

Wenn das Wissen bröckelt

Erinnerungen an den Briten Rex Waite, dem Vater der Berliner Luftbrücke

Kaum beachtet von der Berliner Bevölkerung und zudem auch geprägt durch mäßige Berichterstattungen, wurde vor wenigen Tagen in Berlin die offizielle Feier zum Gedenken an die berühmte Luftbrücke veranstaltet, die vor 65 endete – auch wenn die Luftversorgung inoffiziell noch bis in den August 1949 anhielt. Diese Feier am Luftbrückendenkmal in Tempelhof war vor allem jenen tapferen Piloten gewidmet, die zwischen dem 24. Juni 1948 und dem 12. Mai 1949 die Berliner Bevölkerung auf dem Luftweg versorgten, nachdem die sowjetische Regierung eine erneute vollständige Blockade der Straßen-, Wasser- und Eisenbahnverbindungen in die westlichen Besatzungszonen umsetzte. Jene Piloten, die mit ihren gewagten Start- und Landemänavern in kurzen Minutenabständen im Dauereinsatz standen – jenen Piloten, die für die Freiheit Berlins eintraten und zum Teil auch ihr Leben ließen. Dass die Berliner Luftbrücke als sowjetische Reaktion für die im Juni 1948 in den Westsektoren umgesetzte Währungsreform erfolgte, ist in geschichtsinteressierten Köpfen noch verankert. Bereits die Tatsache, dass nicht nur Verkehrswege unterbrochen wurden, sondern als erste Maßnahme der wichtige Fernstrom des Kraftwerks Zschornowitz die Energieversorgung Berlins einstellte und es bereits im April die sogenannte „Kleine Blockade“ gab, ist wahrscheinlich nicht mehr so präsent, wie es die tapferen Piloten verdient hätten.



„Berlin Airlift“ made in Gatow

Der Umstand, dass die Vereinigten Staaten eine wesentliche Rolle bei der Berliner Luftbrücke einnahmen und letztlich auch den Oberbefehlshaber stellten, ist unbestritten und gebührt großen Respekt. Schier unvergessen

ist jedoch die ebenfalls wesentliche Rolle der britischen Streitkräfte und einer ihrer großen Luftwaffenoffiziere, ohne die diese Luftbrücke nicht zustande gekommen wäre. Die Führungsrolle nahmen die Amerikaner vor allem ein, weil sich Militärgouverneur Lucius D. Clay unbeirrt klar und deutlich für einen Verbleib in Berlin aussprach, denn letztlich standen die westlichen Alliierten bei Beginn der Blockade tatsächlich vor der entscheidenden Frage, Berlin aufzugeben.

Kurz notiert:

Air Commodore **Rex Waite CBE** war zwischen 1947 und 1949 Chef der britischen Luftwaffenverbände in Berlin. Als Reaktion auf die sogenannte „Kleine Blockade“ im April 1948, arbeitete der 1901 geborene Offizier Pläne aus, wie Berlin im Fall einer erneuten Blockade durch alliierte Verbände aus der Luft grundversorgt werden kann. Nur wenige Monate später, sollten dessen taktischen und logistischen Ausarbeitungen zur erfolgreichen Umsetzung der damals größten gemeinsamen Militäraktion der Alliierten nach dem Zweiten Weltkrieg in Berlin führen. Die Berliner Luftbrücke gilt somit als sein Werk. Rex Waite starb 73jährig im Mai 1975.

Die Tücke der Lücke

Eine militärisch organisierte Luftbrücke ist keine amerikanische oder britische Erfindung und wurde auch nicht in Berlin zum ersten Mal umgesetzt. Zahlreiche bekannte Luftversorgungen gab es bereits, so auch für eingeschlossene deutsche Truppen in Demjansk (1941-1942) und während der berühmten Schlacht um Stalingrad (1943) und auch US-Truppen versorgten zwischen 1942 und 1945 chinesische Verbände zwischen Indien und China. Die letztliche Notwendigkeit einer Berliner Luftbrücke ergab sich übrigens aufgrund einer „Lücke“ in militärischen Abkommen. Nach der Sektorenaufteilung Deutschlands und der ehemaligen Reichshauptstadt zwischen den Siegermächten, ging man natürlich auch davon aus, dass die Nutzungsrechte der Versorgungswege durch die sowjetische Besatzungszone für die USA, Großbritannien und Frankreich mit abgedeckt wären. Doch eine Erwähnung und Regelung in den schriftlichen Abkommen gab es nicht. Insofern verstießen

die Sowjets rechtlich nicht gegen ein einziges militärisches Abkommen, als sie die Versorgung der Westsektoren Berlins unterbrachen. Lediglich die Luftkorridore waren – glücklicher Weise – bilateral geregelt und somit gesichert.

