

## Der erste Flug durch den Luftkorridor

Der Laster, der uns um 11 Uhr abholen sollte, stand pünktlich auf dem Gelände, das mit Regenpfützen und Matsch bedeckt war. Wir verstaute unsere Flugausrüstung auf der Ladefläche und stiegen ein. Sofort studierte ich bei unserer Ankunft im Flughafen das nagelneue Schwarze Brett, das vor der provisorischen Kantine aufgehängt war.

Mein Name sprang mir in die Augen. Unsere Crew, Capt. John Pickering, Sgt. Herschel Elkins und ich, waren um 13 Uhr für unseren ersten Flug nach Berlin eingetragen. Gerade noch hatten wir Zeit, zu Mittag zu essen und uns ein paar glänzend rote Äpfel aus der Kantine in die geräumigen Taschen unserer Fliegerkombis zu stecken.

Als Erstes begaben wir uns in die Basis, wo wir die Instruktionen für unseren Flug nach Berlin abholten. Zu den Dingen, die zur Grundausrüstung eines Piloten gehörten, zählten Karten, Landehilfen und Diagramme, Funkinformationen und Flugplan. Jeder bekam auch einen speziellen Ausweis in russischer, französischer, deutscher und englischer Sprache, der unsere Zugehörigkeit zur „Operation Vittles“ belegte. Wir hofften, nie in die Verlegenheit zu geraten, diesen einem Russen unter die Nase halten zu müssen.

Der Offizier, der uns die Instruktionen erteilte, erklärte uns, es gebe so wenig Piloten, dass man auf den Check-Piloten verzichten müsse. Das ist ein erfahrener Pilot, der die Crew beim ersten Anflug eines Flughafens begleitet und unterstützt. „Falls Sie sich verfransen haben Sie hier Karten, die von England im Westen bis Italien im Süden und zur sowjetischen Grenze im Osten reichen. Viel Glück! Wenn Sie den Luftkorridor über Ostdeutschland verlassen, wird man Sie bei Tag oder in einer klaren Nacht wahrscheinlich zur Landung zwingen“, fuhr er fort, während er uns zum Büro des Nachrichtendienstes führte. „Und passen Sie auf den Wohnblock gleich neben dem Flugfeld auf. Nicht, dass Sie den abdecken!“

Die Flieger unserer Staffel hatten durchschnittlich 3000 Flugstunden auf dem Buckel und somit auch viel Erfahrung mit Schlechtwetter- und Nachteinsätzen. Für die Berliner Luftbrücke hatte man die erfahrensten Transportpiloten zusammengezogen, die verfügbar waren. Von Rhein-Main bis Tempelhof waren es rund vierhundertfünfzig Kilometer, ein Katzensprung verglichen mit dem, was die meisten von

uns gewohnt waren. Natürlich waren wir seit dem Krieg nicht mehr über feindliches Territorium geflogen.

Der Geheimdienstoffizier klang fast melodramatisch und tat, als hätte er einen direkten Draht zum Kreml. Er gab uns die neuesten Berichte über die Aktivitäten sowjetischer Jagdflugzeuge in und im Umkreis der Luftkorridore. „*IN* den Korridoren? Ich dachte, die wären tabu für die Sowjets“, unterbrach ich ihn.

„Sie halten sich nicht ständig dort auf, aber Sie müssen damit rechnen, dass sie früher oder später dicht heranfliegen. Schießen werden sie vermutlich nicht“, gab er augenzwinkernd zurück.

Er wies uns auf die sowjetischen Fliegerhorste in Köthen, Dessau und Zerbst im südlichen Korridor und in Briest und Mahlwinkel im mittleren Korridor hin und zeigte uns Fotos der dort stationierten YAK-Jagdflugzeuge. „Wenn Sie etwas Ungewöhnliches bemerken, kommen Sie kurz vorbei und geben Bescheid“, schloss der Captain mit einem bedeutungsvollen Blick über seine dünnrandige Lesebrille.

