

Berlins erstes Düsenflugzeug landet zum letztenmal in Tegel

Der 31. März 1978 stellt eine Zäsur im Berliner Flugverkehr dar: An diesem Tag landet und startet auf dem Flughafen Tegel zum letztenmal eine planmäßige Caravelle der Air France. Es

war eine Caravelle der Air France, die am 24. Februar 1960 auf der Strecke Paris—Frankfurt—Tegel in Berlin das Düsenzeitalter eröffnete.

„Epochemachend, revolutionär“, hatten die Kritiker gejubelt, als nach fast drei Jahre dauernden Testflügen das erste Serienmuster der Sud Aviation SE 210 „Caravelle I“ am 18. Mai 1958 startete: Erstmals ein Flugzeug mit Triebwerken am Heck, was aerodynamisch saubere Flüge ermöglichte und einen Teil des Lärms von der Kabine fernhielt. Die hervorragenden „Segel“-Eigenschaften demonstrierte eine

Die Bürgermeister von Reinickendorf, Wedding und Spandau hielten von Sensationen dieser Art wenig, als im Herbst 1959 Tegel zum Düsenflughafen deklariert wurde: Tempelhofs Landebahnen waren für das schnelle Flugzeug, das erst für Pisten von 2000 Meter Länge und mehr zugelassen ist, zu kurz. Bürgermeister Dünnebacke (Reinickendorf) formulierte den gemeinsamen Protest so: „Es besteht keine Notwendigkeit, Berlin in den internationalen Flugverkehr einzubeziehen. Die Freigabe von Tegel für die Air France ist eine kommerzielle Angelegenheit, vermischt mit einem Nationalprestige der Franzosen.“

Der Düsenverkehr war damit nicht zu stoppen, und die Front der Gegner riß schon, als Dünnebacke zu bedenken gab, der Flughafen Gatow liege viel günstiger. Spandaus Amtsvorstand Liesegang konterte sofort: „Herr Kollege — dieser Meinung bin ich nicht.“

Das vierte Muster

Am 2. Januar 1960 zog Air France von Tempelhof nach Tegel um. Noch knapp acht Wochen nur landete dort der Welt damals modernstes Propellerflugzeug, die Super Constellation; dann kam die Caravelle. Nach Languedoc, DC 4, Constellation und „Super-Connie“ war sie das vierte Muster, das Air France im Nachkriegsverkehr nach Berlin brachte. Eingesetzt wurde der Typ III, der eine Besonderheit aufweist: Statt Schubumkehr an den Triebwerken zur Verkürzung der Landestrecke hat er einen Bremsfallschirm.

Die Caravelle weist eine weitere Eigenart auf, über die man sich jedoch anfangs wenig Gedanken machte: Sie säuft. Ihre Rolls-Royce-Triebwerke, so hat der Pariser „Figaro“ nachgerechnet, schlucken pro Sitzkilometer

55 Prozent mehr Treibstoff als die der vergleichbaren Boeing 737. Ein Handikap, das beim heutigen Anteil der Treibstoffkosten am Gesamtbudget der Fluggesellschaften nicht mehr auszugleichen ist. Der Preis für Flugbenzin stieg in den vergangenen zehn Jahren um 400 Prozent. Die Caravelle ist unwirtschaftlich geworden.

Schon einmal wollte Air France ihre Kurzstreckenflotte umrüsten; das war zu den sagenhaften Zeiten großen Wachstums im Dezember 1966. Damals hieß es, man werde bis 1971 — dann stehe auch der neue Flughafen Tegel — alle Caravelles durch die wesentlich größere Boeing 727—200 ersetzt haben. Tegel stand 1975, und die Caravelle fliegt heute noch. Allerdings ist die Flotte inzwischen von einst 42 Maschinen auf zur Zeit 25 reduziert worden, und auch die möchte man schleunigst loswerden.

Das Tauziehen um das Nachfolgemuster hat der französische Staat — mit 98,8 Prozent Anteilen Hauptaktionär bei Air France — auf kostspielige Weise für sich entschieden: Die Gesellschaft muß ein französisches Flugzeug kaufen, das es noch gar nicht gibt: Für die Übergangszeit bis etwa 1984 darf sie 13 Stück der heißbegehrten Boeing 737 wenigstens mieten. Daß sie die Caravelle bis Ende 1980 noch einsetzt, honoriert der Staat mit Subventionen in Höhe von 191 Millionen Francs — etwa 86 Millionen Mark.

Wenn am 1. April Air France ihre Berlinflüge von drei auf zwei pro Tag reduziert, setzt sie in Tegel nur noch die Boeing 727—200 ein. Was aus der Caravelle wird, die vor 20 Jahren Frankreichs Stern am Himmel war? „Die kann sich“, resümiert ein Air-France-Mann, „nur noch jemand leisten, der eigene Öquellen besitzt.“ **Peter Ritgen**

PHILIPS-PROFIL L
kraftvoll, gründlich,
preiswert



KARSTADT

Caravelle wenig später, am 16. April 1959: Über Paris schraubte der Pilot seine Maschine auf 12 000 Meter Höhe, stellte die Motoren ab und ließ das Flugzeug in Richtung Südost gleiten. Nach 40 Minuten erreichte die Caravelle das 260 Kilometer entfernte Dijon; sie flog noch immer 1200 Meter hoch. Die Kritiker: „Sensationell!“

BERLINER MORGENPOST

FREITAG, 31. MÄRZ 1978