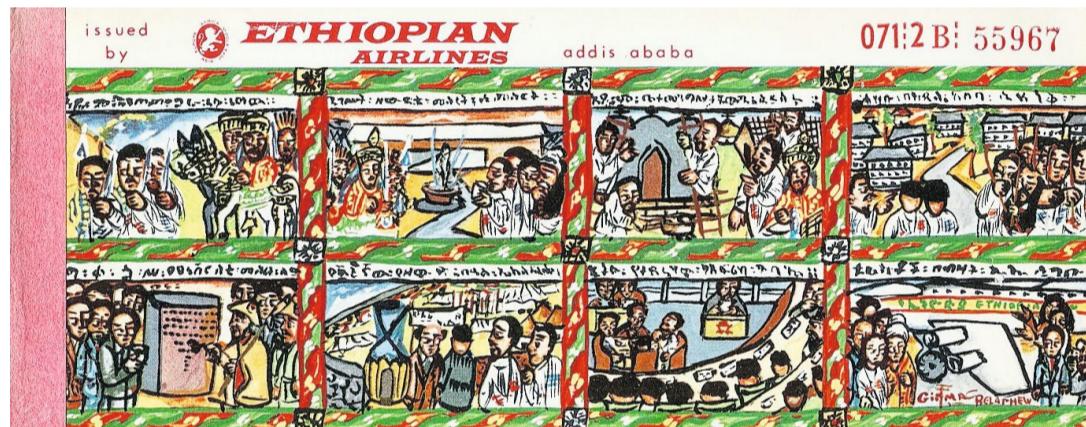




USA, 1949.



Äthiopien, 1971.



Nordkorea, Chosonminhang, 1959.



USA, 1955.



Australien, 1976.

Die Flugscheine, bitte!

Fast hundert Jahre lang gab es Flugtickets aus Papier, bevor sie 2008 Geschichte wurden. Ein neues Buch würdigt die schönsten Exemplare.

von ANDREAS SPAETH

«Die Tickets sind da!» Mit einem solch freudigen Ausruf begann bei vielen Menschen früher das Reiseerlebnis oder zumindest die Vorfreude darauf, und zwar zu Hause. Vorausgegangen war in der Regel ein Besuch bei einem Reisebüro oder dem Stadtbüro der Fluggesellschaft, wo man eines oder mehrere rechteckige, mehrseitige Papierhefte abgeholt hatte: die Flugscheine. Desseinen Coupons, jeder gültig als Zahlungsnachweis und Beförderungsanspruch für jeweils einen Flugabschnitt, waren zuvor von einem oder einer Angestellten handschriftlich ausgefüllt und danach mit lauem «klack» mit einem grossen Stempel oben in der rechten Ecke als gültig gestempelt worden.

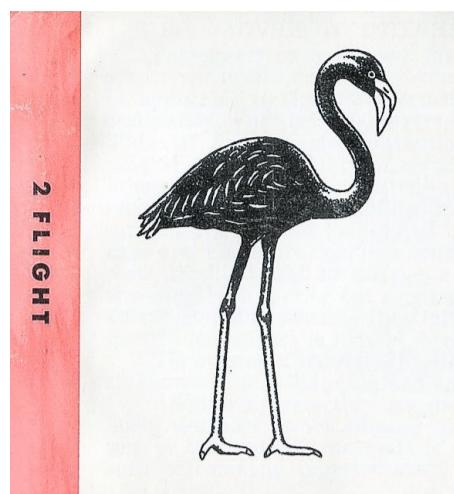
Später wurden die Scheine ratternd von einem Neunnadeldrucker ausgeworfen. Meist mit roter Schrift – dank rotem Durchschlagpapier gleich auf allen Ticketabschnitten. Später in Schwarz dann die sogenannten ATB-Tickets auf festerem Karton, der hinten einen Magnetstreifen enthielt. In jedem Fall wurde das Ganze am Ende von einer mehr oder weniger farbig und

attraktiv gestalteten Umschlagseite umhüllt. Und genau diese Seiten machen die alten Papiertickets heute oft zu kleinen Kunstwerken und Zeitzeugnissen.

Am Anfang standen Zeppeline

Ab dem Beginn der Linienflüge war es üblich, den Passagieren Papiertickets auszustellen, bis 2008 weltweit elektronische Tickets, sogenannte E-Tickets, deren Nachfolge antraten. Die Geschichte der Papierflugscheine beginnt bereits 1910 bei der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (Delag), der Betreiberin der Zeppeline, die ihren Fluggästen mehrseitige Flugscheine ausstellt. Fliegen war für lange Zeit etwas ganz Besonderes, daher gab sich die aufstrebende Luftfahrtbranche schon in ihren Anfangstagen nicht mit simplen Pappkarten zufrieden – in der Art, wie es etwa ein Jahrhundert lang für Bahnreisen üblich waren.