An dieser Stelle gilt es an einen Offizier zu erinnern, der den Weg der Berliner Luftbrücke geebnet hat: Air Commodore Reginald Newnham „Rex“ Waite CBE, Chef der Verbände der Royal Air Force in Berlin, gilt bis heute als der Schöpfer der Berliner Luftbrücke, denn jener Brite war es, der diese taktisch und logistisch ausarbeitete, noch bevor sie eigentlich zur Diskussion stand und letztlich zum Einsatz kam. Denn bereits im April 1948 unterbrachen die Sowjets im Rahmen für kurze Zeit die Versorgungswege der Enklave Berlin wegen des zwischen den westlichen Alliierten und den Benelux-Staaten geschlossenen Abkommen der Londoner Sechsmächtekonferenz, das bereits damals zu einer provisorischen „Kleinen Luftbrücke“ („Baby Airlift“) führte. Diese Blockade hatte jedoch keine großen Auswirkungen auf die Berliner Bevölkerung, führte dennoch dazu, dass die Sowjets im Juni 1948 die Alliierte Kommandantur verließen und ihren Stadtkommandanten aus dem Gremium abzogen, ohne jedoch offiziell auf den Sitz zu verzichten.

Air Commodore Reginald N. Waite

Während sich Amerikaner und westdeutsche Politiker ihrer Sorge um die Auswirkungen der nunmehr beendeten „Kleinen Blockade“ entledigten, arbeitete der britische Luftwaffenoffizier Rex Waite (Foto) umfangreiche geheime Pläne aus, einer möglichen erneuten Sowjetmaßnahme perfekt organisiert und taktisch durchdacht entgegenzuwirken und somit die Berliner Bevölkerung in den westlichen Sektoren über eine Luftbrücke zu versorgen. Unter Einbeziehung der drei westlichen Militärflughäfen Gatow, Tempelhof und Tegel sowie der bereits vorhandenen Stärken der jeweiligen Luftwaffenverbände, machte Waite all das auf Papier möglich, was kurze Zeit später zur Praxis werden sollte. Rex Waite ist bereits zu jener Zeit, was heute selbst Geschichtsinteressierte kaum noch wissen, zum Vater der berühmten Luftbrücke geworden.



Der Air Commodore (äquivalent eines Generalmajors der britischen Landstreitkräfte) wurde im Januar 1901 geboren und begann mit 19 Jahren seine militärische Laufbahn als junger Kadett der Royal Air Force (RAF). An der Akademie von Lincolnshire absolvierte er seine Pilotenausbildung, ehe er 1921 als ausgebildeter Offizier seinen Dienst aufnahm und im Anschluss in verschiedenen Verwendungen tätig war.

1939 übernahm er als Kommandeur eines Stützpunktes der RAF sein erstes Kommando in Cornwall, das nächste ab 1942 auf den Bahamas. Während des Zweiten Weltkriegs übernahm Waite auch eine wesentliche Rolle im Hauptquartier der alliierten Luftverbände und war nach der Kapitulation des Nazi-Regimes für die Entwaffnung der deutschen Luftwaffe zuständig. 1947 wurde Waite schließlich Chef der Royal-Air-Force-Verbände in Berlin und war somit bereits mit der Kleinen Luftbrücke konfrontiert, die zu seiner taktischen Ausarbeitung führte.

