

# DAS LUFTBRÜCKENMUSEUM IN FASSBERG LOGISTISCHE GLANZLEISTUNG IM MILITÄRISCHEN LUFTTRANSPORT

Autor | Roland Oster

## Die Luftbrücke Berlin 1948/49

2019 wurde an den Militärflugplätzen, die während der Luftbrücke eine wichtige Rolle spielten, das 70-jährige Jubiläum mit Tagen der offenen Tür gefeiert. Dazu kamen ca. 20 ehemalige Transportflugzeuge DC-3 und DC-4 aus verschiedenen Ländern nach Deutschland. Stationen der »Tournee« vom 10. bis 17. Juni 2019 waren Wiesbaden-Erbenheim (US-Airbase), Faßberg (Bundeswehrflugplatz), Jagel (Bundeswehrflugplatz) und Berlin. Wie kam es zur Luftbrücke? Nach dem Zweiten Weltkrieg war Deutschland in vier Besatzungszonen an die Siegermächte USA, Großbritannien, Frankreich und die Sowjetunion aufgeteilt. Im Januar 1948 begann die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) mit sporadischen

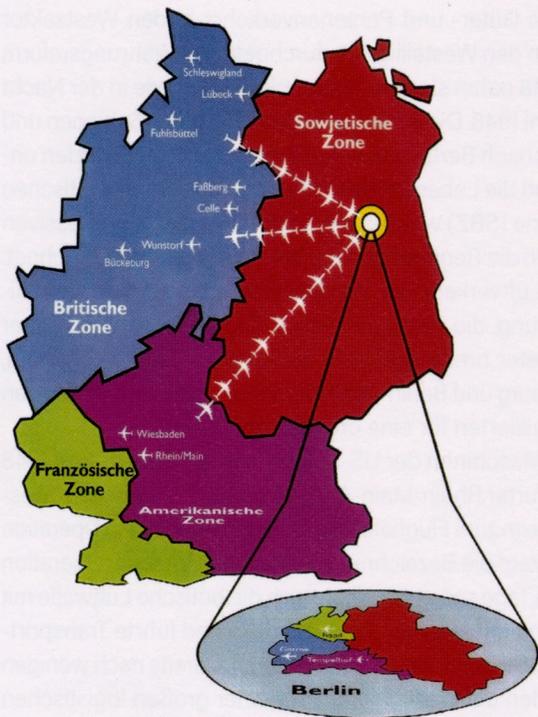


Blockaden des Güter- und Personenverkehrs in den Westsektor Berlins. Die von den Westalliierten durchgeführte Währungsreform am 20. Juni 1948 nahm sie zum Anlass einer Blockade in der Nacht vom 23./24. Juni 1948. Die Verkehrswege auf Straßen, Schienen und Wasserwegen nach Berlin sowie die Stromversorgung wurden unterbrochen, und die Lebensmittellieferungen aus der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) wurden eingestellt. Mit dieser aggressiven Reaktion hatten die Regierungen der Westmächte nicht gerechnet. Aber für den Luftverkehr der Westalliierten gab es eine schriftliche Vereinbarung, die ihnen den freien Zugang nach Berlin über drei 32 Kilometer breite Korridore zusicherte: Berlin–Hamburg, Berlin–Bückeburg und Berlin–Frankfurt/Main. Schnell entschieden sich die Westalliierten für eine organisierte Luftbrücke.

