

Vati muss noch die Laternen einschalten

- Erinnerungen an die Zeit der Berliner Blockade –

Ich war 5 Jahre alt, zu klein um zu verstehen, was sich politisch in Berlin abspielte, und es war auch niemand in meiner Familie auf die Idee gekommen, mir irgend etwas Besonderes zu erklären. Sicherlich wollte man den kleinen Jungen nicht belasten und so fühlte ich mich auch frei von jeglicher Belastung. Es war für mich einfach eine schöne Zeit. Mein Vater, Rudolf Schmidt, war nach dem Krieg seit 1948 als Ingenieur in der Funktion eines „Clerk of Works“ bei der R.A.F. Station Gatow angestellt. Seine Anstellung begann fast zeitgleich mit dem Beginn der Luftbrücke. Wir wohnten damals innerhalb des militärischen Flughafengeländes, und ich vernahm natürlich das unaufhörliche Brummen der Flugmotoren, das auch spät abends nicht aufhören wollte. Aber mich störte das nicht, es war irgendwie spannend, das tiefe Brummen der Flugzeuge insbesondere beim Starten zu hören. Sehen konnte ich zunächst nicht viel, denn die hölzerne Doppelhaushälfte, in der wir wohnten, lag mitten im Wald und viele Bäume versperrten den Blick auf das Flugfeld. Mehr zu sehen wurde zu einem heißen Wunsch, aber der wurde mir zunächst nicht erfüllt. Mein Vater war in dieser Zeit nur sehr wenig zu Hause. Wenn ich morgens gegen 7 Uhr aufwachte, war er schon weg. Ich sah ihn dann nur kurz um die Mittagszeit für höchstens eine Dreiviertelstunde. Gegen 17 Uhr, mitunter 18 Uhr kam er nach Hause, aß mit meiner Mutter und mir Abendbrot und etwas traurig war ich fast allabendlich über den Satz von ihm: „Vati muss noch die Laternen einschalten“. Und dann ging er wieder fort. Wie oft habe ich mir diesen Satz anhören müssen, und wie oft habe ich mir an den Fensterscheiben die Nase platt gedrückt, um festzustellen, ob das mit den Laternen auch stimmte. Und es stimmte. Wenn die Dämmerung hereinbrach, gingen die Laternen an und ich wusste, dass Vati arbeitete. Und bei den vielen Laternen auf dem Flugplatz war mir klar, dass es viel Zeit brauchte, jede einzelne Laterne zum Leuchten zu bringen. So war ich stolz darauf, welche wichtige Verrichtung von meinem Vater geleistet wurde. Dass das mit dem Laternenanzünden nicht ganz stimmte, erfuhr ich erst etwas später, als die Zeit der Luftbrücke fast vorüber war. Zu Hause wurden bei Einbruch der Dämmerung stets die Fensterläden zugeklappt. Meine Eltern erklärten mir, das sei sinnvoll, weil nicht jeder deutsche Arbeiter nach Feierabend beim Vorbeigehen an unserem Haus sehen sollte, dass wir im Haus Licht hatten. Ich verstand das nicht, bis man mir sagte, dass in Berlin nicht in

allen Wohnungen Lampen eingeschaltet werden konnten, da es Stromsperrn gab. Und meine Eltern wollten keinen Neid erwecken. Wir hatten immer Strom auf dem britischen Militärgelände.

Obwohl mein Verständnis für vieles in der damaligen Zeit noch nicht reichte, habe ich dennoch einiges Besondere in dieser Zeit der Luftbrücke mitbekommen. Da war ein allwöchentlicher Ausflug zum sog. Ration Store, wo Lebensmittel abgeholt wurden. Es gab Milchpulver, Trockengemüse (insbesondere Trockenkartoffeln), Kaffee (zumeist Kaffeersatz), Brot, Mehl, Büchsenfleisch und etliches andere mehr. Besondere Freude jedoch hatte ich an den warmen Bouletten, von denen wir 6-8 Stück bekamen. Regelmäßig durfte ich bereits im Laden eine solche Besonderheit mit größtem Genuss verputzen. Da unser Häuschen nur ca. 100 Meter vom Ration Store entfernt lag, kamen die erhaltenen Bouletten sogar noch warm zu Hause an, worüber sich auch meine Mutter immer sehr freute. Darüber hinaus gab es für mich gelegentlich eine ganz besondere Freude: Vati brachte mir gelegentlich eine Tafel Cadbury-Schokolade mit. Die war dick und man konnte mundgerechte, quadratische Stücke herausbrechen. Den Geschmack dieser Schokolade habe ich bis heute nicht vergessen. Die Rezeptur war eine völlig andere, als man sie heute in England anwendet. Mein Vater erklärte mir damals, das sei besondere Fliegerschokolade, was ich mir nicht so gut vorstellen konnte. Piloten können sich doch nicht nur von Schokolade ernähren. Aber das war schließlich egal, der Genuss jedenfalls war einzigartig. Nie wieder habe ich eine so wohlschmeckende Schokolade gegessen.

