und derselben Crew zu fliegen. Ein großes Ereignis war die Concorde in Frankfurt am 24. April 1976: Mitarbeiter der Reisebüros und gute Kunden wurden ins Flughafenrestaurant eingeladen. Von dort aus hatte man die beste Sicht auf das Vorfeld und den Überschalljet. Die Concorde rollte langsam auf das Restaurant zu und blieb mit der Bugspitze zum Restaurant gerichtet stehen. Auf dem Vorfeld bewegte sich plötzlich nichts

mehr. Hunderte Vorfeldarbeiter drängten sich, in respektvoller Entfernung um die Maschine. Die geladenen Gäste wurden dann nach und nach durch die Maschine geführt. Auf der Besucherterrasse drängten sich Tausende von Zuschauern. Das Echo in den Medien war enorm.

Der Autor traf einen Passagier, bei dem er nicht sicher war, wie er wohl richtig angesprochen werden müsste: Philipp von Hessen. Auf seine Frage antwortete der Fluggast: „Ach junger Mann, sagen Sie einfach Königliche Hoheit zu mir.“

Udo Zinsser,
Gebietsleiter Verkauf

Der gelernte Buchhändler ging zuerst zu Amexco und 1955 schließlich in die Reservierung zu Air France. Dann war er Akquisiteur und wurde schließlich Verkaufsleiter. Französisch hat er während seiner Schulzeit und als Soldat in Frankreich gelernt. Englisch während seiner Kriegsgefangenschaft in South Carolina.

Zwischen Abflug und Ankunft

Hostess am Flughafen Frankfurt

Natürlich begann die Air-France-Geschichte in Frankfurt nicht erst im März 1964. Die Fluggesellschaft flog bereits seit 1950 von Paris nach Frankfurt. Doch für mich und fünf andere neue Hostessen ging an jenem Märztag ein Traum in Erfüllung: Wir durften für die französische Airline arbeiten. Zuvor hatten wir uns im Ausland den gewandten Umgang im Englischen und Französischen erworben.

Wir waren kontaktfreudig, sahen hübsch aus, waren höflich und zuvorkommend und natürlich hochmotiviert. Nach einer zweiwöchigen Einweisung vertraute uns Air France ihre Passagiere an.

Es kam uns so vor, als trafe unser Berufseinstieg genau mit einem Reiseboom zusammen. Seit dem Einsatz von schnellen Düsenmaschinen wollten immer mehr Leute fliegen. Die Fluggesellschaften suchten dringend Personal. Wir erlebten es bei der französischen Caravelle, die fast jede Stunde von Frankfurt nach Berlin und zurück flog. Wir hatten alle Hände voll zu tun.

Selbstverständlich waren wir Hostessen nicht allein. Unsere Mannschaft bestand aus dem Stationsleiter (der immer mal wieder wechselte), dem Passageleiter, unserem verehrten Willy Platil, und einer Reihe von Verkaufsfachkräften. Dazu kam das für die

technische Flugabfertigung zuständige Team, OPS genannt, plus die Mechaniker.

Im alten Abfluggebäude ging es mit den Jahren immer enger zu. Ständig drängten neue Fluggesellschaften nach Frankfurt. Kein Wunder, dass um das Terminal Behelfsgebäude wie Pilze aus dem Boden schossen. Von ihrer Holzbaracke auf dem Vorfeld hatten unsere OPS-Kollegen freie Sicht auf Start und Landungen. Sie hatten direkten Kontakt zu den Piloten und informierten sie über die Zahl der Fluggäste, das Gewicht der Koffer, der Post und der Fracht. Sie erstellten Ladepläne, errechneten den Verbrauch an Treibstoff, holten aktuelle Wetterdaten ein und errechneten das genaue Startgewicht.

Währenddessen wir Hostessen – in unseren schicken Uniformen von Christian Dior – von Maschine zu Maschine hasteten. Unser Verkaufsfach-



Kostüm und lange Hosen wurden bei Uniformen Standard. Hier eine Schöpfung von Georges Rech.

schalter lag neben dem der Lufthansa und der Panair do Brazil. Da es noch keine Computer gab, aus denen man sekundenschnell die Flugverbindungen oder Tarife abrufen konnte, war schnelles Umblättern nötig. Wir schlugen im Luftkursbuch „ABC“ nach und in einem „How Much“ genannten Tarifwähler. Über allem regierte Passagелеiter Platil mit grimmiger Miene und goldenem Herzen. Hier war für uns jetzt der Nabel der Welt, für uns und Passagiere, die Lieschen Müller hießen oder eben Mohamed Ali, damals noch Cassius Clay, Paul Anka oder Gilbert Bécaud. Hinter dem Schalter lag ein kleiner Raum. Hier klapperte die Telexmaschine, wurden die Abrechnungen gemacht, die richtige Atmosphäre, um nach dem Trubel der Abfertigung bei einem Kaffee zu entspannen.

Immer mehr Menschen verreisten. 1966 meldete der Flughafen bereits fünf Millionen Fluggäste. Es musste ausgebaut werden. Die Abfertigung der Berlin- und Inlandsflüge wurde in eine neue Halle verlegt. Aber auch das blieb nur eine provisorische Lösung. Im März 1972 zogen wir alle in den riesigen Komplex des neuen Terminals um. Das Gebäude war in drei Zonen aufgeteilt. Teil A war Lufthansa vorbehalten, in B waren die ausländischen Airlines und C blieb den Charterfluggesellschaften.

Alles war neu und zunächst ungewohnt. Kernstück des Terminals war eine elektronisch gesteuerte 38 Kilometer lange Gepäckförderanlage. Sie

sollte theoretisch eine Umsteigezeit von nur 45 Minuten möglich machen. Das Wunderwerk hatte so viele Kinderkrankheiten, dass wir zusätzliche Mitarbeiter einstellen mussten. Die waren nur damit beschäftigt, verloren gegangene Koffer aufzuspüren.

Es wird wohl für immer rätselhaft bleiben, warum ausgerechnet in dieser Zeit des Umbruchs unter den Hostessen ein Babyboom ausbrach. Kaum war eine neue junge Dame ausgebildet, war sie auch schon schwanger. Daraufhin machte sich Air France auf die Suche nach jungen Männern, bei denen dieses Risiko nicht zu erwarten war. Es kam noch schlimmer. Jetzt sorgten die Männer dafür, dass die Uniformkleider unserer Hostessen schnell zu eng wurden. blieb also nur noch der Gang zum Chef, um den Mutterschaftsurlaub zu beantragen.

Um Zeit zu sparen, bekamen wir Fahrräder. Mit ihnen schafften wir in Rekordzeit die langen Strecken zum Abfluggate und wieder zurück zum Schalter. Ein Hotel entstand direkt vor der Tür und ein Bahnhof unter der Erde. Quasi passend zum neuen Terminal bekamen wir ein neues Outfit. Eine dunkelblaue Uniform für den Winter mit cremefarbenem Oberteil. Für den Sommer war sie hellblau oder lachsfarben. Unser rundes Hütchen, die Pillbox, bekam einen Schirm.

Es gäbe viel zu erzählen: Von unsäglichen Diskussionen um die Berechnung von Übergepäck, besonders zur Weihnachtszeit. Oder wie unsere Hilfsbereitschaft für behinderte Passagiere beinahe zum Haschisch-Schmuggel ausgenutzt wurde. Oder von jenem Tag des Jahres 1976, als das schnellste Passagierflugzeug der Welt, die Concorde, das erste und einzige Mal in Frankfurt landete. Und auch von herzbewegenden Momenten, die wir mit Waisenkindern aus Vietnam erleben. Sie wurden in Saigon in ein Flugzeug gesetzt und stiegen in Paris um nach Frankfurt. Hier sollten sie bei Adoptiveltern ein neues Zuhause finden. Unterwegs hatten sie mehrmals die Betreuer wechseln müssen: Kleine, verängstigte Wesen, die sich an uns klammerten und nicht noch ein weiteres Mal weitergereicht werden wollten, an fremde Eltern. Sie ließen uns mit verheulten Augen zurück.

Irgendwann wurden wir wieder neu eingekleidet. Diesmal kam die Uniform von Rodier. Kleider mit AF-Aufdrucken in zwei Farben. Revolutionär: Zum ersten Mal durften wir lange Hosen tragen.

Der Herbst 1977 war ein neuer Wendepunkt. Sabotageakte und Flugzeugentführungen zwangen die Behörden zu neuen Sicherheitsbestimmungen. Jetzt wurden Passagiere und Gepäck systematisch nach Waffen durchsucht. Fehlte beim Einsteigen ein eingetragener Passagier, wurden alle Koffer aus dem Flugzeug wieder ausgeladen. Dann musste jeder Fluggast sein Gepäck persönlich identifizieren. Die Sicherheitsleute brachten den herrenlosen Koffer weg. Ergebnis: Gewaltige Verspätung und verpasste Weiterflüge in Paris.

Bekanntlich ist der Fortschritt unaufhaltsam. 1976 wurden wir „automatisiert“. Das Check-in von Hand war vorbei, dank des neuen Systems „Gaetan“ sollte alles einfacher werden. Wir übten so lange, bis wir alles beherrschten, und schließlich konnten wir in einem Arbeitsgang Gepäck wiegen, den dazu gehörenden Passagier einchecken, den Sitzplatz bestimmen und alles sicher im Computer speichern. Herrenlose Koffer konnten anhand des Strichcodes dem Fluggast zugeordnet werden.

Koffer bekommt Strichcode

Lange wähten wir die Flughafenwelt in Ordnung. Doch dann gab das hessische Verwaltungsgericht grünes Licht für den Bau der Startbahn West. Das war für Umweltschützer das Signal, ihrerseits zu bauen – Barrikaden. Pünktlich zum Baubeginn am 2. November 1981 strömten nicht nur Startbahngegner, sondern auch Hundertschaften von Polizei aus mehreren Bundesländern zum Airport. Die Fahrt zur und von der Arbeit war jedes Mal voller nicht ungefährlicher Überraschungen. Uns empfahl man, die Uniformen erst am Flughafen anzuziehen. Wer wollte schon Zielscheibe für Demonstranten abgeben?

Inzwischen haben sich die Flugzeuge weiterentwickelt. Obwohl wir mit der Deutschen Lufthansa in scharfem Wettbewerb standen, schloss das die Zusammenarbeit bei der Pilotenausbildung nicht aus. Statt kostspielige Simulatoren anzuschaffen, schickte Air France ihre Flugzeugführer lieber zur Konkurrenz in die Trainingshalle. Das galt für die Flugzeugmuster Boeing 737, Boeing 747 und Airbus A310. Fast fünfhundert Air-France-Piloten nahmen an 29 Ausbildungskursen teil. Und eines Tages war dann

die erste Pilotin dabei. Etwas verlegen fragte sie, ob wir ihr mit ein Paar Schuhen passend zur Uniform aushelfen könnten. Vor lauter Aufregung hatte sie erst in Frankfurt bemerkt, dass sie zwei linke Schuhe eingepackt hatte, einen braunen und einen schwarzen. Durch das massive Polizeiaufgebot rund um die Startbahn glaubten wir uns in völliger Sicherheit. Noch mehr Sicherheitskräfte kamen, als der Inter-city-Anschluss an den Flughafen fertig war. Jetzt war der Airport jederzeit von der ganzen Bundesrepublik aus direkt erreichbar. Genau diese Zeit haben sich Luftpiraten ausgesucht, zwei unserer Flugzeuge zu entführen. Am 7. März 1984 zwang ein Pirat die Piloten der Paris-Maschine, mit 62 Passagieren nach Genf zu fliegen. Erst nach langen Verhandlungen gab der Entführer auf. Einige Tage später wurde das zweite Flugzeug gekapert, diesmal nach Teheran gezwungen. Zum Glück ging auch diese Entführung unblutig aus. Aber der Schock stak uns allen noch lange in den Knochen.

Im Dezember 1984 starb ein ganz lieber Kollege, „Papa Platil“. An seinem ersten Arbeitstag nach dem Urlaub verloren wir den „Pfeiler“ unserer Flughafen-Mannschaft.

Im Juni 1985 holte uns der Terror wieder ein: Eine Detonation erschütterte das Gebäude. Unser Make-up-Spiegel flog von der Bürowand, Scheiben in der Halle B splitterten, eine Wolke aus Zementstaub legte sich über alles, Menschen schrieten vor Schmerz und Entsetzen oder waren vor Angst gelähmt, wie eine Lehrerin mit ihrer Klasse, Sirenen heulten, Polizisten und Sanitäter rannten durcheinander. Wie wir unsere Passagiere in diesem Chaos doch noch zum Flugzeug brachten, weiß ich nicht mehr. Die Hälfte unserer Leute mussten wir nach Hause schicken, so standen sie unter Schock. Während der folgenden Tage erfuhren wir, dass die Bombe in einem Abfalleimer versteckt war. Drei Menschen starben, 52 wurden zum Teil schwer verletzt.

Arbeits- und ereignisreiche Jahre schlossen sich an, bis uns 1994 wieder ein Umzug bevorstand. Diesmal ging es „back to the roots“, nämlich an den Standort, wo wir einst anfangen. Das alte Flughafengebäude war abgerissen und durch das supermoderne Terminal 2 ersetzt. Air France hatte sich dort eine strategische Schalterreihe gesichert, zwischen Parkhaus und dem Pendelzug „Sky-line“. Fast

gleichzeitig mit dem Umzug gab es neue Uniformen von George Rech. Der technische Fortschritt hielt uns weiter auf Trab. So wurde ein Automaten-system installiert, bei dem Reisende ohne Gepäck selbst einchecken konnten. Bald kam dann auch das „elektronische Ticket“: Ein Flugschein, den es nur noch im Computer gab. Für manche Passagiere war die billettlose Art zu reisen gewöhnungsbedürftig. Geändert haben sich aber manche Fluggäste überhaupt nicht. So unser Herr Bance, mit dem wir schon eine ganze Reihe nicht ganz einfacher Gepäckreklamationen durchexerziert hatten. Die letzte, der ich beiwohnen musste, endete damit, dass er einen Wutanfall mit Entkleidungsnummer hinlegte. Als die herbeigerufene Polizei ihn abführte, war er bei seiner Rumpelstilzchen-Darbietung nur noch mit Socken und einem Pullover bekleidet. Aber zur Ehrenrettung meiner Passagiere sei hier ausdrücklich betont, dass jener Herr in allen meinen Jahren am Flughafen die absolute Ausnahme blieb.

Ein Jahr wollte ich seinerzeit bleiben, als ich 1964 als Hostess bei Air France antrat. Ein ganzes Arbeitsleben später, 2004, ging ich in den Ruhestand. An meiner Stelle stehen nun wieder junge Frauen am Beginn einer Laufbahn, deren Faszination durch kaum einen anderen Beruf übertroffen werden dürfte.

Ute Raffauf

Abfertigungsschalter im alten Terminal am Frankfurter Flughafen.



Elektronik zieht in die Abfertigungsschalter. Die ersten Bordkarten werden automatisch ausgedruckt.



Als Köln-Bonn noch ein Diplomaten-Flughafen war



Bei schönstem Wetter kommt die DC-3 der Air France am Flughafen Düsseldorf an. Damals ging man noch zu Fuß zum Flugzeug, Fahrgastbrücken gab es noch nicht.

