

Airline-Porträt Cubana

(erschieden im Sammelwerk „Das große Archiv der Airlines“, Geramond-Verlag München)

Kuba ist die größte Insel der Karibik mit rund 11 Mio. Einwohner. Dank des tropischen Klimas und der Nähe zu Florida war sie schon früh ein Urlaubsparadies gut betuchter Yankees. Mit Fidel Castros Machtübernahme wurde Kuba jedoch zum roten Tuch für die USA, die bis heute den direkten Verkehr zwischen beiden Ländern unterbindet. Für Flugreisende hat sich daher Mexico-City als Kuba-Hub etabliert.

Cubana dürfte alle Meilensteine des sowjetischen und russischen Flugzeugbaus in der Flotte gehabt haben. Von Ilyushin über Antonov und Yakovlev bis hin zu Tupolev waren oder sind fast alle Muster vertreten. Doch nur ein geringer Teil davon ist noch heute flugtüchtig. An eine neue Flotte ist derzeit nicht zu denken, da keine Maschinen mit amerikanischer Technik an die Republik verkauft werden dürfen. So behilft man sich seit Jahren mit Leasings - improvisieren gehört zum Überleben auf Kuba.

Geschichte

In den 1920er Jahren war Kuba nur ein Zwischenstopp der Pan American-Routen, die nach Zentralamerika, Südamerika oder zu den Westindischen Inseln führten. Mit North American Aviation gab es aber noch eine zweite US-amerikanische Airlinegruppe, die über ihre Tochter Intercontinental Aviation am 8. Oktober 1929 die Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss, S.A. gründete. Ein Jahr später hatte sie eine Inlandsroute eingerichtet, die von Havanna über mehrere Zwischenstopps bis nach Santiago de Cuba führte. Geflogen wurde mit Kleinflugzeuge wie Travel Air und Curtiss-Flugzeugen. Hier bot West Indian Aerial Express (WIAX) Anschliffsflüge bis Haiti und Jamaika. WIAX war bereits 1928 von Pan American aufgekauft worden und Juan Trippe, Chef der Pan Am, hatte auch ein Auge auf die neue Airline aus Havanna geworfen. Als der Mutterkonzern in Schwierigkeiten geriet, übernahm Pan American zum 6. Mai 1932 und strich den Namensbestandteil Curtiss aus dem Titel. Ford Tri-Motor übernahmen nun die Flüge bis auch sie 1935 durch Lockheed Model 10 ersetzt wurden. Die nächste Erneuerung fand erst im März 1945 statt, als zwei Douglas C-53, die Militärversion der DC-3, zur Flotte stießen. Zum Jahresende wurde der Pan American-Anteil auf 52% reduziert und der Name auf Cía Cubana de Aviación verkürzt. Parallel zu den Routen des Mehrheitseigners, legte man im Mai 1946 eine eigene Verbindung nach Miami auf.

Der Weg in die Unabhängigkeit

Pan American verzichtete schon bald ganz auf die Mehrheit und bot den Kubanern zum April 1948 weitere vier Prozentpunkte an, wodurch Cubana unabhängig und zur Nationalairline wurde. Um das zu demonstrieren, folgte sofort eine erste Transatlantikverbindung, die von Havanna über die Azoren nach Madrid führte. Genutzt wurde dafür eine von Pan American geleaste Douglas DC-4. 1950 unterzeichnete Cubana mit der US Mail einen Vertrag zur Postbeförderung und flog nun mit DC-4 auch die Miami-Route. Wiederum drei Jahre später erhielt man Verkehrsrechte für Route Havanna - New York. Kuba wurde nun als Erholungsziel entdeckt und lief dem überfüllten Miami den Rang ab. Weitere Routen wie Maimi-Varadero Beach, Havanna - Port-au-Prince sowie Havanna - Mérida - Mexico City kamen hinzu. Für letztere wurden extra Lockheed L-049 "Constellation" angeschafft.

