

Von der Wiege der Luftfahrt zum europäischen Großflughafen

Der Flughafen Berlin-Tegel

Die phantastisch anmutende Entwicklung im Flugwesen zeichnet sich besonders deutlich im Berliner Norden ab. Noch vor rund 60 Jahren starteten auf dem damaligen Flugfeld Heiligensee-Schulzendorf primitive Flugapparate zu ihren holpernden Sprüngen. Seit Oktober 1961 verkehren auf dem Flughafen Berlin-Tegel moderne Düsenflugzeuge. Vom ersten Vorläufer des heutigen Hubschraubers, den der flugbegeisterte Tegeler Luftfahrttechniker Bruno Scholz konstruierte und auf dem Flugfeld Schulzendorf ausprobierte, bis zu den mit Düsentriebwerken ausgestatteten „Riesenvögeln“ spannt sich der Bogen der Entwicklung der Luftfahrt.

Das Gelände des heutigen Flughafens Berlin-Tegel hat eine nicht minder interessante Vergangenheit. Hier trieb bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein allmorgendlich der Hirt das Vieh auf die Weide. Dieses ländliche Idyll hörte auf, als der Staat das Gelände für Schießübungen der königlichen Artillerie am Rande der Residenz- und Garnisonsstadt erwarb. Der Donner der Kruppschen Kanonen störte den naturliebenden Besitzer der Insel Scharfenberg, Dr. Bolle, in seinem Sommerparadies. Er wußte davon folgendes Lied zu singen: „Wohl schien die Insel nachbarlos dem Blicke, so hatte anfangs selber ich geglaubt und fast gefreut an diesem Glücke. Der Wahn ward leider mir zu bald geraubt, als drübenher, fern aus der Jungfernheide, die mächt'gen Kugeln mir gesaut ums Haupt, die Schiffsgeschosse in dem Gußstahlkleide, blitzschwangre Bolzen, die vom Schießplatz aus durch Luft und Wasser, kamen, mir zu Leide.“ Andere Geschosse sausten in den dreißiger Jahren über den Artillerie-Schießplatz, auf den sich die ersten Luftschiffer etablierten, als deutsche Raketenforscher, unter ihnen der Raketenspezialist Wernher von Braun als junger Student, ihre ersten Raketenversuche unternahmen; dennoch war das Gelände bis 1948 nichts weiter als ein Übungsplatz für „Stoppelhopper“.

Als es nach dem Krieg galt, während der Blockade die Versorgung der Berliner Bevölkerung durch die Luftbrücke zu sichern, ließ die französische Militärverwaltung das Gelände in wenigen Monaten zu einem ein-

satzfähigen Flughafen herrichten, auf dessen langgestreckter erster Piste schon die „Rosenbomber“ landeten, während noch an der Anlage der zweiten Piste gearbeitet wurde und während die Abfertigungsgebäude sich vom primitiven Zelt der Anfangszeit über einfachste Baracken zu den späteren Häusern wandelten.

Traditionell ist die Freundschaft der deutsch-französischen Zivilluftfahrt. Sie begann, als am 26. Mai 1926 Jules Landry mit seiner einmotorigen „Jabiru“ aus Paris kommend in Berlin landete. In der Folgezeit würden die Fluglinien zwischen Deutschland und Frankreich von der Deutschen Lufthansa und der Air France gemeinsam befliegen. Aufbauend auf diese traditionelle Zusammenarbeit nahm die Air France im Januar 1950 mit der Linie Berlin—Frankfurt—Paris wieder ihre planmäßigen Flüge zwischen Frankreich und Deutschland auf. Das Flugnetz der Tempelhof anfliegenden Maschinen wurde erweitert und die Zahl der im Berlin-Verkehr beförderten Passagiere stieg ständig an, bis die Erleichterungen auf den Transitwegen nach Berlin einsetzten. Heute ist Berlin-Tegel ein „Prominenten-Bahnhof“ im internationalen Luftverkehr; viele hohe Besucher aus dem In- und Ausland betreten hier unsere Stadt.

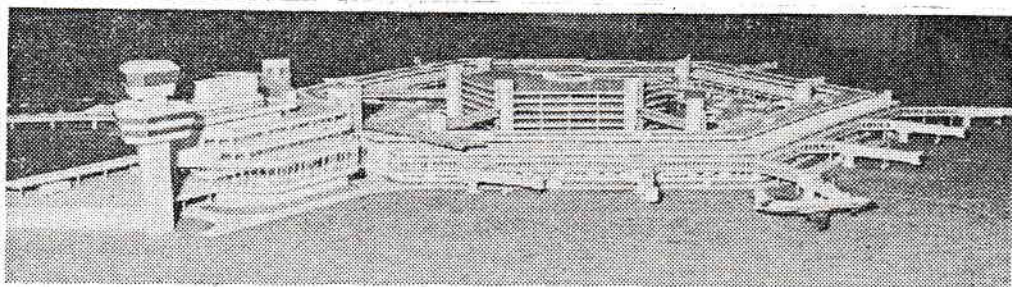
Im Zeitalter der den Raum in immer kürzerer Zeit überwindenden schnellen Düsenflugzeuge gewinnt ein Platz, dessen Start- und Landebahnen auch für die schwersten Flugmaschinen lang genug und überdies auch weiter ausbaufähig sind, größte Bedeutung. Mit dem Einsatz der „Caravelle“ begann für den Luftverkehr von und nach Berlin eine neue Epoche, das Düsenflugzeug eroberte sich Berlin. Als auf dem Flughafen Tegel die ersten dieser Wunderwerke der Flugtechnik landeten, gab es zunächst von besorgten Stadtvätern gutgemeinte Proteste. Doch inzwischen hat man sich an das Pfeifen der Düsentriebwerke gewöhnt.

Zwar entsprechen die heutigen ursprünglich nur auf die Bedürfnisse der Güter-Luftbrücke abgestellten Anlagen und Gebäude des Flughafens auch nach dem schnellen Umbau auf Passagier-Verkehr nicht den Erfordernissen eines weitstädtischen Flugbetriebes und machen auf manchen Berlin-Besucher einen etwas „dörflichen“ Eindruck.

Nach einem Generalausbauplan des Senats von Berlin soll jedoch der Flughafen Berlin-Tegel zu einem Düsenflughafen wahrhaft großstädtischer Prägung werden. Namhafte Experten arbeiten an der Erweiterung des Flughafens, dessen Ausbau 1974 beendet sein soll. Tegel gewinnt somit auch im Luftverkehr eine Bedeutung, die verkehrstechnisch noch nicht abzusehen ist, da die rasche Aufwärtsentwicklung des Berliner Flugverkehrs anhält.

Der Nordberliner

v. 2.11.73



Der neue Großflughafen Berlin-Tegel im Modell.