General Clay vertraute seinen Plänen

Als im Juni 1948 die Sowjets aus Protest gegen die westliche Währungsreform eine erneute Blockade Berlins androhten und letztlich auch umsetzten, war es vor allem der amerikanische Militärgouverneur und 4-Sterne-General Lucias D. Clay, der an Berlin festhielt und eine Luftversorgung nach den für ihn überzeugenden Plänen von Waite anstrebte, da der amerikanische Präsident Harry Truman ein zwangsweises Durchbrechen der gesperrten Wege ablehnte. Zu jener Zeit waren die vorbereiteten Pläne des ranghöchsten RAF-Offiziers in Berlin ein Glücksfall für die Amerikaner, die nunmehr eine zweite Berliner Luftbrücke der Alliierten ins Leben riefen, die zunächst unter Führung von US-General Clay stand und später als „Combined Airlift Task Force“ unter dem Kommando des amerikanischen Generalleutnants William Tunner gestellt wurde, der bereits die US-Luftbrücke am Himalaya („Hump-Airlift“) erfolgreich befehligte.

Die lang andauernde Grundversorgung von 2,2 Millionen Zivilisten aus der Luft zu gewährleisten, existierte bislang nur auf dem Papier von Rex Waite und wurde von Experten als „unmöglich durchführbar“ gehalten. Nur wenige Tage vor Beginn der Luftbrücke setzte Waite diverse Logistik- und Transportkommandos der RAF in Alarmbereitschaft und legte dem britischen Stadtkommandanten Sir Edwin Herbert seinen ausgearbeiteten Plan zur Umsetzung „seiner“ anglo-amerikanischen Luftbrücke vor. Während der Zweifel amerikanischer Militärs deutlich war, reagierte Herbert am 23. Juni, nach Sichtung der Pläne, mit dem Ausspruch „Was für eine Frage? Tun Sie es!“.

Operation „Plainfare“

Ab diesem Zeitpunkt tüftelte Waite Berechnungen über derzeitige Transportverfügbarkeiten, Frachtaufkommen, Auslastungen von Flughäfen und Man-Power der einsetzbaren alliierten Soldaten aus. Sein Umgang mit dem Rechenschieber ist legendär. Mit den fertigen Berechnungen erschien er erneut bei Generalmajor Herbert. Ebenfalls zugegen war der britische Militärgouverneur Brian Robertson, der die erfolgreiche Umsetzung allerdings bezweifelte. Trotzdem stimmte Generalleutnant Robertson zu. Nach dieser Freigabe der höchsten britische Vertreter, traf sich Waite mit US-Militärgouverneur Lucius D. Clay,

der ohnehin an den Erfolg seiner Pläne glaubte und nur noch auf das „o. k.“ der Briten wartete.

Auf Befehl des 4-Sterne-Generals startete die zweite Berliner Luftbrücke am 25. Juni 1948 unter dem US-Operationsnamen „Vittles“ mit einem ersten Flug der amerikanischen Air Force zum Flughafen Tempelhof. Zwei Tage später setzte die Royal Air Force unter dem Operationsnamen „Plainfare“ ein. Der Rest, bis zum Aufgeben der Sowjets, die ihre Sperren am 12. Mai 1949 gefrustet wieder aufhoben, ist legendäre Geschichte.

Die wichtige Rolle der Briten

Was allerdings wenig Geschichte machte, war der große Einsatz der britischen Streitkräfte. Nicht nur, dass die Pläne ohne Rex Waite niemals zu einer so erfolgreichen Luftbrücke geführt hätten, es bleibt auch oftmals unerwähnt, dass es nunmehr die Verantwortung des Air Commodore war, die gesamte Berechnung und Lieferung an die bedürftige Zivilbevölkerung zu koordinieren. Rex Waite nahm die Stellung eines Stabs-Chefs einer speziell eingerichteten Befehlsstelle auf dem Flughafen Gatow ein. Zu seinen Aufgaben gehörte es auch, nicht nur die Bedingungen der Blockade im Auge zu behalten, sondern eine komplette Neuordnung des zivilen Lebens in Berlin notfalls zu organisieren. Nach einem halben Jahr, so schrieb Waite später in einem Buch, habe er „härter gearbeitet, als in den 28 Jahren zuvor“.

Der britische Beitrag an der Berliner Luftbrücke war enorm und forderte auch seinen Tribut. Amerikanische und britische Piloten (die französischen Streitkräfte beteiligten sich nur logistisch) absolvierten fast 280.000 Flüge, wobei es leider auch zu schweren Unfällen kam. Einige dieser Unfälle verliefen tödlich und es ist ebenfalls kaum bekannt, dass mehr Briten ihr Leben ließen als amerikanische Piloten. Insgesamt starben 39 Briten, 31 US-Amerikaner und 13 Deutsche.