Pan American befand sich weiter auf dem Rückzug und reduzierte ihren Anteil bis 1954 schrittweise auf Null. Nun stand Cubana alleine da und geriet prompt in Schwierigkeiten, denn die US-Bürger zogen es vor, mit einer amerikanischen Airline nach Kuba zu fliegen. Cubana versuchte nun mit neuen Flugzeugen vom Typ Lockheed L-1049 gegenzusteuern. Als dies nichts half, entfernte man die ersten Sitzreihen und ließ kubanische Bands samt Tänzern dort auftreten. Die Flüge wurden als "The Tropicana Express" vermarktet und vom gleichnamigen Nachtclub gesponsort - das vielleicht erste Firmen-Sponsoring in der Luftfahrt.

Weitreichenderen Einfluss hatte aber die Entscheidung vom Dezember 1955, als Cubana beschloss drei britische Vickers Viscount zu ordern, die im Mai 1956 übergeben wurden. Obwohl die Maschinen nicht mehr die neuesten technischen Errungenschaften verkörperten, waren Cubana und ihre Passagiere derart überzeugt von ihr, dass die Airline im August 1958 zwei Langstreckenmaschinen des Typs Bristol Britannia orderte. Sie nahmen zum Dezember 1958 ihren Dienst zunächst auf der Mexiko-City- und später dann auf der New-York-Route auf. Doch hier traf man dann schon auf die Jets der ersten Generation.

Viva la Revolucion!

Gerade hatte Cubana ihren guten Ruf wieder hergestellt, als die politischen Ereignisse vom Neujahrstag 1959 alle weiteren Pläne beiseite fegte. Fidel Castro beseitigte mit seinen Truppen das verhasste Batista-Regime, erklärte Kuba zur sozialistischen Republik und überführte Cubana zum Mai 1959 in Volkseigentum. Zunächst hatte dies keinen weiteren Effekt. Doch zum Jahresende, gerade als eine vierte Britannia übernommen werden sollte, geriet Cubana in große finanzielle Bedrängnis. Die Airline war seit ihrer Nationalisierung von der Batista-Regierung finanziert worden. Woher die Gelder stammten, konnte niemand so genau sagen - wahrscheinlich aus der Glücksspielindustrie. Mit dem Untergang des Regimes war auch die Geldquelle versiegt.

Cubana begann nun, ihre Flugzeuge zu vermieten oder zu verkaufen. Eine Britannia ging nach England, zwei bestellte Boeing 707 reichte man an Western Airlines weiter. Doch die Erlöse reichten nicht zur Finanzierung des Flugbetriebs. Von September bis November 1960 wurden sogar Maschinen in New York an die Kette gelegt, um Zahlungsforderungen durchzusetzen. Die Castro-Regierung wandte sich nun der Sowjetunion und den Staaten des Warschauer Paktes zwecks Wirtschaftshilfe zu. Die tschechoslowakische CSA übernahm 1961 den Betrieb der Britannias auf der Havanna-Madrid-Route, die sie bis nach Prag weiterführte. Die Sowjetunion stellte zunächst fünf Ilyushin 14 für Inlandsflüge zur Verfügung und lieferte 1962 das russische Pendant zur Britannia - die Ilyushin 18 nach. Sieben Maschinen erwarb Cubana, die sie mit Naturalien wie Zuckerrohr bezahlte. Die Il-18 übernahm die Strecke nach Mexiko, war aber auch bald im Inland anzutreffen. Die Ziele New York und Miami entfielen allerdings, als die US-Regierung auf vollen Konfrontationskurs mit dem sozialistischen Kuba ging.

Streckenausbau in sozialistische Bruderländer

Die nächste Streckennetzweiterung gab es erst im Juni 1971. In Chile war der Sozialist Salvador Allende in einer demokratischen Wahl an die Macht gelangt. Cubana richtete nun eine wöchentliche Verbindung nach Santiago de Chile ein und führte diese über Panama-City und Lima. Doch schon 1973 entfiel Santiago als Endpunkt, da im September die Allende-Regierung vom Pinochet-Regime weggeputscht wurde.

