

BERLIN

LUFTVERKEHR

Ärger mit Jimmy

An der Front quer durch Berlin deutete sich jüngst ein grotesker Stellungswechsel an: Bislang hatten die Berliner vergebens versucht, Ulbrichts Mauer zu durchlöchern — jetzt sahen sie sich plötzlich einer Bresche konfrontiert, die sie lieber heute als morgen verkleistert hätten.

Der Disput um das neue Mauerloch begann schon, als am 13. Juni 120 sowjetzonale Grenzbrigadiere im Südosten der Stadt — an der Waltersdorfer Chaussee in Rudow — erste Anstalten für den Mauerdurchbruch trafen.

Der SPD-fromme Berliner „Telegraf“ orakelte: „Es sind weder philanthropische Regungen noch ist es die friedliche Koexistenz, die hier praktiziert wird. Vielmehr kommt an diesem Beispiel die auch von den Kommunisten akzeptierte Maxime zum Ausdruck, daß Geld — namentlich westliches Geld — nicht stinkt.“

Der „Telegraf“ und mit ihm nahezu alle Westberliner Tageszeitungen argwöhnten zu Recht, daß der neue, der neunte Mauerdurchlaß keinesfalls zur Erleichterung des Verkehrs innerhalb Berlins gedacht sei.

Tatsächlich hebt sich der Schlagbaum in Rudow nur für Passagiere von Ostblock-Fluggesellschaften, die vom zweieinhalb Kilometer entfernt gelegenen Ostberliner Flughafen Schönefeld aus nach Osten und Südosten starten wollen.

An solchen Verkehrserleichterungen, die Ulbricht zusätzliche Devisengewinne bringen sollen, zeigten sich die Westberliner wenig interessiert. Der „Abend“ forderte die Alliierten auf, das neue Tor an der Grenze zu verriegeln; der „Tagesspiegel“ assistierte: „Es ist darauf zu verweisen, daß man plötzlich geäußerte Zugangswünsche Panzkows nicht... zu tolerieren braucht.“



Ostreisen-Agent Haffner
Schneller und billiger...

Freilich irrten die Westberliner Kommentatoren, wenn sie den neuen Grenzübergang ausschließlich auf den Wunsch der sowjetzonalen Regierung zurückführten, dem östlichen Konkurrenzunternehmen der beiden Westberliner Flughäfen Tempelhof und Tegel neue Kunden zuzuführen. Stolz bekannte sich Otto Haffner, Chef des auf Ostlandfahrten spezialisierten Westberliner Helios-Reisebüros, zur ideellen Vaterschaft an dem strittigen Mauerloch.

Haffner: „Das war meine Idee, und ich bin froh, daß ich nach zwei Jahren unentwegten Bohrens die zuständigen Leute drüben endlich dazu gebracht habe, den Übergang aufzumachen.“

Ostreisen-Agent Haffner hatte betrübt registriert, daß Westberlin seit dem

Mauerbau im August 1961 als traditioneller Transitplatz für West-Ost-Reisende von Wien überflügelt worden war.

Die umständlichen Kontrollen der östlichen Mauerwächter sowie der Umweg mit der durch die Stadtmitte führenden S-Bahn hatte für viele Flugreisende, die vom Flugplatz Schönefeld starten wollten, zu Anreisezeiten von mehr als zwei Stunden geführt. Viele Schönefeld-Reisende (Haffner: „Oft sahen sie nur noch den Schwanz der Flugzeuge, als sie endlich angekommen waren“) fühlten sich dadurch abgeschreckt.

So waren immer mehr Ostlandflieger dazu übergegangen, ihre Reisen nach Sofia, Bukarest, Budapest oder Moskau über das neutrale Wien zu buchen. Als einziger außerhalb des Ostblocks gelegener Flughafen wird Wien von nahezu allen Ostblock-Linien regelmäßig angefliegen.

Daß Berlin diese verkehrstechnische Mittlerrolle künftig wieder besser spielen kann, bezeichnet der Helios-Chef als Hauptziel seiner Aktion.

In seinem Ehrgeiz, die Ostberliner Grenzwächter zur Öffnung eines direkten Zugangs nach Schönefeld zu animieren, wurde der Reiseunternehmer durch handfeste Geschäftsinteressen beflügelt. Seine Helios-Reisebüros in Wiesbaden und Westberlin sind zentrale Buchungsstellen für sämtliche östlichen Fluggesellschaften.

Haffners Ostberliner Geschäftspartner bekundeten allerdings erst Interesse an einem direkten Zugang nach Schönefeld, als sicher war, daß die DDR-eigene Ost-Lufthansa einen erheblichen Teil der westlichen Transitpassagiere in ihre sowjetischen Turboprop-Maschinen vom Typ Iljuschin 18 packen kann.

