

Düsseldorf - die Ehemaligen im Rheinland (2)

60 Jahre Dachverband 5 Jahre Regionalverein Düsseldorf.

Anlässlich des 60jährigen Bestehens sprachen wir mit Heidi Buchheister und Jörg Strackbein, die als Gründungsmitglieder und Vereinsvorsitzende der ersten Stunde maßgeblich an der Gründung des RV's Düsseldorf beteiligt waren.

Frau Buchheister, bei Ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst konnten Sie auf eine beeindruckende berufliche Karriere zurückblicken.

Sie waren 19 Jahre alt, als Sie bei LH anfangen. Welches Frauenbild gab es damals bei der Lufthansa?

Das Frauenbild war zur Zeit meiner Anfänge bei LH kein Thema. Im Gegenteil, es gab mehr weibliche Flugbegleiter als männliche. Auch im Stadtbüro waren wir gleichgestellt, die Bezahlung war für die gleiche Arbeit auch gleich für männliche und weibliche Angestellte. Erst in späteren Jahren gab es eine sog. "Frauenbeauftragte", obwohl ich glaube, dies war eine Zeiterscheinung und bei LH nie ein relevantes Thema.

Herr Strackbein, die Geschichte der LH ist eine Erfolgsstory - und doch gab es neben den Höhenflügen auch immer wieder wirtschaftliche Krisenzeiten.

Welche Ereignisse sind Ihnen bei fast 40 Jahren Zugehörigkeit in besonderer Erinnerung?

Es war das Krisenjahr 1991, als bekannt wurde, wie der neue Vorstandsvorsitzende (seit 1.Sep. 91), Jürgen Weber, durch persönliches Engagement bei Banken sicher gestellt hat, dass alle Lufthanseaten ihr Gehalt bekommen. Das Unternehmen war in einer absolut existenzbedrohenden Krise.

Spürten Sie bei Ihrem Eintritt in den 60ern Jahren noch die Tradition der alten Lufthansa oder hatten Sie den Eindruck, in einem ganz jungen Unternehmen zu arbeiten?

HB: Wir waren 1962 ein junges Unternehmen - existierte es ja erst seit 1955. Zwar war es die "neue LH", aber die Tradition war doch zu spüren, der "Familiensinn" war besonders intensiv, da es noch ein kleines Team war, jeder machte alles, konnte alles, war überall einsetzbar.

JS: Ich beginne mal mit einer kleinen Anekdote. Der 1.7.1967 sollte mein erster Arbeitstag bei DUSBV auf der Königsallee sein, aber es war ein Samstag und nur das Stadtbüro/Ticketcounter war geöffnet. Berndt Loewe, der Ticketcounter Supervisor sagte mir, dass die Akquisition, für die ich vorgesehen war, samstags nicht im Büro sei.

So wurde der 3.7.67 mein erster Arbeitstag bei LH.

Natürlich war ich von allem was nun auf mich zukam - an praktischen Einführungen und Lehrgängen - bei HAMXS erst einmal hoch beeindruckt. Von daher fehlte mir die Objektivität zu der Frage.

Aber im Nachhinein war mir die traditionelle Vergangenheit doch noch sehr präsent. Ob es das Design war (z. B. die Traditionsfahne) oder aber auch Flugzeugbemalung, wie die Super Conny, die dann aber Anfang Oktober 1967 ihren letzten Flug hatte und durch die B 707 mit gleicher Bemalung auf der Langstrecke ersetzt wurde. Mit Beginn der Auslieferung der B 737 wurde dann schon umgestellt von der Parabel am Leitwerk auf den Kreis mit Kranich. Hier zeigte sich langsam die Veränderung zum jungen Unternehmen. Die Beispiele ließen sich mehrfach fortführen. Eins sollte nicht unerwähnt bleiben, nämlich, dass eben auch auf Grund der LH Tradition eine ausgeprägte Stimulans den Teamgeist forcierte.

In Umfragen wird Konrad Adenauer als bedeutendster Bundeskanzler benannt.

Welche Führungsfigur oder Vorstandsmitglied hatte für Sie den größten Einfluss auf die Entwicklung der Lufthansa?

HB: Ich kam ja 1962 zur Lufthansa, und da war der große Einfluss des Begründers, Hans Bongers, als "Papa Bongers" und Vater der LH in die Geschichte eingegangen, allüberall gegenwärtig.

JS: Für mich bei meinem Einstellungsjahr 1967 eindeutig Herr Dr. Weber. Die Sofortmaßnahmen, Einrichten eines Sanierungsteams mit den richtigen Mitarbeitern, besonders aber die Zielsetzung zu strukturellen Veränderungen wie die Allianz mit United Airlines, die letztendlich zur Star Alliance geführt hat. Für die dynamische Entwicklung der Globalisierung heute unverzichtbar. Die wichtigste Entscheidung war aber meines Erachtens die Umwandlung des Unternehmens in einen Aviation-Konzern mit den Geschäftsfeldern Passage, Technik, Logistik, IT-Services, Touristik, Ground-Services und Catering. Nicht zu vergessen das Betreiben unser Unternehmen Lufthansa voll zu privatisieren. Letztendlich erinnere mich aber auch mit Hochachtung an Dr. Culmann, der in der Nachkriegszeit sicherlich keine leichten Rahmenbedingungen für seine Vorstandsaufgaben hatte.

Unvergessen für mich die "Zuckerbrot-und-Peitsche-Ansprachen" von Prof. Süssenguth auf den jährlichen Verkaufstagungen für das ihm zugeordnete Management. Natürlich alles Menschen (Topmanager), die ohne ihre Stäbe/Mitarbeiter nicht das hätten leisten können, was sie geleistet und erreicht haben.

