

philatelie

G 7477

Das Magazin des Bundes Deutscher Philatelisten

Ausgabe 583 | Januar 2026 | 78. Jahrgang



100 Jahre Deutsche Luft Hansa

DEUTSCHLAND
Polizei-Kurierpost
150. Geburtstag
Konrad Adenauer

EUROPA
Notre-Dame in Paris



Jubiläen zur BEPHILA 2026:

100 Jahre Deutsche Luft Hansa (Teil 2)

Als Junkers Luftverkehr und Deutsche Aero Lloyd ihren Betrieb am 25. Dezember 1925 einstellten, wurde der Weg frei zu einem Zusammenschluss im deutschen Luftverkehr. Am 6. Januar 1926 wurde in Berlin die nationale Fluggesellschaft Deutsche Luft Hansa AG aus der Taufe gehoben, die Schreibweise in einem Wort wurde erst 1934 eingeführt.

Es war eine der ersten großen, international beachteten Fusionen der deutschen Wirtschaftsgeschichte: Mit ihr ging die abenteuerliche Nachkriegs-Fliegerei des Ersten Weltkrieges zu Ende. Im Mittelpunkt stand jetzt die Sicherheit, die Erweiterung des Streckennetzes und mehr Komfort für die Fluggäste. Für den Luftverkehr, für Passagiere und Fracht, ging es in gewaltigen Schritten nach vorn. Durch die Einführung des Instrumentenfluges verlor das Fliegen seinen Saisoncharakter und größere Flugzeuge ermöglichten die Bewältigung längerer Strecken.

Jubelstimmung herrschte bei den Gründervätern im Januar 1926 allerdings nicht, denn die Firmenfusion erfolgte auf staatlichen Druck und aus der schieren Not heraus: die Subventionierung des Flugbetriebs der beiden stark defizitären Vorgängerfirmen Junkers Luftverkehr AG und Deutsche Aero Lloyd AG war für die Staatskasse der Weimarer Republik zu einem Fass ohne Boden geworden.

Am Gründungskapital von 50 000 Reichsmark beteiligten sich das Deutsche Reich, die Länder, der Deutsche Aero Lloyd, Junkers sowie regionale Luftfahrtgesellschaften. Einen Anteil am Kapital der Deutschen Luft Hansa AG brachte indirekt auch die Berliner Wirtschaft ein, voran Firmen wie Siemens, AEG, Deutsche Erdöl, Schenker & Co. sowie die Berliner Handels-Gesellschaft.

Zum „Corporate Design“ der neuen fusionierten Gesellschaft steuerte Junkers die Firmenfarben Blau und Gelb und Aero Lloyd den stilisierten Kranich am Leitwerk bei. Der aufsteigende „ikonische“ Kranich wurde 1918 von dem Berliner Grafiker und Architekten Otto Firlé für die Deutsche-Luft-Reederei entworfen, die 1923 mit Aero Lloyd fusionierte. Noch heute ist der aufsteigende Kranich mit einigen kleinen Änderungen das Firmenlogo der Lufthansa.



Das Firmenlogo der neu gegründeten Fluggesellschaft.

Nun wird die Lufthansa-Group das Jubiläumsjahr optisch mit einem besonderen Design feiern. Die wichtigsten Teilflotten der Lufthansa erhalten ihre eigene Sonderlackierung. Der blaue Flugzeugrumpf wird mit einem weißen Kranich geziert, dessen Flügel in die Tragflächen übergehen. Neben dem Kranich ist auf der linken Rumpfseite eine „100“ und auf der rechten Rumpfseite der Schriftzug „1926/2026“ integriert. Die Jubiläumsflotte wird von der werksneuen Boeing 787-9 „Berlin“ mit der Kennung D-ABPU angeführt.

Als die Deutsche Luft Hansa AG am 6 April 1926 – auf den Tag drei Monate nach ihrer Gründung – den Flugbetrieb startete, bedienten drei der acht Start-Verbindungen Berlin-Tempelhof.