Unsere nächste Station war der Wetterdienst, wo wir uns über die aktuelle und voraussichtliche Wetterlage informierten. Mich beeindruckten die detaillierten Informationen über unsere Route und den Zielflughafen Tempelhof. „Die Daten für Ihren Flug über Ostdeutschland kommen hauptsächlich von den Piloten. Seit einiger Zeit schicken die Sowjets keine Angaben zur Wetterlage in Ostdeutschland mehr. Wichtig ist, dass Sie sich gut über die Windverhältnisse informieren, wenn Sie Westdeutschland am Funkfeuer Fulda verlassen“, sagte er und drückte mir einen Wetterbericht in die Hand. „Oft bläst ein starker Wind durch die Korridore, und wenn Sie bei Abdrift nicht korrigieren, werden Sie leicht von Berlin abgetrieben. Tut mir leid, dass ich Ihnen keine bessere Einschätzung für diesen Abschnitt geben kann.“

Für die 340 Kilometer lange Strecke, die wir im südlichen Korridor durch Ostdeutschland zurücklegen mussten, gab es keine Navigationshilfen. Es war wichtig, dass wir innerhalb des 32 Kilometer breiten Korridors blieben, wenn wir nicht die Geschicklichkeit der sowjetischen YAKs beim Abfangen von Frachtmaschinen austesten wollten. Die Streckenabschnitte nach Berlin, die durch den mittleren und nördlichen Korridor führten, waren viel kürzer.

Von der Basis begaben wir uns schließlich zu unserem Flugzeug. Das Beladen war fast abgeschlossen. Wir inspizierten die Maschine sehr genau und kamen zu dem Schluss, dass sie in einem ganz ordentlichen Zustand war. Der Autopilot und einer der Gleichlaufanzeiger

für die Propellerdrehzahl funktionierten nicht. Das gefiel uns zwar nicht, aber es war dennoch das sauberste Flugzeug, das wir für den Rest unseres Einsatzes während der Operation Vittles haben sollten.

Unser Crew Chief Sgt. Elkins saß bereits im Flugzeug. Er empfing uns mit breitem Grinsen und meinte: „Wenn wir abstürzen, können wir jede Menge Pfannkuchen machen. Wir haben 138 Sack Mehl an Bord, nur die Bratpfanne fehlt.“ Es blieben noch dreißig Minuten bis zum Start, und wir begannen, die Checkliste durchzugehen.

Ich saß nicht zum ersten Mal mit Captain John Pickering und Sgt. Herschel Elkins im Cockpit. Wir hatten von Mobile aus bereits zahlreiche Transporteinsätze zu verschiedenen Zielorten im Ausland geflogen.

Doch dieser Flug war anders. Wir waren ziemlich angespannt und aufgeregt, durchquerten wir doch zum ersten Mal den unberechenbaren und berüchtigten Luftkorridor.



*Der "Schokoladepilot" auf seinem ersten Flug nach Berlin*

Als ich aus meinem Fenster auf die beiden gleichmäßig laufenden Motoren auf meiner Seite der Maschine blickte, erfüllte mich volles Vertrauen in diesen großen Vogel. Die Welt schien in Ordnung. Es waren vier Sternmotoren Pratt & Whitney Twin Wasp R-2000. Jedes dieser Prachtexemplare lieferte 1450 PS.<sup>18</sup> Mit nur drei laufenden Motoren war ich einmal problemlos von der Mitte des Atlantik nach Natal zurückgeflogen.

Die mit den luftgekühlten Zylindern gewonnenen Pferdestärken

wurden mittels eines Dreiblattpropellers des Typs Hamilton Standard Hydromatic in Vortrieb umgesetzt. Dieser Propeller und der Motor waren ein fantastisches Team. Sie zählten zu den zuverlässigsten Elementen der US Air Force zu jener Zeit. Wir arbeiteten gerne mit diesen Maschinen. Seit meinem ersten Flug in Natal war meine Liebe zur Fliegerei in keiner Weise schwächer geworden, eher das Gegenteil.

Kurze Funkstille. „Ruf den Tower und erbitte die Rollfreigabe“, schlug ich John vor. „Hier ist Big Easy 548. Wir sind bereit, die Startanweisungen entgegenzunehmen.“ Vom Tower kam die Antwort: „Big Easy 548 freigegeben für Startbahn 07, Höhenmesser 29,98, Zeit 12.50 Uhr, Wind Ost, Böen 15 bis 20. Melden Sie sich, wenn Sie zum Abheben bereit sind.“ „Easy“ lautete die Kennung für Maschinen in Richtung Osten, nach Berlin, „Willie“ für Maschinen in Richtung Westen.

