



Der Himmel über Kladow - vor 75 Jahren

Angenehm still ist es am Himmel über Kladow. Nur ab und an ein Rettungshubschrauber oder in der Ferne ein vereinzelter Düsenflugzeug. Vor 75 Jahren aber hätte das Ausbleiben dröhnender Propellermotoren die Menschen beunruhigt. Relativ still ist es leider auch in den Medien. Wie ist es zu erklären, dass eine der größten humanitären Operationen - die Luftbrücke - 75 Jahre danach so wenig Aufmerksamkeit und Würdigung erfährt?

Am 24. Juni 1948 sperrte die Sowjetunion sämtliche Straßen-, Eisenbahn- und Wasserverbindungen zwischen den Westzonen und Berlin. Die West-Alliierten mussten schnell handeln, standen aber vor einer kaum lösbaren Grundsatzentscheidung. Militärische Durchsetzung ihrer Interessen und die Gefahr eines Krieges mit der Sowjetunion? Rückzug aus ihren Berliner Sektoren und damit Auslieferung der gesamten Stadt an die sowjetischen Machthaber? General Lucius D. Clay, Militärgouverneur der US-Besatzungszone, der die Idee zur Luftbrücke hatte und den amerikanischen Präsidenten Harry S. Truman von deren Notwendigkeit und den Erfolgsmöglichkeiten überzeugte, stellte im Auftrag der Regierung bereits am 24. April klar, die USA würden sich nur durch einen Krieg aus Berlin vertreiben lassen. [1]

Wenn auf dem Boden und zu Wasser keine Versorgung der Stadt möglich war, dann musste der geschätzte Tagesbedarf von 1100 Tonnen an Lebensmitteln für die 2,1 Millionen Menschen in den Westsektoren eben auf dem Luftweg transportiert wer-

den. Die West-Alliierten gingen bei dieser Entscheidung davon aus, dass die Sowjets ihre Flugzeuge nicht abschießen würden, da auch sie kein Interesse an einer direkten militärischen Konfrontation hatten. Und da die Sowjetunion auf der anderen Seite wohl davon ausging, dass das Vorhaben sowieso zum Scheitern verurteilt war, intervenierte sie nicht.

In den Berliner Zeitungen wurde die Bevölkerung in den Westsektoren von Anfang an täglich über die Maßnahmen der West-Alliierten zum Aufbau einer Luftbrücke informiert, z. B. im Tagesspiegel Ende Juni: „Bereits zwei Stunden nachdem die amerikanische Militärregierung Flugzeuge in Washington angefordert hatte, seien die ersten Transportmaschinen von ihren Flugplätzen in allen Teilen der Welt gestartet. Man nehme an, daß jedes Flugzeug wenigstens zwei- bis dreimal täglich zwischen seinem westdeutschen Stützpunkt und Berlin hin- und herfliegen könne

[1] Vgl. *Fünfundfünfzig Jahre danach*, hrsg. vom Kreis der Freunde und Förderer des Heimatmuseums Spandau, *Heimatkundliche Vereinigung Spandau 1954 e. V.*, Berlin 1995, S. 40.



Beladen einer Sunderland auf der Havel nahe Schwanenwerder

Quelle: Royal Air Force

und man auf diese Weise mindestens 500 Tonnen Lebensmittel täglich nach Berlin bringen werde. [...] Mindestens hundert Transportmaschinen der Royal Air Force sollen den Befehl erhalten haben, von Großbritannien nach der britischen Zone zu fliegen. Die Flugzeuge sollen für Transportflüge nach Berlin verwandt werden [...] Drei Staffeln von je 13 Transportflugzeugen wurden von ihren Stützpunkten in Alaska und im Karibischen Meer nach Deutschland beordert. Eine weitere Staffel wird in Hawaii in Reserve gehalten.“ [2] So starteten bereits am 25. Juni die ersten amerikanischen Flugzeuge in Richtung Westsektoren, in den ersten Tagen zwar nur, um die eigenen Truppen zu versorgen, aber die Luftbrücke hatte schnellstmöglich begonnen. Das erste britische Flugzeug aus Wunstorf brachte dann am 30. Juni drei Tonnen Mehl nach Gatow. Natürlich fehlte es in der ersten Zeit nicht nur an Maschinen und Besatzungen, sondern auch an geeigneten Werk- und Wartungsstätten, an technischem Fachpersonal und an einer strukturierten Koordination