Als das gemütliche Bonn noch Bundeshauptstadt war, glaubten viele, der dazugehörige Flughafen müsse ebenfalls beschaulich sein. Eigentlich liegt der aber fast im Schatten des Kölner Doms und bekam aus optischen Gründen das Bonn angeklebt, Flughafen Köln-Bonn. Hunderte Staatsgäste stiegen hier aus, ständig war der Airport in den Medien zu sehen. Auch außerhalb des politischen Reiseverkehrs war Köln der Ausweichflughafen, wenn das Wetter in Frankfurt oder Düsseldorf eine Landung nicht mehr möglich war. Vielleicht liegt es in der Natur der Dinge, dass eine kleine Mannschaft Unvorhersehbares meistern muss. Davon möchte ich ein wenig berichten.

In Köln halfen uns andere Fluggesellschaften oder Dienstleister, Fluggäste, Gepäck samt Flugzeuge zu betreuen. Das eigene Personal bestand aus mir, als Stationsleiter und ein zwei Kollegen. Es kam ständig vor, dass auf dieser kleinen Station täglich bis zu vier Flüge im planmäßigen Verkehr durchliefen, zusätzliche Flüge im Umleitungs-, Charter- oder Sonderverkehr, doch dazu später. Der Stationsleiter musste die Gabe der Allgegenwart besitzen. Seine Anwesenheit war für jeden Flug von Air France, Air Charter, Regierungsflug oder ähnlichem unerlässlich.

Gefordert war größte Vielseitigkeit. Ich hatte Flugscheine auszustellen, Passagiere zu beraten, telefonisch Auskunft zu geben, Reservierungen und Umbuchungen vorzunehmen. Nach jeder Landung rief die Flugzeugbesatzung nach dem Stationsleiter oder dessen Vertreter. Oft mussten ganz einfach Sprachprobleme gelöst werden, so wenn die einen unzureichend Englisch sprachen oder das Personal der abfertigen Gesellschaft kein Französisch verstand. Er hatte gerade zu stehen, wenn auf dem Essenstablett die Gabel auf der falschen Seite lag, das Croissant ist „aber nicht französisch“, die Konservenmilch auch nicht, oder ein Fluggast auf dem Nachbarsitz im Flugzeug sein Gebiss vergessen hat.

Doch kommen wir zum diplomatischen Teil unseres Flughafens zur Zeit vor der Wiedervereinigung. Auf großen Flughäfen landen mindestens 40 Fluggesellschaften, das heißt, dass die ein- und ausreisenden Diplomaten sich auch auf diese 40 Fluggesellschaften verteilen. Nicht so in Köln: Der gesamte Diplomatenverkehr lief über vier Transportunternehmer: Lufthansa, British Airways, Swissair und Air France. In der Praxis sah das so aus, dass in jedem Flugzeug ein Minister, Staatssekretär, Unterstaatssekretär und Nachgeordnete saßen, alle sind wichtig. Im Normalfall erfolgt das Aus- oder Einsteigen über die Fluggastbrücke, wie bei gewöhnlichen Passagieren auch, aber eventuell vor den normalen Bürgern, oder aber hinter diesen (falls nicht jeder sehen darf, wer sich an Bord befindet), oder aber der Ausnahme: Fluggastbrücke weg, Aussteigen über die gesondert herangeführte Fluggasttreppe, roter Teppich, Musik und Sonderfahrt mit Polizeieskorte und Fahrzeugkolonne. Das muss natürlich vorher abgesprochen werden. Und wieder sind alle wichtig: Die Flughafengesellschaft, der Bundesgrenzschutz, die örtliche Polizei, die Polizei der Stadt Bonn, und nicht zu vergessen, der Protokollchef des Auswärtigen Amtes, und der Botschafter der betroffenen Nation.

Trotzdem grenzte es immer wieder an ein Wunder, wie all die Flugzeuge innerhalb der vorgesehenen Bodenzeit pünktlich abfliegen konnten. Das war der „Normalfall“. Nun wird es komplizierter: Wie jeder weiß, verstehen sich Franzosen und Deutsche recht gut, arbeiten in vielen Dingen eng zusammen und beraten sich gern untereinander. Wenn sich Staatspräsidenten durch die Luft bewegen, reisen sie in der Regel nicht in einem Linienflugzeug, sondern sie benutzen eine Regierungsmaschine. Für Minister genügt eigentlich ein Flugzeug, das der jeweiligen nationalen Fluggesellschaft gehört und innen ein wenig umdekoriert wird: Salon für den Chef, Trennwand, dahinter der Tross, Trennwand, dahinter das Volk, sprich Presse usw. Diese Sonderflüge – und es gab sie häufig – bedürfen wiederum der sorgfältigen Vorbereitung. Etwa eine Woche vor dem Ereignis, ob Arbeitsbesuch oder Staatsempfang, liegt der ungefähre Flugplan vor, und es reist zunächst einmal ein Vorauskommando an, was in Frankreich normalerweise von der Luftwaffe mit Sonderflügen vorgenommen wird, es landen also

mindestens eine bis zwei Mistère 20, eine Nord 262, eine Mystère 50, eine Caravelle. Diese Flüge müssen auch alle vom Air-France-Personal abgefertigt werden, und sie treffen in der Regel gleichzeitig mit einem Linienflug oder während der Nacht ein.

Wenn der Präsident persönlich kam, wurde es richtig spannend: Solange die französische Luftwaffe noch über keinen eigenen Airbus A 310 verfügte, war eine Caravelle natürlich nicht das geeignete Transportmittel, also wurde eine etwas größere Maschine bei Air France gechartert, etwa eine B 727 oder A 300. Ich erinnere mich an den Fall, als die ersten Mobiltelefone auftauchten: riesige Geräte mit großer Außenantenne und kleiner Reichweite. Ein französischer Organisator verlangte, dass ihm in Köln ein hier brauchbares Gerät übergeben werde, damit er ständig mit seiner zuständigen Dienststelle, der Botschaft, der Polizei und der Station in Verbindung stehen konnte. Der erzürnte Mann kam nie allein. In der Frühzeit des Handys gab es ein solches Gerät nirgendwo zu mieten. Als ich dem Herrn das erklärt hatte, kam prompt die Antwort: „Wenn ich ein Mobiltelefon verlange, will ich es auch haben – Sie werden noch von mir hören.“ Ein bis zwei Pressattachés begleiteten ihn. An Bord der Frühmaschine lag immer ein Extrapaket französischer Zeitungen, die wurden dann sofort nach Bonn gebracht, damit der Präsident oder Minister oder Staatssekretär möglichst druckfeuchte Pariser Presse vorfand.

Logistisch waren solche Sonderflüge einfach abzuwickeln. Bei einem Staatsempfang wurde das Flugzeug auf dem Vorfeld etwas abseits vom Fluggastgebäude abgestellt, die Fluggasttreppe herangefahren, der rote Teppich ausgerollt, das Musikkorps der Bundeswehr spielte die Nationalhymne. Dann Begrüßung durch den Protokollchef des Auswärtigen Amtes und den Bundeskanzler (oder entsprechenden Minister). Dann fuhr die Eskorte nach Bonn. Eines guten Tages dachte man bei der Bundeswehr und der Flughafenverwaltung, dass sich Staatsempfänge auf dem militärischen Teil des Flughafens ganz gut machen würden. Der liegt nun etwa zwei Kilometer von Empfangsgebäude entfernt, erreichbar nur über das Vorfeld, einen Rollweg und die Flughafenrandstrasse. Jetzt hing es an mir ohne Dienstfahrzeug oder Fahrrad mir Zutritt zum militärischen Bereich zu verschaffen. Dafür war ein besonderer Ausweis erforder-

Schönheitskönigin der zu Ende gehenden Ära der Propellerflugzeuge: Die Lockheed Constellation Super Starliner.





Roter Teppich für den französischen Präsidenten François Mitterrand. Ankunft zum Staatsbesuch auf dem Flughafen Köln-Bonn.

lich, der spätestens drei Tage vor dem großen Ereignis beantragt und dann am Vortag des Geschehens bei der Bundeswehr persönlich abgeholt werden musste. Mit dem eigenen Wagen fuhr ich zuerst um den Flughafen herum, durch den Stadtteil Porz-Wahn zum Fliegerhorst. Dort hielt einen dann die Wache an, denn ohne Genehmigung kommt man natürlich nicht auf das militärische und abgesperrte Gelände. Nach einem Anruf bei einem Vorgesetzten und einer Wegbeschreibung gelangte ich schließlich ins Passierscheinbüro.

Am Morgen des Staatsbesuches stand uns weder ein Dienstfahrzeug noch ein Funkgerät zur Verfügung. Glücklicherweise erklärt sich der Abfertigungspartner bereit, einen Angestellten samt Fahrzeug mit Zulassung für den militärischen Teil vorübergehend auszuleihen. Andernfalls hätte ich mit dem Lastwagen der „Lufthansa Service GmbH“ (LSG) mitfahren müssen. Die war für die Ent- und Beladung zuständig. Befreundete Kollegen eines anderen Unternehmens überließen mir zwei Handsprechfunkgeräte, so konnte ich in Kontakt mit dem Air-France-Schalter bleiben.

Zunächst landet, etwa 15 Minuten vor dem eigentlichen Staatsgast, ein Vorauskommando – meistens eine Caravelle – mit den Pressefotografen und Fernsehleuten, die Landung und Ankunft der Delegation aufnehmen.

Damals war eine Direktübertragung nach Frankreich noch nicht möglich. Die Filme flogen an Bord einer Sondermaschine nach Paris zurück. Nach der Landung der Präsidentenmaschine kam eine zweite mit den übrigen Delegationsteilnehmern, Minister und hohe Mitarbeiter. Nach einer knappen Stunde war der Zauber dann vorbei: Der Staatsbesuch im Konvoi nach Bonn, die Besatzungen der Flugzeuge auf dem Weg zum Hotel. Ich musste noch die schriftliche Aufbereitung des Tages erledigen.

Die Vorbereitungen für die Rückreise begannen rund zwei Stunden vor dem Start: Überprüfung bei der Flugsicherung, Übermittlung der Flugpläne, Einholung der Wettermeldungen und der Notice to airman „NOTAM“, Kontrolle bei der LSG, ob die Speisen entsprechend den Anweisungen vorbereitet waren, das heißt besondere Gerichte, auf 1. Klasse-Geschirr von Air France, Cognac einer bestimmten Marke und ob der Lufthansa-Mechaniker am Platz war, um die Maschine vorab zu überprüfen. Dann ging alles wahnsinnig schnell: Ankunft von Presse, Präsident und/oder Delegation, Einsteigen und ab. Nach zehn Minuten war wieder alles vorbei.

Jetzt wird es Zeit, ein wenig über den Flugplan zu reden, und über den „Slot“, französisch „Créneau“. Hinter den Kulissen des Airport wird nach einem besonderen Flugplan gearbeitet, der mit

dem Flugplan im Reisebüro nichts zu tun hat. In ihm wird die Flugroute eines bestimmten Fluges genau beschrieben, in ihm sind aufgeführt: Flugzeugtyp, die Registriernummer, die Stärke der Flugzeugbesatzung und die Anzahl der voraussichtlichen Fluggäste sowie die vorgesehene Abflugzeit, die Geschwindigkeit und die Flughöhe usw. Der Flugplan wird von der ausgehenden Station erstellt, zur Flugsicherung gebracht, dort überprüft und registriert, in Rechner eingegeben, und dient später zur Überwachung eines jeden Fluges. Ich beschreibe hier die Situation, wie sie vor Beginn des Computer-Zeitalters war, also teilweise auch noch zur Abwicklung unserer Flüge mit Staatsgästen. Dieser Flugplan muss spätestens 30 Minuten vor der Startzeit abgegeben sein, und jede Fluggesellschaft hat allergrößtes Interesse daran, dieses möglichst noch früher zu erledigen, denn 30 Minuten vor Abflug stehen meistens die Fluggäste am Schalter. Hinzu kommt die Sache mit den Slots, Zeit- bzw. Luftraum, der zur Abwicklung eines Flugzeuges notwendig ist. Nachdem der Himmel über Europa immer voller wurde und auch die Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt waren, wurde es höchste Zeit, die meisten Flüge durch Slots zeitlich zu koordinieren. Hierzu war wiederum eine gesonderte Meldung (für jeden Flug) an eine Koordinationsstelle in Frankfurt zu senden, die vom Personal der Lufthansa besetzt war.

Für Flugreisen von Staatsgästen galten die gleichen Regeln, sie hatten jedoch Vorrang vor Linienflügen. Flugpläne und Slots besorgte die französische Luftwaffe. Allerdings haben französische Stellen und Militärs eine etwas andere Einstellung zu Flugplänen. So kam es nicht selten vor, dass ein erforderlicher Flugplan überhaupt nicht vorlag oder die Flugsicherung beim ersten Funkkontakt seitens der Besatzung die AF-Station mit der Bitte um Intervention oder Korrektur anrief. Das geht aber im Normalfall nicht, da die Air France weder Geschwindigkeit noch Flughöhe oder Reiseroute kennen darf, militärische Geheimsache. Also ist eine Absprache mit dem Kapitän notwendig, und das Flugzeug steht auf dem Vorfeld, fernab vom Gebäude.

Das ist alles zu managen, solange niemand aus der Reihe tanzt. Ich erinnere mich an einen Massenabflug an einem Samstagnachmittag. Eine Ministerin stellte fest, dass sie eigentlich gar nicht mehr nach Paris muss, sondern bes-

ser gleich nach Hause nach Straßburg. Anruf des Kapitäns über die Funkfrequenz der Lufthansa mit der Bitte um Intervention. Ich sauste los. Zum Glück stand die Maschine auf dem zivilen Vorfeld. Die Ministerin war bereits an Bord und stritt sich mit dem Piloten, der nicht bereit war, ihren Anweisungen zu folgen. Er versuchte ihr zu erklären, was ein Flugplan und ein Slot ist. An Bord basteln wir einen Flugplan. Damit lief ich zurück zur Flugsicherung, die diesen auch akzeptiert, und dann erfolgt die Arie mit dem Slot nach Strassburg. Die Rhein-schiene ist an einem Samstagnachmittag total überlastet, da zu den normalen Flügen eine Menge Charterflüge von Skandinavien in Richtung Mittelmeer unterwegs sind. „Madame la Ministre“ startete an diesem Tag mit zwei Stunden Verspätung.

Ein besonderes Kapitel stellte der Berlin-Verkehr dar. Zu jener Zeit gab es ja noch die Mauer, und an eine Wiedervereinigung hat niemand gedacht. Wir als alliierte Gesellschaft waren besonders gefragt, die Bundesregierung forderte in regelmäßigen Abständen Sonderflüge nach Berlin an, zusammen mit Briten und Amerikanern waren wir die einzigen, die die Luftkorridore nach Berlin befliegen konnten.