Die ersten Maschinen der US-Luftwaffe flogen am 26. Juni 1948 von der Frankfurter Rhein-Main-Airbase und der US-Airbase Wiesbaden-Erbenheim zum Flughafen Berlin-Tempelhof. Diese Operation erhielt kurz darauf die Bezeichnung »Operation Vittles« (Operation Proviant). Zwei Tage später beteiligte sich die britische Luftwaffe mit der »Operation Plainfare« an der Luftbrücke und führte Transportflüge von Wunstorf nach Berlin-Gatow durch. Bereits nach wenigen Wochen standen die Westalliierten vor einer großen logistischen Herausforderung, denn eine Luftbrücke mit so vielen Flugzeugen mit genau getakteten An- und Abflug- sowie Entladezeiten hatte es noch nie gegeben. Speziell für diese Aufgabe wurde im Juli 1948 die Airlift Task Force (ALTF) mit Sitz in Wiesbaden eingerichtet, deren Befehlshaber Generalleutnant William Henry Tunner wurde. Er hatte bereits Erfahrungen mit einer Luftbrücke während des Zweiten Weltkriegs zwischen Indien und China sammeln können. Am 14. Oktober 1948 wurde die gemeinsame Luftbrücken-Einsatzgruppe mit den Briten – die Combined Airlift Task Force (CALTF) – eingerichtet. Unter der Leitung Tunners erreichte die Luftbrücke nach Berlin ein Transportvolumen von 2.000 Tonnen pro Tag. Dies war nur möglich, weil eine Optimierung hinsichtlich der Flugzeugtypen, der Landebahnen, der Flugzeugwartung, der Entladevorgänge und der Flugrouten erfolgte. Die drei Luftkorridore wurden als Einbahnstraßen verwendet, wobei im nördlichen (von Hamburg nach Berlin) und im südlichen Korridor (von Frankfurt/Main nach Berlin) die Hinflüge stattfanden und im mittleren (von Berlin nach Hannover) die Rückflüge. In den Korridoren flogen die Flugzeuge in fünf Ebenen mit einem Höhenabstand von 500 Fuß.

Anlässlich des 70-jährigen Jubiläums der Luftbrücke machten die »Rosinenbomber« im Juni 2019 beim Tag der Bundeswehr auch auf dem Fliegerhorst Faßberg Station.  
Foto: Bundeswehr, Carsten König





Die Flugkorridore der Westalliierten während der Luftbrücke nach Berlin und die beteiligten Flugplätze

Grafik: Manfred Pickel/  
Manfred Gröne

Dadurch war es möglich, dass alle drei Minuten in Berlin ein Flugzeug landen konnte. Außer den Amerikanern und Briten beteiligten sich auch Kanada, Australien, Neuseeland, Südafrika und Frankreich. Da die französische Luftwaffe im Indochinakrieg gebunden war, konnte sie sich nur mit einigen Ju 52/3m beteiligen, errichtete aber mithilfe der Amerikaner und deutschen Arbeitern innerhalb von nur 90 Tagen den neuen Flughafen Berlin-Tegel mit einer Landebahn von 2.428 Metern.

Laut Statistik der USAFE wurden während der Luftbrücke vom 26. Juni 1948 bis 30. September 1949 folgende Transportleistungen erbracht: insgesamt 277.569 Flüge, davon 189.963 von US-Flugzeugen und 87.606 von britischen (Hin- und Rückflug zählen als ein Flug); eingeflogen wurden über 2,1 Millionen Tonnen Güter, da-

von 486.890,9 Tonnen Lebensmittel, 1.438.821,6 Tonnen Kohle und 183.954,4 Tonnen sonstige Güter sowie 60.078 Passagiere; ausgeflogen wurden über 75.000 Tonnen Güter und 167.577 Passagiere.

### Die Luftbrücke Faßberg–Berlin

1936 wurde der vom Naziregime erbaute Fliegerhorst Faßberg fertiggestellt. Er war mit seinen großen Hangars und der riesigen Abstellflächen einer der größten der Welt. Zusätzlich wurde eine Wohnsiedlung mit Klinkerhäusern für 2.500 Menschen gebaut. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs sollten nach Abzug der Luftwaffe die Anlagen gesprengt werden. Dies wurde aber durch Proteste der Bevölkerung verhindert, und somit konnten die Briten nach Kriegsende einen unzerstörten Flughafen übernehmen, der auch einen Gleisanschluss hatte. Leider wurden die Aktivitäten hier immer weniger. Das Glück für Faßberg mit seinem Flughafen kam mit der Luftbrücke nach Berlin. Am 28. Juni 1948 hatte sich die