Das war allerdings ganz zu Beginn, 1914, noch anders, als in Florida der erste Liniendienst der Welt mit Flugzeugen startete, denn damals sahen die



Bahamas, 1970.

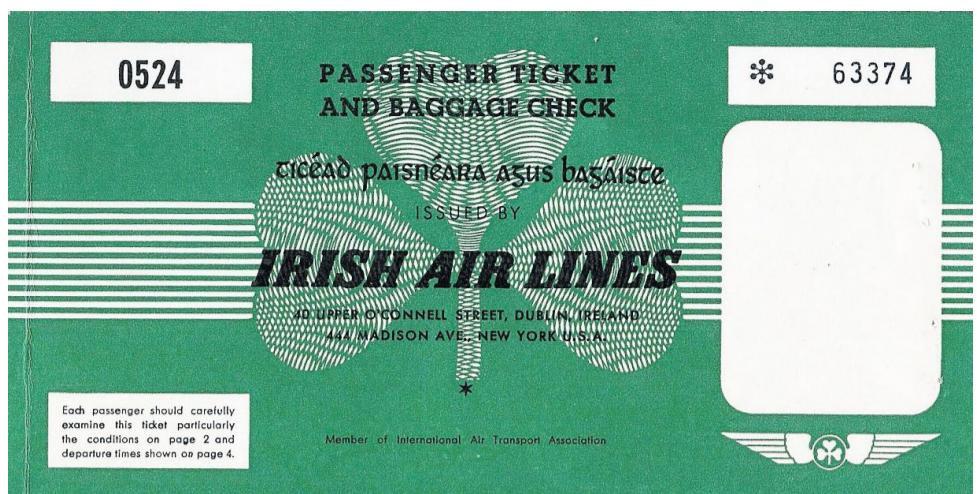


FLAMINGO AIRLINES, Ltd.

NASSAU, BAHAMAS

PASSENGER TICKET and BAGGAGE CHECK

218:290 026:649



Irland, 1960.



Spanien, 1969.



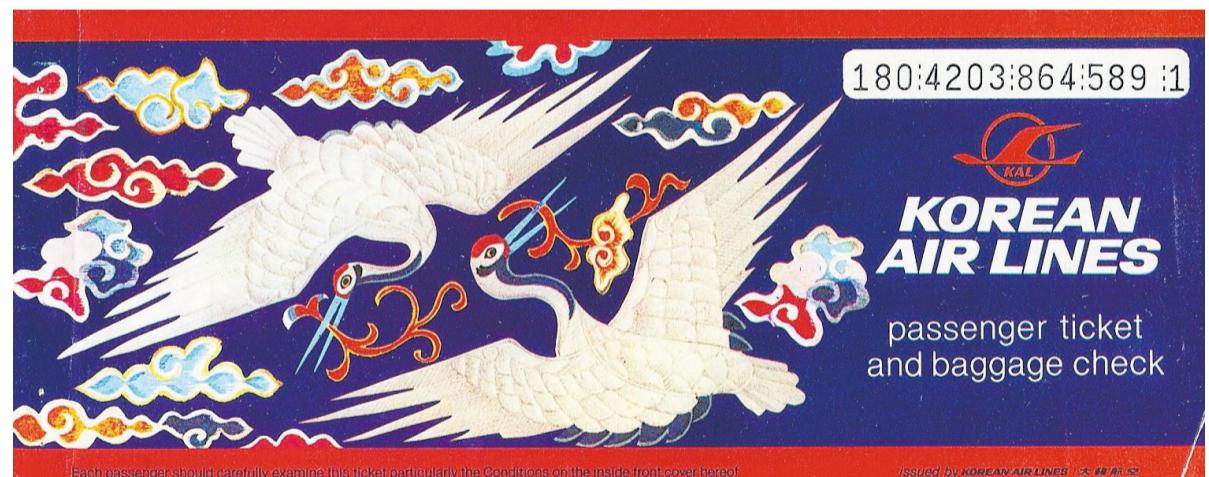
Ein rekordträchtiger Flugschein der Lufthansa erreichte 1961 die Länge von 5 Metern 35.



Peru, 1968.



DDR, 1956.



Südkorea, 1983.

Flugscheine in der Tat Zugfahrkarten ähnlich. Aber schon 1930 legte das damalige Luftfahrtkarte Iata handschriftlich globale Richtlinien für die Ausgabe von Flugscheinen fest, die dann bis in die 1970er Jahre beibehalten wurden.