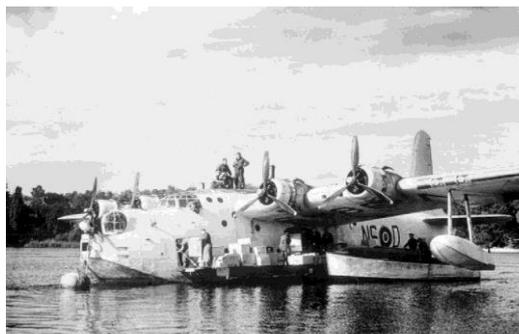
Die höhere Zahl der britischen Verluste lag natürlich nicht daran, dass es sich um schlechtere Piloten handelte, sondern war dem Umstand geschuldet, dass die nach dem Krieg vorhandenen Flughäfen und Flugplätze meist nicht genug befestigt waren und sehr gefährliche Manöver geflogen werden mussten. Während die Amerikaner die gut ausgebaute Air Base in Frankfurt am Main und den Standort im hessischen Erbenheim nutzen konnten, um nach Tempelhof zu fliegen, starteten die britischen Maschinen von kleineren Flughäfen in Lübeck, Celle, Faßberg und Wunstorf, um Gatow anzusteuern. Die Flughäfen in Schleswig-Holstein wiesen zwar in den meisten Fällen nur unbefestigte Graspisten auf, was Start und Landungen gefährlich gestaltete, jedoch war es der Auftrag der Briten, das damals bedeutsamste Frachtgut Kohle nach Berlin zu fliegen. Ausgesucht wurden die Standorte auch deswegen, weil sie über Gleisanschlüsse verfügten und somit die Kohle problemlos zu den Flugzeugen gelangen konnte.

Auch die Militärflughäfen in Berlin waren in einem provisorischen Zustand. Tegel wurde beispielsweise innerhalb von drei Monaten (!) mit einer neuen Start- und Landebahn ausgerüstet, die zu jener Zeit mit 2400 Meter die längste in Europa war.

Einzigartig erfolgreich: Flugboote

Und noch etwas zeichnete die Briten während der Berliner Luftbrücke aus: Als einziger Truppenverband setzten sie Flugboote (Foto: Ein britisches Flugboot Typ „Sunderland“ auf der Berliner Havel) taktisch ein, die hauptsächlich zum Transport von Kohle und Salz im Einsatz waren. Die britischen Spezialfahrzeuge starteten von der Havel und dem Großen Wannensee mit dem Ziel Hamburg-Finkenwerder, um dort auf der Elbe zu landen.

Die Berliner Luftbrücke zwischen 1948 und 1949 gilt bis heute als die größte alliierte Militäraktion nach dem Zweiten Weltkrieg in der ehemaligen Reichshauptstadt und war mehr als eine amerikanische Aktion, als das sie manchmal dargestellt wird. Auch wenn das bekannte Luftbrückendenkmal 1951 am früheren amerikanischen Militärflughafen Tempelhof errichtet wurde, so darf niemals vergessen werden, dass es an alle an der Airlift beteiligten Menschen erinnern soll – vor allem an die 83 Opfer. Seit den 1980er Jahren stehen Duplikate des Denkmals auf dem Flughafen in Frankfurt am Main sowie in Celle, von wo aus die USA und Großbritannien die Luftbrücke mit gewährleistet haben. Die Spitzen der Denkmäler neigen sich geografisch entgegen und symbolisieren die Luftbrückenkorridore.



ren die Luftbrückenkorridore.

Die Protagonisten

General **Lucius D. Clay**, der in Berlin bis heute zurecht als Held verehrt wird, verließ die Stadt kurz nach dem Ende der Luftbrücke und wurde wenig später in den Ruhestand versetzt. Der ehemalige amerikanische Militärgouverneur, der die geteilte Stadt noch oft besuchte und sich auch im Zusammenhang mit der Freiheitsglocke einen Namen machte, starb im April 1978 mit 79 Jahren.

