DEUTSCHLAND

Ueber den Buckel

Für 500 000 Dollar täglich

Zum letzten Male brummten auf der Havel bei Berlin-Gatow die vier Motoren eines Sunderland-Flugbootes. Dann hob sich der dicke Flugboot-Bauch aus dem Wasser und verschwand am nordwestlichen Horizont. Nach über 1360 Einsätzen wurde der Flugbootverkehr eingestellt. Die Luftbrücke richtet sich auf den Winter ein.

Die Skymaster, Yorck, Globemaster und Dakota freilich, die zwischen den drei Berliner Flugplätzen (Tempelhof, Gatow und Tegel) und Westdeutschland fliegen, sind auch bei großer Kälte und bei Nebel nicht außer Gefecht zu setzen. Jede Maschine hat eine elektrische Enteisungsanlage, für Schneeverwehungen stehen auf den Luftbrückenköpfen große Armee-Bulldozer bereit, und um die Plätze werden Nebellampen und Leuchtzeichen eingebaut.

Gegen Nacht und Nebel gibt es außerdem GCA, „Ground control approach", den vom Boden geleiteten Anflug. Seit Beginn der Nebelzeit müssen 85 Prozent aller Landungen mit GCA gemacht werden. Ohne dieses System müßten die Piloten in ihren Unterkünften Dauer-Poker spielen, und die Russen könnten ihre Propagandamühle gegen Wosdukny most (Luftbrücke) abstellen. Denn die wäre ohne GCA längst zusammengebrochen.

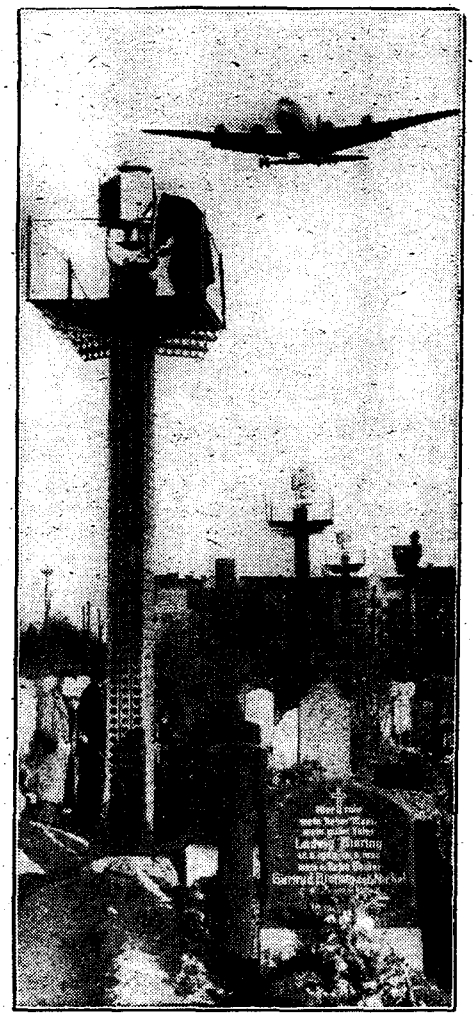
In einem kastenförmigen, olivgrünen LKW-Anhänger am Rande der 1800-Meter-Rollbahn im Frankfurter Rhein-Main-Hafen sitzen sechs Soldaten vor Radargeräten, auf denen die Silhouette der anfliegenden Maschine sichtbar wird*). Die Hitze, die von den 700 Radioröhren des Senders und Empfängers ausgestrahlt wird, absorbiert eine Luftkühlanlage auf einem daneben stehenden LKW. Der Anhänger enthält eine doppelte Radarausrüstung als Reserve.

Der Soldat am ersten Radargerät ist dafür verantwortlich, daß die Maschine beim Anfliegen des 50-km-Radius vom Gerät eingefangen wird. Er ermittelt auch Nummer und Flugrichtung der Maschine. Dann „übernimmt" sein Nachbar die Radargefangene Maschine. Er gibt dem Piloten durch Sprechfunk die ersten Instruktionen und manövriert die Maschine in die richtige Anflugposition, damit sie auf dem Schirm des Präzisionsradars zu seiner Rechten erscheint.

Der davor sitzende Sergeant hat den schwierigsten Job. Seine Aufgabe ist das Landen der Maschine. Sobald sie auf seinem Gerät sichtbar wird, übernimmt er die Sprechverbindung von seinem Vorgänger und bleibt während der letzten Augenblicke vor der Landung in ständiger Sprechfunkverbindung mit dem Piloten.