Die Mauerbresche bei Schönefeld wurde genau zwei Tage vor dem Start der ersten nach Wien bestimmten Iljuschin 18 der sowjetzonalen Interflug-Gesellschaft geschlagen*.

Westberliner Reiseunternehmen hatten Ulbrichts Aviatikern ein für beide Teile gleich attraktives Geschäft vorgeschlagen: Die Interflug sollte die Strecke Berlin - Wien künftig für Westberliner Touristen wie Geschäftsleute zweimal, mindestens aber einmal wöchentlich befliegen.

Die Vorteile dieser direkten Flugroute Schönefeld - Wien lagen auf der Hand: Bislang mußten Westberliner Wien-Reisende den Umweg über Frankfurt oder München nehmen. Sie waren erst nach vier bis fünf Stunden am Ziel. Eine Iljuschin 18 der sowjetzonalen Interflug legt die direkte Route Berlin - Wien ohne Zwischenlandung in 85 Minuten zurück.

Da Interflug zudem Geschäftsleuten wie Touristen einen verbilligten 23-Tage-Round-Trip zu 274 Mark gegenüber immerhin 384 Mark offeriert, die westliche Gesellschaften für Hin- und Rückflug kassieren, dürfte die Interflug-Linie nach Wien über Passagiermangel kaum zu klagen haben.

Haffner, der zudem mit Interflug billige Charterflüge nach Wien plant, ver-

* Außerhalb des Ostblocks firmiert die DDR-Lufthansa als Interflug, weil die westdeutsche Lufthansa sonst Start- und Landeverbot erwirken könnte.



... mit Ulbrichts Lufthansa: Ostberliner Flugplatz Schönefeld

sichert: „Die Strecke wird bald zweimal wöchentlich bedient.“

Schnelle Abfertigung an dem neuen Grenzübergang Rudow und ein Zubringerdienst mit Bus, den Haffner von der Berliner City aus organisiert, sollen die Anreisezeit von der Westberliner City nach Schönefeld auf knapp 45 Minuten reduzieren.

Diese Rechnung war zunächst ohne die Westberliner Polizei gemacht, die sich von der in etlichen westlichen Zeitungen erhobenen Forderung nach Boykott des neuen Übergangs sichtlich beeindruckt zeigte. Als 13 Vertreter von acht großen Westberliner Reisebüros am 15. Juni den von den Westberlinern „Checkpoint Jimmy“ getauften Kontrollpunkt in Richtung Schönefeld passieren wollten, wurde die Wagenkolonne auf westlicher Seite demonstrativ gründlich und langsam abgefertigt.

Haffner: „Die Polizeibeamten lasen laut und langsam unsere Namen und Anschriften vor.“

Umstehende Westberliner assistierten der öffentlichen Anprangerung durch Pfui- und Buh-Geschrei. Haffner ging anderntags die telephonische Drohung zu, sein Haus werde in die Luft gesprengt. Westberlins SPD-Chef Kurt Mattick hatte durch einen Aufruf die Westberliner ermuntert, vor dem unerwünschten östlichen Mauerdurchlaß „eine menschliche Mauer“ der Solidarität zu bilden.

Auch als die ersten Fluggäste, Journalisten aus Wien, den von Volkspolizisten mit Blumen geschmückten Übergang passieren wollten, gaben die Westberliner Beamten die Einfahrt erst nach nahezu halbstündiger gründlicher Paßkontrolle frei.

