

Heimatmuseum Reinickendorf

Ausstellung vom 12. Juni bis 1. Nov. 1998

Luftbrücke Berlin 1948/49

Der Bau des Flughafens Tegel

Im Jahre 1828 wurde in der Königlichen Jungfernheide ein Artillerie-Schießplatz eingerichtet, für den die Tegeler Bauern 203 Morgen 4 Quadratruthen Fläche an den preußischen Militärfiskus abtreten mußten. Die Anlage des Schießplatzes machte die Verlegung des alten Weges von Bernau über Dalldorf (heute Wittenau) nach Spandau, der ehemals direkt durch die Jungfernheide führte, über das Tegeler Gebiet (heute: Bernauer Straße) notwendig. Der im Jahre 1856 nach Westen erweiterte Schießplatz diente über viele Jahrzehnte der Artillerie und der Infanterie der Berliner Garnison zu Gefechts- und Schießübungen mit scharfer Munition. Nachdem am 18. Januar 1908 bei einer Scharfschießübung des 1. Garde-Feldartillerie-Regiments eine Granate ein Wohngebäude des Märtenschen Gehöfts in Saatwinkel vollständig zertrümmert hatte, wurde das Geschützschießen eingestellt.

Bereits im Jahre 1896 beschloß die deutsche Militärverwaltung, in der Nähe des Tegeler Schießplatzes ein Luftschifferbataillon aufzustellen. Im Jahre 1903 wird der gesamte Kasernenkomplex, der den Luftschiffern bis zum Ende des Ersten Weltkriegs diente, vollendet. Am 26. Mai 1906 gelang Major August von Parseval erstmals ein Aufstieg mit einem halbstarren Luftschiff in Tegel. Drei Jahre später, am 29. August 1909, landete der 70jährige Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff Z III auf dem Gelände des ehemaligen Schießplatzes vor einem begeisterten Publikum von mehreren tausend Berlinern. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Gebäude der Luftschifferkaserne von verschiedenen zivilen Unternehmen und ab 1928 von der Polizei genutzt.

Am südlichen Rand des ehemaligen Schießplatzes befand sich von 1930 bis 1933 der Raketenflugplatz Berlin, Berlin-Reinickendorf-West, auf dem u.a. Wernher von Braun seine ersten Raketen mit einem Benzin-Sauerstoffgemisch als Treibstoff startete. Er war im Zweiten Weltkrieg für die Produktion der Vergeltungswaffen V1 und V2 verantwortlich, bei der tausende von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen den Tod fanden, und später maßgeblich am US-Raumfahrtprogramm des NASA beteiligt.

Am 20. Dezember 1933 wurde am nördlichen Rand der Jungfernheide der Großrundfunksender Berlin-Tegel in Betrieb genommen. Der 100 kW starke Sender strahlte sein Programm über einen 165 m hohen Antennenturm aus, der zu dieser Zeit das höchste Bauwerk Berlins gewesen war.

Während der Berliner Blockade wurde am 26. Juli 1948 von den drei alliierten Stadtkommandanten und Spezialisten der Luftwaffe die Entscheidung über den Bau eines

neuen Flughafens in Tegel getroffen, da die beiden Flughäfen Tempelhof und Gatow infolge der vielen Starts- und Landungen bereits einen Monat nach Beginn der Luftbrücke überlastet waren. Bevor man mit den Arbeiten beginnen konnte, gab es jedoch einige Hindernisse zu überwinden. Zum einen war das Gelände von vier 10 bis 12 Meter hohen Dünen überzogen, die in nord-südlicher Richtung, d.h. quer zu der späteren Rollbahn verliefen, zum anderen war der ehemalige Artillerieplatz von zahlreichen Bombentrümmern übersät und barg zahlreiche Geschosshülsen und Blindgänger unter der Erde.

Die Arbeiten wurden in amerikanisch-französisch-deutscher Zusammenarbeit durchgeführt. Die amerikanischen Pioniere übernahmen die Vermessung der Landebahn und die Planung der Flughafengebäude, sie gewährleisteten die Umzäunung für den Flughafen und stellten einen Teil der Baumaschinen zu Verfügung. Die französischen Pioniere waren für die Entminung des Geländes zuständig und für die Bauleitung der Bahnlinie verantwortlich, die den Flughafen mit dem Quartier Napoléon und entlang der Seidel- und Flohrstraße mit der Kremmener Bahn verband. Für die Bauarbeiten auf dem Gelände wurden deutsche Arbeiterinnen und Arbeiter eingestellt.