Auf der Suche nach Schweinshaxen

Ich erinnere mich an einen Fall, in dem unsere Boeing 727 früh am Vormittag als Überführungsflug aus Paris eintraf, betankt wurde und fertig für den Abflug war. Kurz vor Eintreffen der Delegation wollte unser Kapitän das Flugzeug von außen inspizieren. Starr vor Schreck entdeckte er auf der rechten Rumpfseite seines schönen weißen Flugzeuges einen blauen Strich, der sich bis hinter die Tragfläche zog. Die Toilette war etwas leck geworden. Mit so einem Flugzeug konnte man natürlich keinen Staatsgast transportieren – der Flugzeugrumpf musste gereinigt werden. Wer macht das, die Technik der Lufthansa, oder die Flughafen-gesellschaft, die den Toilettenservice durchführt? Dann wurde das Tor zum Flughafengelände geöffnet, der Konvoi rollte an und die Passagiere kletterten in die Maschine. Es war ausgeschlossen, jetzt noch die Maschine zu wienern, auch die Sicherheitsleute protestieren heftig. Also musste der Kapitän zähneknirschend mit einer schmutzigen Maschine abfliegen.

Zu jener Zeit bestand unser regulärer Verkehr von und nach Berlin aus durchgehenden Flügen aus Paris, mit Stop in Köln-Bonn. Bei der Zwischenlandung in Köln fand die Passkontrolle der einreisenden Passagiere statt, und Zusteiger hatten wir natürlich auch. Als erste gingen beim Weiterflug natürlich die Transitreisenden an Bord. Nicht so allerdings, wenn eine wichtige Persönlichkeit nach Berlin reisen wollte, und das war öfters der regierende Bürgermeister. Der wurde nun von Sicherheitsbeamten an den übrigen Fluggästen vorbeigeschleust und ging als erster an Bord. Obwohl im Besitz einer Bordkarte für die Economy-Klasse, und diese war auch nur vom Senat bezahlt worden, setzte er sich ganz selbstverständlich in die erste Klasse. Nun kam es regelmäßig vor, dass alle zwölf Sitze von Transitgästen aus Paris belegt waren. Von der Kabinenbesatzung zu Hilfe gerufen, musste ich den Bürgermeister aus seiner Zeitungslektüre reißen und ihn in den hinteren Teil der Maschine verweisen.

Eine besondere Behandlung erwartete ein bayrischer Ministerpräsident auf dem Weg nach Paris. Von drei kräftigen Bodyguards abgeschirmt stürzte er sich in den Warteraum, wobei die Sicherheitsleute sich auffallend freiwillig der Kontrolle stellten und ihre Waffen zwecks getrennter Unterbringung im Laderaum abliefern. Der Ministerpräsident wurde nicht kontrolliert. Laut einer Anweisung des Innenministeriums durften gewisse Persönlichkeiten unkontrolliert an Bord. Ich wurde misstrauisch und fragte nach, und tatsächlich: dieser Fluggast trug eine geladene Pistole im Halfter. Ich unterrichtete den Kapitän davon, bevor der Passagier einstieg. Der Pilot lehnte jede Ausnahme strikt ab. So habe ich an diesem Tag Herr Strauß entwarfen, auch wenn er zunächst, heftig polternd, protestierte.

Die Begleitgruppen bei französischen Staatsbesuchen wurden meistens in Flügen von Air France befördert, in einigen Fällen auch von Chartergesellschaften wie „Euralair“, oder der „EAS“, in den Farben von „Air Charter International“. Auf einem dieser ACI-Flügen traf ich dann zu meiner Überraschung einen Piloten wieder, der vorher für die Groupe de liaison arien ministeriel, der französischen Flugbereitschaft, eine DA 20 befehligte. Nach seiner aktiven Militärzeit saß er nun auf dem Co-Piloten-Sitz in der Boeing 737. Wir kannten uns mittlerweile

recht gut, und weil der Rückflug erst für den übernächsten Tag vorgesehen war, erhob sich die Frage: Was machen wir heute abend? Die Übernachtung der Besatzung wurde in solchen Fällen von der Bundesregierung geregelt, und die Crew wohnte im Hotel Maritim in Königswinter. So trafen wir uns am späten Abend im Hotel, und die Besatzung wünschte sich das, was die meisten französischen Besatzungen in Deutschland erwarten: Schweinshaxe. Nun ist Schweinshaxe nicht eben das rheinländische Nationalgericht. Wir machten uns also auf die Suche nach der süddeutschen Köstlichkeit. Am anderen Ende der Königswinterer Altstadt, fanden wir tatsächlich ein Restaurant, wo wir zumindest deftig essen konnten.

Ein weiterer Flug mit der „Euralair“. Abflug gleich am nächsten Morgen, die Crew wieder im Maritim. Kaffee für den nächsten Morgen sollte es an Bord geben, die Kekse sollte der Flieger aus Paris mitbringen. Man ging davon aus, dass die Presse bereits gefrühstückt hat. Über Nacht ist es kalt geworden, und es hat geschneit. Schon die Fahrt zum Flughafen ließ mich nichts Gutes ahnen – zur vorgesehenen Abflugszeit stand ich im Stau auf der Autobahn. Normalerweise nahm ich den Waldweg über die sogenannte „Panzerstrasse“, vorbei an den belgischen Kasernen. Der Weg über die Autobahn, zehn Kilometer weiter, erschien mir sicherer. Mit hochroten Ohren kam ich am Fliegerhorst an. Gott sei Dank, die Türen der Maschine waren noch ge-

schlossen, von der Besatzung keine Spur, von Fluggästen auch nicht. Alle irgendwo auf der Autobahn. Dann kam die Besatzung, mit den gleichen roten Ohren. Der Chefsteward rief verzweifelt nach heißem Wasser für den Kaffee. In der Bordküche war Wasserkochen nicht vorgesehen, lediglich schon heißes Wasser kann mit Bordmitteln warm gehalten werden. Anfrage bei der Bundeswehr: Habt Ihr heißes Wasser? Antwort: „Nein, wir haben keinen Catering-Betrieb.“ Sehr kooperativ waren die Kameraden eigentlich nie. Aber ein schlauer Lader hat eine Idee: Es gibt ja eine Kantine. Also stürzte ich mit dem Steward eilends in die Kantinenküche und wir füllten zwei Getränkebehälter mit kochendem Wasser. Knapp vor der Reisegruppe waren wir wieder zurück an Bord.

Eine ganz andere Situation herrschte auf Köln-Bonn, wenn der amerikanische Präsident zu Besuch kam. Dann herrschte Ausnahmezustand – der Flughafen war schon zwei Tage vorher fest in amerikanischer Hand. Überall standen die Herren mit den breiten Rücken und dem Knopf im Ohr ganz unauffällig herum, und die deutsche Polizei durfte im besten Fall den Verkehr zwischen Autobahn und Flughafen regeln, auch das Vorfeld war praktisch für Normalsterbliche tabu. Warum ich das erwähne, obwohl wir nicht unmittelbar betroffen waren?

Unsere Fluggäste waren nicht besonders glücklich darüber, dass der Zugang zum Flughafen so sehr erschwert und die Autobahn teilweise gesperrt war. Es waren nicht wenige, die so ihren Flug verpassten und ihren Unmut am Air-France-Schalter kund taten.

Manfred Räder

Am modernen Köln-Bonn-Airport gehen die Lichter später aus als auf anderen Flughäfen.





Nächtliche Abreise auf dem Nürnberger Flughafen. Die dreimotorige Wibault 283 der Air France hatte Platz für zehn Passagiere und erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 230 km/h.



Auf dem Stadtflughafen München-Riem geht man noch zu Fuß über das Vorfeld zum Flugzeug. Hier eine Douglas DC-4 der französischen Fluggesellschaft.



Passagiere drängen sich über die Hintertreppe in die Caravelle. Die Aufnahme entstand am Stuttgarter Flughafen.

Durch Süddeutschland in den Osten

Die ersten Passagiere aus Paris flogen 1923 nach Süddeutschland. Die französische „Compagnie Franco-Roumaine“ landete auf dem Flugplatz Fürth. Ziel der Fluggesellschaft war Paris mit den Hauptstädten Osteuropas zu verbinden: Prag, Budapest, Belgrad, Bukarest und später Istanbul. Damals schafften die Flugzeuge Etappen, die rund 500 Kilometer auseinander lagen, und man flog nur am Tag. Typische Zwischenlandungsplätze waren Straßburg und Fürth, später Nürnberg. Wer geschäftlich oder privat die großen Städte Osteuropas besuchen wollte, musste einige Zwischenlandungen in Kauf nehmen. Die dauerten allerdings in der Regel nicht länger als zehn Minuten. Für einen Flug Paris - Istanbul musste man 13 Stunden rechnen, die sechs bis sieben Stopps eingeschlossen. Schon damals war die Zusammen-

arbeit mit Luft Hansa (damalige Schreibweise) von Vorteil. In Nürnberg kümmerte sich die deutsche Fluggesellschaft um die französische. Von hier aus konnten die Passagiere umsteigen nach Stuttgart oder München. Es kam regelmäßig vor, dass die Fluggäste neue Flugzeugmuster kennen lernten, zwar alles Propellermaschinen mit ein, zwei oder drei Motoren, aber mit ständig besseren Leistungen und größerem Komfort. So flog Air France mit der „Dewoitine 338“ täglich von Paris nach München in knapp vier Stunden, ohne Zwischenaufenthalt in Nürnberg. Die französische Fluggesellschaft nahm ihre Flugdienste nach Deutschland, kriegsbedingt, wieder ab 1947 auf. Nach München kam sie im Herbst 1949. Von da aus flog sie weiter nach Wien. München war auch Zwischenstation, für die legendäre „Super Constellation“, von da aus ging es nach Damaskus und Teheran. 1951 eröffnete Air France im Stadtzentrum von München ihre Agentur am Odeonsplatz. Einige Jahre später flog die Airline von Paris nach Stuttgart, Nürnberg und Berlin. 1959 begann das Zeitalter der Düsenflugzeuge. Der französische Jet, die „Caravelle“, kam nach München und flog weiter nach Wien. Auch für den Gütertransport per Flugzeug war die bayerische Hauptstadt attraktiv. Air

France richtete eine Frachtverbindung ein. Mitte der siebziger Jahre zieht es viele Deutsche ans warme Mittelmeer. Darauf hin baute Air France ihr Flugangebot aus nach Nizza, und in die Tropen auf die französischen Antillen. Die Pilger nach Lourdes wollten nicht mehr per Bus oder Eisenbahn zu diesem Wallfahrtsort reisen, sondern mit dem Flugzeug. Die Pilgerflüge gingen ab Nürnberg und München. Dank einer Zusammenarbeit mit dem Nürnberger Flugdienst wurde Lyon angefliegen. Die Stadt war für Geschäftsleute und Skifahrer gleichermaßen gefragt. Inzwischen riefen immer mehr Geschäftsreisende nach Flügen, die es ihnen erlaubten, beispielsweise morgens nach Paris zu fliegen und abends wieder zuhause zu sein. Darauf hin gestaltete Air France ihre Flugpläne ab München und Stuttgart entsprechend. Das Streckennetz in Süddeutschland sah Flüge nach Paris wie folgt vor: Fünfmal pro Woche ab Nürnberg, sechsmal ab Stuttgart, neunmal München sowie je drei Flüge nach Nizza und Lyon.

Michel Juhel



„Benutzen Sie die Luftpost!“ (1925)

Geschäftsreisende aufspüren



Das französische Düsenflugzeug Caravelle wird bei seiner ersten Landung in Stuttgart trotz kühlen Wetters von einer kleinen Delegation begrüßt. Rechts der Air-France-Direktor Louis Aguetant.

Die Concorde auf Besuch in Nürnberg.



1984 landete zum ersten Mal eine Boeing 737 der Air France auf dem Flughafen Stuttgart. Das Empfangskomitee stellte sich trotz niedrigen Temperaturen den Fotografen.



Zum Sondertarif von 568 Mark kann man abends von München ans Mittelmeer nach Nizza fliegen.

Es lohnte sich, die Wirtschaftsseiten der Zeitungen zu studieren. Hier erfuhr man in den 60er und 70er Jahren, wo Großprojekte in der Welt geplant sind wie neue See- und Flughäfen, Industrieanlagen. Deutsche Consulting Engineers sowie Planungs- und Bau-firmen bewarben sich. Kurz danach reisten viele Verantwortliche in alle Welt. Zahlreiche Langstrecken-Ziele, wie Robertsfield in Liberia, Dakar, Kairo, Südostasien und Mittelamerika wurden äußerst attraktiv. Dann verreisten die Bauleiter, Facharbeiter, ganze Montageteams. Obwohl die heimische Fluggesellschaft von den staatlichen Institutionen begünstigt wurde, konnten wir hier zum Zuge kommen, zumal wenn Lufthansa das Reiseziel gar nicht oder noch nicht bediente. Kongressreisen waren ebenfalls gefragt, beispielsweise für eine Ärztagung in Tokio. Die Firmen begannen Incentive-Reisen zur Verkaufsförderung zu buchen, keineswegs nur auf Mittelstrecken, Fernreisen bis Japan waren sehr beliebt. Deutsche Symphonie-Orchester flogen mit ihren Instrumenten nicht nur Linie, sondern mieteten ganze Maschinen. Messen und Ausstellungen brachten viele Passagiere weltweit auf unsere Flugzeuge. Filmproduktionen wie die Bavaria Filmgesellschaft München reisten immer häufiger zu exotischen Orten, in den Indischen Ozean. Sonderreisen buchten Taucher, Hochsee-Segler und Fischer. Andere zog es in die Berge: Alpinisten-, Trekking-Touren für kleinere Gruppen in den Himalaja, unser großer Konkurrent war hier Air India. Beliebt waren Peru und Mexiko. Unser Partner in München war der Alpenverein, Hauser Excursionen. Gefragt waren ebenfalls Studienreisen nach Mittelamerika, Südamerika, Nahost, Laos/Kambodscha, Japan und China. Das „Bayerisches Pilgerbüro“ veranstaltete Reisen nach Lourdes. So bauten wir mit diesem Büro eine Charterkette Nürnberg - München - Lourdes und zurück mit der Air France-Tochter „aircharter international“ auf. Unser

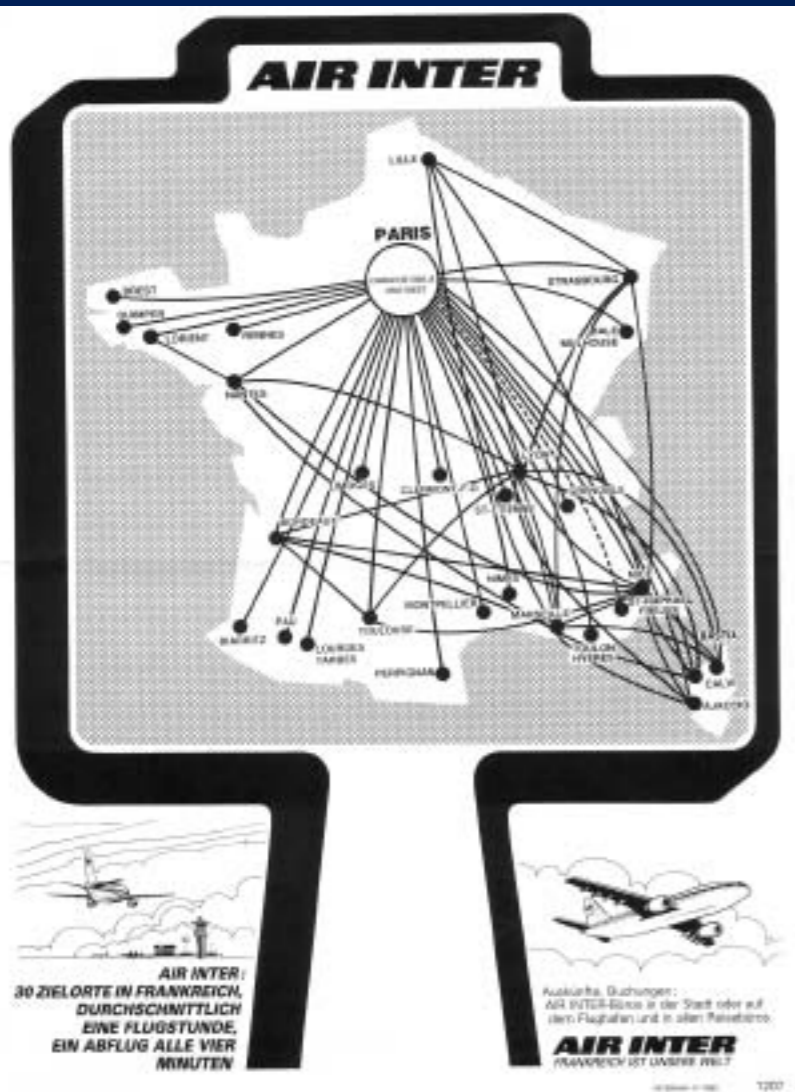
Konkurrent war Hapag-Lloyd. Der damalige Direktor „aircharter international“, Rodolphe Franz, schaffte es sogar, eine Boeing 737 in Lourdes zu stationieren. Mit dieser wurden dann Pilgerflüge von Irland und Deutschland durchgeführt.