des Gesamtablaufs auf den Flugplätzen und in den Luftkorridoren, in denen die Piloten anfänglich jeweils ihre Flughöhe und ihre Fluggeschwindigkeit weitgehend selbst bestimmten. Relativ schnell wuchs die Zahl der in Gatow beschäftigten deutschen Arbeitskräfte auf 1200, später sogar bis auf 3500 Personen an, von denen die meisten im Drei-Schichtbetrieb von jeweils 8 Stunden eingesetzt wurden, sodass die Flugzeuge rund um die Uhr be- und entladen werden konnten. Helmut Bünning erinnert sich, dass unter den Hilfskräften in Gatow viele arbeitslose Kriegsheimkehrer waren, die z. T. auf dem Flughafengelände in ‚Nissenhütten‘ (halbrunde Wellblech-Baracken) untergebracht waren. [3] Im Unterschied zu den geregelten Arbeitszeiten der deutschen Hilfskräfte waren beim militärischen Personal in den ersten Monaten Einsatzzeiten von mehr als 16 Stunden keine Seltenheit.

Da für spezielle Aufgaben die Kapazität der vorhandenen Militärflugzeuge nicht ausreichte, wurden ab Juli 1948 auch zivile Flugzeuge gechartert. So waren z. B. Tankflugzeuge von 7 privaten Unternehmen wesentlich an der Versorgung des Flughafens Gatow mit Flüssigtreibstoff beteiligt, der auf dem Flugplatz in riesigen unterirdischen Tanks gelagert wurde, die bereits 1935/36 beim Bau des Flugplatzes angelegt worden waren. Aus den vorhandenen und aus neu angelegten Tanks wurde während der Luftbrücke durch zwei schnell verlegte „Pipelines“ Diesel und Benzin bis zur Tankstation auf einem Steg des Britischen Yachtclubs in Kladow gepumpt.

Zur Versorgung mit Kochsalz, das immer sehr knapp war, da die anderen Flugzeugtypen wegen der Korrosionsgefahr zum Transport kaum geeignet waren, setzten die Briten Flugboote vom Typ „Short Sunderland“ ein, deren Leitungen unmit-

*Seit 10 Jahren
Fußpflege bei Ihnen zu Hause.*

*Genießen Sie das wohltuende Gefühl
perfekt gepflegter Füße.*



Isabel Ramos de Kläke

Telefon: 030 / 302 88 26

Mobil: 0171 915 65 25

[2] *Der Tagesspiegel*, 29.6.1948, S. 1.

[3] *Vgl. Treffpunkte, Herbst 2018*, S. 31 f.

[4] *Der Tagesspiegel-Online*, 26.6.2018.

telbar unter der Decke verlegt waren, da sie für den Einsatz in Salzwasser konzipiert waren. Sie wasserten auf der Havel nördlich der Insel Schwanenwerder und erhielten nach der Landung ihre Anweisungen aus einer „Kommandozentrale“, die sich schräg gegenüber auf dem Kladower Havelufer im Britischen Yachtclub befand. Der Flugbetrieb wurde aber Mitte Dezember wegen Eisgangs auf der Havel eingestellt und im Folgejahr nicht wieder aufgenommen, da die Flugzeiten der Sunderland in den Luftkorridoren mit denen der anderen Flugzeugtypen nur schwer zu koordinieren waren.

Als William H. Tunner, der Ende Juli zum Leiter der gesamten Luftbrücken-Organisation ernannt worden war, am 13. August bei schlechtem Flugwetter den Flughafen Tempelhof erreichte, um sich vor Ort ein Bild von der Organisation zu machen, fand er Folgendes vor: „Am Himmel ‚blankes Chaos‘: der Pilot einer C-54 hatte bei schlechter Sicht die noch im Bau befindliche zweite Piste mit der Hauptlandebahn verwechselt und so seine Maschine beim



*William H. Tunner, Organisator der Luftbrücke
Quelle: Wikimedia Commons*

Aufsetzen schwer beschädigt. Eine zweite war über die Landebahn hinausgeschossen und in Flammen aufgegangen, bei einer dritten platzten bei einer Vollbremsung zwei Reifen. Und über der Stadt kreiste die Kette der auf Landeerlaubnis wartenden Transportflugzeuge, immer in Gefahr, in von den Sowjets kontrollierte Zonen zu geraten und beschossen zu werden, während am Boden sich niemand mehr traute, weitere abflugbereite Maschinen auf die Reise zu schicken.“ [4]