Am 5. August 1948 begann man mit den Nivellierungs- und Egalisierungsarbeiten, für die zu Beginn nur vier Bulldozer zur Verfügung standen. Es mußten zunächst die Dünen abgeräumt, kleinere Sandhügel abgetragen und Mulden mit Sand aufgefüllt werden. Der Transport der Sandmassen erfolgte in Loren, die von Männern und Frauen über die auf dem Gelände ausgelegten Gleise geschoben wurden. Insgesamt waren bis zu 19000 Menschen, davon ein erheblicher Anteil von Frauen, auf dem Flughafengelände mit Schaufeln und Spitzhacken tätig.

Bereits am 23. August 1948 hatte die Französische Militärregierung verfügt, daß allen Arbeitern auf dem Tegeler Flugplatz eine warme Mahlzeit von 678,5 Kalorien mit Kaffee pro Schicht verabreicht werden sollte.

Ab dem 15. September 1948 konnten Geräte, die bisher für den Ausbau der Start- und Landebahnen in Tempelhof und Gatow benötigt worden waren, in Tegel eingesetzt werden. Ein ca. 50 bis 90 cm tief ausgehobenes Sandbett in den Abmessungen der späteren Rollbahn wurde nun mit Bruchstücken von Ziegelsteinen und anderen zerkleinerten Steinen als Untergrund in mehreren Schichten aufgefüllt. Auf die letzte Schicht von Ziegelbruchsteinen wurde Schotter daraufgelegt, der zu großen Teilen aus den Bahndämmen stammte, die zuvor von den Sowjets demontiert worden waren. Über die mit großen Walzen eingeebnete Schotterung der Landebahn, wurde dann zur Asphaltierung mit einer amerikanischen Spezialmaschine heißer Teer durch Düsen versprüht. Die erste Rollbahn hatte eine Länge von 1800 m und eine Breite von 30 m.

Drei Monate nach Baubeginn landete am 5. November die erste viermotorige amerikanische Skymaster (C 54) mit einer Lebensmittelladung. An Bord befand sich der Kommandierende General der gesamten Luftbrückenorganisation, Generalmajor William H. Tunner. Am 1. Dezember 1948 fand die offizielle Einweihung des Flughafens in

Anwesenheit einer Ehrenformation der drei westlichen Besatzungsmächte und zahlreicher diplomatischer Vertreter des Auslandes sowie deutscher Ehrengäste der Verwaltung und der Parteien wie Oberbürgermeisterin Louise Schröder, Dr. Friedensburg, Ernst Reuter, Dr. Otto Suhr u.a. statt.

Die Flughafengebäude für die französische und amerikanische Flughafenleitung, eine große Flugzeughalle, eine Verfladerampe, ein Gebäude zur Unterbringung des Wagenparks, die Gebäude für die Feuerwehr, für die Wache des Flughafens, für das deutsche Personal, ein Güterbahnhof, ein Verwaltungsgebäude sowie ein alliiertes Casino wurden zum Teil Ende 1948, spätestens jedoch im ersten Drittel des Jahres 1949 fertiggestellt. Der aus Holz errichtete Flughafentower, besaß eine Seitenlänge von 6x6 m und hatte eine Höhe von 13 m.

Die Kontrolle der Flugbewegungen und die Funktion des Flughafens lag während der Luftbrücke in der Hand der amerikanischen Streitkräfte. Bewachung, Aufsicht und Unterhalt des Flughafens wurde von den französischen Alliierten gewährleistet. Nach einer Frist von 90 Tagen nach Aufhebung der Blockade sollte die Gesamtleitung in die Hände der französischen Alliierten fallen.