Kundenfischen am Bodensee (1962-1972)

Als Akquisiteur in München war ich auch für das Bodenseegebiet zuständig. Für den württembergischen und badischen Raum, von Friedrichshafen bis Konstanz. Ich stellte schnell fest, dass unser Umsatz in den dortigen Reisebüros schwach ausfiel. Dabei steckte das gesamte Gebiet voller Möglichkeiten für Geschäftsreisen. Firmen wie „ZF“ Zahnradfabrik Friedrichshafen, Maybach (Schiffsmotoren) und später MTU, Dornier und Dornier-System, Perkin + Eimer Überlingen, Telefunken Konstanz, Byk Gulden Konstanz (Pharma), um nur einige zu nennen. Diese Unternehmen waren weltweit aktiv und kauften ihre Reisen fast ausschließlich bei den örtlichen Reisebüros. Diese Geschäftsreisen wurden hauptsächlich mit der Swissair und über den nahen Züricher Flughafen abgewickelt. Swissair war für Geschäftsreisende immer erste Wahl, sowohl für Europa-Strecken als auch für Langstreckenflüge. Als alternatives Drehkreuz dazu bot sich jedoch Paris an. Nach sorgfältiger Analyse der Flugpläne und der Anschlussverbindungen hatte Air France sehr gute Karten. In jenen Jahren gab es ab Friedrichshafen noch keine regulären Flüge: Swissair und Air France flogen von Zürich nach Paris-Orly mit guten Anschlüssen an unser Fernstreckennetz. Wir boten bei weitem die meisten Fernziele an. Auch im Europa-Verkehr konnte Air France zum Zuge kommen. Lufthansa war am Bodensee nicht der größte Anbieter. Selbst für LH-Fans war der Reiseweg vom Bodensee nach Zürich, Flug nach Frankfurt, dort Umsteigen auf den eigentlichen LH-Flug, nicht immer ideal, auch tariflich nicht. Folglich war Paris die beste Alternative zu Zürich (oder AF zu SR). Mit dieser Botschaft, die mit Beispielen untermauert war, begann ich die Bodensee-Firmen intensiv zu besuchen. Die Reisebüros hatte ich nach und nach schon auf unsere Seite gebracht. Meine Bemühungen hatten Erfolg. Zu

meiner großen Freude hatten sich unsere Umsätze rasch vervielfacht. Einige Reisebüro-Chefs so wie der Air-France-Direktor Jumez begrüßten mich zu diesem Erfolg. Das schöne dabei war, dass die IATA-Abrechnungen der örtlichen Reisebüros praktisch die gesamten Umsätze widerspiegeln, die die dortigen Kunden gebracht hatten.

Michael Adami



Mit „Frankreich ist unsere Welt“ wirbt Air Inter in Deutschland.

Air Inter mit Trikolore-Tarif

In Deutschland war die innerfranzösische Fluggesellschaft Air Inter für ihre günstigen Tarife bekannt. Dank ihrer Monopolstellung in Frankreich konnte sie sich gezielt auf die Reisegewohnheiten der Passagiere einstellen. Zur besseren Unterscheidung hatte sie ihre Flüge in die Farben der Landesfahne eingeteilt. Der rote Flug war besonders für Geschäftsreisende gedacht: früh morgens hin und gegen Ende des Arbeitstages zurück. Der Tarif war entsprechend hoch. Fluggäste, die später fliegen und früher zurück wollten, zahlten deutlich weniger bei der Farbe Weiß. Noch günstiger waren blaue Flüge etwa für Gruppenreisende, Senioren, Kinder, Jugendliche und Familien. Hinzu kamen regelmäßig Pilgerflüge nach Lourdes.

Auch deutsche Reisende, die in Straßburg oder Mulhouse einstiegen, nutzten das Angebot von Air Inter. Der Zustrom war so groß, dass die Swissair ihre Flüge von Basel-Mulhouse nach Paris einstellte.

Eine eiserne Regel des Dienstes am Kunden bestand darin, alle Anrufer besonders zuvorkommend zu behandeln. Jeder Angestellte hatte sich als erstes für den Anruf zu bedanken, dann ging er auf die Anfrage ein. Flugbestätigungen erfolgten sofort, ob bei einer Einzelbuchung oder der Reservierung für eine Gruppe.

Entsprachen die Wünsche der Passagiere nicht der üblichen Verfahrensweise, so wurde das intern geregelt. Air Inter flog 32 Städte an und beförderte bis zu 17 Millionen Passagiere im Jahr, das waren mehr, als Air France auf ihrem Weltstreckennetz beförderte. Die Zuwachsraten lagen zwanzig Jahre lang im zweistelligen Bereich. Vor neun Jahren, 1997, fusionierte Air Inter mit Air France.

Gegründet wurde die Gesellschaft 1954. Die französische Eisenbahn SNCF, Air France und Banken waren Teilhaber der Aktiengesellschaft. Wegen der Monopolstellung auf dem

französischen Markt musste sich Air Inter verpflichten, auch Strecken zu befliegen, die kommerziell gesehen unrentabel waren, etwa von Paris nach Limoges, Metz und Rennes. So kam es, dass ein Flug nach Limoges mehr kostete als ins entferntere Marseille mit einem viel höheren Passagieraufkommen. Im Ausland war die Airline lediglich in Großbritannien, Spanien, Portugal und Italien direkt vertreten. Darüber hinaus besuchten Air-Inter-Verkäufer die Reiseveranstalter in aller Welt. So war unser Autor lange Jahre für den nordamerikanischen und europäischen Markt zuständig. Nach der Fusion schickte ihn Air France als neuen Niederlassungsleiter nach Frankfurt.

Jean-Pierre Pascal



Durchschnittlich startet die innerfranzösische Fluggesellschaft Air Inter alle vier Minuten. Hier mit einem Airbus A 320.



Über die Werbung werden deutsche Urlauber auf den „Zauber der Karibik“ hingewiesen.



Mit der Concorde.

Flugpauschalreisen für weniger als 2000 Mark und 16 Tage auf den Französischen Antillen.

Karibische See Französische Antillen

Erstmals 16-tägige Flugpauschalreisen für weniger als DM 2.000,-



**Exklusiv
mit Air France
Boeing 747
»Jumbo Jets«**

16-tägige Reise nach Guadeloupe inkl. Flug, Transfers, Besichtigungsfahrt, Halbpension pro Person (Doppelzimmer) z. B. bei Unterbringung im Hotel „Le Grand Lézard“, ab und bis Frankfurt DM 1.800,-

16-tägige Reise nach Martinique inkl. Flug, Transfers, Besichtigungsfahrt, Hotelaufenthalt mit Halbpension pro Person (Doppelzimmer) z. B. bei Unterbringung im „Vallon Heureux“, ab und bis Frankfurt DM 1.900,-

16-tägige kombinierte Reise Guadeloupe/Martinique, gleiche Leistungen wie bei den vorgenannten Arrangements, jedoch je eine Woche in den Luxuszielen „Gervais Beach“ und „Martinique Hilton“, ab und bis Frankfurt DM 2.500,-

Die Preise basieren auf 10-Personen-Gruppen (7x Abflüge jedes Freitag vom 21. Mai bis 22. Oktober

1971 vorgesehene Einzelanmeldungen mit täglichen Abflug möglich. Preise sowie Flugpauschalreise auf Anfrage.

Buchungen bei Ihrem IATA-Flugreisbüro. Auskünfte und Prospekte erhalten Sie auch bei den Air France-Niederlassungen oder gegen Einsendung des Coupons an Ihr Reisebüro oder

Air France.
 Direction für Deutschland,
 Abt. Touristik 2
 6 Frankfurt/M 1, Kaiserstraße 11

Ich interessiere mich für eine vollständige Zusammenfassung der Angebote (Gruppenangelegenheiten) in den nächsten Wochenenden per herkömmlichen Versand.

Ich bin an einem Angebot für ein Reisebüro interessiert. Bitte senden Sie mir eine Broschüre und einen Prospekt zu.

Ich bin ein Reisebüro und interessiere mich für Ihre Angebote.

Das Kopieren ist für mich völlig uninteressant.

Name: _____
 Dr. _____
 Straße: _____
 Tel. Nr.: _____
 Mein IATA-Flugpauschalreise ist: _____

AIR FRANCE
© 1971 Air France

Der Minister spendet Lederkoffer

Wiedergeburt der Reiseindustrie – Ferienzele schmackhaft machen

Mein erster Beruf bei Air France war Handlungsreisender in Frankfurt. Einige Jahre später bat mich die Fluggesellschaft, eine Touristikabteilung aufzubauen. Beginnen wir mit einem kurzen Rückblick auf die Entwicklung des Tourismus nach 1945 in Deutschland: Damals hatten die Deutschen verständlicherweise andere Sorgen, als an Urlaubsreisen zu denken. Es ging zunächst nur darum, zu überleben und wenigstens die Ansätze einer Ordnung in das Nachkriegschaos zu bringen. Nach der Währungsreform 1948 begann die „Fresswelle“, die bis etwa 1950 anhielt. Darauf folgten „Bekleidungs-“ und „Ausstattungs-“ welle. Dann 1954 das „Wunder von Bern“: Die Mannschaft der Bundesrepublik Deutschland gewann in der Schweiz völlig überraschend die Fußballweltmeisterschaft. In Bonn überreichte der Bundesinnenminister jedem deutschen „Weltmeister“ einen Reisekoffer aus echtem Leder, und von der Firma Glas bekam jeder Fußballer einen „Goggo“-Motorroller. Beide Geschenke waren seinerzeit – neun Jahre nach Kriegsende – geradezu symbolisch, denn mit Koffer und fahrbarem Untersatz zog Deutschland aus, das Reisen zu lernen. Schon vier Jahre später schlug die Geburtsstunde des deutschen Flugtourismus. Nachdem 1955 die LTU und die heutige „Condor“ gegründet worden waren, flogen 1956 die ersten Urlauber mit „Vickers-Viking“-Propellermaschinen nach Mallorca. Das Zauberwort hieß „Charterflug“. Damals bestand eine strenge Trennung zwischen Linienflug-Passagieren und Flugtouristen. So flog die Lufthansa in Spanien zu den Geschäfts- und Handelsmetropolen Barcelona und Madrid im Liniendienst und mit der Chartertochter nach Palma de Mallorca, Teneriffa und Las Palmas.

Mit diesen Charterketten konnten die Reiseunternehmen, entsprechend ihrer im Zielgebiet eingekauften Hotelkontingente, Blockbuchungen vornehmen. Einzelbuchungen von Privatpersonen waren nicht zulässig. Die günstigeren Preise für den Charterflug wurden durch dichtere Bestuhlung und höhere Auslastung möglich. Charterfluggesellschaften boten eine Einheitsklasse, während im Liniendienst mit Erster und Touristenklasse geflogen wurde. Dies war die Situation, als ich die Touristik-Abteilung bei Air France aufbaute. Uns wurde schnell klar, dass wir mit „Special Events“ anfangen mussten. Für den Versuch, in den eher mageren deutschen Flugtouristikmarkt mit Liniendiensten einzusteigen, brauchte man mehr Zeit. Dank guter Kontakte zu dem Spezialveranstalter für medizinische Studienreisen, der „DER“, gelang es noch im ersten Jahr, eine Boeing 707 der Air France als sogenannten „own-use-Charter“ an die Firma „Milupa“ zu verchartern, die unter anderem Babynahrung herstellte. So wurden 170 Kinderärzte zu einem internationalen Kongress nach Mexiko befördert. Das war wohl das bislang größte „Einmal-Geschäft“ der Air France in Deutschland. Zu diesem Zeitpunkt liefen schon die Vorbereitungen für die Fußballweltmeisterschaft 1970 in Mexiko an. Es war dann auch das erste Mal, dass Air France in Deutschland eine Werbekampagne startete, in der ein spezielles Produkt – eben jene mit Veranstaltern erstellten Pauschalreisen – gleichzeitig zur Image-Werbung für die Gesellschaft genutzt wurden. Deutschland war zu jenem Zeitpunkt noch nicht endgültig für das Turnier qualifiziert. Der Tenor der Anzeigen war deshalb in etwa der: „Air France drückt der deutschen Mannschaft die Daumen für die Qualifikation und fliegt die deutschen Schlachtenbummler von allen deutschen Flughäfen über Paris nach Mexiko!“ Die tägliche Kleinarbeit bestand hauptsächlich darin, Anteile am Markt für die „Inclusive Tours“ mit Liniendiensten zu akquirieren. Hierzu gehörten primär Städtereisen, so nach London, Wien und Rom. Und natürlich nach Paris! 1967 setzte Air France für Deutschlandflüge bereits moderne Düsenflugzeuge vom Typ Caravelle ein. Zusammen mit einschlägigen Reiseveranstaltern legten wir Reiseprogramme nach Paris auf und propagierten sie.