Der alliierte Oberbefehlshaber der Luftbrücke, US-Generalleutnant **William H. Tunner**, der bereits die berühmte Hump-Airlift koordinierte, verließ ebenfalls die Stadt und übernahm ein neues Kommando. Er trat 1960 in den Ruhestand und starb im April 1983 mit 76 Jahren.

Der britische Stadtkommandant **Sir Edwin Herbert** amtierte noch bis 1949 in Berlin und erhielt dann ebenfalls ein neues Kommando. Als Generalleutnant trat er 1966 in den Ruhestand und starb, zwei Tage vor William Tunner, ebenfalls im April 1983. Er wurde 84 Jahre alt.

Brian Robertson, britischer Militärgouverneur, wurde nach Gründung der Bundesrepublik der erste britische Hohe Kommissar und übernahm 1953 die Suez-Kanal-Verhandlungen als Berater der ägyptischen Regierung. Im selben Jahr trat der einstige Generalleutnant in den Ruhestand. Im April 1974 starb er mit 77 Jahren.

„Jederzeit überallhin“

Es ist nicht überliefert, wie die Reaktion von Rex Waite auf das bekannte Clay-Zitat war, als dieser in der Presse erklärte: *„Wir können alles jederzeit überallhin transportieren“*. Man kann nur hoffen, dass es ihn stolz gemacht hat, denn ohne den Vater der Luftbrücke, wäre das alles nicht umsetzbar gewesen.

In einem Brief an seinen Vorgesetzten schrieb Waite: *„Das ist der interessanteste Job, den ich jemals hatte.“*

Wir sind führend in allen Belangen und ein Team aus drei Nationen geht entschlossen gegen die Mächtschaften der Sowjet vor.“

Es war stets das „Wir“, das für Air Commodore Rex Waite im Vordergrund stand. Und er verließ Berlin zunächst nicht, und wirkte weiter als Verbandsführer der Royal Air Force in Gatow, wo einst die Versorgungsfieger starteten und landeten (Foto: Flughafen Gatow im August 1948) Erst 1951 übernahm er den Posten des Assistant Chief of Staff der RAF in Europa. 1953 trat Waite schließlich in den Ruhestand.

Mit 73 Jahren starb der Vater der Berliner Luftbrücke im Mai 1975 – vollkommen unbemerkt von Politik, Verbündeten und jener Bevölkerung, die er mit seinen Kameraden so tapfer schützte. Heute erinnert nur noch eine nach ihm benannte Straße, die am einstigen Militärflughafen Gatow liegt und natürlich das bekannte Luftbrückendenkmal in Berlin-Tempelhof.

Es ist in der Gegenwart unsere Aufgabe, ihn nicht zu vergessen. „Seine Luftbrücke“ war mehr, als eine amerikanisch-dominierte Operation. Sie war das gemeinsame Eintreten alliierter Truppen für die Freiheit von mehr als zwei Millionen Zivilisten in der geteilten früheren Reichshauptstadt. Verneigen wir uns vor Air Commodore Reginald Waite und vor 83 Menschen, die ihr Leben bei so vielen Flug- und Bodenunfällen verloren.

Ihr Einsatz für unsere Freiheit soll niemals in Vergessenheit geraten!

Die British Community erinnert (in der Reihenfolge der Unglücke) an:

Flight Lieutenant Hugh W. Thompson, Flight Lieutenant Geoffrey Kell, Sergeant Lawrence H. Gilbert, Sergeant Sydney Towersey, Sergeant E. W. Watson (tödlich verunglückt beim ersten britischen Flugunfall am 19. September 1948 in Wunstorf)

Flight Lieutenant Francis I. Trezona, Flight Lieutenant John G. Wilkins, Sergeant Frank Dowling, Sergeant Philip A. Louch (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 17. November 1948 in Lübeck)

Captain Cyril Taylor, Captain Reginald Heath, Captain William Cusack, Sergeant Michael Casey, Sergeant Alan Burton, Sergeant Dornford Robertson, Sergeant Kenneth Seaborne (tödlich verunglückt bei einem Unfall am 23. November 1948 in Thruxton)

Captain Clement W. Utting (tödlich verunglückt bei einem Bodenunfall am 8. Dezember 1948 in Gatow)