britische Luftwaffe mit C-47-Dakota-Maschinen an der Luftbrücke mit Transportflügen von Wunstorf nach Berlin-Gatow beteiligt. Ab dem 2. Juli 1948 kamen viermotorige Avro York dazu. Mitte Juli waren hier 48 Dakotas und 43 Avro Yorks mit den dazugehörigen 123 Besatzungen stationiert. Wegen logistischer Probleme verlegte die Royal Air Force am 19. Juli alle Dakotas von Wunstorf nach Faßberg. Diese Maschinen hatten von Wunstorf aus hauptsächlich Lebensmittel transportiert und flogen ab Faßberg ausschließlich Kohle nach Berlin. Weil die US-Stützpunkte Wiesbaden-Erbenheim und Frankfurt Rhein-Main überlastet waren, stellte die RAF ihre Basis in Faßberg für die C-54 Skymaster der U.S. Air Force zur Verfügung. Um den Flugbetrieb zu vereinheitlichen, wurden am 27. August 1948 die Dakotas der RAF nach Lübeck-Blankensee verlegt. Der Fliegerhorst Faßberg war zu einem der wichtigsten Pfeiler der Luftbrücke geworden. Er hatte auch den großen Vorteil, dass er die geringste Entfernung zu dem nördlichen und mittleren Luftkorridor hatte. Faßberg wurde zum Versorgungsstützpunkt mit Kohle für Berlin. Täglich kamen hier 200 Güterwaggons mit Kohle an. Die größte Tagestransportleistung waren 4.500 Tonnen Kohlen, die von hier mit 60 C-54 Skymasters in 24 Stunden nach Berlin geflogen wurden. Von den insgesamt 1,44 Millionen Tonnen Kohle wurden ab Faßberg 539.112 Tonnen mit britischen und amerikanischen Flugzeugen in das blockierte Berlin geflogen. Laut Statistik gab es in Faßberg bis zu 450 Starts und Landungen pro Tag.

Das Diorama zeigt Arbeiter der GCLO auf einem Lkw. Sie warten darauf, dass sich die Ladetür an der C-54 Skymaster der USAF öffnet, um die Kohlen-säcke einzuladen. Foto: Roland Oster



Dieses hohe Transportaufkommen brachte für die Bürger von Faßberg und Umgebung auch viele Arbeitsplätze. Besonders viele Arbeitskräfte wurden für das Verladen der Kohle benötigt, die in Säcken täglich und ohne Unterbrechungen angeliefert wurde. Etwa 12.000 Menschen waren hier beschäftigt. Davon wohnten seit August 1948 allein im Lager Trauen direkt am Flugplatz in einem großen Zeltlager, das später zu einem Camp mit Nissenhütten wurde, bis zu 5.000 Angehörige der GCLO (German Civil Labour Organisation – Deutsche Zivile Arbeitsorganisation), die für das Verladen der Kohle auf die Lkws und danach in die Flugzeuge eingesetzt wurde. Die GCLO war eine von 1947 bis 1950 bestehende Organisation der Briten, in der ehemalige deutsche Kriegsgefangene und Zivilpersonen tätig waren. Nach dem Ende der Berlin-Blockade am 12. Mai 1949 wurden die Kohletransporte ab Faßberg vorsorglich fortgesetzt. Am 27. August 1949 wurde der letzte Sack Kohle mit einer C-54 Skymaster nach Berlin geflogen. Am 30. September 1949 wurde die Luftbrücke offiziell beendet. Nicht unerwähnt darf die Tatsache bleiben, dass während der Luftbrücke 70 Besatzungsmitglieder bei den Versorgungsflügen ums Leben kamen: 31 Amerikaner und 39 Briten sowie auch acht Angehörige des deutschen Hilfspersonals. In Faßberg starben bei zwei Abstürzen von C-54 vier Besatzungsmitglieder.