Flottenseitig erhielt Cubana im April 1972 das erste Düsenverkehrsflugzeug. Der große Bruder lieferte seinen Vierstrahler Ilyushin 62 ab, der sein Debüt der Madridroute gab. Zum September 1972 löste die Il-62 auch die Britannia auf der Strecke nach Prag ab und landete im April 1973 erstmals in Berlin-Schönefeld. Im regionalen Streckennetz bediente die Il-18 das neue Ziel Georgetown (Guyana) via Bridgetown (Barbados) und Port-of-Spain (Trinidad). Zusammen mit Antonov 24 flogen sie auch weiterhin im Inland, wo sie schon bald durch dreistrahlige Yak-40 unterstützt wurden.

1975 wurden die drei abgestellten Bristol Britannia reaktiviert, um kubanische Elitesoldaten nach Luanda (Angola) zu fliegen. Die ehemals portugiesische Kolonie hatte sich unabhängig erklärt und wollte auf einen sozialistischen Kurs einschwenken, woraufhin das südafrikanische Regime in Angola einmarschierte. Da die Britannias aber Afrika nicht nonstop erreichen konnte und man diese Militäraktionen auch geheim halten wollte, wurden Zusatztanks im Kabineninnern montiert.

Während die Beziehungen zur USA frostig blieben, lief die Kanadaroute nach Montreal prächtig. Zeitweise mietete man sogar von Air Canada einige Douglas DC-8-40 an. Da für diese Route auch US-amerikanisches Territorium überflogen werden musste, erschwerte die Bush-Regierung der Cubana das Leben und untersagte ab 1983 den Überflug. Die nun eingesetzten spritfressenden Il-62 mussten einen einstündigen Umweg fliegen. Erst 1998 wurde der Überflug wieder gestattet.

Zusammenbruch des Ostblocks

Schon in den 1980er Jahren war mit Cubanas Flotte kein Staat mehr zu machen: zu veraltet, zu teure Wartung, und obendrein ineffizient. Doch seit Gorbatschow im Kreml saß und seine Perestroika verkündete, hatten die Beziehungen zum großen Bruder Risse bekommen. Als der Ostblock dann 1989 völlig zusammenbrach, stand Kuba mit seinem Inselkommunismus alleine da. Zuckerrohr, Zitrusfrüchte, Tabak und Reis brachten auf dem Weltmarkt nicht die Preise ein, die die Bruderstaaten dafür, sozusagen als Wirtschaftshilfe, zahlten.

Für die dringende Flottenerneuerung wandte man sich an eine "lateinamerikanische Schwester". Die brasilianische Varig sollte bei der Modernisierung helfen und der schwächelnden Airline eine kräftige Finanzspritze verabreichen. Als ein Joint-Venture 1991 schon fast greifbar war, torpedierte wiederum die Bush-Regierung die Pläne. Varig waren die eigenen USA-Interessen dann doch wichtiger und man kapitulierte.

Was bringt die Zukunft?

Ab 1994 entdeckte die Castro-Regierung den Tourismus als neue Einnahmequelle. Diese wollte man den europäischen und kanadischen Airlines nicht alleine überlassen. Doch dafür waren neue Jets notwendig. An werksneue Maschinen war nicht zu denken und so behalf man sich mit angemieteten Maschinen wie McDonnell Douglas DC-10 oder Airbus A320. Um die Inlands- und Karibikrouten weiter aufrecht erhalten zu können, erwarb Cubana von der spanischen Aviaco acht gebrauchte Fokker 27. Trotz ihres Alters waren sie noch immer effizienter als die wenigen An-24/-26, die noch flugtüchtig waren. Doch lange waren auch sie nicht im Einsatz, denn an Ersatzteile war nicht zu denken. So flogen weiterhin sechs Antonovs die Karibikinsel entlang. Und auch in Zukunft setzt man -gezwungenermaßen- auf russische Produkte, denn einen Ankauf westlicher Technik verhindert die US-amerikanische Embargopolitik. 2005 einigte man sich mit russischen Banken auf den Erwerb von Tupolev 204 und Ilyushin 96. Die erste Il-96 erhielt allerdings eine VIP-Ausstattung für Castro. Ob er

sie noch groß nutzen kann, ist fraglich. Kritisch - auch für Cubana- könnte die Nach-Castro-Ära werden, falls der Markt zu schnell geöffnet wird. Die Joint-Ventures der letzten Jahre waren ein Anfang. Nun muss es behutsam weitergehen.