Erhard Milch, Vorstandsmitglied der Deutschen Luft Hansa, begrüßt aus dem Cockpit einer Udet „Komet“ auf dem Zentralflughafen Berlin-Tempelhof die Presse und kündigt die Aufnahme des Flugverkehrs zum 6. April 1926 an. Milch wurde im Dritten Reich Staatssekretär in Hermann Görings Reichsluftfahrtministerium.



Erstflugbrief der neu gegründeten Luft Hansa. Erste Auslandsflugverbindung nach Zürich am 6. April 1926. Etappenbeleg bis Halle.

Der Zentralflughafen Berlin-Tempelhof war bis 1945 Heimathafen der Lufthansa. Unter den Starts am ersten Tag befand sich auch die erste Auslandsverbindung, die von Berlin über Halle, Erfurt und Stuttgart nach Zürich führte. Diese Auslandsverbindung nach Zürich wurde von den Aerophilatelisten immer wieder zu „runden“ Jubiläen mit Sonderflugbelegen dokumentiert.

So wird die ILA, die auf der BEPHILA 2026 mit einem Doppelstand vertreten ist, eine Sonderluftpost-Abfertigung mit Boten auf der historischen Strecke Berlin – Zürich und zurück durchführen. Ein Entwurf der Sonderstempel für beide Strecken liegt bereits vor. Weiterhin wird eine Sonderganzsache mit Abbildung einer JU 52 angeboten.

Zentralflughafen Tempelhof – das Luftkreuz Europas und der Lufthansa, 1926–1945

Noch im ersten Geschäftsjahr stieg die Zahl der beflogenen Routen auf 54, davon 20 von und nach Berlin. Die Reichshauptstadt war zum Luftdrehkreuz des europäischen Kontinents geworden. Ein erster interkontinentaler Erkundungsflug ging – in zehn Tagesetappen – bis nach Peking.



Dekorative Werbekarte der deutschen Luft Hansa von 1927. Privatpostkarte PP 81 b. Deutlich erkennbar, der Zentralflughafen Tempelhof, Heimathafen der Luft Hansa, ist zu dieser Zeit bereits tatsächlich das Luftfahrtkreuz Europas.

Die Flotte der neuen Airline umfasste zum Gründungszeitpunkt 162 Flugzeuge fast aller namhaften Flugzeughersteller jener Zeit: Albatros, AEG, Dornier, Focke Wulf, Fokker, Junkers, Rohrbach, Rumpler, Sablatnig, Udet. Im ersten Geschäftsjahr beförderten diese Flugzeuge mit dem Kranich am Leitwerk im planmäßigen Flugdienst 56 268 Fluggäste 258 Tonnen Fracht und 302 Tonnen Post. Am 6. Januar 1936 wurde das 10-jährige Bestehen der Deutschen Lufthansa mit einer Briefmarke gewürdigt (MiNr. 603). Die Lufthansa bot in diesen Jahren Verbindung zu praktisch allen deutschen und europäischen Großstädten an.

Ab 1936/37 wurde der Zentralflughafen Berlin-Tempelhof Zug um Zug ausgebaut. Der riesige zusammenhängende Gebäudekomplex, entworfen vom Architekten Professor Ernst Sagebiel, gilt bis heute als einer der größten weltweit und steht natürlich unter Denkmalschutz.

Anlässlich des 10. Jahrestages der Deutschen Lufthansa verausgabte die Reichspost eine Marke (MiNr. 603) zu 0,40 RM. Dies war das Porto für einen Luftpostbrief Europa bis 20 g (0,25 RM) und den Luftpostzuschlag (0,15 RM). Abgebildet ist eine Heinkel, He 70 „Blitz“, die einen besonderen Luftpostschnelldienst innerhalb Deutschlands flog (Blitzflug).



Riesig und spektakulär wirkte die Junkers G 38, von der insgesamt nur drei Exemplare gebaut wurden. Dieses Großflugzeug mit vier Motoren hatte maximal 32 Plätze, einige davon in Flügeln mit eingebauten Fenstern in Flugrichtung. Unter anderem flog diese Maschine regelmäßig die Strecke Berlin-London.