LOGOPÄDIE [logopɛˈdi:]
FRIEDEBOLD [ˈfriːdəbɔlt]

LOGOPÄDIE [logopɛˈdi:] FRIEDEBOLD [ˈfriːdəbɔlt]

TEL: 544 84 994
www.logopaedie-kladow.de

Termine nach Vereinbarung
Sakrower Landstraße 23 · 14089 Berlin

Behandlung von Sprach-, Sprech-, Stimm- und Schluckstörungen bei Kindern und Erwachsenen

Hausbesuche bei med. Indikation

Zu Hause bleibt es am schönsten

Mit unserer lebenslangen Immobilienrente



**Jetzt unverbindlich
und kostenlos beraten
lassen: telefonisch, online
oder vor Ort bei Ihnen
zuhause.**

**Es berät Sie: Uto Stolz
Tel. 030 / 36 43 23 15
Mobil 0172 - 66 19 190**

 **AGENTUR STOLZ
IMMOBILIEN**



Uto Stolz
Sakrower Landstraße 10c
14089 Berlin
info@agentur-stolz.de



www.agentur-stolz.de

Eine Ursache für das vorgefundene ‚blanke Chaos‘ war, dass in den Anfangsmonaten der Luftbrücke Anflug und Landung in Tempelhof bei ungünstigen Wetterverhältnissen aufgrund der unpräzisen Funkfeuer-Landehilfe äußerst schwierig waren, während auf dem Flughafen Gatow auch bei unzulänglicher Sicht bereits ein bodenkontrollierter Anflug möglich war, sodass manchmal für Tempelhof bestimmte Flüge bei sehr dichtem Nebel nach Gatow umgeleitet werden mussten. Die andere Ursache für das Chaos lag in der zu diesem Zeitpunkt noch unzureichenden Organisation der gesamten Operation. [5]

Während Clay die Luftbrücke initiierte, war für die letztlich erfolgreiche Organisation des Unternehmens alleine der heute in Berlin kaum noch bekannte William H. Tunner verantwortlich. Er ordnete die wichtigsten Maßnahmen zur Nutzung der drei Flugkorridore und zur Verkürzung der Verweildauer auf den Flughäfen an. So wurden die unterschiedlichen Flughöhen effektiver genutzt, indem z. B. Flugzeugtypen mit ähnlichen Geschwindigkeiten nur bestimmten Höhen zugewiesen wurden. Außerdem durften die Piloten nur einmal zur Landung ansetzen. Bei einem Misserfolg musste der Rückflug direkt erfolgen, sodass gefährliche Warteschleifen im begrenzten Luftraum über Berlin vermieden wurden und vor allem die straff organisierte Reihenfolge und Taktung der Flüge nicht beeinträchtigt wurde. Außerdem wurde ein neu entwickeltes Radarsystem installiert, das bei allen Wetterbedingungen einen zeitlich exakten instrumentengesteuerten Flug und eine präzise Landung ermöglichte. Nach der Landung durften die Piloten ihre Maschinen nicht mehr verlassen, um in einer Kantine zu essen, sondern die Beköstigung erfolgte durch mobile Snackbars, und für die Übermittlung der für den Rückflug erforderlichen Informationen wurden Jeeps eingesetzt, die bereits unmittelbar nach der Landung die Flugzeuge ansteuerten. In den Hochzeiten der Luftbrücke war die Organisati-

on so perfekt, dass für das Entladen eines Flugzeugs und die Vorbereitung auf den Abflug, wozu auch eine kurze technische Kontrolle gehörte, nur 15 Minuten eingeplant werden mussten.