Er gibt dem Piloten laufend die Entfernung vom Landepunkt, die Landerichtung und den Winkel von der Mittellinie der Landebahn. Monoton spricht er unaufhörlich in das umgehängte Mikrophon. „Höhe 50 Fuß, jetzt über Platzrand. Fallen, mehr fallen. Gas wegnehmen." Angespannt beobachtet er die Bewegungen der Maschine auf dem Radarschirm. Seine Stimme ist das Auge des Piloten. Sekunden später setzt die 10 Tonnen schwere viermotorige C 54 sicher auf die Rollbahn auf und rollt aus. Auf dem Schirm des ersten Gerätes ist inzwischen schon die nächste Maschine erschienen.

*) Das drehbare Gitternetz der Radar-Antennen strahlt Kurzwellen aus, die von jedem Hindernis reflektiert werden. Das Gerät setzt diese Kurzwellen in Lichtwellen um. Auf einer Mattscheibe werden dann das Flugzeug, die Häuserumrisse am Flugplatzrand usw. sichtbar.



Silhouetten am Rande
Gräber, Kreuze, Nebellampen.

Jahrelanges Training ist erforderlich, um aus einem Soldaten einen GCA-„Operator" zu machen. Verlangt werden „Kontrollturm-Erfahrung" und Pilotenkurse. GCA-Aspiranten müssen mit den Flugeigenschaften einer Maschine genau so vertraut sein wie mit den Kontrollmöglichkeiten des Piloten. Aber auch die Luftbrückenpiloten müssen mindestens 5 GCA-Trainingslandungen hinter sich gebracht haben, bevor sie im Nebel fliegen dürfen.

An die 100 GCA-Soldaten arbeiten augenblicklich in den CNP-4-Anhängern an den Rollbahnen der Luftbrückenhäfen. Im November holten sie in Tempelhof, Wiesbaden, Faßberg und auf dem Rhein-Main 5750 Maschinen sicher vom Himmel.

Als die nebelbesorgten Amerikaner die GCA-Geräte zu den deutschen Luftbrükkenhäfen fliegen wollten, mußten die 5 t schweren Anhänger horizontal in zwei Teile zerschnitten werden. Anders wären sie nicht in den Bauch der großen C 74-Globemaster gegangen, die die Geräte von Norman Wells in Kanada auf ein paar Transatlantikflügen nach Berlin und den Bizonenbasen brachten.

Wird die Sprechfunkverbindung länger als 30 Sekunden unterbrochen, muß der Pilot die Maschine wieder auf eine vorher genau festgelegte Höhe bringen, einen vorher genau festgelegten Kurs fliegen und weitere Instruktionen abwarten.

Verpaßt aber ein Pilot trotz ständiger Sprechverbindung eine der GCA-Anweisungen und überfliegt den Landepunkt, muß er den Rhein-Main-Flughafen überfliegen und ungelandet nach Berlin zurückkehren. Das genau auf alle 4 Minuten abgestimmte Landeverfahren erlaubt es ihm nicht, den Platz zu umfliegen, um eine zweite Landung zu versuchen.

Die Zeiten der ersten Luftbrückentage, in denen oft mehrere Maschinen zugleich den Platz in verschiedenen Höhen umkreisten und auf ihre Landungen warteten, sind längst vorbei. In 5000, 6000 und 7000 Fuß Höhe gestaffelt fliegen drei Maschinen mit bestimmtem Zeit-Abstand. Außerdem ist gleiche Geschwindigkeit befohlen. Es kann kaum ein Zusammenstoß vorkommen.

Das mit amerikanischer big-business-Tüchtigkeit aufgezogene Präzisionsuhrwerk der Luftbrücke sorgt dafür, daß der Pilot an bestimmten Peilpunkten zwischen Berlin und Frankfurt seine Höhe verringert, so daß er sich nach einer genau vorgeschriebenen Flugzeit 30 m über dem Platzrand von Rhein-Main wiederfindet.

In Berlin-Tempelhof werden die Maschinen von einem gelb-schwarzen Jeep in Empfang genommen. „Follow me" steht auf einem Schild an dem Auto, das die Flugzeuge zu den Hangars dirigiert.

3500 Berliner sind vom Magistrat luftbrücken beschäftigt, Entladegruppen, Kraftfahrer, Rampenarbeiter. Jeweils für drei Schichten. Amerikanische Dienststellen haben 600 Deutsche engagiert.