Das Anrollen ging glatt, und auf unsere Bitte zur Startfreigabe kam vom Tower die Meldung: „Big Easy 548, freigegeben für Tempelhof, Flughöhe 6500 Fuß, Route und Aufstieg wie besprochen. Startfreigabe erfolgt.“

Wir schwenkten auf die Startbahn und drückten den Gashebel bis zum Anschlag durch. Die 138 Sack Mehl wogen gut und gern zehn Tonnen. Dazu noch der Treibstoff, den wir für den Flug nach Tempelhof und wieder zurück an Bord hatten und eine gewisse Treibstoffreserve – wir konnten spüren, dass wir randvoll beladen waren.

Das Flugzeug nahm auf der holprigen Piste langsam Fahrt auf. Hundertfünfzig Kilometer pro Stunde ist die Mindestgeschwindigkeit, bei der das voll durchgezogene Seitenruder die Richtung halten kann, falls ein Motor ausfällt. Wenig später hob das Bugrad ein paar Zentimeter von der Startbahn ab. Wir waren bei hundertsechzig Stundenkilometern. Die Geschwindigkeit stieg jetzt schneller, und bald gab uns der Silbervogel zu verstehen, dass er bereit war zu fliegen. Ich übte ein wenig Druck auf das Höhenruder aus, und bei hundertneunzig Stundenkilometern hoben wir ab.<sup>19</sup> Das selbe Gefühl, dieses Sich-vonder-Erde-Lösen, auch wenn die gute alte 548 schwer beladen war, prickelte wieder auf meinem Rücken.

In etwa neunhundert Metern Höhe passierten wir Darmstadt, wo wir laut und deutlich das Signal dah-dit-dit, dah (DT) empfingen. Nachdem wir das Funkfeuer Aschaffenburg mit der Identifikation dit-dah, dah-dah-dit (AG) hinter uns gelassen hatten, erreichten wir bald unsere vorgeschriebene Reiseflughöhe von 2000 Meter bei einer Geschwindigkeit von 275 Stundenkilometern, die wir die ganze Strecke

bis Berlin beibehalten sollten. Als sich das Flugzeug stabilisiert hatte, nahm ich das Gas weg auf 2050 Umdrehungen pro Minute bei einem Luftdruck von 29 Zoll Quecksilbersäule. Alles sah danach aus, dass wir unsere vorgeschriebene Fluggeschwindigkeit gut halten konnten.

Hinter Aschaffenburg fragten wir bei einem Steuerkurs von 033 Grad das nächste Mal den Funkstandort in Fulda ab. Die Antwort kam klar und deutlich bei einer Frequenz von 256 Kilohertz und mit dem Funkrufzeichen di-di-da-di, da-di-di (FD). Damals gab es in Fulda nur den Niederfrequenzbereich. Später kam eine zusätzliche Anflughilfe in einem höheren Frequenzbereich hinzu, ein Instrumenten-Lande-System (ILS) auf einem Streckenabschnitt von Fulda durch den mittleren Korridor über Ostdeutschland bis nach Berlin. Es hatte aber nur eine begrenzten Reichweite.

Als wir uns Fulda näherten, passten wir genau auf, wann die Maschine vor uns die Meldung durchgab, dass sie diesen Funkstandort erreicht hatte. Überflog sie Fulda weniger als drei Minuten vor uns, mussten wir unsere Geschwindigkeit drosseln. Wenn sie mehr als drei Minuten vor uns war, konnten wir beschleunigen. Die Maschine war entweder dreihundert Meter über oder dreihundert Meter unter uns. Schließlich waren wir im Frequenzbereich Fulda. Wir konnten hören, dass Big Easy 571 sich fast exakt drei Minuten vor uns befand. Wir übermittelten unsere Kennung, Höhe und Zeit über dem Funkstandort, und kurz darauf erreichten wir die ostdeutsche Grenze. Wir sahen einander an und fragten uns, was für eine Überraschung die YAK-Flugzeuge auf unserem Jungfernflug nach Berlin wohl für uns bereit hätten. „Eine Flasche Orangensaft für den, der als Erster einen Jagdflieger entdeckt“, sagte ich, als wir in Ostdeutschland einflogen.