Die abflugbereite Junkers G 38 vor dem Start nach London auf dem Zentralflughafen Berlin-Tempelhof.



Auffrankierte Bildpostkarte ab Tempelhof nach Friedrichshafen mit zwei verschiedenen Bordstempeln der G 38. Der Bordstempel Berlin-London dürfte irrtümlich abgeschlagen worden sein!

Die ersten Versuche der Luft Hansa, den Atlantik zwecks Postversorgung zu überqueren, geschah durch Katapult-, später Schleuderflüge genannt, von den Nordatlantiklinern Bremen und Europa im Juli 1929 nach New York.



Katapultstart einer JU 46 vom Lloydampfer Europa.

Der Südatlantik-Dienst konnte erst nach einigen Vorausflügen offiziell am 3. Februar 1934 aufgenommen werden. Anders als bei der Nordatlantikroute mussten aufgrund der Entfernung schwimmende Luftstützpunkte im Südatlantik fest stationiert werden. Dazu wurden unter anderem der Dampfer Westfalen von der Norddeutschen Lloyd gechartert und mit einer Katapultanlage, einem Schleppnetz sowie einem Kran ausgerüstet.



Der Dampfer Westfalen dient der Deutschen Lufthansa im Südatlantik als „schwimmender Flughafen“.



Amerikanische Landpostaufgabe, Rückfahrt des Schnellampfers Bremen, mit Katapultpost am 2. August 1929 nach Bremen vorausbefördert, dann weiter per Luftpost nach Berlin mit Flugbestätigungstempel des Luftpostamtes Berlin C 2.



Werbeblätter der Lufthansa mit Abbildung der 14 000 km langen Flugroute ab Berlin bis Buenos Aires und Angabe der Porti. In Südamerika wurde die Post mit der Tochtergesellschaft der Lufthansa „Condor“ weiterbefördert.



Portogerechter Erstflugbrief von der Aufnahme des Südatlantik-Luftverkehrs am 2. Februar 1934 nach Brasilien.



Erster Franco-Absenderfreistempel der Deutschen Luft Hansa mit Abbildung einer JU 52, im Einsatz ab Anfang 1932.

Für die vor allem bei Fracht- und Postflügen notwendigen nächtlichen Starts und Landungen wurde Tempelhof mit einer starken Flughafen-Befeuerung ausgerüstet. Auch die Hauptverwaltung der Lufthansa zog 1938 von der ehemaligen Zentrale in der Lindenstraße in das Gebäude des Zentralflughafens nach Tempelhof.



Ab 1. Januar 1934 schreibt sich die Lufthansa in einem Wort. Im April 1938 wird die Hauptverwaltung auf den Flughafen Tempelhof verlegt, wie aus den Absenderadressen und den Zuständigkeiten der Postämter im Stempel erkennbar.

1939 flogen Lufthansa-Flugzeuge planmäßig bis Santiago de Chile, Kabul und Bangkok und Probe-(Rekord)-flüge führten bis nach New York und Tokio. Auf den Großverkehrsflugzeugen Junkers JU 90 und Focke Wulf 200 wurden die ersten Flugbegleiter eingesetzt.



Dekorativer Notizzettel der Lufthansa mit rückseitiger Zeichnung einer JU 52/m3 „Joachim von Schröder“, nun mit Hakenkreuz am Leitwerk und servierendem Steward.



Seltener Beleg vom Probeflug der Focke Wulf Fw 200 nach Tokio. In Tokio mit japanischen Marken nachfrankiert und mit dem roten Ereignis-Sonderstempel versehen nach Deutschland zurückgesandt. Die Fw 200 landete am 30. November um 22.10 Uhr in der japanischen Hauptstadt.