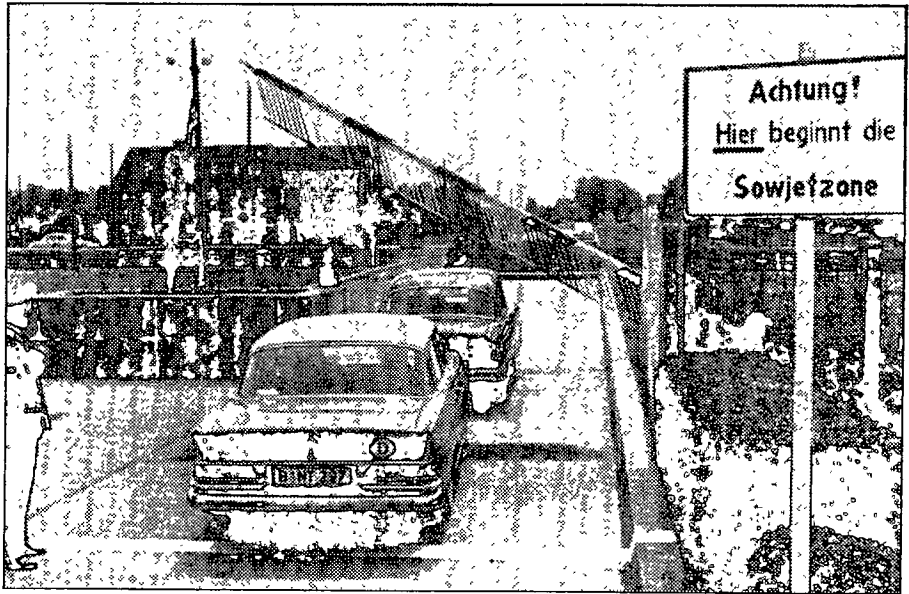
Offiziell nennt das Westberliner Senatspresseamt die Go-slow-Abfertigung der ersten Schönefeld-Reisenden heute „organisatorische Anfangsschwierigkeiten“. Indes: Daß es überhaupt solche Anfangsschwierigkeiten geben konnte, war eine direkte Folge der Abwesenheit Willy Brandts.

Begleitet von Chefberater Egon Bahr empfing er in Amerika gerade einen Doktorhut der Harvard-Universität, als die Aktivität der sowjetzonalen Mauerbrecher in Westberlin erstmals ruchbar wurde.

Zumal er schon mehrmals die These vertreten hatte, die östlichen Satelliten könnten materiell an der Existenz der freiheitlichen Insel Westberlin interessiert werden, sah Brandt wenig Grund, den Transit zwischen Tempelhof und Schönefeld zu boykottieren. Außerdem bewertet man die Idee, Berlin zu einer für Ost und West gleich attraktiven Transitklammer zwischen den beiden Welthälften auszubauen, im Schöneberger Rathaus seit einiger Zeit durchaus positiv.

Seit der Heimkehr Brandts ist Helios-Chef Haffner denn auch optimistisch gestimmt. Für jede Maschine, die von Schönefeld nach Osten oder Südosten startet, hält er einen Zubringerbus bereit.

Daß es ihm an Fluggästen nicht mangeln wird, läßt sich aus einigen Preisvergleichen schließen. Für den Flug Düsseldorf - Warschau und zurück kassiert beispielsweise die belgische Sabena, die diese Strecke bedient, 628 Mark. Wer künftig von Düsseldorf nach Tempelhof fliegt und in Schönefeld eine



Neuer Grenzübergang in Berlin-Rudow: Loch in der Mauer

Ostblockmaschine nach Warschau nimmt, spart 131,20 Mark.

Für Moskau-Reisende ist die Strecke Düsseldorf - Tempelhof - Schönefeld - Moskau in der Ostblock-Maschine um 139,60 Mark billiger als der Flug Düsseldorf - Brüssel - Moskau mit einer westlichen Luftfahrtgesellschaft.

Westliche Luftexperten schätzen, daß dieses Preisdumping durch den Berliner Mauertransit noch erheblich gefährlicher wird, wenn die Ostblock-Gesellschaften einmal nahöstliche Flughäfen wie Beirut oder Damaskus von Schönefeld aus direkt anfliegen.

Solche Überlegungen lassen Gegner des neunten Berliner Mauerlochs, etwa den Westberliner „Tagesspiegel“, neue Hoffnung schöpfen. Vielleicht gelänge es den drei Berlin anfliegenden westlichen Gesellschaften — so spekulieren sie —, bei ihren Regierungen unter Hinweis auf die unerwünschte Ostkonkurrenz die Schließung des neuen Grenzübergangs durch die Westberliner Stadtkommandanten zu erreichen.

Die Hoffnung wird gestützt durch eine betont vage gehaltene Erklärung der Westberliner Kommandantur, in der es heißt: Der Grenzverkehr nach Schönefeld bleibe erlaubt, bis geklärt worden ist, ob die Benutzung des Übergangs „für alle Deutschen von Vorteil“ ist.

VERBÄNDE

MARINE-TREFFEN

Die Luft ist raus

Als einziges Haus am Platze hatte Wilhelmshavens Prominenten-Herberge Loheyde noch ein Zimmer frei.

Der 71jährige, für den Loheyde-Hotelier Bock sein bestes Bett bereit hielt, hatte es vorgezogen, das Wochenende doch lieber daheim im Sachsenwald-Städtchen Aumühle zu verbringen: Murrend feierten die überlebenden U-Boot-Fahrer beider Weltkriege den 50. Geburtstag der im Deutschen



Marine-Jugend in Wilhelmshaven: Gruß aus dem Sachsenwald