Zum Glück waren Wetter und Sicht so gut, dass wir das Flugzeug sehen konnten, das uns drei Minuten voraus flog, und auch einige andere, wenn auch nur als entfernte Punkte. Zum ersten Mal wurde uns das ganze Ausmaß dieser Operation bewusst. Die silbernen, in der Sonne glänzenden Rümpfe der großen Skymaster waren wie Perlen auf einer Schnur vor tief blauem Hintergrund aufgereiht. Mich überkam mit einem Mal ein solch riesiges Gefühl des Stolzes, bei diesem Einsatz dabei zu sein, dass alle noch verbliebenen Zweifel und Bedenken beiseite gewischt wurden.

Vierzig Minuten, nachdem wir Fulda passiert hatten, setzte sich John mit dem Flughafen Tempelhof in Verbindung, gab unsere geschätzte Position durch und erhielt deren Höhenmesserwert und Zeitangabe.

So sehr wir Ausschau hielten, wir entdeckten keinen Abfangjäger im Korridor. Auf den Flugfeldern in Dessau und Zerbst hatten wir am Boden und in der Luft jede Menge von ihnen gesichtet. Wir wären eine leichte Beute für sie, wollten sie unseren Flug mal kurz unterbrechen.

Als wir im Frequenzbereich von Tempelhof waren, erhielten wir die Anweisung, uns mit dem Tower in Verbindung zu setzen. Wir sollten mitteilen, ob wir einen Sichtanflug wünschten oder das Instrumenten-Lande-System zu Hilfe nehmen wollten. Die Radaranlage, die später sämtliche Flüge überwachte, gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Manchmal wurden wir vom Funkfeuer Wedding eingewiesen oder in die Warteschleife geleitet. Inzwischen hatten wir die Geschwindigkeit bereits auf 225 Stundenkilometer und die Höhe auf rund sechshundert Meter verringert. Als wir zur Landung einschwenkten, dirigierte uns die Bodenkontrolle auf vierhundertfünfzig Meter herunter.

Während wir uns Berlin näherten, flogen wir immer wieder durch luftige weiße Wölkchen. Über der Stadt klarte der Himmel plötzlich auf. Der Blick nach unten verschlug uns den Atem. Durch nichts, was ich gelesen, gehört oder gesehen hatte, war ich auf dieses trostlose Bild der Zerstörung vorbereitet. Fassadenteile einst majestätischer Bauwerke ragten inmitten von Schutt- und Geröllfeldern in den Himmel. Die Trümmerwüste erstreckte sich von einem Ende der Stadt bis zum anderen. Vom Anhalterbahnhof standen nur noch einige nackte Mauern.

„Wo um alles in der Welt sollen hier Millionen Menschen leben?“, fragte Sgt. Elkins und erhob sich von seinem Notsitz zwischen John und mir. Wir konnten nicht antworten, schüttelten nur stumm den Kopf.

Die britischen und amerikanischen Bomber hatten ganze Arbeit geleistet. Was nicht aus der Luft zerstört worden war, war im Trommelfeuer der sowjetischen Artillerie in den letzten Kriegstagen untergegangen. Die rachelüsternen Soldaten der Roten Armee waren erfüllt gewesen mit den Erinnerungen an die Gräueltaten, die ihren Familien von den Nazi-Invasoren angetan worden waren. Das, was wir jetzt sahen, waren die traurigen Überreste.

Jetzt waren Flugzeuge der britischen und amerikanischen Luftwaffe erneut über der Stadt, diesmal mit einer anderen Absicht.

Meistens landete man in westlicher Richtung, darum wurden wir in eine entsprechende Fluglage dirigiert. Ein weiterer Schwenk brachte uns in die richtige Position.