Am 16. Dezember 1948 ließ der französische Stadtkommandant General Ganeval, nachdem er zuvor sein Vorhaben in einem Schreiben vom 20. Nov. 1948 dem Direktor von "Radio Berlin" mitgeteilt hatte, drei etwa 800 Meter von der Landebahn entfernt stehenden Antennenmasten des seit 1945 unter sowjetischer Hoheit stehenden Berliner Rundfunks durch französische Pioniere sprengen. Innerhalb von nur drei Tagen wurde der unversehrt gebliebene Radiosender von 300 Männern demontiert und nach Königs-Wusterhausen gebracht, wo er vom 20. März 1949 bis zum 14. Dezember 1991 als "Sender 21" in Betrieb war und heute als "Technisches Denkmal" im "Sender- und Funktechnikmuseum Königs Wusterhausen" zu besichtigen ist.

Im November und in der ersten Hälfte des Dezembers 1948 wurde Tegel überwiegend von zweimotorigen Maschinen der Briten vom Typ Dakota (C 47) angefliegen. Von Mitte Dezember bis Mitte Januar 1949 landeten hauptsächlich viermotorige amerikanische Maschinen vom Typ Skymaster (C 54) in Tegel und danach bis zum Ende der Blockade viermotorige amerikanische und britische Maschinen in wesentlich kürzeren Abständen. Die französischen Alliierten konnten sich nicht an der Luftbrücke beteiligen, da sie 1948 nur wenige Maschinen besaßen und diese im Kolonialkrieg in Indochina im Einsatz waren. Jedoch hatten auch sie einige wenige Flugbewegungen zu verzeichnen.

Im Dezember 1948 flogen die Amerikaner in Tegel 2441, im Januar 1949 insgesamt 3712 Einsätze gegenüber 621 bzw. 637 der Briten und drei bzw. fünf der Franzosen. Ab Mitte Dezember 1948 landeten durchschnittlich täglich 240 "Skymaster" (C 54) der Amerikaner mit Kohle an Bord, 22 britische Maschinen vom Typ "Avro York" oder "Handley Page Hastings" mit Lebensmitteln und 50 britische Tankflugzeuge mit Benzin- und

Dieselösendungen. Im Mai 1949 wurde die Rekordzahl von 350 Landungen in 24 Stunden erreicht.

Die Entladung der ankommenden Maschinen wurde von Arbeitern deutscher Firmen unter der Kontrolle der französischen Alliierten durchgeführt. Eine Kolonne von 10 bis 11 Mann warteten in großen schwarzen an der Rollbahn aufgestellten Zelten bis die Maschinen ankamen. Der Entladevorgang dauert nur wenige Minuten.

Neben den Lebensmitteltransporten waren für Tegel vor allem die Kohletransporte der Amerikaner für die Versorgungsbetriebe wie Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke von großer Bedeutung. Eine Skymaster konnte 170 bis 180 Säcke, die ein Gewicht von acht Tonnen hatten, transportieren.

Ab dem 15. Januar 1949 landeten auch viermotorige Tankflugzeuge der Briten wie die "Handley Page Halton", die "Avro Lancaster" und die "Avro Tudor" in Tegel.

Presseberichten zufolge wurde der Kraftstoff von ehemaligen Tankwarten der Lufthansa in vier unterirdischen Tankbehälter von je 40000 Litern Fassungsvermögen gefüllt. Diese Tanks waren mit zehn über der Erde gelegenen Abfüllstellen verbunden, die in Abständen von 50 m errichtet worden waren. Diese neue Anlage ermöglichte es, zehn Tankflugzeuge gleichzeitig in 15 Minuten abzufertigen.

Am 10. Juni 1949 wurde eine 2,5 km lange unterirdische Doppel-Pipeline in Betrieb genommen, über die flüssige Brennstoffe direkt vom Flughafen Tegel in zwei Hochtanks der Esso-Gesellschaft am Plötzenseer Kanal geleitet wurden.

Von März bis August 1949 wurde eine zweite Landebahn mit einer Länge von 2400 und einer Breite von 61 Metern gebaut, die jedoch wegen der Aufhebung der Blockade am 12. Mai 1949 nur noch von wenigen Flugzeugen genutzt wurde.

Ingolf Wernicke

Dr. Ingolf Wernicke ist Leiter des Heimatmuseums Reinickendorf

Zu diesem Thema und zur Frage des Anteils der französischen Alliierten an der Luftbrücke hat der Autor dieses Artikels einen Beitrag für die Publikation "Auftrag Luftbrücke. Der Himmel über Berlin 1948/1949" des Deutschen Technikmuseums Berlin verfaßt, die im Mai 1998 im Nicolai-Verlag erscheinen soll.