Jeder Coupon entsprach etwa einem Check und stellte einen gewissen monetären Wert dar, je nachdem, welcher Flugpreis entrichtet wurde. Jedes der Heftchen allerdings, die anfangs oft sorgfältig mit Leinenbindung, später nur noch geklebt oder geheftet daherkamen, enthielt maximal vier Coupons. Für längere Reiserouten mussten dann weitere Heftchen aneinandergeheftet ausgegeben werden. Die Lufthansa stellte dabei 1961 einen stolzen Rekord auf, als die Kranich-Linie einem Kunden ein zusammenhängendes Ticketbündel ausstellte, dessen voll entfaltete Länge unglaubliche 5 Meter 35 erreichte. Die meisten Seiten der Tickethälfte-Vor drucke waren für das juristische Kleingedruckte nötig. Darin befanden sich die geltenden Beförderungsbedingungen und die Haftungsregeln für Flugreisende, was vermutlich kein Flugwilliger je ge-

lesen hat, auch wenn anfangs das Fliegen eher etwas für Mutige war. In jedem Falle wäre es etwas desillusionierend gewesen, weil die garantierten Haftungssummen für verlorenes Gepäck, körperliche Schäden oder sogar den Todesfall lange Zeit lächerlich niedrig waren.

Vermutlich um bei den Kunden Vorfreude auf ihre Reise statt Angst davor zu erzeugen, gaben sich die meisten Fluglinien grosse Mühe, die Umschlagseiten ihrer Tickethälfte optisch attraktiv zu gestalten. Daraus entstanden dann oft herausragende Minikunstwerke, die viel über den Zeitgeist sowie die Herkunft und die Kultur der ausgebenden Fluggesellschaft aussagten. Sebastian Schmitz, der selbst als Flugbegleiter unterwegs ist, hat jetzt ein hübsches kleines Buch publiziert, in dem er einige der grossartigsten Beispiele aus der Geschichte der Flugtickets aus Papier präsentiert. Wir können grazile Flamingos sehen als Markenzeichen einer lange verblichenen Fluggesellschaft dieses Namens von den Bahamas oder elegante Kraniche aus Korea – und natürlich von der Lufthansa. Sogar ein Ti

cket aus der Zeit, als es in der DDR eine zweite Lufthansa gab, später umbenannt in Interflug, deren Kranich über den Rand des sonnenähnlichen Logos hinausragte. Irish Airlines (heute Aer Lingus) gestaltete ihr Shamrock-Kleebatt im Gegensatz dazu 1960 aus psychedelischen Linien. Die Tickethälfte spiegeln natürlich auch die Luftfahrtgeschichte wider, vor allem in der Anfangszeit zeigten viele Airlines darauf stolz die modernsten Flugzeuge aus ihren Flotten.

Geschwungene Flugstrecken

Anfangs allerdings war der Globus das wichtigste Symbol. Wie 1949 bei der Northwest Orient Airlines aus den USA: Die Frontseite versprach «Transatlantik- und Um-die-Welt-Verbindungen», eine Sensation zu jener Zeit. Die geschwungenen Linien der Flugstrecken reichten von New York an der rechten Seitenkante bis nach Manila und Schanghai auf der linken Seite. Die Welt von Alaska Airlines war dagegen 1955 wesentlich kleiner, gerade einmal

sechs Ziele im 50. Gliedstaat der USA waren auf der Routenkarte der Ticket-Vorderseite vermerkt.

Zwei wirkliche Raritäten in dem Buch stammen aus der gleichen Ära und aus zwei Ländern, die damals gleichermaßen isoliert waren, China und Nordkorea, was sich bei letzterem in den vergangenen sechzig Jahren kaum verändert hat. Interessanterweise wurden die Tickets beider Airlines, CAAC aus China und Chosonminhang aus Nordkorea, vom gleichen Flugzeugtyp geschmückt, der Iljuschin IL-14. Die Chinesen zeigten sie zusammen mit einer stilisierten Pagode, während die Nordkoreaner dazu eine mit Ornamenten geschmückte Säule präsentierten.

Besonders künstlerisch kam 1969 das Ticket-Design von Iberia daher. Eine leuchtend rote Rose windet ihren stacheligen Stiel um einen Schraubenschlüssel, während direkt daneben eine vierstrahlige DC-8, wie sie auch Swissair flog, majestätisch in den Himmel steigt. Begleitet vom unschlagbaren Slogan: «Iberia – wo nur das Flugzeug mehr Aufmerksamkeit bekommt als Sie.» Die

ultimative Ticketpoesie. Die Bildsprache von Flugscheinen ist nicht immer glasklar in ihrer Botschaft, aber üblicherweise ein visueller Leckerbissen.

In dieser Hinsicht ist es bedauerlich, dass die Ära der Papiertickets 2008 endete. Immerhin wurde auf diese Weise eine Menge Papier eingespart, für deren Erzeugung sonst 50 000 Bäume jährlich hätten gefällt werden müssen. Und die heutigen E-Tickets können nicht mehr vergessen oder verloren gehen. Aber trotzdem waren die alten, gedruckten unzweifelhaft schöner.



Tickets Please!
Sebastian Schmitz, Astral Horizon, 160 S.,
€ 15.– / Fr. 32.–.
Ab 15. September 2020 im Fachhandel.