Zivilbeschäftigter Theodor Supermatt, Zivilbeschäftigter Patrick J. Griffin, Zivilbeschäftigter Edward O'Neill (tödlich verunglückt bei einem Bodenunfall am 15. Januar 1949 in Schleswig-Holstein)

Corporal John. E. Grout, (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 24. Januar 1949 bei Lübeck)

Captain Cecil Golding, Flight Lieutenant Henry Thomas Newman, Sergeant Peter J. Edwards (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 15. März 1949 bei Gatow)

Captain Robert J. Freight, Sergeant James Sharp, Sergeant Henry Patterson (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 21. März 1949 in Schleswig-Holstein)

Flight Lieutenant Mel J. Quinn, Flight Lieutenant Kenneth A. Reeves, Sergeant Alan Penny (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 22. März 1949 bei Lübeck)

Captain William Lewis, Flight Lieutenant Edward Caroll, Sergeant John Anderson, Sergeant Kenneth Wood (tödlich verunglückt bei einem Flugunfall am 30. April 1949 bei Tegel)

Flight Lieutenant Ian R. Donaldson, Sergeant Joseph Toal, Sergeant William G. Page, Sergeant Alexander Dunsire, Corporal Roy R. Gibbs (tödlich verunglückt beim letzten britischen Flugunfall am 16. Juli 1949 in Tegel)

(Wir danken dem Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg für die Bereitstellung der Fotografien)



schon gewusst..?

...dass der frühere amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, der 4-Sterne-General **Lucius D. Clay** den Spitznamen „The Kaiser“ hatte? Genau so ist und er symbolisierte somit dessen herausragende Stellung im geteilten Nachkriegs-Berlin und natürlich als Chef der amerikanischen Besatzungszone Deutschlands. Die militärischen Führungskompetenzen wurden von Clay offenbar vererbt. Denn auch seine beiden Söhne konnten eine stolze Karriere vorweisen: Lucius D. Clay jr. (1919-1994) erreichte ebenfalls den Rang eines Generals und dessen Bruder Frank B. Clay (1921-2006) schied als Generalmajor aus. Letzterer trat nach dem Tod seines 1978 verstorbenen Vaters oftmals bei Veranstaltungen in Erscheinung, wenn es um die Würdigung der Verdienste der an der Berliner Luftbrücke beteiligten Personen ging.

∞

...dass während der Berliner Luftbrücke, neben dringend benötigter Nahrungs- und Heizgütern, auch wichtige Baustoffe eingeflogen wurden, die zum Neubau des **Kraftwerkes Ruhleben** führten? Doch! Insgesamt wurden ca. 160.000 Tonnen Baustoffe auf dem Luftweg nach Berlin verbracht, die hauptsächlich zum Ausbau der bestehenden Militärflughäfen Gatow, Tegel und Tempelhof – aber auch zum Neubau des Kraftwerkes dienten.

∞

...dass 2008 der Antrag der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf, dem amerikanischen Candy-Piloten und früheren Tempelhofer Flughafekommandanten **Gail Halvorsen (93)** die Berliner Ehrenbürgerschaft zu verleihen, vom Berliner Senat abgelehnt wurde? Genau so war es. Der Senat argumentierte 2011, dass man keine Einzelperson unter den vielen beteiligten Militärs und Zivilisten besonders hervorheben wolle, die an

der Umsetzung der Luftbrücke mitgewirkt haben. Außerdem verwies die Senatskanzlei auch auf den Umstand, dass der ehemalige Oberst bereits mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wurde.

∞

...dass die drei Betonrippen des Luftbrückendenkmals am Tempelhofer Flughafen eine besondere Bedeutung haben? So ist es, denn diese symbolisieren die drei westlichen **Luftkorridore** und neigen sich Richtung Westen. Auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens steht ein Pendant des Denkmals, das Richtung Berlin zeigt. Ein drittes befindet sich in Celle, von wo aus die Royal Air Force gen Berlin startete. Inzwischen gibt auch zwei inoffizielle „Hungerhaken“ in den Vereinigten Staaten – allerdings in einer erheblich kleineren Ausführung. Offiziell handelt es sich übrigens bei den drei Denkmälern um Skulpturen. Das zuerst geschaffene Originalwerk in Berlin entstand nach Plänen des deutschen Architekten Eduard Ludwig (1906-1960) und wurde 1951 errichtet. Ihm folgten 1985 die Skulptur am Frankfurter Flughafen und schließlich 1988 das Luftbrückendenkmal in Celle, das genau 40 Jahre nach Beginn der Berlin-Blockade errichtet wurde.