### »Erinnerungsstätte Luftbrücke Berlin« in Faßberg

Zur Erinnerung an die Luftbrücke und die Menschen, die sie betraf und die dabei ums Leben kamen, gibt es an ehemaligen Standorten der Luftbrücke Gedenkstätten in Form von Denkmälern, Museen, Ausstellungen und Vereinen. Eine davon befindet sich in Faßberg im Landkreis Celle in der Lüneburger Heide. Zur Erinnerung an diese logistische Meisterleistung und an ein bedeutendes Ereignis in der deutschen Geschichte wurde am 2. März 1990 mit einer kleinen Ausstellung in einer Nissenhütte die Erinnerungsstätte Luftbrücke eröffnet. Die beiden Gründungsväter waren OTL a.D. Rainer Kruppik und StFw a.D. Siegbert Tintemann. Rainer Kruppik schreibt in der Entstehungsgeschichte im Januar 2006: »1988, für uns etwas unerwartet, standen zum 40. Jahrestag der Luftbrücke ehemalige amerikanische Luftbrückenpiloten vor der Hauptwache des Fliegerhorstes. Dies war der Anlass, sich mit der Luftbrücke zu beschäftigen.« Hinweis: die »Erinnerungsstätte Luft-

► Der Orientierungsplan beschreibt einen Rundgang durch die Erinnerungsstätte.

► Die Kohlewaggons der Baureihe »Magdeburg« (links) und der Baureihe »Oppeln« (rechts)  
Fotos: Roland Oster

## Orientierungsplan (Rundgang)



brücke Berlin« in Faßberg ist eine militärgeschichtliche Sammlung des Technischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe (TAusbZLw). 1994 wurde ein Förderverein gegründet, der seit diesem Zeitpunkt die Bundeswehr unterstützt und die bisherige Konzeption sowie die Ausführung der Ausstellung gestaltet. Die anfangs kleine Sammlung ist heute zu einer stattlichen Ausstellung mit vielen interessanten Exponaten und Dokumenten herangewachsen und eine international anerkannte, zeitgeschichtliche Stätte, die das Andenken an diese große Leistung bewahrt und bekannt macht.

Die Ausstellung ist in vier Nissenhütten und zwei Kohlewaggons thematisch aufgeteilt. Einen Rundgang sollte man in der Nissenhütte »Airbridge Club« beginnen. Sie stimmt die Besucher auf das Thema



Luftbrücke am Standort Faßberg ein. Hier finden 50 Personen Platz und können sich einen Videofilm anschauen. In der Nissenhütte »Berlin« wird die ehemalige und überarbeitete Wanderausstellung »Luftbrücke und Blockade – Lehrstück oder Legende« gezeigt. Auf Schautafeln und in Vitrinen werden die Zeit von der Blockade 1948 bis zur Luftbrücke sowie die Folgen bis zum Mauerbau 1961 dargestellt. In der Nissenhütte »Faßberg« werden die Aktivitäten um den Fliegerhorst Faßberg unter dem Titel »Faßberg, ein Pfeiler der Luftbrücke« gezeigt. Hier wird der Betrieb auf dem Fliegerhorst mit vielen Schautafeln, Bildern, Dokumenten, einem Diorama, Puppen in Uniformen der amerikanischen und britischen Streitkräfte sowie eines deutschen Arbeiters in Dienstiniform der GCLO dargestellt.

Diorama des Kohleverladungsplatzes auf dem Fliegerhorst Faßberg: Verladen der Kohlesäcke von den Kohlewaggons auf Lkws und weiter bis in die Flugzeuge  
Foto: Roland Oster

Die Nissenhütte »199« steht unter dem Thema »Mensch, Organisation, Technik« und stellt mit Schautafeln und Exponaten den Ablauf der Luftbrücke am Fliegerhorst Faßberg dar. Hier ist ein Gefechtsstand mit Puppen in Uniformen originalgetreu nachgestellt.

Die beiden Eisenbahnwaggons erinnern an die Verlade- und Transportleistungen während der Luftbrücke am Fliegerhorst Faßberg: 36.000 Waggons Kohle, 14.000 Waggons mit anderen Ver-



sorgungsgütern sowie 12.000 Waggons mit Verpflegung und Kesselwagen mit Treibstoff.

