

VON RAINER W. DURING

Siebzig Jahre nach dem Beginn der legendären Luftbrücke steht Berlins neuer „Rosinenbomber“ in einem Hangar des Flughafens Schönefeld. Daneben liegen die Überreste seines Vorgängers, der ab 2001 bei beehrten Rundflügen über der Hauptstadt die Erinnerung an den größten humanitären Flugzeugeinsatz der Geschichte aufleben ließ. Bis die Maschine vor acht Jahren bei einer spektakulären Notlandung zu Bruch ging. Seitdem bemühen sich die rund 120 Mitglieder des gemeinnützigen Fördervereins Rosinenbomber um einen Neustart. Doch das ist ein schwieriges Unterfangen mit vielen Hürden.

Die lange Geschichte der Rosinenbomber beginnt am 24. Juni 1948. An diesem Tag kappten die Sowjets die Landwege nach West-Berlin. Einziger freier Zugang blieben die alliierten Flugkorridore. Am 28. Juli begannen Amerikaner und Briten, die Bewohner aus der Luft zu versorgen. Teilweise landeten die im Volksmund „Rosinenbomber“ genannten Transportflugzeuge im 90-Sekunden-Abstand in Tempelhof, Gatow und auf der neu angelegten Piste in Tegel. Auf insgesamt rund 278 000 Flügen wurden 2,1 Millionen Tonnen an Hilfsgütern befördert, darunter insbesondere Nahrungsmittel und Kohle. Am 12. Mai 1949 wurde die Blockade nach 321 Tagen aufgehoben, geflogen wurde noch bis Ende September.

Die zweimotorige Douglas DC-3, in der Militärversion als C-47 „Dakota“ bezeichnet, gehörte zu den Arbeitspferden der Luftbrücke. Ein halbes Jahrhundert später gelang es der Firma „Air Service

Vor acht Jahren ging die Maschine bei einer Notlandung zu Bruch

Berlin“, eine dieser Maschinen zu erwerben. Ab 2001 startete der Berliner „Rosinenbomber“ in Tempelhof zu beehrten Rundflügen. Als der Zentralflughafen am 30. Oktober 2008 schließen musste, war er eine der beiden letzten Maschinen, die dort abhoben. Neuer Standort wurde Schönefeld.

Am 19. Juni 2010 ließ unmittelbar nach dem Start ein unvorhersehbarer Defekt das linke Triebwerk ausfallen. Zurück zur Landebahn schafften es die Piloten mit dem verbliebenen Motor wegen der geringen Flughöhe nicht mehr. Die Notlandung auf der BER-Baustelle verlief für die 25 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder relativ glimpflich. Der Co-Pilot brach sich das Nasenbein, sechs weitere Personen erlitten leichte Blessuren. Dagegen sah die DC-3 traurig aus. Teile der rechten Tragfläche waren bei der Kollision mit einem Zaun abgetrennt worden, die Flugzeugnase eingedrückt, das Spornrad abgerissen, die Propeller verbogen.

Der Air Service hatte mit der Bruchlandung zwei Drittel seines Umsatzes verloren, konnte die Reparatur nicht stemmen. Doch bereits nach wenigen Tagen meldeten sich ehemalige Passagiere und Piloten sowie geschichtsbewusste Berliner, um den „Rosinenbomber“ zu retten. Sie gründeten einen Förderverein, der den Wiederaufbau und den zukünftigen Betrieb der Maschine organisieren soll. Zu den Unterstützern gehören der legendäre „Candy-Pilot“ Gail Halvorsen und der Sänger Reinhard Mey. Der ist schließlich vor allem für das Lied „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“ bekannt.