Von einem Schirm zum andern: **Radar gefangen**

Inklusive der IP (Industriepolizei) in schmucken Uniformen, wenig beliebt. „Da stehen etliche auf unserer Vormerkliste", murren die Arbeiter. Zur schwarzgefärbten US-Uniform tragen die IP-Leute recht stolz weißes Koppelzeug, weiße Stahlhelme und einen handfesten weißen Polizeiknüppel. Neben der Pistole. Jeder Zivilarbeiter, der Air Base Tempelhof verläßt, muß durch die Kontrolle an Tor 10. IP tastet Mann für Mann den Körper ab. Hände hoch. Es darf keine Luftbrückenware hinausgeschmuggelt werden.

Vier Transportflüge zwischen dem Westen und Berlin sind das Tagessoll für jedes „ship". Tageshöchstleistung bisher über 700 Versorgungsflüge. Die Besatzung wechselt nach zwei Turns. Die Motoren werden nicht kalt. Auf dem Flugplatz Erbenheim vor den Toren Wiesbadens ging es einmal so schnell mit dem Verladen, daß ein amerikanischer Kongreßabgeordneter seine für eine knappe Stunde abgestellte Dakota mehlgefüllt wiederfand.

Zur Zeit hört man nur wenig Gebrumm über Erbenheim. Die Skymaster starten von Rhein-Main und Faßberg in Niedersachsen. Das Wetter will es so. Aber in Wiesbaden wird weiter regiert, organisiert, telegraphiert und informiert. „Wir arbeiten Tag und Nacht so lange, bis sich das Mädchen in der Mitte umdreht", steht unter einem Foto an der Wand des Informationsbüros im US-Europa-Hauptquartier der Luftwaffe, das es sich im freundlichen Ex-Regierungsgebäude in der Wiesbadener Luisenstraße gemütlich gemacht hat. Drei Mädchen sind auf dem Foto zu sehen. Zwei von vorne im Badeanzug. Das in der Mitte von hinten ohne.

Hier sitzt auch Generalleutnant John Kenneth Cannon, dem die gesamte US-Fliegerei in Europa untersteht. Er ist 56 Jahre, sieht noch viel älter aus, half selbst die Atombombe auf Hiroshima werfen und schüttelt jedem die Hände. Er heißt mit Spitznamen auch „Cannon", „Kanone". „Welch altes Modell", rief einmal ein deutscher Reporter bei einer Pressekonferenz im US-Hauptquartier.

General Cannon sorgt dafür, daß seine Leute zum „Air Lift" genügend Spielraum erhalten. Ab 1. Januar will er 225 Skymaster für Berlin fliegen lassen. Bis jetzt sind es nur 206. „Die 225 Viermotorigen werden dann für die Versorgung Berlins ausreichen", meint er. Die Engländer sind noch mit 48 Dakota, rund 50 York und 60 anderen Typen dabei. „In den eigentlichen Tonnageziffern kommt die wirkliche Leistung der Engländer nie richtig zu Tage", sagt Cannon. „Darüber, was sie für unsere Maschinen auf ihren Flugplätzen tun, wird fast nie gesprochen."

Das eigentliche Luftbrücken-Oberkommando hat mit dem US-Hauptquartier nicht viel zu tun. Es hat sein eigenes Heim in einem großen ungemütlichen Etagenhaus in der Paulusstraße. Hier sitzt ein 42jähriger, grauhaariger Mann mit einem Finanzmagnatengesicht, Generalmajor William H. Tunner, Chef vom CALTF (Combined Air Lift Task Force), Kommandeur der vereinigten britischen und amerikanischen Luftoperationen zur Versorgung Berlins. Wenn er da ist, schwirren 48 amerikanische Offiziere und Mannschaften und 6 britische Offiziere um ihn herum. Doch meist ist er nicht da, fliegt irgendwo umher und überzeugt sich selbst von dem Funktionieren seiner Luftbrücke. Auf dem Flugplatz Erbenheim steht seine eigene Maschine startbereit.

Tunner macht so etwas nicht zum ersten Male. Zwischen China und Burma exerzierte er die Luftbrücke im Kriege schon einmal durch. Nur hieß das damals „Over the Hump", „über den Buckel".

Stürzt mich nicht über die Leda! Müller nicht mehr immun

Tunners Stellvertreter, der britische Luftmarschall Merer, residiert in Bückeburg. Er hat dort umgekehrt 6 US-Offiziere bei sich. Aber in der Wiesbadener Taunusstraße läuft alles zusammen. Hier wird geplant und geprüft, das Wetter prophezeit, für Materialnachschub gesorgt, hier werden auch die Flugorders gegeben und neue Leute gechartert. Auch die „Task Force Times" — Luftbrückenzeitung kommt hier täglich in 3000 Exemplaren mit den letzten Air-Lift-Nachrichten heraus.