Durch "die Gnade der frühen Geburt" lernten Sie Flugziele kennen, bevor so manche über touristische "Auto- bzw. Flugbahnen" erreichbar waren.

Gab es aus der Zeit ein persönliches Lieblingsziel?

HB: Meine Lieblingsziele zu einer Zeit, als der Tourismus noch in den Kinderschuhen steckte, war immer schon Amerika, ich

Düsseldorf - die Ehemaligen im Rheinland (2)

habe in Seattle den ersten Jumbo mit "abholen" dürfen und dort meine Liebe für den amerikanischen Westen entdeckt. So ging denn auch die erste große Reise mit meinem Mann durch Oregon, wohl auch heute noch ein eher touristisch weniger häufig besuchter Teil der USA. Vor allem der damalige noch existente Visumszwang machte die USA zu einem eher mühevollen Reiseziel.

JS: Es gab eine Zeit da ich jede 2. Woche nach LON geflogen bin. LON hat mich so fasziniert mit Konzerten in der Royal Festival Hall mit Solti, Karajan, Bernstein u.a.. Aber auch Opern in Convent Garden sind für mich unvergessen. "Talk of the Town" mit Catharina Valente bleibt für mich immer in Erinnerung. Das Streifen über die Antiquitätenmärkte habe ich genossen, auch wenn ich mir die wertvollen Objekte nicht leisten konnte.

Ein besonderes Erlebnis war für mich das Angebot von FRAGX 22 1975 eine Studienreise für Reisebüroexpedienten nach Canaima als LH Tour Guide zu begleiten. Mit LH nach Caracas und weiter mit Avensa (Focker Friendship) flogen wir in das venezuelanische Dschungel-Camp direkt an einem Nebenarm des Orinoco gelegen. Völlig von der Zivilisation abgeschnitten und auf dem Landweg nicht zu erreichen. Unvergesslich. Leider bin ich nie wieder dort gewesen.

*Als die GeLH 1950 gegründet wurde, waren Sie gerade mal 7 bzw. 8 Jahre alt.
Wie verbrachten Sie zu der Zeit Ihre Ferien?*

HB: Meine Lieblingsziele zu einer Zeit, als der Tourismus noch in den Kinderschuhen steckte, war immer schon Amerika, ich habe in Seattle den ersten Jumbo mit "abholen" dürfen und dort meine Liebe für den amerikanischen Westen entdeckt. So ging denn auch die erste große Reise mit meinem Mann durch Oregon, wohl auch heute noch ein eher touristisch weniger häufig besuchter Teil der USA. Vor allem der damalige noch existente Visumszwang machte die USA zu einem eher mühevollen Reiseziel.

JS: In dieser Zeit bin ich mit meinen Eltern von meiner Geburtsstadt Erfurt nach Wuppertal gezogen. Das erste große Erlebnis war die Fahrt mit der Schwebbahn über den Dächern von Wuppertal. Eine richtige Urlaubsreise war auf Grund der Nachkriegsfolgen noch nicht durchführbar.

Übrigens eine der ersten Ausflüge die ich mit meinen RV DUS Vorstandskollegen im April 2005 organisiert habe, war ein "Flug" mit der Schwebbahn im Kaiserwagen mit Kaffee und Kuchen und einer Stadtführerin. Mit diesem Kaiserwagen schwebte Kaiser Wilhelm II. nebst Gemahlin Auguste Viktoria 1901 von Barmen nach Elberfeld.

Sie beide gehören zu den Gründungsmitgliedern des RV Düsseldorf. Welche Erwartungen waren für Sie mit der Gründung verknüpft?

HB: Die Gründung des RV DUS war die große Hoffnung auf die Fortsetzung eines wunderbar erfüllten Berufslebens bei einer Firma, die sicherlich ihresgleichen sucht. Das Zusammengehörigkeitsgefühl und der Teamgeist all der 40 Jahre sind wohl besonders heutzutage eher "unmodern". Für mich ist die Fortsetzung dieser "Familientradition" des Berufslebens in Form der Gemeinschaft ehemaliger Lufthansaer die Weiterführung eines erfüllten Berufslebens.

JS: In erster Linie die Fortsetzung und Pflege eines Verbundenheitsgefühls mit den Lufthansaer aber auch dem Unternehmen Lufthansa, dass bei mir in nahezu 40 Jahre Zugehörigkeit entwickelt und geprägt wurde.

Ich kann den derzeitigen verantwortlichen im Vorstand nebst Beirat des RV DUS das Kompliment machen, dass sie ihre Aufgabe, um die Erwartungen zu erfüllen, sehr gut machen.

Die Fragen stellte Bernd Zellmer.

1955: Die ersten Stationsleiter der Lufthansa

Hamburg	Hans G. Deubel
Duesseldorf	Oskar Dubral
Köln/Bonn	Karl Heinz Schulz
Frankfurt	Werner Groth
Stuttgart	Kurt Petroll
München	Rolf Bebber
Paris	Gustav A. Becker
Madrid	Robert Schady
Lissabon	Ernst Fischer
Shannon	Friedrich Bick
London	Joachim von Frankenberg
New York	Eberhard Jacob

Quelle: Axel Herzog



In Vorbereitung fuer den geplanten Luftverkehr eröffnete die "Luftag" - sie wurde am 6. August 1954 in Deutsche Lufthansa AG umbenannt – am 2. November 1953 in Koeln den ersten Kurs zur Nachschulung ehemaliger Piloten und Flugingenieure zum Erlangen der notwendigen Lizenzen.