*Der Flügel meines C-54 Rosinenbombers über einem der am häufigsten anvisierten Ziele für britische und amerikanische Bomberpiloten, der Anhalter Bahnhof. Die U-Bahn-Tunnel unter dem Bahnhof wurden zum Grab für hunderte Menschen, als diese während des Endkampfes geflutet wurden*



*Die Kaiser Wilhelm Gedächtniskirche ist heute ein Andenken an die Kriegsverwüstungen (Foto von etwa 1948)*

Als wir zur Landung ansetzten, rief Sgt. Elkins: „Da ist es ja, das Wohnhaus am Ende der Landebahn! Wie ist es bloß mit so wenigen Schäden davongekommen?“ Mit seinen vier Stockwerken war es fast das am besten erhaltene Bauwerk, das wir bisher entdeckt hatte, und es stand tatsächlich direkt am Ende der kurzen Landebahn. Genau wie man uns gesagt hatte. „Denk dran, es ist keine betonierte Landebahn, und Hitler hat sie nicht lang genug für unseren Brummer gebaut“, ermahnte mich John, als wir im Sinkflug die Landeklappen voll ausfahren und das Gas zurücknahmen. „Du musst direkt hinter den Häusern, dem kurzen Grasstreifen und dem Zaun aufsetzen. Komm nicht zu spät runter, sonst schießen wir über die Landebahn hinaus. Wir wären nicht die Ersten.“ Das war das Letzte, das ich wollte.

Vom Tower kam die Anweisung: „Big Easy 548 freigegeben zur Landung, sobald C-54 vor Ihnen die Landebahn verlassen hat. Verlassen Sie anschließend zügig die Landebahn zum Rollfeld.“

„Roger“, antwortete John. Das war nicht unsere erste Landung bei beengtem Platzangebot, aber das hier war schon etwas Besonderes. Als wir über das Wohnhaus hinwegdonnerten, bemerkte ich eine Gruppe von zwanzig bis dreißig Kindern, die auf dem Grasstreifen hinter dem Stacheldrahtzaun standen und winkten.

Wir fielen wie ein Stein, deshalb gab ich etwas Gas und zog die Nase des Flugzeugs gerade noch rechtzeitig vor dem Aufsetzen hoch. „Gar nicht übel für das erste Mal in Berlin“, meinte John schmunzelnd.

Am Ende der Rollbahn wartete schon einer der „Follow-me“-Jeeps, der uns zum Entladebereich vor dem eindrucksvollen Terminal geleitete. Wir reihten uns in die Schlange anderer C-54-Maschinen ein, die nacheinander entladen wurden. Die C-47er wirkten zwischen den größeren C-54ern wie Küken, die die Nähe der Glucke suchten. Es herrschte emsige Geschäftigkeit.

Die von Hitler erbaute Hallenanlage ist 1230 Meter lang und bildet einen kühn geschwungenen Bogen in der Form von Adlerschwingen. Fast könnte man meinen, der symmetrische Bogen symbolisiert diesen großen Vogel, wenn er sich nach einem Sturzflug wieder in die Lüfte erhebt. Die ausladende Konstruktion ist so hoch, dass wir notfalls hätten darunter rollen können. Eine Operation wie unsere erforderte jedoch raschen und uneingeschränkten Zugang zu den Flugzeugen. Schließlich hielt der Jeep an. Der Fahrer sprang rasch heraus und bedeutete uns, noch einige Meter weiterzurollen und dann unsere Maschinen zu stoppen. Sofort machte er sich wieder auf, um die nächste Maschine zu begrüßen.

Als unsere Motoren zum Stillstand gekommen waren, hörten wir einen Schlag gegen die hintere Ladeluke. Sgt. Elkins lief hin und öffnete. Davor stand ein riesiger Sattelschlepper mit Männern in den typischen schwarzen zerschlissenen Jacken oder in blauen, fremdartig wirkenden Anzügen, ein Mittelding zwischen Uniform und Overall. Was immer an Arbeitskleidung zur Verfügung stand, wurde auch getragen.

Eine Holzrutsche überbrückte die Lücke zwischen der Ladeluke und der Ladefläche des Lasters. Im nächsten Moment sprangen fünf Berliner Ladearbeiter herbei, als wären sie bei einem Feuerwehreinsatz. Die Lademannschaften bestanden aus ehemaligen Piloten, Akademikern, Panzerfahrern und ganz normalen Arbeitern. Meine erste persönliche Begegnung mit Deutschen in deren Heimat.