Gail Halvorsen, der ‚Candy Bomber‘, hebt in seinen Erinnerungen die Leistungen der Briten in Gatow besonders hervor: „Auch sonst hatten es die Briten bei der Vielzahl der eingesetzten Flugzeugtypen nicht leicht, was die Ausrüstung, den Unterhalt, die Ersatzteilbeschaffung und die technische Logistik betraf. Allein die Nutzung der Luftkorridore durch so viele verschiedene Maschinen mit unterschiedlichen Flugeigenschaften und Leistungsmerkmalen war eine schwierige Aufgabe...“ [6] Anfangs kam in Gatow als Schwierigkeit hinzu, dass die von Briten bereits 1947 angelegte Betonbahn mit 1830 m etwas zu kurz war und außerdem für die Anzahl der zu erwartenden Flüge nicht ausreichte, sodass im Eilverfahren eine zweite Bahn angelegt werden musste, zu deren Grundierung Abbruchsteine und Schotter aus der Ruinenlandschaft Berlins herbeigeholt wurden. [7]

Werner Marzahn, damals 14 Jahre alt, erinnert sich, wie er und sein Großvater Rudolf Marzahn mit dessen Trecker und Anhängern daran beteiligt waren, damit die Bahn zum prognostizierten Termin Mitte Juli rechtzeitig fertig wurde. [8]

Obwohl das Überleben der Stadt ab Dezember gesichert schien, da zu diesem Zeitpunkt auch der in nur drei Monaten fertiggestellte neue Flughafen Tegel angefliegen werden konnte, hatten die Berliner noch genug Schwierigkeiten zu überwinden. So wurde z. B. seit „dem Einbruch des Winters [...] der provisorische Strom-

[5] Vgl. *Der Tagesspiegel-Online*, 26.6.2018.

[6] Halvorsen, Gail S., *Kaugummi und Schokolade: die Erinnerungen des Berliner Candy Bombers*, Berlin 2005, S. 56 f.

[7] Vgl. Best, Peter B.; Gerlof, Andreas, *Flughafen Gatow*, Berlin 1998, S. 12.

[8] Vgl. *Treffpunkte*, Herbst 1998,

generator, den die Alliierten Stück für Stück eingeflogen hatten, immer seltener betrieben. Er hatte einen Teil des Tages Strom geliefert, aber jetzt wurde der geringe Kohlevorrat der Stadt zum Heizen der Häuser benötigt. In den kältesten Monaten erhielten die Berliner nur zwei Stunden Strom pro Tag. Diese zwei Stunden fielen manchmal mitten in die Nacht.“ [9]

Für den Transport der enormen Mengen an Steinkohle wurde anfänglich eine Schmalspur-Bahn zwischen dem „Royal Airport Gatow“ und dem Hafen in Kladow angelegt. Auf dieser über Felder und Nebenstraßen verlegten Trasse zog eine Dampflokomotive 10 Loren. [10] Wegen der häufigen Störungen beim Betrieb der Bahn, da der Untergrund an vielen Stellen nicht tragfähig genug war, und wegen des umständlichen Umladens in die am Hafen liegenden Schuten, wurde der Betrieb nach nur wenigen Wochen eingestellt und stattdessen eine stabile, ca. 4 m hohe Holzrampe gebaut, von der aus die Kohle über eine schräge Ebene in die Schiffe geschüttet werden konnte. In Sichtweite der Rampe, ungefähr auf Höhe des heutigen BVG-Fähranlegers gab es eine weitere kleine Verladestation, an der Mehlsäcke - ebenfalls vom Flugplatz Ga-



Weibliche Hilfskräfte beim Sichern von Kohलगrieß
Quelle: Kladower Forum,
Archiv Werkstatt Geschichte

tow angeliefert - und Stückgüter von den Flugbooten auf Frachtschiffe umgeladen wurden. [11]

Viele Kinder und Jugendliche aus der Umgebung, aber auch aus Spandau hatten während der Luftbrücke eine spannende neue Freizeitbeschäftigung: Sie trafen sich am Ritterfelddamm, um die Starts und Landungen zu beobachten. Einige Jungen hatten auch Zettel oder Notizbücher dabei, um die Anzahl der jeweiligen Flugzeugtypen festzuhalten, denn sie waren inzwischen Spezialisten und konnten Dakota C47, Tudor 688, Handley Page Hastings, Lancaster usw. zweifelsfrei unterscheiden. Bei den älteren unter ihnen lösten einige dieser Maschinen ein eigenartiges Gefühl aus, waren es doch anfangs die gleichen – jetzt nur leicht umgebauten - Flugzeuge, aus denen vor 3 Jahren noch Bomben auf Berlin abgeworfen worden waren.