Ehrenvorsitzender ist Flugkapitän Heinz-Dieter Kallbach, der einst spektakulärer Flug auf eite und zu den



Die Retter der Rosine

Ein Verein will eine alte Douglas DC-3 wieder in die Luft bringen. Sie soll an den größten humanitären Flugzeugeinsatz erinnern



Das Flugzeug und seine Fans. Steffen Wardin, Frank Hellberg und Gerd Gebhardt vom Förderverein stehen vor dem neuen „Rosinenbomber“ (großes Foto). Den Neustart unterstützen auch die Piloten Gail Halvorsen (l.) und Heinz-Dieter Kallbach (r.) sowie Christiane Behr (l.), die beim Absturz dabei war. Fotos: R. During (3), K.-U. Heinrich, M. Wolff, T. Ruckes



ersten Berliner Piloten des „Rosinenbombers“ zählte. In den Vorstand wurden Vertreter des „Air Service“ gewählt, weil nur sie über das erforderliche Know-how verfügen, Firma und Verein sind aber strikt getrennt.

Mit Hilfe eines Sponsors gelang es 2013, in England eine baugleiche C-47 zu erwerben. Die Idee, beide Flugzeuge zu einem neuen „Rosinenbomber“ zu verschmelzen, scheiterte an den geänderten Rahmenbedingungen für Oldtimer-Flugzeuge. Alternativ bleibt nur die Neuzulassung der zweiten Maschine für den Passagiertransport. Ein „steiniger Weg“, sagt der Vereinsvorsitzende Frank Hellberg. Im Laufe der Jahre haben sich die gesetzlichen Bestimmungen mehrfach geändert, auch braucht man inzwischen den Segen deutscher und europäischer Behörden. Werft und Prüfer müssen neu für das Modell lizenziert werden, diverse

Die Idee, aus zwei Flugzeugen ein „neues“ zu bauen, scheiterte leider

Gutachten sind erforderlich. Neue Sitze müssen eingebaut, die Cockpitausstattung modernisiert werden.

Ans Aufgeben denkt man trotzdem nicht, zumal das Interesse der Öffentlichkeit am Berliner „Rosinenbomber“ ungebrochen ist. Als die Maschine im April wieder auf der Luftfahrtausstellung ILA gezeigt wurde, war sie an den Publikumstagen stets umlagert. Einige Mitglieder hatten extra eine Woche Urlaub genommen, um die Besucher über das Projekt zu informieren und durch die DC-3 zu führen. „Ein harter Kern von 15 bis 20 Leuten ist ständig verfügbar“, berichtet der zweite Vorsitzende Gerd Gebhardt.

Selbst am „Rosinenbomber“ Hand anlegen können die Mitglieder nicht. An der DC-3 dürfen nur lizenzierte Luftfahrttechniker arbeiten. Dennoch gibt es genügend Möglichkeiten, aktiv zu werden. So braucht man noch professionelle Hilfe bei der Betreuung der Website, sucht einen Steuerberater, Sponsoren für die jährlichen Versicherungskosten von 8000 Euro und Hilfe bei den administrativen Aufgaben des Vereins.

Auch Sachspenden sind willkommen. So hat die auf die Ausstattung von Flugzeugkabinen spezialisierte Firma F-List bereits eine erste Sitzreihe im Wert von 6000 Euro gestiftet und das Unternehmen Aviationtag für 42 000 Euro die linke Tragfläche des alten „Rosinenbombers“ erworben, um daraus eine limitierte Edition von Schlüsselanhängern herzustellen. Sponsoren werden auch für andere Merchandise-Artikel wie T-Shirts und Basecaps gesucht.

— Mehr Informationen, etwa zu Spenden und Kontaktdaten des Vereins, finden sich im Internet auf der Webseite www.retter-den-rosinenbomber.de. Wer spenden möchte, kann sich dort etwa über die verschiedenen Bauteile informieren. Fragen werden auch beantwortet, wenn man die Info-Hotline des Vereins 0175-2723129 wählt.

AUSBLICK

Mehr zur Luftbrücke

Weitere Artikel zum Thema „70 Jahre Beginn der Luftbrücke und der Blockade West-Berlins durch die Sowjetunion“ finden Sie am Sonntag, 24. Juni, in einem Schwerpunkt im Berlin-Teil des Tagesspiegels.