∞

...dass sich die **französischen Streitkräfte** an der Berliner Luftbrücke hauptsächlich nur logistisch beteiligt haben? Es ist zu treffend. Zwar flogen auch vereinzelt Franzosen, doch überwiegend stellten sie Material und vor allem den militärischen Teil des provisorischen Flughafens Tegel zur Verfügung, der innerhalb von nur drei Monaten ausgebaut wurde und schließlich die damals längste Start- und Landebahn vorwies. Grund für die mäßige Beteiligung war die Konzentration der Versorgung ihrer eigenen Berliner Garnison, denn Frankreich war bereits im damaligen Indochina-

Krieg stark eingebunden. Neben Piloten der drei westlichen Alliierten beteiligten sich übrigens auch einzelne Piloten des Commonwealth, u. a. Kanada und Australien.

∞

...dass der Besuch des amerikanischen Präsidenten **John F. Kennedy** im Juni 1963 anlässlich des 15. Jahrestages des Beginns der Berliner Luftbrücke erfolgte? So ist es, und es war zugleich die erste Berlin-Visite eines US-Präsidenten im geteilten Berlin überhaupt. Kennedy, dem es bislang zum Vorwurf gemacht wurde, nicht unmittelbar nach dem Mauerbau 1961 nach Berlin gekommen zu sein und stattdessen „nur“ seinen Vize Lyndon Johnson entsandt zu haben, unterstrich die Solidarität und Freundschaft so geschickt, dass ihm die Herzen der Berlinerinnen und Berliner förmlich zuflogen. Legendar war seine berühmte Rede auf dem Vorderbalkon des Rathauses Schöneberg, die mit dem historischen Satz „Ich bin ein Berliner“ endete. Während unzählige Menschen ihm in Berlin jubelten, erntete Kennedy in Amerika von Kritikern großen Spott. Grund war die Tatsache, dass der berühmte Satz grammatikalisch falsch war und korrekter Weise „Ich bin Berliner“, also ohne unbestimmten Artikel, hätte lauten müssen. Mit der falschen Grammatik hat Kennedy in der korrekten englischen Übersetzung gesagt: „Ich bin ein Pfannkuchen“. In Berlin war es der Bevölkerung egal; alle liebten und verehrten den Präsidenten, der nur fünf Monate später, am 22. November 1963, im texanischen Dallas ermordet wurde.

∞

...dass es während der Berliner Luftbrücke auch einen **Rekordtag** gab? Doch! Als solcher gilt der 16. April 1949. An diesem Tag wurden innerhalb von 24 Stunden insgesamt 1.398 Flüge absolviert und 12.849 Tonnen Fracht nach Berlin eingeflogen.

Allerlei

Anerkennung für Verein

Eine Prüfung der Ausgaben des vierten Jahrgangs des **GUARD REPORT** hat zu dem Ergebnis geführt, dass die Vereinszeitung der GSU-Kameradschaft durch den Deutschen Verband der Pressejournalisten (DVPJ) offiziell als journalistische Arbeit anerkannt wurde. Durch die Aufnahme von an der redaktionellen Umsetzung beteiligter Vereinsmitglieder in den Journalistenverband, stehen der **GUARD REPORT** und dessen „Macher“, auch in Bezug auf online-Artikel der Internetpräsenz, nunmehr unter wichtigen Presse-schutzfunktionen hinsichtlich ihrer Arbeit. So greift nicht nur das Recht auf freie Berichterstattung, sondern auch der Quellenschutz. Darüber hinaus kann die Kameradschaft der ehemaligen GSU durch zahlreiches Informationsmaterial, insbesondere aktuelle rechtliche Regelungen und kostenlose Fachberatungen sowie relevante Gerichtsurteile und anwaltliche Protektionen profitieren. Außerdem gestalten sich nunmehr Recherchen bei Verlagshäusern und vor allem Behörden als problemlos, die nach den deutschen Pressegesetzen zur Auskunft und Mitwirkung verpflichtet sind. Die beteiligten Vereinsmitglieder wurden inzwischen mit der vorgeschriebenen internationalen Zertifizierung sowie zahlreichem Equipment ausgestattet, u. a. mit dem begehrten Presseausweis. Der Vorstand der GSU-Kameradschaft wertet die Anerkennung des **GUARD REPORT** als Auszeichnung der geleisteten Vereinsarbeit aller Mitglieder, die in Arbeitsgruppen und Einzeleingaben an der Verwirklichung der vielen Ausgaben der Vereinszeitung mitgewirkt haben. Gleichzeitig rief der