Es waren widersprüchliche Gefühle, mit denen ich in dieser bunt zusammengewürfelten Gruppe das stereotype Bild wiederzufinden suchte, das ich von den Deutschen hatte. Ich sah von einem zum anderen, um das Monster, den „Herrenmenschblick“ zu entdecken, aber ich wurde enttäuscht.



*Die C-47 „Goonie Bird“ waren die ersten, die Versorgungsgüter nach Berlin flogen. Sie flogen bis Ende September 1948*

Plötzlich bemerkte ich, dass der Mann, der mir am nächsten stand, mir die Hand entgegenstreckte, und ein anderer hinter ihm ebenfalls

die Hand zum Gruß hob. Mit einem Mal sah ich den Blick in ihren Augen, als sie zuerst die Mehlsäcke ansahen, dann uns, so, als ob wir Engel wären, die ihnen die Erlösung verheißen würden. Es war ein seltsamer Moment. Da musste doch einer dieser harten, trotzigsten Supermänner unter ihnen sein, dachte ich. Doch ich konnte keinen entdecken. Keine meiner Erwartungen wurde erfüllt, wenn ich auch schon die veränderten Umstände nach dem Krieg mit eingerechnet hatte. Ohne Worte zeigten sie bescheidene Dankbarkeit, als sie für mich nicht verständliche Grußworte murmelten. Ihre Augen glänzten, ihre Hand war zu einem aufrichtigen Händedruck ausgestreckt. Das alles dauerte nur einen kurzen Moment, bevor sie rasch die schweren Mehlsäcke in den Laster hoben.

In diesem kurzen Augenblick jedoch lag so viel, dass mir schien, als seien zehn Minuten vergangen. Mir schoss vieles durch den Kopf, was ich als junger Mann und später im Krieg erlebt hatte. Egal, was geschehen war und warum, diese Leute waren Individuen, sie waren



*Die Douglas C-54 Skymaster ersetzte die C-47, hier auf dem Vorplatz von Tempelhof*

Menschen. Wir waren Freunde und arbeiteten gemeinsam an der Verwirklichung eines Ziels: der Freiheit. Ich wurde von Gefühlen überwältigt. Noch einige Jahre zuvor hatten wir versucht, uns gegenseitig ins Jenseits zu befördern. Nun arbeiteten wir Hand in Hand, kein Platz für stereotype Erwartungen. Auch, wenn es nicht einfach war, ich lernte spätestens in diesem Moment, dass man sich hüten musste, Menschen wegen ihrer Nationalität, Rasse oder Hautfarbe zu verurteilen.

Diese Flüge absolvierten wir zwei Wochen, bevor General Tunner das Kommando der Luftbrücken-Operation übernahm. Natürlich wollten wir Hitlers Flughafen besichtigen und rutschten zwischen den Mehlsäcken hinunter, um ins Terminal zu kommen. Der Imbiss bot alle Annehmlichkeiten, die wir gewohnt waren: Hamburger, heißen Kaffee und heiße Schokolade. Es war, als hätten wir eine Welt betreten, die den Arbeitern nur hundert Meter entfernt völlig unbekannt war. Was für eine verrückte Welt!

Ein Freund führte uns über eine Hintertreppe in einen Tunnel, der im Krieg eine Produktionsstätte für Teile von Kampfflugzeugen gewesen war, und erzählte uns alle möglichen, teils absurden Geschichten. Wir unterhielten uns mit Piloten, die bereits seit einiger Zeit für die Luftbrücke unterwegs waren. Der Anflug auf Tempelhof, wie Berlin von oben aussah, wie die Berliner Helfer die Flugzeuge entluden, alles Unbekannte und Unerwartete, das meine Sinne in den letzten beiden Tagen ziemlich durcheinandergewürfelt hatte, all das waren unsere Gesprächsthemen.

Als wir zum Flugzeug zurückkamen, war der Lastwagen verschwunden, und alle fragten sich bereits, wo wir abgeblieben seien. Wie hatten sie alles in so kurzer Zeit nur schaffen können? Unter General Tunnors Kommando war es dann mit solchen Besichtigungen des Flughafengebäudes vorbei. Aus dem Imbissstand wurden mehrere mobile Snackbars, die ans Flugzeug gefahren wurden, und der Wetteroffizier kam mit einem Jeep, um die neuesten meteorologischen Daten



*Eine Gruppe von Kindern am östlichen Ende der Rollbahn 27, zu Beginn der Luftbrücke*

zu übermitteln. Noch bevor der letzte Sack entladen war, mussten die Männer startbereit im Cockpit sitzen. Das waren nur einige der Veränderungen, die General Tunner einführte.