Hierzu veranstalteten wir Informationsreisen für Reisebüroangestellte. Die meist dreitägigen Reisen bei zwei Übernachtungen genossen in der Reisebranche einen hervorragenden Ruf. Sie brachten eine erheblich bessere Auslastung der Maschinen. Zu dieser Zeit flog ich das erste Mal auf die Inseln des Indischen Ozeans: Mauritius, La Réunion, Madagaskar. Es war der offizielle Eröffnungsflug einer Boeing 707, und ich begleitete eine internationale Reisegruppe: Leute aus Fernost, dem Mittleren Osten und Europa. Darunter auch der Reiseveranstalter „Marco Polo“. Mit ihm erarbeiteten wir das Programm „Die Inseln im Indischen Ozean“. Von da an beförderte Air France mit schöner Regelmäßigkeit kleinere Reisegruppen dorthin. Hauptergebnis der Reise war allerdings der Einstieg in das gerade beginnende Mauritius-Bade- und Sportreisengeschäft, das seinen Höhepunkt später in einer „Windglider“-Weltmeisterschaft fand. Air France beförderte mehrere hundert Passagiere von allen Enden der Welt nach Mauritius. Ebenfalls 1967 flog ich mit dem Reiseveranstalter DER nach Kambodscha. Wir suchten ein attraktives touristisches Zwischenziel bei Kongressreisen nach Japan. Die historischen Khmer-Tempel von Angkor sollten schließlich ein ähnlich attraktiver Anziehungspunkt sein wie die Pyramiden und die Maya- und Inkastätten in Mexiko und Peru. Schon 1968 schickten wir die erste Ärztegruppe über Kambodscha nach Tokio – und bald darauf die zweite. Eine dritte hat es nicht gegeben: Das Terrorregime der Roten Khmer und die völlige Isolierung Kambodschas machte Besuche unmöglich. Wir konzentrierten uns auf die Karibik. Sie war seinerzeit in Deutschland eine touristisch kaum erschlossene Region. Man kannte zur Not Jamaika und die Bahamas. Von den französischen Antilleninseln Guadeloupe und Martinique hatte hier kaum jemand gehört. Wir waren auf der Suche nach einem tropischen Urlaubsziel, das finanziell besser gestellten Bundesbürgern einen Badeurlaub auch während des europäischen Winters ermöglichte. Auch ich kannte die Antillen nur aus der Literatur, so dass es sich gut traf, als eine deutsche Reisezeitschrift Interesse an den touristischen Möglichkeiten auf Martinique bekundete. Drei Tage genühten, um brauchbares Material für einen Artikel zu beschaffen



Was auf den Antillen, den Seychellen und Mauritius fehlt, werden Sie nicht vermissen.

Die schönsten Urlaubsteile sind längst noch nicht alle vom Massentourismus überschwemmt. Mit uns können Sie zu Zielen fliegen, die noch darauf warten, von Ihnen entdeckt zu werden: die Französischen Antillen, die Seychellen oder Mauritius.

Diese Urlaubsteile müssen für Sie nicht Traumziele bleiben. Air France fliegt die Seychellen zweimal pro Woche an, Mauritius fünfmal. Und die Antillen täglich. Ausschließlich mit Boeing 747 Jumbo-Jet. Aber es gibt dort so viele traumhafte Strände, daß Sie trotzdem so allein baden können, wie Sie wollen.

Um Ihnen diese Ziele noch schmackhafter zu machen, helfen wir für Sie zusätzlich Informationen bereit, die Sie mit dem Coupon anfordern können. Buchen können Sie in Ihrem WFA-Reisebüro.

Oder bei uns. **AIR FRANCE**

Free-line für Langstrecken

Alle von Frankreich ausgehenden Flüge sind Air France gegenüber. Air France fliegt die Inseln von den Antillen bis hin zum Äquator und über den Äquator.

Antillen Seychellen Mauritius

Name: _____

Wohnort: _____

Wohnstrasse: _____

Postleitzahl: _____

Telefon: _____

Nicht nur zu den Antillen lädt die Fluggesellschaft ein, die Côte d'Azur lockt und der Indische Ozean.

– und um mich zu überzeugen, dass die Inseln an Kunden mit einem Jahreseinkommen ab (umgerechnet) etwa 50.000 Euro als Destination zu verkaufen waren. Ich liebte auf Anhieb so ziemlich alles auf den Antillen: Das Klima, tropisch zwar, aber von fast ständig wehenden Passatwinden gemildert. Die Menschen, mit denen man gut lachen konnte. Das Essen, das mit mir noch unbekanntem Zutaten pikant gewürzt wurde. Und natürlich das Meer mit seinen weiten Sandstränden und verborgenen Badebuchten. Plus die wenigen Hotels, die den Ansprüchen internationaler Kundschaft genügten. Und ich lernte Georges Marie-Gabrielle kennen, der ein Taxi-Unternehmen auf Guadeloupe betrieb und der zu dem Wagnis bereit war, für deutsche Reiseveranstalter als „Handling-Agent“ zu agieren.

Dank engagierter Promotionarbeit gelang es uns in relativ kurzer Zeit, aus dem Nichts heraus einen ständigen Fluss von Individualreisen zu kreieren. Und dann waren ja auch noch zwei der spektakulärsten touristischen Einzelerfolge von Air France Deutschland mit den Inseln der Französischen Antillen eng verbunden: Die Vercharterung einer Concorde nach Fort-de-France an den deutschen Großindustriellen Grundig, Inhaber der in den 70/80er Jahren bedeutendsten deutschen Radio- und Fernsehgerätefirma Grundig AG in Fürth.

Dann organisierten wir, zusammen mit der Verkaufsabteilung die „Windglider“-Weltmeisterschaften 1977 auf Guadeloupe und 1978 auf Martinique. Über tausend Passagiere besuchten die beiden Inseln.

Im November 1986 verkaufte Air France einen Rund-um-die-Welt-Flug mit dem Überschalljet Concorde. Es handelte sich dabei um das bis zu diesem Datum erfolgreichste Concorde-Gruppengeschäft. Zunächst hatten wir versucht, die Geschäftsleitung von „airtours international“ für die Idee einer Weltreise im Überschall zu gewinnen. Dieser erschien jedoch das Investitionsrisiko zu hoch. Schließlich kam unsere Frankfurter Niederlassung mit dem Veranstalter AMEXCO ins Gespräch. Der verfügte über sein „Schwesterunternehmen“, die „American Express Kreditkarten Gesellschaft“ über einen direkten Zugang zu gut verdienenden Kunden. Mit Amexco wurde die erste Weltumrundung im Überschalltempo ein voller Erfolg. Während der nächsten Jahre legten wir regelmäßig solche Reisen auf.

Ende der neunziger Jahre veränderte sich der Flugtourismus gravierend. Das begann mit der generellen Liberalisierung im Luftverkehr. Die Trennung zwischen Linien- und Charterflug wurde aufgegeben. Immer mehr Passagiere stellen sich seitdem ihre Reisen im Computer aus Bausteinen wie Flug, Hotel, Mietwagen, Exkursionen selbst zusammen.

Wolf Angebauer hat junge Schönheiten aus den Antillen nach Deutschland eingeladen.



Wolf Angebauer



Neuer Geschwindigkeitsrekord: In weniger als 59 Stunden flog Air France 1937 von Paris nach Santiago de Chile. Presse, Rundfunk und die Kameraleute der Wochenschauen drängten sich um die Flugzeugbesatzung.

Im Dialog mit den Medien

Das Wichtigste gehört an den Anfang Den Journalisten die Air France erklären

Menschen, die bei Air France arbeiten, sind weltoffen. Sie mögen Frankreich, Franzosen, ihre Kultur und Sprache oder alles zusammen. Dieser Ruf eilt ihnen jedenfalls voraus. Als ich Anfang 1975 nach mehreren journalistischen Stationen in die Pressestelle nach Frankfurt kam, faszinierte mich die frankophile Atmosphäre, in der Deutsche und Franzosen sich sympathisch finden und sich meist harmonisch ergänzen. Erstaunlich für mich der Korpsgeist, der sich jedes Mal dann zeigte, wenn die Compagnie, die Franzosen oder Frankreich kritisiert wurden. Tatsächlich war das Frankreichbild der Deutschen – mit Ausnahme der Berliner – nicht schmeichelhaft. Es wurde von mir also erwartet, nicht nur Neues über Air France zu verbreiten, ich sollte versuchen, Frankreichs Image, das fast immer mit dem der Fluggesellschaft gleichgesetzt wurde, zu verbessern. Damals glaubte ich, dass man Vorurteile nur lange genug bekämpfen muss.

Nicht alle meine neuen Air-France-Kollegen empfingen mich mit offenen Armen. Einige zeigten klar ihr Mißtrauen, das sie gegen Journalisten hegten. Man verübelte meinem Berufsstand, dass er am liebsten über unpünktliche Flugzeuge berichtet und pünktliche langweilig findet. Schlimmer noch, die Leser scheinen alles zu lieben, was aus der Normalität fällt. Bei meinen bisherigen Kollegen in Presse und Rundfunk wurde mein Wechsel zur „Gegenseite“ mit Fahnenflucht gleichgesetzt. Kurz gesagt, ich hatte mich doch prompt zwischen alle Stühle gesetzt. Um zu überleben, blieb mir nur eines: Das Vertrauen beider Seiten zu erringen.

Der erste Schritt bestand darin, den direkten Kontakt zu meinen Ansprechpartnern in Presse, Rundfunk und Fernsehen aufzunehmen. Gestützt auf die über 600 Adressen, die meine Vorgänger gesammelt hatten, besuchte ich alle für uns wichtigen Journalisten

zwischen Berlin und Konstanz, Flensburg und München – die neuen Bundesländer kamen 1989 dazu. Anfangs glaubten die Medienleute, ich wolle sie zur kostenlosen Schleichwerbung für Air France einspannen. Zum Glück konnte ich die Journalisten davon überzeugen, dass ich für sie so etwas wie eine Presseagentur bin, die sie mit möglichst interessanten Informationen über eine der größten Fluggesellschaften der Welt versorgen werde. Dass ich selber Journalist war, stellte sich für sie als Vorteil heraus, konnte ich doch ihre Möglichkeiten und Zwänge richtig einschätzen. Recht bald entstand ein partnerschaftliches Verhältnis. Die Redakteure nutzten meine Besuche für intensive Hintergrundgespräche über Luftfahrt, und im Gegenzug erfuhr ich aus erster Hand Neues über die Entwicklungen in den Medien. Gleichzeitig erzählten sie mir, welche Themen Chancen haben, veröffentlicht zu werden. Den Journalisten in den Wirtschafts- und Reisedredaktionen, in Luftfahrt- und Frachtpresse gemeinsam war das Interesse an Nachrichten, die für ihre Leser, Hörer und Zuschauer wichtig, aufsehenerregend oder amüsant sind. Dafür sollten die Informationen möglichst druckreif auf die Redaktionstische kommen. Für ein aufwendiges Umschreiben hatten die Medienleute keine Zeit. Das wusste ich schon vorher, hatte ich doch bisher selbst Tausende lieblos verfasste und vor Eigenlob tiefende Pressemitteilungen in den Papierkorb geworfen. Air France verschickte damals die Pressemitteilungen in den Farben der Compagnie per Post oder per Fax. In eiligen Fällen rief ich die großen Presseagenturen an. Die Electronic Mail kam viel später.

Air France schafft alle Aschenbecher ab

Das Rohmaterial für die Pressedienste lieferte die Pariser Zentrale im landesüblichen Stil. So etwa: Der Generaldirektor besuchte seinen Kollegen in einem anderen Land und einigte sich mit ihm auf etwas mehr Zusammenarbeit. Darauf unterzeichneten sie einen entsprechenden Vertrag. Nach und nach erfuhr man, wie die Kooperation aussehen soll. Schließlich kam noch der Hinweis, dass die französische Fluggesellschaft 1933 gegründet wurde. Erst gegen Ende erfuhr man, welchen Vorteil der Passagier von dieser Vereinbarung konkret hat.

Für den deutschen Markt musste die Nachricht umgedreht werden, etwa so: „Ab sofort richtet Air France eine Direkt-Verbindung zwischen Frankfurt und Miami ein. Der Hin- und Rückflug in der Economyklasse kostet...“.

Die für den Verbraucher wichtigste Nachricht gehört an den Anfang, das heißt, der Aufbau der Nachricht gleicht einer Pyramide: Die Hauptsache an der Spitze, Einzelheiten und Erklärungen danach. Die französische Einleitung mit den Direktoren kam bei uns an den Schluß. Eine andere Variante: Die Zentrale verkündete, dass künftig in den Flugzeugen nicht mehr geraucht werden dürfe. Statt der knallharten Überschrift „Rauchen an Bord verboten“, machte ich die Leser mit dem Titel neugierig: „Air France schafft alle Aschenbecher ab“. Natürlich fielen leidenschaftliche Raucher auf die verhängnisvolle Feststellung nicht herein, schickten Protestbriefe und wollten „nie mehr mit Ihnen fliegen“.

Ein sicheres Mittel, sich bei Journalisten unbeliebt zu machen ist, sie zu einem Informationsgespräch einzuladen und ihnen dann mit Partygeschwätz die Zeit zu stehlen. So bat ein Deutschlanddirektor bekannte deutsche Wirtschaftsjournalisten, Korrespondenten ihrer Medien in Paris, in eines der fünf besten Pariser Restaurants, das „Le Grand Véfour“, zum Mittagessen ein. Der Gastgeber erzählte ihnen, was Air France in Deutschland tut, obwohl die Korrespondenten über Frankreich und nicht über die Air France in Frankfurt schreiben sollten. Am Schluß bat er die Journalisten, die Einladung zu verschweigen, da seine Vorgesetzten davon nichts erfahren durften. Aus dem erwarteten Trompetensolo wurde ein Piepser. Kopschüttelnd raunte mir einer der Gäste zu: „Die Franzosen denken nur an zwei Dinge, das zweite ist das Essen!“ Das Positive an dem verpatzten Treffen: Ich blieb mit den Korrespondenten in Kontakt. Umgekehrt und auf Wunsch von Paris trafen wir regelmäßig die französischen Korrespondenten in Bonn und später in Berlin. Der jeweilige Deutschlanddirektor gab bei einem Mittagessen die neuesten Geschäftsergebnisse bekannt. Die französischen Medien berichteten darüber.

Eine besondere Gelegenheit, Journalisten und über sie die Öffentlichkeit mit Air France vertraut zu machen, sind Pressereisen: Besuch der Flugzeugwartung, der Pilotenschule, der modernen Flughafenterminals, die Frachtanlagen, Präsentation der Ver-

Ein ARD-Film über den Transport leicht verderblicher Waren wie Gemüse, Blumen und Früchte. Dreharbeiten auf dem Flughafen von Nairobi.