Vorstand wieder dazu auf, Beiträge für den **MEMBERS REPORT** vorzulegen und an alte Begebenheiten oder Erlebnisse zu erinnern.

Überraschung beim Stammtisch

Beste Stimmung herrschte wieder beim Mai-Stammtisch des GSU-Vereins. Grund war vor allem der Besuch unseres Mitglieds **Alexander Barbu** (Foto), der bereits seit den 1990er Jahren nicht mehr in Berlin lebt und aus privaten und beruflichen Gründen auch nur selten nach Berlin reisen kann. Der ehemalige GSU-Mann (1976-1994) war fast 17 Jahre Hundeführer und Angehöriger der 4. Sektion. Die geplante Teilnahme am diesjährigen Summer Summit musste Barbu leider wegen einer Urlaubsreise absagen. Die Weihnachtsfeier der beiden großen Kameradschaften von GSU und Guard Battalion wird er sich aber nicht entgehen lassen und wieder nach Berlin kommen – auch um erneut seine alte Wirkungsstätte Smuts Barracks besuchen zu können.

Trauerfeier für Brooking

In der bekannten Kathedrale von Salisbury (Südengland) nahmen am 25. April etwa 2000 Freunde und Kameraden an der Trauerfeier für den im Januar verstorbenen früheren britischen Stadtkommandanten **Patrick Brooking** († 76) teil. Unter den Trauergästen befanden sich auch Brookings Nachfolger Sir Robert Corbett und dessen Frau Lady Susan. Beide ehemaligen Generalmajore standen sich persönlich nahe, da sie sich bereits seit ihrer gemeinsamen Schulzeit kannten. Sir Robert Corbett, der vor wenigen Tagen seinen 74. Geburtstag feierte, vertrat bei der Trauerfeier auch die GSU und legte im Auftrag des Vereins ein Gesteck nieder. Von

der Trauerfeier berichtete Corbett in einer Mail an den Vorstand, die inzwischen an die Vereinsmitglieder weitergeleitet wurde.

Kyffhäuser in Gatow

Unser neuer Kooperationspartner, die **Kyffhäuser-Kameradschaft Alexander**, wird am 6. und 7. September auf dem Flugplatzfest in Gatow vertreten sein. Geplant ist auch, dass sich der GSU-Verein mit einbringt, der in diesem Jahr aus logistischen Gründen nicht mit einem eigenen Zelt auftreten kann, da zur selben Zeit der Besuch einer Delegation der Royal Military Police ansteht.

Kurios

In einer Vorschrift umschreibt das schweizer Bundesheer eines seiner ältesten militärischen Führungs- und Einsatzmittel wie folgt: „*Selbstreproduzierender Kleinflugkörper auf biologischer Basis mit*



Der **GUARD REPORT** ist das offizielle Newsletter der Kameradschaft 248 GSU e. V. Die redaktionelle Verantwortung liegt beim geschäftsführenden Vorstand.

info@kameradschaft.248gsu.de

festprogrammierter Rückkehr aus beliebigen Richtungen und Distanzen“. Hinter dem Kuriosen verbirgt sich die militärisch eingesetzte **Brieftaube**, die durch das Bundesheer vornehmlich zum Transport von Filmen und Meldungen genutzt wurde. 1996 wurden die Brieftauben, die 77 Jahre zum Einsatz kamen, endgültig ausgemustert. Die verbliebenen Tiere wurden an einen privaten Züchterverband übergeben und noch bis zum Jahresende vom Bundesheer mit Futter versorgt.