Mit einem kurzen Stottern und einigen Wölkchen weißem Rauchs starteten die Motoren. Als wir innerhalb des Stacheldrahtzauns zur Startbahn holperten, sahen wir wieder die Kinder. Sie verfolgten die Starts und Landungen mit ungleich größerem Interesse als Kinder auf Flugfeldern bei mir zu Hause. Einige winkten, als wir an ihnen vorbeirollten.

Die anonyme Masse der Bevölkerung begann sich in einzelne Personen mit Gesichtern, Ängsten, Kindern, Hunden, Hunger und Dankbarkeit aufzulösen. Über allem lag der Mut und der drängende Wunsch nach Freiheit. Im Moment befanden sie sich nicht unter dem harten Regime eines Diktators. Doch für wie lange, und welche Zukunft startete ihnen aus den Augen des russischen Bären auf der anderen Seite der Grenze ins Gesicht? Wie mutig würde ich sein, sollten die Rollen anders verteilt sein?

Wir erhielten sofort Startfreigabe. Ohne die zehn Tonnen Mehl erhob sich der große Vogel in den Himmel wie ein heimwehkranker Engel. Laut Anweisung vom Kontrollturm in Tempelhof sollten wir in zweihundertsiebzig Meter Höhe 255 Grad nach links schwenken und uns am Funkfeuer Wannsee bei einer Frequenz von 308 Kilohertz und der Kennung WZ einweisen lassen. Wir stiegen auf die vorgeschriebene Höhe von 1800 Meter und flogen Richtung Braunschweig. Diese Route durch den mittleren Korridor ist kürzer als durch den südlichen Korridor, durch den wir gekommen waren. Beide, Briten und Amerikaner, benutzten den nördlichen Korridor zum Anflug und kehrten durch den mittleren Korridor zurück. Auf diese Weise wurde Einbahnverkehr möglich, wodurch man sich wesentlich sicherer fühlte.

Über Braunschweig drehten wir auf einen Kurs von 217 Grad, bis wir nach 153 Kilometern das Funkfeuer Frittlar erreichten, Frequenz 315 Kilohertz, Kennung FZ. Dort erbateten wir Hilfe bei der Abstimmung mit anderen Flugzeugen und beim Funkkontakt mit dem Tower in Frankfurt. Wir sollten mit dem Sinkflug beginnen, sobald der Flugverkehr es erlaubte. Wir erreichten das Funkfeuer Staden (Frequenz 305 Kilohertz, Kennung SD) nach 98 Kilometern und 1200 Metern Höhe; von dort waren es nur noch 45 Kilometer bis nach Hause.

Das Funkfeuer Offenbach, Frequenz 320 Kilohertz, Kennung OFN, lotste uns, und wir wurden freigegeben für den Sichtanflug auf den Rhein-Main-Flughafen – und zum Wettstreit mit zehn anderen

Maschinen, die ebenfalls landen wollten. Diesmal flog John, wofür ich dankbar war. Es war eine echte Cowboy-Nummer. Mit General Turner sollte sich auch das ändern.

Nach fünf Stunden und dreißig Minuten waren wir zurück auf unserer Standposition. Drei Stunden und fünfundfünfzig Minuten dieser Zeit waren wir in der Luft gewesen.

Umgehend wurden wir mit einer Lastwagenladung Kohle konfrontiert. Der Lademeister sagte, in fünfundvierzig Minuten sei alles fertig. Zeit genug, um in der Kantine neben dem Flugfeld etwas zu essen. Binnen einer Stunde war unsere Maschine aufgetankt und wieder in der Luft, und das Ganze begann von Neuem. Bevor wir uns in der Scheune in Zeppelinheim schlafen legen konnten, mussten wir schließlich noch einen weiteren Rundflug absolvieren. Es war drei Uhr früh, als wir die Leiter hochkletterten und ins Bett fielen.