Berichte aus der Luftfahrt sind beliebter Lesestoff.



besserungen in der Kabine oder eines neuen Flugzeugtyps, Interview mit einem Direktor oder einem Chefpiloten. Dazu gehören auch Linieneröffnungen oder neue touristische Ziele. Bei diesen Reisen zeigte sich, wie wenige Deutsche und Franzosen die Lebensart des anderen kennen und dessen Sprache verstehen. Der Mittler und Dolmetscher ist gefragt. Der häufigste Streitpunkt beim Reiseprogramm war das Mittagessen. Wo immer man hinkam, war ein verlockendes mehrgängiges Menü vorgesehen. Die wenigsten Journalisten überstehen eine solche üppige Tafel samt Aperitif, Wein und Cognac. Statt Notizen zu machen und neue Eindrücke zu sammeln, sehnen sie sich nach einer erholsamen Siesta. Ich musste den französischen Gastgebern ständig erklären, dass Journalisten von ihrem Arbeitsablauf her allenfalls eine leichte Mahlzeit vertragen. Um diese Tageszeit machen sie normalerweise Zeitung, Radio und Fernsehen. Es gelang mir nicht immer, unsere Journalisten vor der Mästung zu retten. Ich hatte es gezwungenermaßen besser. Da in Frankreich während des Essens Informationen ausgetauscht werden, musste ich ununterbrochen übersetzen. Vorteil: Ich war der einzige, der Diät lebte. Allerdings gab es auch Ausnahmen. Als der deutsche Luftfahrt-Presse-Club von Air-France-Präsident Bernard Attali in die Zentrale eingeladen wurde, sollte das neue Essen der Business-Klasse serviert werden. Für die 80 Journalisten wurden eigens zwei Dolmetscherinnen engagiert. Kaum hatte ich dem Präsidenten einige Teilnehmer vorgestellt, bat der mich spontan, seine Ansprache zu übersetzen. Damals wollten Air France und die Deutsche Lufthansa eng kooperieren. Attali hatte sich sogar vorgenommen, Deutsch zu lernen. Der Präsident gab mir keine Zeit für ein Vorgespräch, sondern legte gleich zügig los, dann folgte das übliche Frage-Antwort-Spiel. Schließlich bedankte er sich für meine Arbeit, die Luftfahrtjournalisten applaudierten. Air-France-Chef Attali wünschte guten Appetit und verschwand. Diesmal durfte ich mein Mittagessen in Ruhe einnehmen. Ich schwor mir aber, nie professioneller Übersetzer zu werden. Luftfahrtjournalisten sorgten dafür, dass in Deutschland wichtige Etappen und Pioniere der französischen Luftfahrtgeschichte bekannt wurden: Runde Jubiläen der Air France, die ersten Lufthüpfer von Clément Ader, die

Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot, die Bezwingung des Südatlantiks durch Jean Mermoz, der zusammen mit Antoine de Saint-Exupéry das Streckennetz in Südamerika aufbaute, und die ersten Flüge von Frankreich nach Deutschland. Das Musée Air France versorgte mich mit Dokumenten und Fotos. Die französische Luftfahrt hat nicht nur eine aufregende Vergangenheit, auch die Gegenwart ist voller Überraschungen.

Schneller, höher, weiter: Französische Pioniere ließen die Erde kleiner werden

Es war die Spitzentechnik, die das Bild der Air France, Frankreichs und das der Franzosen positiv veränderte. An erster Stelle stand natürlich das Überschallflugzeug Concorde, später der europäische Airbus, die Weltraumraketen und der Hochgeschwindigkeitszug TGV. Wie stark Hightech Millionen von Menschen mobilisieren kann, erlebte ich im Januar 1976. Die Concorde kam noch vor Aufnahme des regulären Liniendienstes nach Berlin. Stunden vor ihrer Landung in Tegel strömte halb Westberlin zum Flughafen, dann brach der Verkehr zusammen. Ein Journalist aus der Bundesrepublik ließ sein Taxi stehen und legte die letzten Kilometer zu Fuß zurück. In Ost und West wurde das Ereignis auf den Bildschirmen verfolgt. Die Berliner hatten eine eigene Beziehung zu Air France entwickelt. Panam, BEA und wir waren die einzigen Fluggesellschaften, welche die Stadt mit der Bundesrepublik und dem Rest der Welt verbanden, ohne die Kontrolle sowjetischer oder DDR-Grenzwachen. Jede Flugplanänderung, jede Erhöhung oder Verringerung der Flugdienste wurde aufmerksam verfolgt. „Der Tagesspiegel“ veröffentlichte akribisch genau jeden Monat die Anzahl der Fluggäste und kritisierte die beiden großen Airlines, wenn sie Air France unnötig Konkurrenz machten. 1988 landete Air France mit der Gründung der Fluggesellschaft EuroBerlin einen besonderen Coup. Im Schlepptau brachte Air France die Deutsche Lufthansa nach Berlin, ohne das Viermächteabkommen zu verletzen. Das war eine deutsch-französische Freundschaft auf Reiseflughöhe. Andere Arten der Zusammenarbeit waren die Ausbildung französischer Boeing 737-Piloten bei der Lufthansa in Frankfurt. Darüber hinaus tauschten beide Gesellschaften auch junge Manager aus.

Aktionen, die wir öffentlichkeitswirksam begleiteten. Wir, das waren lange Jahre Antje Wigankow-Ellwart, Martina Holderer und ich. Hinzu kamen noch Praktikanten aus der Münchener Journalistenschule und des Mainzer Instituts für Publizistik. Ihnen allen ist es zu verdanken, dass jedes Jahr über 50 Presseedienste versandt, für jede Pressereise die Unterlagen zusammengestellt, umfangreiche Dokumentationsmappen übersetzt wurden, so für die Concorde, die verschiedenen Airbus-typen oder Pressekits mit Stoffproben verschickt wurden, wenn die Flugbegleiter neue Uniformen bekamen. Daneben mussten die täglichen Anfragen aus den Medien bearbeitet, Auskünfte aus Paris eingeholt, Reden geschrieben und der tägliche Pressespiegel für den Deutschlanddirektor und Abteilungsleiter zusammengestellt werden. Bei einem Flugzeugunglück oder einer Entführung sprangen uns Kollegen aus anderen Abteilungen zur Seite. Die Telefone klingelten ohne Pause: Presseagenturen, Zeitungen, Radios und TV-Anstalten schrien nach der Passagierliste. Erklärungen vor Mikrofon und Kamera wurden verlangt. In diesen Fällen übernahm schließlich der Krisenstab in Paris die Kommunikation. Bei anderen aktuellen Themen wie Flughafenstreik baten meist Rundfunksender um Interviews, nicht selten vor dem Morgengrauen für die Früh-sendung oder spät abends fürs Nachtstudio. Es lag in unserem Interesse zu zeigen, dass wir unser jährlich neu festgelegtes Budget vernünftig ausgaben. Greifbarer Beweis waren Presseartikel, in denen von Air France die Rede war. Dafür lasen wir täglich sieben Tageszeitungen, mehrere Wochenblätter und Fachzeitschriften und schnitten Berge von Artikeln aus. Ein externes Unternehmen durchforstete noch rund 40 weitere Zeitungen. Etwas Vergleichbares für die vielen Rundfunkhäuser war in unserem Budget nicht vorgesehen. Wir mussten uns auf die Kollegen in den Niederlassungen verlassen. Sie riefen uns an, sobald Falschmeldungen über die Sender gingen. Wir stellten die Meldungen umgehend richtig oder dementierten kategorisch. Bei Falschmeldungen in der Presse riefen wir den verantwortlichen Redakteur an und baten um Richtigstellung. Zu einem Wettlauf mit der Sendezeit kam es, wenn beispielsweise ein Rundfunkjournalist mit dem Thema „Alkohol im



Kaffeepause am Rande der Jahrestagung der Luftfahrtpresse in Berlin: von rechts Air-France-Deutschlanddirektor Bernard Teyssier und Jean Signoret, Generaldirektor von EuroBerlin.



Air-France-Förderpreis für zwei junge Journalistinnen im Münchner Presse-Club. Von links der französische Generalkonsul Contenay, Regina Kammerer, Barbara Mussack und Air-France-Direktor Michel Juhel.



Zwei Journalisten versorgten die Medien mit Nachrichten über die Air France, von links Wolfgang Häg und Martina Holderer.

Leitfaden für den Geschäftsreisenden durch fremde Länder und Kontinente.

Cockpit“ seinen Hörern Angst einjagen wollte. „Angeblich sollen sich AF-Piloten schon mal während des Fluges ein Glas Rotwein genehmigen“. Es mag ärgerlich sein, aber Rotwein passt verführerisch gut ins Frankreichbild, Vorurteile haben eben ein zähes Leben. In den nächsten Minuten beschafften wir uns in der Pariser Zentrale die exakten Bestimmungen für Flugzeugführer. Nebeneffekt dieses Ereignisses: Keinerlei Alkohol als Weihnachtsgeschenke an uns nahestehende Journalisten. Dafür verschickten wir die begehrte AF-Weltkarte und praktische Gegenstände für den Schreibtisch mit AF-Logo. Regelmäßig baten uns Rundfunk- und Fernsehjournalisten um Unterstützung, wenn sie über Hilfsorganisationen berichten wollten. Meist ging es um Drehgenehmigungen an Bord oder am Flughafen. Einmal lud ein Berliner Sender ein krebskrankes Mädchen samt Eltern nach Disneyland Paris ein. Ich nahm das Kind mit ins Cockpit und stellte es den Piloten vor. Die Technik beeindruckte sie nicht sonderlich. Plötzlich stellte sie sich auf die Fußspitzen, öffnete erstaunt ihre Augen und suchte den Horizont ab. Enttäuscht drehte sie sich zu uns: „Ich kann den Onkel Karl nicht sehen, der muß doch hier oben sein.“ Ich erklärte ihr, dass wir den verstorbenen Onkel nicht sehen könnten, weil wir zu tief fliegen und nicht höher dürfen. Das leuchtete dem Mädchen ein. Ein anderes Mal hatte ein Kameramann Mühe zu filmen. Ein besonders erschütterndes Bild bot sich uns am Frankfurter Flughafen. Vier kleine Kinder aus Niger stiegen aus der Maschine. Eine Krankheit hatte ihnen Löcher bis zu den Zähnen ins Gesicht gefressen. Sie waren auf dem Weg zu einem deutschen Gesichtschirurgen in Regensburg. Monate später filmte der Fernsehsender die Kinder erneut vor ihrem Rückflug, die Löcher in ihren Gesichtern waren zu.

Ganz anders kümmerten wir uns um die beliebtesten Passagiere, die Geschäftsreisenden. Damit diese in fremden Ländern und Kulturen besser zurecht kamen, haben wir uns zusammen mit der Verkaufsförderung und der Fracht einen Leitfaden für Businessleute ausgedacht. Ich ging auf Autorensuche, meist Korrespondenten im Ausland. Sie beschrieben uns die unterschiedlichen Mentalitäten und Sitten, wiesen auf Tabus hin. So entstanden kleine Bücher mit dem Titel Wirtschaftspartner: Afrika, Südamerika, Araber und Perser, Franzosen.

Die Zielgruppe unserer Pressestelle blieben selbstverständlich Journalisten. Dabei kam Deutschlanddirektor Jean Signoret auf eine originelle Idee. Ihm gelang es, die Unternehmenszentrale in Paris davon zu überzeugen, dass die effektivste Aktion noch immer die ist, Journalisten mit Unternehmen der Spitzentechnik direkt zusammen zu bringen. Eine französische PR-Agentur arbeitete daraufhin ein dichtes Programm aus. Die Kosten teilten sich Air France und die Firmen. Für den Transport nach Frankreich waren wir zuständig, innerfranzösisch ging es mit dem TGV oder Regionalfluggesellschaften weiter. Eingeladen wurden bekannte Wirtschaftsjournalisten, ihre Berichte über das hochmoderne Frankreich sorgten in Deutschland für einiges Aufsehen.

Mentalitäten, Sitten, Tabus: wie kommt man mit Fremden zurecht ?

Wir interessierten uns nicht bloß für gestandene Journalisten. Wir sprachen auch die jüngeren an, die gerade ihre Abschlussprüfung an der Journalistenschule und an der Universität als Jahrgangsbeste geschafft hatten. Air France stiftete ihnen zwölf Jahre lang einen Förderpreis und lud sie nach Paris ein. Dort konnten sie eine Woche lang ihren französischen Kollegen bei der Arbeit über die Schulter schauen: In Zeitungen, Magazinen, Rundfunk und Fernsehen. Unsere Preisträger sprachen übrigens alle ausgezeichnet Französisch. Air France sponserte auch jedes Jahr künftige Modeschöpferinnen und Modeschöpfer. Die deutschen Modeschüler konnten sich mit Kandidaten aus anderen Ländern in Paris im Wettbewerb messen. Air France sorgte für den Frachttransport der modischen Kreationen. Ein besonderes Frachtstück aus der Karibik bereitete uns ziemliche Sorgen. Eine Seekuh sollte im Nürnberger Zoo ein neues Zuhause finden. Der Tiergarten bat uns um Fotos vom Transport des Meeressäugers, als er aus dem Jumbo geladen wurde. Am Ende einer Reihe von Anrufen in Paris hieß es: „Wir können keine Fotos liefern, das Tier ist tot.“ Zum Glück rief man einen Tierarzt, der sich mit tropischen Tieren auskannte. Eine Seekuh, erklärte er, legt große Pausen zwischen den Atemzügen ein. Dann bekamen wir endlich die Fotos. Da diese Kuh über 50 Jahre alt werden kann, planscht sie sicherlich noch heute im Zoo von

Nürnberg. Bei meinem nächsten Besuch der Stadt schaue ich bei ihr vorbei. Als Rentner kann man sich seine Zeit selber einteilen. Bekanntlich gibt es ein Leben nach Air France. Ich kehrte – nach einer beinahe fünfundzwanzigjährigen Pause – in meinen alten Beruf zurück. Die Zeit mit meinen Air-France-Kollegen und in der Air de France hat mich geprägt, sie hat mich gelehrt, dem Anderen sein Anderssein nicht zu verübeln.

Wolfgang Häg

TEXTE A VENIR JULIA LANGE



Berlin: Air-France-Direktor Robert Wattiez im Gespräch mit Bürgermeister Willy Brandt und dessen Frau Ruth.

Frauen und Männer prägten Air France

Wie Präsident Spinetta in seiner Einleitung darlegte, sind es drei Generationen von Frauen und Männern, die

das Streckennetz der Air France in Deutschland aufgebaut haben. Jede und jeder hätte es verdient, erwähnt zu werden, was den Rahmen der Air-France-Geschichte allerdings gesprengt hätte.

Stellvertretend für alle, die das Bild unserer Gesellschaft geprägt haben, sollen vier von ihnen skizziert werden: Evelyne Planet, die erste und für lange Zeit einzige weibliche Distriktchefin, Geert Schäfer-Surén, Wilfried Mayer und Hans-Joachim Maack.

„Von 38 Berufsjahren bei Air France habe ich mehr als 13 in Deutschland verbracht. Es ist mir ein Anliegen, den deutschen Kollegen zu sagen, wie sehr ich sie schätzten gelernt habe. Sie haben sich im Wettstreit mit den Airline-Konkurrenten erfolgreich geschlagen, haben ihr Können, ihre Erfahrung, ihre Kraft und ihr Herz eingebracht.“

R.W



Gruppenbild in Nürnberg von links: Pierre Fromheim, Europa Direktor, Robert Wattiez, Camille Mayerus, Direktor für Süddeutschland und Niederlassungsdirektor Geert Schäfer-Surén.