Die Lufthansa im Dritten Reich

Am Leitwerk der Lufthansa-Flugzeuge, wo das Firmenemblem seinen Platz hatte, kündete nun die Hakenkreuzfahne von der politischen Wende. Im Dritten Reich geriet die Lufthansa wegen ihrer strategischen Bedeutung zunehmend in den Sog der politischen Entwicklung. Die Zuständigkeit für Luftfahrtangelegenheiten wurde im Mai 1933 auf das Reichsluftfahrtministerium übertragen. An dessen Spitze trat Hermann Göring, dem der Lufthansa-Direktor Erhard Milch als Staatssekretär zur Seite stand. Die gesamte Luftfahrtindustrie wurde in den bis März 1935 noch geheimen Aufbau einer Luftwaffe eingespannt. Auch die Lufthansa blieb von dieser Entwicklung nicht unberührt.

Ihre wachsende Flotte von JU 52 Flugzeugen war im Fall der Mobilmachung mitsamt den Besatzungen als Behelfs-Kampfgeschwader vorgesehen. Tatsächlich wurde am 26. August 1939 der Flughafen Tempelhof von der Luftwaffe übernommen und alle wehrpflichtigen Betriebsangehörigen der Lufthansa wurden eingezogen. Das betraf 5411 Arbeiter und Angestellte sowie 145 Flugzeuge und 182 Piloten der Lufthansa, die zum

größten Teil der Lufthansa Bezirksleitung Mitte in Berlin Tempelhof angehörten. Gleichzeitig wurde vom Vorstandsmitglied der Lufthansa, dem Major der Reserve Karl August Freiherr von Gablenz, aus 65 Passagierflugzeugen das Kampfgeschwader z. b. V. 172 formiert.

Schon zuvor musste unter der Tarnbezeichnung Reichsbahn-Strecken die Lufthansa zusätzlich Nachtlinien mit der JU 52/3m und der Do 11 einrichten, auf denen Militärpiloten ihre Blindflugausbildung erhielten. Noch vor 1933 von der Lufthansa im Auftrag gegebene Flugzeugmuster, wie zum Beispiel die He 111, die JU 86 und die Do 17, wurden nun vorrangig für Zwecke der Luftwaffe entwickelt und

kamen allenfalls in sehr geringer Stückzahl als Verkehrsflugzeuge zum Einsatz.

Nach Kriegsausbruch wurden die Geschäftsberichte der Lufthansa von den Machthabern sogar zur „geheimen Reichssache“ erklärt. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs verhinderte jede Weiterentwicklung. Lufthansa wurde von der Reichsregierung per Gesetz zu Dienstleistungen, Transportflügen und technischem Einsatz verpflichtet. Der Ausbruch des Krieges zwang zu einer drastischen Reduzierung der gesamten Verkehrsleistungen. Der innerdeutsche Verkehr wurde fast völlig eingestellt. Gleichzeitig wurden Linien ins neutrale Ausland sowie in besetzten Ländern Europas aufrechterhalten. Der Luftverkehr, vor allem Verbindun-

gen in das neutrale Ausland, unterlag in diesen Kriegsjahren stets kurzfristigen Änderungen. Berlin hatte als internationales Luftverkehrsdrehkreuz ausgedient.

Die JU 52 – Das Rückgrat der Vorkriegs-Lufthansa

Die erste Junkers JU 52 wurde 1932 in die Lufthansa Flotte aufgenommen und entwickelte sich schnell zum Rückgrat des Flugzeugparks der Fluggesellschaft. Das aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit geschätzte Flugzeug machte zu dieser Zeit rund 50 Prozent der Lufthansa Flotte aus. Die in

den Junkers-Werken in Dessau entworfene JU 52 war mit ihren 16 Sitzen eines der bekanntesten Flugzeuge der dreißiger Jahre.

Die „Tante Ju“ ist weit mehr als ein Flugzeug – sie ist ein

Mit dieser Vignette ihres „Arbeitspferdes“ JU 52 mit 16 Plätzen warb die Deutsche Lufthansa.