Nachdem der Spätherbst mit geringen Sichtweiten und die Wintermonate 1948/1949 überstanden waren, gab es die berechtigte Hoffnung auf eine weitere Verbesserung der Versorgungslage. Außerdem demonstrierten die West-Alliierten mit der sogenannten „Osterparade“, dass sie ihre Transportkapazitäten noch wesentlich erweitern konnten: „BERLIN, 16. April (UP) - Amerikanische und britische Flug-

[9] Westerfeld, Scott, *The Berlin Airlift*, New Jersey 1989, S. 38 f.

[10] Vgl. *Treffpunkte*, Herbst 2018, S. 31 f.

[11] Vgl. *Der Tagesspiegel*, 24.6.2018.



Kohlenrampe und Schuten am Kladower Hafen
Quelle: Kladower Forum,
Archiv Werkstatt Geschichte

zeuge, die im 60-Sekunden-Takt einflogen, brachen heute den Rekord der Berliner Luftbrücke. Die epische Leistung wurde von US-Generalmajor William H. Tunner angeordnet, um den Russen zu zeigen, dass ihre Blockade gescheitert war. Bei perfektem Wetter flog die Armada viermotoriger Transportflugzeuge innerhalb von 24 Stunden 129 409 Tonnen Lebensmittel und andere Versorgungsgüter ein. Es gab 1.398 Flüge und keinen einzigen Unfall.“ [12] Am 12. Mai 1949 hoben die Sowjets dann endlich die Blockade auf, aber die Luftbrücke wurde vorsichtshalber noch bis in den Herbst hinein fortgesetzt, denn die Vorratslager mussten aufgefüllt werden. Außerdem konnte der personelle und materielle Rückbau nur allmählich erfolgen. Der letzte Flug der Luftbrücke vom „Royal Airforce Gatow“ erfolgte am 6. Oktober. Während des gesamten Zeitraums wurden 555.370 Hin- und Rückflüge absolviert. Zu beklagen gab es 39 Todesopfer bei den Briten, 31 bei den Amerikanern und mindestens acht auf deutscher Seite. [13] Der Erfolg der Luftbrücke bedeutete eine



Hochbetrieb auf dem Flugfeld in Gatow

Quelle: Royal Air Force

katastrophale Niederlage für die sowjetische Politik und ihre Propaganda, während für die meisten Westberliner aus ehemaligen Feinden Garanten ihrer Sicherheit und für einige sogar Freunde geworden waren.

Peter Streubel

[12] *Indianapolis Times, Indianapolis, 17.4.1949, S. 5.*

[13] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/kommandant-der-luftbruecke-wie-mr-airlift-west-berlin-rettete/22728100.html#-200119>

Besser hören.

Kompetente Beratung mit Herz in Kladow



KLADOWER
HÖREN



DUNJA
KUHLM EY

- kostenloser Hörtest
- kostenloses Probetragen aller Hersteller am besten im Vergleich!
- individuell angepasster Gehörschutz

...und alles was
das Hören einfach
leichter macht!

· Hausbesuche gerne
nach Vereinbarung

Sakower Landstraße 23 · 14089 Berlin

www.kladower-hoeren.de ☎ 030.3699 6272

Mo bis Do: 9 -18 Uhr · Fr: 9 -15 Uhr

Täglich für Sie da.



Magnus Ettlich
Mobil. 0176. 24 00 48 62
Telefon. 030. 863 954 90
E-Mail. info@express-wohnungsaufloesung.de

EXPRESS WOHNUNGS AUFLÖSUNG

01.
Kostenfreie Besichtigung

Vereinbaren Sie Ihren Termin für eine kostenfreie Vorort-Besichtigung.

02.
Wohnungsauflösung

Ihren Auftrag erledigen wir zuverlässig und zu den vereinbarten Konditionen.

03.
Besenreine Übergabe

Das Objekt wird Ihnen stets gemäß Ihrer Vorgaben übergeben.

Unseren gesamten Leistungsumfang finden sie auf www.express-wohnungsaufloesung.de

Sie denken darüber nach, Ihre Immobilie zu verkaufen?



Wir betreuen Sie von A - Z:

- ✓ persönlich & professionell
- ✓ flexible Vertragslaufzeit
- ✓ zügige, sichere Abwicklung

Kontaktieren Sie uns unter
info@breamimmobilien.de
mobil: 0179/ 110 76 58

Rapsstraße 59 13629 Berlin
Sakrower Kirchweg 76a 14089 Berlin


breamimmobilien