Geert Schäfer-Surén, ein Freund



Im Dezember 1950 wurde Air France in Berlin-Tempelhof eigenständig. Davor hatte die amerikanische Fluggesellschaft „Pan American Airways“ die technischen und kommerziellen Belange für die französische Airline wahrgenommen. Meine erste Aufgabe bestand darin, rund 50 neue Mitarbeiter einzustellen und für mich einen Stellvertreter zu finden, der sich in der Flugzeugabfertigung auskannte und eine Niederlassung leiten konnte. Unter 70 Kandidaten fiel die Wahl auf Geert Schäfer-Surén. Der junge Mann (36 Jahre) sprach französisch und verfügte über mehr Erfahrung, als verlangt wurde. Als ehemaliger Pilot und Hauptmann der Luftwaffe hatte er es auf 6000 Flugstunden gebracht. Seine Dynamik und seine Entscheidungs-

freude bestachen. Ich traf meine Wahl rasch und habe sie nie bereut. Innerhalb von einem Monat stieg die Anzahl der Mitarbeiter von acht auf 60 Leute. Als der Flugbetrieb aufgenommen wurde, funktionierten alle Servicebereiche einwandfrei. So konnten wir jeden Tag zehn Flüge reibungslos abfertigen. Geert Schäfer-Surén zeigte Verantwortungsbewusstsein und Enthusiasmus. Er führte seine Mitarbeiter umsichtig und effektiv, milderte aber auf meinen Wunsch hin seine etwas zu formelle Art ab. Manchmal, wenn er sich beobachtet wusste und fürchtete, bei einem Fehler erlappt worden zu sein, tauschten wir ein Lächeln gegenseitigem Einverständnisses aus, und alles war wieder in Ordnung. Aber später, unter vier Augen, neigte er dazu, sein Verhalten zu verteidigen, und ich musste zugeben, dass er manches Mal recht hatte.

Mit unseren Flugzeugbesatzungen verstand er sich schnell. Sie betrachteten ihn bald als einen der ihren.

Er war frankophil, im Innersten aber deutsch, und seine Offenheit erlaubte häufig Diskussionen, die unsere beiden Länder und ihre Geschichte berührten. Ein äußerst heikler Meinungs-austausch in dieser Zeit, in der die Wunden noch nicht verheilt waren. Er, Jahrgang 1934, mit zwanzig Jahren Fliegeroffizier, war von seiner Aufgabe überzeugt. Ich, mit 18 Jahren Widerstandskämpfer im Vercors, hatte ebenfalls meine Meinung. Wir überwandten Vorurteile. Und schließlich hatte er eine gewisse Art Humor, den er bewusst einzusetzen wusste, um jede ernsthafte Konfrontation zu vermeiden.

Anfang 1952 wurde Schäfer-Surén Repräsentant in Nürnberg. Er war dort sehr erfolgreich. Sein Charisma und sein gewandtes Auftreten halfen ihm, überall schnell Fuß zu fassen. Die wiedergegründete Lufthansa bot ihm 1956 einen attraktiven Posten an. Nach einer Bedenkzeit lehnte er das Angebot ab. Er zog es vor, bei Air France zu bleiben, mit einer sicherlich finanziell ungünstigeren Karriereaussicht. 1957 holte ihn Air France in die Direktion für Zentraleuropa nach Frankfurt, dort sollte er die Abteilung Verkaufsförderung erweitern. 1961 übernahm er die Leitung der Niederlassung für Norddeutschland in Hamburg. Dort hat er sich erfolgreich für die Entwicklung der anfänglich wenig ausgeprägten deutsch-französischen Handelsbeziehungen eingesetzt. Im Juni 1975 ernannte ihn der französische Ministerpräsident in Anerkennung seiner Verdienste zum „Chevalier dans l'ordre national du Mérite“. Im Mai 1979 verabschiedete er sich aus dem Berufsleben. Schäfer-Surén ist 1987 im Alter von 73 Jahren gestorben. Er litt lange Jahre an seinen Kriegsverletzungen. In seiner Todesanzeige stand der Satz: „Wenn der Schmerz zu groß wird, kommt der Tod als Erlösung.“

Robert Wattiez



Modeball im Hotel Atlantik 1969. Links G. Schäfer-Surén, Guy Laroche mit Mannequins.

Militärflieger gut gelandet. Wilfried Mayer: Stationsleiter in Düsseldorf



Wilfried Mayer (rechts) im Kreis seiner Stationsleiter-Kollegen. Von links Yves Rostan, Eva Horn, Manfred Räder und Lucien Rousseaux.

Die längste Zeit seines Berufslebens arbeitete der ehemalige Pilot auf Flughäfen. Rund 35 Jahre lang fertigte er für Air France Passagiermaschinen ab. Ein Los, um das ihn nach dem Zweiten Weltkrieg unzählige arbeitslose Luftwaffenflieger beneideten. 4000 Flugstunden, Erfahrungen im Cockpit der Junkers Ju 88, einem Kampf-, Aufklärungs- und Nachtjagdflugzeug waren nicht gefragt.

Schon mit 18 Jahren erwarb Wilfried Mayer, geboren in Wiesbaden, seinen Pilotenschein, flog zahllose Einsätze, versuchte in Wolken versteckt angreifenden Flugzeugen zu entkommen. Schließlich geriet er schwer verwundet in britische Gefangenschaft. „Ich hatte unwahrscheinliches Glück“, erzählt Mayer noch heute, „die Engländer haben mir das Leben gerettet.“ Er sollte nie mehr wieder selbst ein Flugzeug steuern.

An den Erwerb einer Fluglizenz für die zivile Luftfahrt war im Nachkriegsdeutschland nicht zu denken, ihm fehlte dazu ganz einfach das Geld. Zum Glück brauchte die Mercedes-Niederlassung in Bonn-Bad Godesberg technisch begabte Leute in der Reparaturannahme. Als Mayer hörte, dass die französische Armee jemanden für den Wagenpark suchte, lernte er richtig Französisch. Die Verbindung zum Düs-

seldorfer Flughafen und der Air France ergab sich dann fast von selbst. 1954 rief ihn der Stationsleiter der französischen Fluggesellschaft nach Düsseldorf, prüfte den baumlangen Kandidaten und stellte fest, dass der alle für die Bodenabfertigung notwendigen Voraussetzungen mitbrachte. Von da an war er für die Air-France-Piloten der Dolmetscher, brachte ihnen die Routenpläne für den Weiterflug, die Passagierlisten, sorgte für Treibstoff, Bordverpflegung, das Gepäck. Ein nie versiegender Gesprächsstoff war natürlich die Fliegerei.

Einmal hatte es nach der Zwischenlandung in Düsseldorf besonders heftig geschneit, der Weiterflug nach Berlin war frühestens in ein paar Stunden möglich. Wilfried Mayer ließ Essen und Getränke an Bord bringen und sorgte für musikalische Unterhaltung. Die Passagiere überbrückten die Wartezeit schließlich mit einem Tanz an Bord. Kurz vor Mitternacht startete die vollbesetzte Maschine mit fröhlichen Fluggästen nach Berlin.

1975 wurde er selbst Stationsleiter, der Arbeitstag begann morgens um 9 Uhr und zog sich bis abends 21 Uhr hin. Besonders hektisch ging es zwischen 19 Uhr und 20 Uhr zu, wenn vier Maschinen gleichzeitig abgefertigt werden mussten, damals war Lufthansa für das Handling zuständig. Mayers Talent als Diplomat war in solchen Situationen gefragt: Begrüßung von VIPs, Betreuung von aufgebrachten Passagieren bei Verspätung oder überbuchten Maschinen. Schon seine Statur gepaart mit seiner ruhigen Art halfen ihm aufgeregte und gestresste Passagiere zu beruhigen. So, wenn wieder einmal ein völlig harmloser aber kläffender Pinscher an Bord war. Am Ende des Tages, bevor der Flughafen die Lichter ausmachte, erledigte er, wie

jeder Kaufmann, noch die Tagesabrechnungen. Zeit für seine Hobbys Motorradfahren, Modelleisenbahn und Fluss-Schiffahrt blieb nur im Urlaub.

1989 verabschiedete sich Wilfried Mayer mit 65 in den Ruhestand. Heute lebt er zusammen mit seiner Frau in seiner Wahlheimat Düsseldorf.

Madame Air France in Berlin



1973 ist der Start des elektronischen Buchungssystems „Alpha 3“ in der Berliner Agentur.



Willkommensgruß für British Airways und Pan American, als diese zu Air France an den Flughafen Tegel ziehen.



Die automatische Flugscheinausstellung hält in Berlin Einzug und wird der Presse vorgestellt. Das Air-France-Team von links nach rechts: Helga Lange, Ilse Küther, Dagmar Schmidt-Huse, Evelyne Planet, Gino Tauschel, Edith Drössler, sitzend Gisela Buchholz.

Im eingeschlossenen Westberlin der sechziger Jahre war von der weiten Welt wenig zu spüren. Vielleicht war es gerade dieser Umstand, der eine neunzehn Jahre alte Französin bewog, sich bei Air France zu bewerben. Evelyne Pineau hatte ein deutsch-französisches Dolmetscherdiplom vorzuweisen. Die französische Fluggesellschaft gab ihr ein Telefon und zeigte ihr, wie man Flüge für Passagiere bucht. Sie lernte, dass man ein freundliches Lächeln auch durchs Telefon hören kann und dass ihr französischer Akzent sogar den unzufriedensten Kunden zu besänftigten vermochte. Als sie das beherrschte, sammelte sie weitere Erfahrungen am Flughafen Tegel und schließlich im Verkauf. Im Außendienst besuchte sie Reisebüros und Berliner Unternehmen. Sie bewährte sich als Verkäuferin von Flugreisen. Dann heiratete sie, wurde Frau Planet und Mutter eines Jungen. Nach zwölf Jahren übertrug ihr Air France die Verantwortung für den Distrikt Berlin, ein Posten, den sie als erste Frau einnahm. Hier war ihr ganzes Können im Konkurrenzkampf mit den beiden großen Fluggesellschaften, der britischen und der amerikanischen, gefordert. Wenn die beiden die kleine Air France unter Druck setzten wollten,

kam sie sich vor, als müsse der kleine David gleich gegen zwei Goliaths antreten. Lange Zeit war Air France am Flughafen Tegel allein, die anderen Airlines flogen vom alten Stadtflughafen Tempelhof ab. Als die Konkurrenten schließlich zu Air France nach Tegel umzogen, empfing sie Evelyne Planet mit einem großen Spruchband: „Air France heißt Sie willkommen“. Die beiden Großen unter einem Dach zu haben, brachte der französischen Airline auf einen Schlag massenhaft neue Passagiere.

Mit einem großen Berliner Möbelhaus schloss Planet einen Chartervertrag, der vorsah, dass der Überschalljet Concorde noch vor dem ersten Linienflug nach Berlin kommen sollte. Die Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer: An diesem Tag sahen rund 60 000 Besucher die Concorde in Tegel und Millionen im Fernsehen. Das schnellste Passagierflugzeug der Welt sollte noch öfter in die geteilte Stadt kommen. Die umtriebige Evelyne Planet war für die Geschäftspartner und die Medien längst „Madame Air France“ geworden. Innerhalb von sieben Jahren stiegen die Passagierzahlen um 131 Prozent. Die Berliner konnten über Düsseldorf ans Mittelmeer nach Nizza, aber auch nach Lyon und in die Bretagne nach Nantes fliegen. Mit der Gründung der französisch-deutschen Fluggesellschaft „Euroberlin“ übernahm Planet die Buchungen und den Flugscheinverkauf für die hundert wöchentlichen Flüge der neuen Airline.

Kurz bevor sie 1990 Berlin verließ, nach fünfzehn Jahren, zeichnete sie der französische Botschafter mit dem Ritterorden du Mérite aus. Anschließend übernahm sie als Direktorin

London und Südengland, drei Jahre danach schickte sie Air France als Statthalterin nach Rumänien. 1997 verließ sie die französische Fluggesellschaft und lebt im Ruhestand in Spanien. Ihr Sohn Frédéric wollte noch höher hinaus als seine Mutter, er ist Linienpilot.



Breguet Deux Ponts ist ein zweistöckiges, viermotoriges Flugzeug, hier im Landeanflug in Berlin. Die auffallend bauchige Maschine verfügt auf der erste Etage über 59 Plätze und darunter 48. Statt Fluggäste kann sie auch mit Fracht beladen werden.
(Foto: Fluggesellschaft Berlin)

Die Caravelle gleitet am Berliner Flughafen Tegel vorbei.
(Foto: Fluggesellschaft Berlin)



Flugscheine wurden nachts ausgestellt

Berufsausbildung selbst in die Hand genommen – Mutterseelenallein in Tegel Nord

Im Juni 1951 begann ich bei der Berliner Flughafen Gesellschaft (BFG) zu arbeiten. Ein Monat später wurde die Fluggastabfertigung, am Tempelhofer Damm, eingeweiht. Mit der Übernahme des zivilen Teils durch die BFG flogen Air France, BEA und Pan American (Pan Am) gemeinsam Tempelhof an. Die Maschinen standen in der überdachten Flugsteighalle. Die Passagiere gingen vom Warteraum über eine große Treppe direkt ins Flugzeug. Von hier aus startete die „kommerzielle Luftbrücke“ nach Westdeutschland. Die politisch bedingten Behinderungen durch die Sowjets schränkten die Westberliner Waren- ausfuhr stark ein. Deswegen wurde die „kleine“ oder „kommerzielle“ Luftbrücke ins Leben gerufen, an der sich auch Air France beteiligte.

Zu Air France kam ich, weil die Gesellschaft eigenes Ladepersonal für die Fracht suchte. Ohne jede Berufserfahrung haben wir an die 8 - 9 Tonnen Fracht in etwa 45 Minuten verladen und verzurrt. Auf diese Leistung waren wir besonders stolz. Wir wurden immer besser und bekamen sogar eine Breguet nach Berlin. Stationsleiter war damals Robert Wattiez und in der Flugzeugabfertigung arbeitete unter anderem Robert Bente, der später selber Stationsleiter wurde.

Ende 1952 hatte ich Pech, ich musste Air France verlassen. Nicht, dass man mit mir nicht zufrieden war, sondern wegen arbeitsrechtlichen Vorgaben. Air France hatte sich wie viele andere Unternehmen in Berlin entschlossen, einen bestimmten Anteil von Kriegsversehrten zu beschäftigen. Ich war ledig und kein sozialer Härtefall. Allerdings bekam ich die Zusage, umgehend gerufen zu werden, sobald man mich brauchte. Ein halbes Jahr später war es so weit. Ab Juni 1953 wurde ich „manoeuvre commissariat“. Dort arbeitete ich bei der Firma Schulz,

Bäckerei in Berlin Tempelhof, Attilaplatz, die die Bordverpflegung herstellte. Dann kam ich in die Abteilung von Rolf-Dietram Hoppe (Chef commissariat). Damals war alles eine Frage des Budgets. Beispielsweise wurde meine Frau statt mit Geld mit Waschmittel bezahlt. Sie bekam den Spitznamen „Priel“. Sie wusch von Hand das Bordgeschirr, Gläser, Besteck, Tassen und Teller; Plastik gab es noch nicht.

Am 1. November 1954 wurde ich dann ganz von Air France übernommen, meine Lehrjahre gingen weiter, und es ging bergauf. Ab 1955 nahm der Zustrom von Flüchtlingen aus dem Osten massiv zu. Jeder freie Platz in den Maschinen wurde für das Ausfliegen der Flüchtlinge genutzt. Der Ansturm war so groß, dass die Flugscheine teilweise auch während der Nacht ausgestellt werden mussten. Ich schaute den Kollegen über die Schultern, lernen bei „Kieken“.