Symbol für Pioniergeist, Ingenieurskunst und die Faszination der Luftfahrt. Mit ihrer markanten Wellblechoptik, den drei charakteristischen Motoren und ihrer unvergleichlichen Zuverlässigkeit hat die JU 52 Generationen von Piloten, Passagieren und Luftfahrt begeistert in ihren Bann gezogen. Erstmals in den 1930er-Jahren entwickelt, setzte die JU 52 neue Maßstäbe im Passagier- und Frachtverkehr. Ihre Vielseitigkeit machte sie zu einem unverzichtbaren Begleiter in der zivilen und militärischen Luftfahrt. Besonders ihre robuste Konstruktion und die Fähigkeit, auch auf unbefestigten Pisten zu landen, machte sie zu einem Synonym für Zuverlässigkeit und Innovation. Heute gilt die JU 52 als Kultflugzeug, das die Herzen von Luftfahrtenthusiasten höherschlagen lässt.

Nach mehr als 80 Jahren im Einsatz wurde das Flugzeug mit der Registrierung D – AQU1 Ende 2018 aus dem kommerziellen Betrieb genommen. Das Flugzeug war nach einer langen und wechselvollen Geschichte zwischen 1984 und 1986 aufwendig restauriert worden. Seitdem war die liebevoll „Tante Ju“ getaufte Junkers Maschine auf Rundflügen für die Lufthansa unterwegs und begeisterte insgesamt mehr als 250 000 Passagiere. Nun wird das legendäre Flugzeug ab Frühjahr 2026 als Exponat einer Dauerausstellung auf der „Home Base“ im Frankfurter Flughafen zu sehen sein.

Zehn Jahre Pause und Neubeginn

Das Kriegsende bedeutete zugleich das Aus für die erste Lufthansa, die alte Reichshauptstadt und die in ihr groß gewordene Fluggesellschaft lagen gleichermaßen in Schutt und Asche. Die wenigen unzerstörten Flugzeuge wurden von den Siegermächten konfisziert. Im Anschluss an das Potsdamer Abkommen vom



Bei der Schließung des Flughafens Tempelhof am 30.10.2008 erwies die JU 52 D-AQU1 „Tempelhof“ auf einem Abschiedsrundflug ihre Ehre.

2. August 1945 verboten die Alliierten den Deutschen Herstellung, Besitz und Betrieb von Flugzeugen. Zudem war Deutschen das Fliegen verboten. 1951 verfügten die alliierten Siegermächte die Liquidation der Fluggesellschaft, die 1965 mit der Löschung im Handelsregister endete.

Erst im Frühjahr 1955 durfte die mit Hauptsitz in Köln neu gegründete Deutsche Lufthansa AG wieder abheben. Am 31. März 1955 erschienen gleich vier verschiedene dekorative Briefmarken (MiNr. 205–208), mit Abbildung des stilisierten Kranichs, dem Emblem der Lufthansa. Die in den folgenden Jahrzehnten erfolgenden Erstflüge zu neuen Destinationen auf allen Kontinenten wurden von den Aerophilatelisten und der ILA umfangreich mit Stempeln und Belegen dokumentiert. Anlässlich des Jubiläums 50 Jahre Lufthansa würdigte die Bundespost mit der Abbildung der Junkers F 13, dem ersten Ganzmetallflugzeug der Welt, auch eine der Maschinen, mit der der Flugverkehr 1926 aufgenommen wurde (MiNr. 878).

Anlässlich 50 Jahre Deutsche Lufthansa verausgabte die Bundespost eine Marke mit Abbildung der Junkers F 13, dem ersten von Hugo Junkers entworfenen Ganzmetallflugzeug der Welt (MiNr. 878).



Aktuelle Informationen und die Anmeldeunterlagen zur BEPHILA 2026 finden Sie auf der Webseite <https://www.bephila.de>. Meldeschluss für die Wettbewerbsausstellungen ist der 28. Februar 2026. Die Händler- und Argen Stände sind bereits ausgebucht, weitere Anfragen kommen auf die Warteliste. Wir freuen uns, Sie vom 17. bis 19. Juli 2026 in der Sparkassen-Arena in 16321 Bernau bei Berlin begrüßen zu dürfen.

*Hans-Ulrich Schulz, FG Berlin,
Teammitglied der BEPHILA 2026*