Der Kohlewaggon der Baureihe »Magdeburg« ist innen komplett schwarz und erinnert an die Kohletransporte auf der Bahnstrecke der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) von Celle in den Fliegerhorst. Den Kohlewaggon der Baureihe »Oppeln« kaufte der Förderverein 1997 von der Deutschen Bahn AG, baute ihn um und richtete darin die neu gestaltete Ausstellung »Ausbildung, Fliegerei und Einsatz am Standort Faßberg« ein. Auf einem Monitor kann man Videoclips und

Bilder zur Luftbrücke sehen. Die Geschichte und Entwicklung des Fliegerhorstes zu einem wichtigen Standort der Bundeswehr bis in die heutige Zeit wird hier sehr anschaulich dargestellt. Der Hingucker im Freigelände ist der »Faßberg-Flyer« eine Douglas C-47 Skytrain in der Lackierung der USAF. Er war das einzige Flugzeug während der Luftbrücke, das einen Namen hatte, und erlangte als Symbol der Luftbrücke Berühmtheit. Leider existiert die Originalmaschine nicht mehr. Ihre Spur verliert sich im Jahr 1974 bei den Shawnee Airlines Orlando in den USA. Nach mehreren Versuchen, eine DC-3 oder C-47 für die Erinnerungsstätte zu bekommen, gab es 1995 mit Unterstützung des damaligen Generalinspektors der Bundeswehr, General Klaus Naumann, eine wichtige Entscheidung: Die Technische Schule der Luftwaffe 3 in Faßberg bekam eine C-47 von der türkischen Luftwaffe geschenkt, die ebenfalls an der Luftbrücke beteiligt war. Nach gründlicher Vorbereitung und Planung durch die Bundeswehr landete am 19. Juni 1998 ein Airbus Beluga mit der C-47 in Faßberg. Nun musste die Maschine noch museumstauglich restauriert werden, wobei besonders die schlechte Lackierung zu erneuern war. Dazu wurde der Rumpf mit einem CH-53G der Heeresflieger als Außenlast nach Jever zur Luftwaffenwerft 62 geflogen und kam von dort auf dem gleichen Luftweg am 12. März 1999 mit neuer originalgetreuer Lackierung als »Faßberg-Flyer« zurück. Nach weiteren Restaurierungsarbeiten konnte dieser am 15. Mai 1999 feierlich eingeweiht werden und bekam 2008 noch ein Schutzdach.



Diorama aus der Einsatzzentrale: ein Soldat des RAF Transport Command beim Funken  
Foto: Roland Oster

### Kontakt und Information:

Förderverein für die Erinnerungsstätte  
Luftbrücke Berlin e.V.  
Waldweg 1-11 / Fliegerhorst  
29328 Faßberg  
Tel.: +49 5055 17-21450  
Fax: +49 5055 17-20109  
E-Mail: kontakt@luftbrueckenmuseum.de  
www.luftbrueckenmuseum.de

### Quellen:

*Auftrag Luftbrücke – Der Himmel über Berlin 1948/49*, Nicolaische  
Verlagsbuchhandlung Beuermann 1998  
*Pioniere der Luftbrücke*, D & D Kommunikation Verlag Dirk Nishen 1998  
*Kaugummi und Schokolade – Die Erinnerungen des Berliner Candy  
Bombers*, Gail Halvorsen edition Grüntal Verlag, Auflage 2005  
Broschüre des Fördervereins für die Erinnerungsstätte  
Luftbrücke Berlin e.V. Faßberg  
www.luftbrueckenmuseum.de  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner\\_Luftbrücke](https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Luftbrücke)

Der »Faßberg-Flyer«  
steht symbolisch für  
die vielen Transport-  
flugzeuge, die bei der  
Luftbrücke 1948/49  
im Einsatz waren.  
Foto: Roland Oster

**Fazit:** Die »Erinnerungsstätte Luftbrücke Berlin« in Faßberg ist hervorragend geeignet, der jetzigen und auch künftigen Generationen zu verdeutlichen, was Freiheit und Demokratie für unsere Gesellschaft bedeutet und wie wichtig es ist, sie zu erhalten. Am Beispiel der Luftbrücke Berlin 1948/49 sind die Ereignisse dieser logistischen Meisterleistung sehr interessant und detailliert dargestellt. Die Ausstellung zeigt eindrucksvoll, wie aus Besatzern Verbündete und Freunde wurden. Die Ausstellung empfehle ich Erwachsenen und auch Kindern, für die es ab 2020 einen speziellen Rundgang gibt.