Alle 50 Flugstunden wird jede Maschine auf dem Absprunghafen flüchtig, alle 100 Stunden schon genauer und alle 150 Stunden sehr gründlich durchgesehen. Alle 200 Flugstunden muß die Maschine nach Burtonwood in England zu einer Generalüberholung. Auch in Oberpfaffenhofen in Bayern wurde bisher generalüberholt. Doch „dort machte das Wetter zu große Mucken".

Die Luftbrücke bringt es heute auf 150 000 t im Monatsdurchschnitt. Am 18. 9., dem amerikanischen Luftwaffentag, erzielte sie mit 896 Flügen und 6988 t den höchsten Tagesdurchschnitt. Noch am 9. Dezember brachte sie es mit 758 Flügen und 6312 t auf die dritthöchste Tagesleistung. Nur Bodennebel bis zu 40 Fuß, etwa 12 m, kann die emsige Betriebsamkeit lähmen. Dann wird der Flugbetrieb abgeblasen.

Bisher sind es nur sehr wenige Tage gewesen, an denen das nötig war. Uncle Sam spart dann 500 000 Dollar, die Air-Lift-Kosten eines einzigen Tages. Luftfahrtminister Stuart Symington beruhigte inzwischen besorgte Steuerzahler in den Staaten: „Die Luftbrücke kostet uns in einem ganzen Jahr weniger als der zweite Weltkrieg an einem einzigen Tag".

Das ist selbst für Bayern zuviel

Schlachtreife Opfer

Wir fordern Haftbefehl gegen Dr. Josef Müller!", tönte die Schlagzeile der „Münchner Allgemeinen". So startete Dr. Otto Gritschneder seinen Großangriff gegen den CSU-Chef, bayrischen Justizminister und stellvertretenden Ministerpräsidenten.

In einem vertraulichen Rundschreiben an alle Vertriebsstellen hatte die „Bayerische Wochenzeitung für Politik, Kultur, Wirtschaft und Sport, mit der Beilage Bayerische Heimat" den Angriff gegen Müller als zugkräftigen Verkaufsschlager vorher propagandistisch angekündigt. Sogar „Der Himmler Rußlands", den man der Leserschaft in Fortsetzungen versprochen hatte, wurde verschoben. Die Verlagsleitung ersehnt neue Abonnenten. Die sind bitter nötig.

Statt dessen war der erste Erfolg der Offensive gegen Josef Müller die Verbannung der „Allgemeinen" von den Kirchentüren. Dort hatte sie bisher unter wohlwollender Duldung des Klerus verkauft werden dürfen. Münchens Weihbischof Dr. Neuhäusler sprach sogar seine Empörung über die verwegene Attacke der „Münchner Allgemeinen" offen aus. Wo doch die katholische Kirche Dr. Gritschneders Zeitungspläne immer so tatkräftig gefördert habe!

Otto Gritschneder, Lizenzträger, Chefredakteur, Rechtsanwalt, Stadtrat und Gründer der Partei der „parteilosen Katholiken" ist Kummer gewohnt. Als er seine Verteidigungsunterlagen im Fall Braun-Hitler in sensationelle Zeitungsartikel umzuwerten begann, entzog ihm der alte Herr Braun das Mandat. Als er im Lager Moschendorf einen illegalen Grenzgänger zu spielen beliebte, ließ ihn die amerikanische Geheimpolizei für vier Tage festsetzen. Dafür schrieb er dann auch über Moschendorf wahre Sibirien-Artikel, die ihm den unverhohlenen Aerger der bayerischen Staatsregierung und ihres Flüchtlingskommissar Jänicke eintrugen, der gerade sein dreijähriges Dienstjubiläum feiern durfte.

Mit diesen journalistischen Taten hatte sich Dr. Gritschneder für das Altpapier des Rechtsanwaltes Dr. Karl Gaab über angebliche Verfehlungen Josef Müllers aus dem Jahre 33 qualifiziert. Alle Münchener Zeitungslizenziaten, soweit sie nicht der CSU angehören, kannten das Material seit langem. Bisher hatte noch niemand angebissen.

Da verhalf der Prozeß um Loritz dem alten Ladenhüter zu neuem Glanz. Schließlich kam es noch auf einer Pressekonferenz darüber zu einer erregten Kontroverse zwischen Ochsensepp und Gritschneder, die der Justizminister mit den zynischen Worten abschloß: „Für Ihre Zeitung, Herr Gritschneder, ist das natürlich etwas." Jetzt griff Otto zu.