Ab Januar 1957 brauchte man mich bei der Gepäckannahme, ich wurde „Bagagiste de comptoir“. Die Aufgaben eines „Bagagiste de comptoir“ bestanden darin, Kofferanhänger mit Schnur am Gepäck zu befestigen, selbstklebend gab es noch nicht. Darauf hatte ich Ziel und Flugnummer einzustempeln. Dann wog ich das Gepäck, brachte Tags an und beförderte die Koffer über eine Rutsche zu den Ladern nach unten – natürlich alles per Hand. Während der übrigen Zeit arbeitete ich in der Reservierung am Buchungskarussell.

Bei der Passagierabfertigung notierte ich auf einem Zettel die Anzahl der Passagiere und das Gewicht des Reisegepäcks. Die Angaben brachte ich dann in die Flugvorbereitung auf das Vorfeld. Schon damals war Zeit Geld, also Treppe rauf, Treppe runter, immer Tempo. Einmal habe ich mir dabei den Fuß angebrochen. Ausgerechnet an diesem Tag wollte ich meinen Sohn taufen lassen. Für mich fiel die Taufe buchstäblich ins Wasser.

Der äußere Unterschied zwischen einem, der die Koffer am Schalter weiterleitete und den Kollegen auf dem Vorfeld bestand darin, dass wir weiße Arbeitskleidung trugen. Eine etwas empfindliche Farbe, auf die wir trotzdem stolz waren. Sie wies uns als Angestellte aus, die oben arbeiten. Auch die ersten Betriebsfeste wurden in dieser Zeit gefeiert. Ende der 50er Jahre kam die erste Düsenverkehrsmaschine in den Farben der Air France, die Caravelle, nach Berlin. Da die Start- und Landebahn in Tempel-

hof für die Caravelle nicht geeignet war, mussten wir unseren Berlin-Verkehr nach Tegel-Nord verlegen.

Dort nahmen wir am 6. Januar 1960 den Linienverkehr zunächst mit der Super Constellation auf. Ab dem 24. Februar wurde diese Maschine dann endgültig durch die Caravelle ersetzt. Die ersten beiden Jahre waren wir mutterseelenallein in Tegel, die Auslastung unserer Maschinen war entsprechend dünn. Damals musste Personal abgebaut werden. Air France hat sich dafür eingesetzt, dass viele anderweitig untergebracht werden konnten. So bei Air France in anderen Städten, bei anderen Fluggesellschaften oder bei der französischen Militärverwaltung. Das war eine tolle soziale Leistung. Die soziale Einstellung der Air France hatte ich selbst 1959 erfahren, als Air France mich zum Angestellten machte, um die Krankenkasse wechseln zu können. Ich selbst wurde im November 1960, am Schalter als „Agent d'enregistrement“ eingestellt. Zuvor musste ich mich einem Test unter der Aufsicht des Stationsleiters unterziehen. Dabei hat mir die Erfahrung in Tempelhof und die Unterstützung der Kollegen geholfen. Geprüft wurde meine Geschicklichkeit, mit der ich mich im Tariffhandbuch „How Much“ zurecht fand. Das elektronische Tariffsystem war noch nicht in Sicht.

Ein großes Ereignis war im Juni 1963 der Besuch von US-Präsident J. F. Kennedy in Tegel Nord. Davor bekamen alle Gebäude einen neuen Anstrich und Tegel rückte in die Schlagzeilen. Im Sommer 1964 eröffnete die Pan Am die Linie Berlin - New York ab Tegel, endlich kam etwas mehr Leben in diesen Flughafen.

Die Weiterbildung veranstaltete Herr Damm in den Räumen des militärischen Teil des Flughafens. Uns wurde sogar der Zutritt zur Unteroffiziers-Messe erlaubt. Dort kostete ein Mittagessen einschließlich einem Viertel Wein umgerechnet rund 2,50 €.

Hans-Joachim Maack

Die Allianz mit KLM



Schon 1931 gab es Kooperationen zwischen Fluggesellschaften. Hier der gemeinsame Winterflugplan von Deutsche Luft Hansa, Farman und KLM.

Air France erlebte 2004 ein Jahr der Umwälzung: Sie tat sich mit der niederländischen Fluggesellschaft KLM zu einer Holding zusammen. Daraus entstand die Gruppe Air France-KLM. Das war der erste Zusammenschluss dieser Art zwischen zwei großen europäischen Airlines. Er trägt zur Konsolidierung der Verkehrsfliegerei bei. Seit Mai 2005 macht Air France in Deutschland eine einmalige Erfahrung in einer umfassenden Kooperation mit dem neuen Partner. Nach über 50 Jahren gegenseitigem hartem Konkurrenzkampf auf dem deutschen Markt stellten sich beiden „Mannschaften“ einer veritablen Herausforderung, die auch eine große Chance in sich birgt: Das Können und die Stärke beider Airlines waren auf dem deutschen Markt fest etabliert. Seit dem wir unsere Kräfte bündelten, sind wir zum ersten Konkurrent der Deutschen Luft-hansa geworden; zehn Prozent Markt-anteil im internationalen Flugverkehr

ab Deutschland (20 Prozent in manchen Regionen, unter anderem im Norden der Bundesrepublik). Zusammen bieten beide Gesellschaften ihren 600 000 Kunden mehr als 700 Flüge pro Woche von zwölf deutschen Flughäfen zu den drei Drehscheiben: Paris-Charles-de-Gaulle, Amsterdam und Lyon. Ergänzt werden sie durch zwei weltumspannende Langstreckennetze. Das sichert der Air-France-Gruppe eine einzigartige Position, besondere in den Regionen, in denen die Konkurrenten keine Langstreckenflüge anbietet. In diesem ersten Jahr der Zusammenarbeit haben beide Gesellschaften ihren wichtigsten Kunden gemeinsame Verträge angeboten. Dann fertigt Air France für die KLM fast alle Flüge in Deutschland ab, so in Frankfurt, München und Berlin. Unsere Kunden genießen also das gemeinsame Angebot beider Gesellschaften, kombinieren die Flugnetzen und Tarife. So kann ein Passagier beispielsweise über Paris sein Ziel erreichen und über Amsterdam zurückfliegen. Ihm stehen an den Flughäfen gemeinsame Schalter und VIP-Lounges zur Verfügung. Seit Juni 2005 gibt es die Vielfliegerkarte Flying Blue der AF-KLM-Gruppe. Die 600 Mitarbeiter von AF und KLM in Deutschland schlossen das erste Jahr der Zusammenarbeit wie erwar-

tet mit einer positiven Bilanz ab. Die kleinen kulturellen Unterschiede zwischen beiden Gesellschaften haben letztendlich den Enthusiasmus der Mannschaften im Aufbau der Gruppe eher angespornt als gebremst.

Frank Thiébaud

Gipfeltreffen: Air-France-Präsident Jean-Cyril Spinetta und sein niederländischer Kollege Leo van Wijk.



SkyTeam und das Drehkreuz Paris-Charles de Gaulle

Neben ihrem Zusammenschluss mit KLM bietet Air France mit der SkyTeam Allianz und dem Drehkreuz Paris-Charles de Gaulle zwei weitere bedeutende Vorteile für den deutschen Markt.

Die SkyTeam Allianz wurde im Juni 2000 gegründet und zählt mittlerweile zehn Mitglieder: Aeroflot, Aeromexico, Air France, KLM, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Korean Air und Northwest Airlines. Das Bündnis steht für ein weltumspannendes Streckennetz, attraktive Drehkreuze und eine gemeinsame erstklassige Servicequalität: Mit über 2000 Maschinen (einschließlich der Flugzeuge der Tochtergesellschaften) und 18 internationalen Drehkreuzen bietet die SkyTeam-Allianz ihren jährlich 343 Millionen Fluggästen über 14 000 tägliche Flüge zu über 700 Zielorten in 149 Ländern.

SkyTeam Kunden genießen viele Vorteile:

- Mitglieder des Vielfliegerprogramms eines SkyTeam Partners sammeln auf allen SkyTeam Flügen Meilen, können ihre Prämien bei allen Partnern der Allianz einlösen (Prämientickets usw.) und fliegen schneller dem „Elite“ Status und seinen Privilegien entgegen.
- Weltweit 400 Lounges
- Größere Tarifauswahl zu noch mehr Zielen. In Verbindung mit einem Transatlantik-, Transpazifik- oder Interkontinentalflug mit dem SkyTeam Partner ihrer Wahl, können

Fluggäste mit Wohnsitz in Deutschland einen SkyTeam Airpass buchen: America Pass, Asia Pass oder „Rund-um-die-Welt“ Pass

- Ausgabe der Bordkarten und Gepäckabfertigung bis zum Zielflughafen
- Kurzer Transit durch die Abstimmung der Abflugzeiten
- Erstklassige Servicequalität bei allen Airlines der Allianz, ohne Abstriche an die Identität und kulturellen Besonderheiten der einzelnen Partnergesellschaften:
- Die Fluggäste können sich auf allen Langstreckenflügen in englischer Sprache und in der Sprache des Abflug- und Ziellandes verständigen.
- Reiche Auswahl an Gerichten, damit auch Sonderwünsche berücksichtigt werden können (aus religiösen oder medizinischen Gründen, Diätkost)
- Weltweit stehen über 2000 SkyTeam Agenturen für Information und Reiseplanung zur Verfügung.

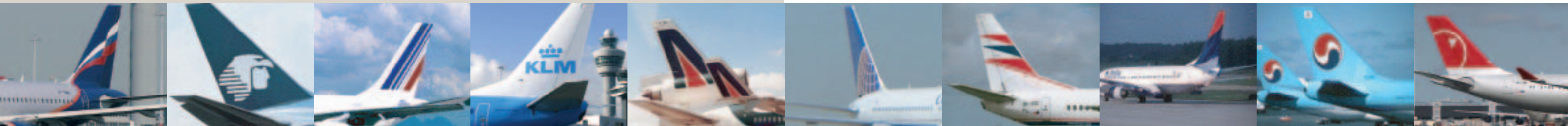
Deshalb wählte das amerikanische Reisemagazin Global Traveller die SkyTeam Allianz zum weltweit besten Luftfahrtbündnis 2005.

Das Drehkreuz Paris-Charles de Gaulle 2 ist ein großes Plus für Air France: Im Sommer 2005 konnte Air France wöchentlich nahezu 18 000 Anschlussmöglichkeiten für Mittel- und Langstreckenflüge mit einer Transitzeit von maximal zwei Stunden bieten – und liegt damit noch vor Frankfurt, Amsterdam oder Heathrow! Für möglichst kurze Transitzeiten gliedern sich die Flugbewegungen in sechs Ankunfts- und Abflugwellen. Im Sommer 2005 wurden in Paris-Charles de Gaulle täglich durchschnittlich 830 Flüge mit über 76 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) abgefertigt. Davon waren nahezu 24 000 Passagiere im Transit (das entspricht

mehr als 53 Prozent der Fluggäste, die in Paris-CDG landen).

Die Stellung des Flughafens als größtes Drehkreuz Frankreichs erklärt sich zum einen aus dem umfassenden Flugangebot von Air France und den anderen SkyTeam Partnern, aber auch aus dem hohen Entwicklungspotenzial: 1999 wurde eine dritte, 2001 eine vierte Start- und Landebahn ihrer Bestimmung übergeben, für den Sommer 2007 ist die Eröffnung des Satelliten 3 geplant, die vollständige Wiedereröffnung des Terminal 2E ist für den Frühling 2008 anberaumt und bald werden auch zusätzliche Infrastrukturen für die Gepäckabfertigung ihren Betrieb aufnehmen. Die Terminals 2E und 2F sowie der Satellit 3 sollen dadurch zu einer funktionellen Einheit zusammenwachsen. Das erklärte Ziel: die reibungslose, schnelle Abfertigung der Transitpassagiere und ihres Gepäcks. Dieses System präsentiert sich als künftiger Dreh- und Angelpunkt der Umsteigeplattform von Air France.

Flug und Zug: Der TGV-Bahnhof am Flughafen Charles de Gaulle wurde 1994 eröffnet. Er bietet den Fluggästen eine praktische Anbindung an die Schnellbahn (RER), den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV und den Hochgeschwindigkeitszug Thalys, der auf der Strecke Brüssel - Paris-Charles de Gaulle verkehrt. Thalys International bringt die Fluggäste schnell und bequem nach Paris-Charles de Gaulle. Jährlich befördern die französischen Staatsbahnen SNCF und Thalys über 200 000 Passagiere für Air France.





Patrick Alexandre
Generaldirektor.



Bernard Bazot
Deutschland-Direktor.

Etienne Rachou
Generaldirektor für Europa und Nordafrika.

Nachwort

Auch achtzig Jahre nach dem ersten Linienflug von Paris nach Berlin ist Deutschland für Air France einer der wichtigsten Märkte: Die französische Airline fliegt heute täglich von zehn deutschen Städten 56-mal nach Frankreich (54-mal nach Paris, zweimal nach Lyon). Die jüngste Streckeneröffnung in diesem Jahr war Leipzig - Paris.

Die Spitzenstellung Deutschlands als eine der ersten Exportnationen, die Reisefreudigkeit ihrer Bewohner und deren Schwäche für die französische Lebensart machen Deutschland zu einem besonders wichtigen Auslandsmarkt für Air France.

Wie die Seiten dieses Buches zeigen, schaut Air France auf eine bewegte Luftfahrtgeschichte in Deutschland zurück – so wie auch die europäische Geschichte des zwanzigsten Jahrhunderts überaus ereignisreich war. Doch eine Konstante zeichnet sich ab: Der Wille, einen Beitrag zur Völkerverständigung zu leisten und den freien Personen- und Warenverkehr zu garantieren. Dazu gehört das Bestreben, Schwierigkeiten zu überwinden und im Linienverkehr stets an der Spitze der Innovation zu stehen.

Das Einschlagen neuer Wege sieht man beispielsweise in der Einführung moderner Serviceangebote für Unternehmen (Reisemanagement-Software, B to B Extranet) oder für das Check-in (Check-in-Automaten, Online Check-in). Wie bedeutend Deutschland für den Luftfahrtkonzern Air France-KLM ist, zeigt sich nicht zuletzt darin, dass

Innovationen oft zuerst in Deutschland eingeführt werden.

Wie dieses Buch deutlich macht, zählen das Engagement der Mitarbeiter und die Treue unserer Kunden zu den großen Konstanten.

Deshalb feiern wir unser 80. Jubiläum des französisch-deutschen Luftverkehrs mit Blick auf Vergangenheit und Zukunft.

Patrick Alexandre
und Bernard Bazot

Dank gebührt allen,

die an diesem Buch mitgearbeitet haben:

Michael Adami, Wolf Angebauer, Bernard Bazot, Alfred Grosser, Wolfgang Hög, Michel Juhel, Julia Lange, Inés Limper-Damon, Hans-Joachim Maack, Otto Meyer, Jean-Pierre Pascal, Evelyne Planet, Manfred Räder, Ute Raffauf, Jean-Pierre Ravet, François Rude, Lucien Rousseaux, Helmut Scherret, Jean F. Signoret, Frank Thiébaum, Robert Wattiez, Udo Zinsser. Fotos und andere Unterlagen stellte das Musée Air France, Paris.