Und dann endlich, es war irgendwann im Spätherbst 1948, nahm mich mein Vater mit zum Flugfeld. Er hatte offenbar endlich mal Zeit für mich und ich konnte in der Nähe seines Büros, damals Block 21, das emsige Treiben auf dem Flugfeld bestaunen. War das ein Lärm. Im Minutentakt landeten Flugzeuge verschiedener Bauart, andere starteten von einer anderen Bahn aus. Unwahrscheinlich viele Arbeiter, es müssen hunderte oder tausende (?) gewesen sein, entluden die Flugzeuge in großer Eile, die dann mitunter ohne aufzutanken (so sah es zumindest aus) gleich wieder zur Startbahn rollten. Das Ladegut wurde auf große Lastkraftwagen geladen, die pausenlos voll beladen abfahren und andere leer zurückkamen. Zu dem Lärm der Flugzeuge addierte sich der Lärm der vielen Lastwagen und das Rufen und Brüllen vieler Arbeiter, die mit dem Entladen der Flugzeuge und dem Beladen der LKWs zu tun hatten. Natürlich erfuhr ich auch Typen der Flugzeuge, die ich sehr schnell im Gedächtnis speicherte. Da gab es Hastings, Dakotas, Yorks und Skymasters. Mein Lieblingstyp wurde die York. Die hatte eine so gedrungene, kräftig aussehende Form und ihr sonorer Brummtton beim Start ging mir besonders unter die Haut. Bei diesem ersten Besuch am Flugfeld erfuhr ich dann auch, dass mein Vater nicht nur die normalen Straßenlaternen einschaltete, sondern auch für die vielen Lichter an den Start- und Landebahnen verantwortlich war und darüber hinaus irgendwelche besonderen Organisationsarbeiten tagsüber und auch bis spät in die Abende, mitunter bis in die Nächte erledigen musste. Ich

war mächtig stolz auf ihn. Mir war klar: Wenn Vati nicht da wäre, könnten die vielen Flugzeuge hier gar nicht landen und starten. Dieser erste Besuch am Flugfeld war für mich ein unglaublich spannendes Ereignis, und ich bat immer wieder darum, mit meinem Vater mitgehen zu dürfen. Das ging natürlich nicht, aber in wenigen freien Stunden ging er mit mir in den Gatower Forst, außerhalb des Flughafengeländes, jedoch nicht weit vom Flugfeld entfernt. Dort gab es eine kleine Anhöhe, von der aus man wie in einem Theater sitzend einen großen Ausschnitt des Flugfeldes überblicken konnte. Dort saß ich dann mit meinem Vater, und die startenden und landenden Maschinen flogen im Minutentakt in geringer Höhe über unsere Köpfe hinweg, die LKWs sausten hin und her und die vielen fleißigen Arbeiter erinnerten mich irgendwie an einen Ameisenhaufen. Es waren aufregende Stunden auf dieser Anhöhe im Wald. Dort erzählte mir mein Vater dann einiges über seine Tätigkeit, unter anderem, dass er auch dafür sorgen musste, dass die Start- und Landebahnen auf fast zwei Kilometer verlängert wurden, damit auch besonders große Flugzeuge starten und landen konnten.

Einmal nahm mich mein Vater auch mit zum britischen Yachtclub an der Havel. Ich wusste zunächst nicht, was wir dort sollten, aber das sah ich dann schnell. Ich erlebte das Entladen von Sunderland-Flugbooten, sah in einiger Entfernung wie solche schwimmenden Flugzeuge mit donnernden Motoren starteten und konnte es kaum fassen, dass Schiffe fliegen konnten. So etwas hatte ich noch nie gesehen, ich war fassungslos.

Hatten die Erwachsenen in Berlin sicherlich so manche Sorgen und Nöte, wahrscheinlich auch Ängste, ich als Kind auf dem britischen Militärflughafen kannte keine Ängste. Alles war ein großes, spannendes Abenteuer, in dem mein Vater eine Hauptrolle spielte. Mit der Blockadezeit verbinde ich eine große Kiste mit Trockenkartoffeln in unserem Keller, die ersten warmen Bouletten, den Genuss herrlich schmeckender Cadbury-Schokolade und den Beginn von ersten Freundschaften mit englischen Kindern. Ich verbinde mit der Blockadezeit jedoch auch einen oft geäußerten Wunsch, den ich meinem Vater mehrmals vortrug: Ich möchte mal mit einem solchen Flugzeug mitfliegen. Nach all dem, was mein Vater mir erzählt hatte über seine aufreibende, verantwortungsvolle Tätigkeit war ich der Ansicht, dass es für ihn ein Leichtes sein müsste, mich einmal mit einem solchen „Rosinenbomber“ mitfliegen zu lassen. Ich verstand damals nicht, dass er das für mich nicht organisieren konnte. So blieb das ein bis heute unerfüllter Wunschtraum, denn von Gatow aus starten schon seit vielen Jahren keine Flugzeuge mehr. Wenn ich heute, als erwachsener Mann, das mir so vertraute Brummen des „Rosinenbombers“, der kurze Rundflüge über Berlin durchführte, höre, empfinde ich noch immer Heimatgefühle und das vertraute Geräusch der Motoren der DC 3 erinnert mich an die für mich wunderbare Zeit, die ich als Kind und Jugendlicher auf dem britischen Flughafen Gatow erlebt habe. Und ich erinnere mich an den einzigen,

sehnlichen Wunsch, den mir mein Vater offenbar nicht erfüllen konnte – einmal mitfliegen zu dürfen. Heute kann man wegen des bedauerlichen Unfalls des „Rosinenbombers“ leider keine Rundflüge mehr buchen. Es bleibt die Hoffnung, dass eine Reparatur dieses Flugzeugs gelingen wird, damit wieder Rundflüge angeboten werden können. Sollte das der Fall sein, ist nur zu bedauern, dass diese Maschine dann von einem Flughafen starten muss, der mit der Luftbrücke nun gar nichts zu tun hatte.

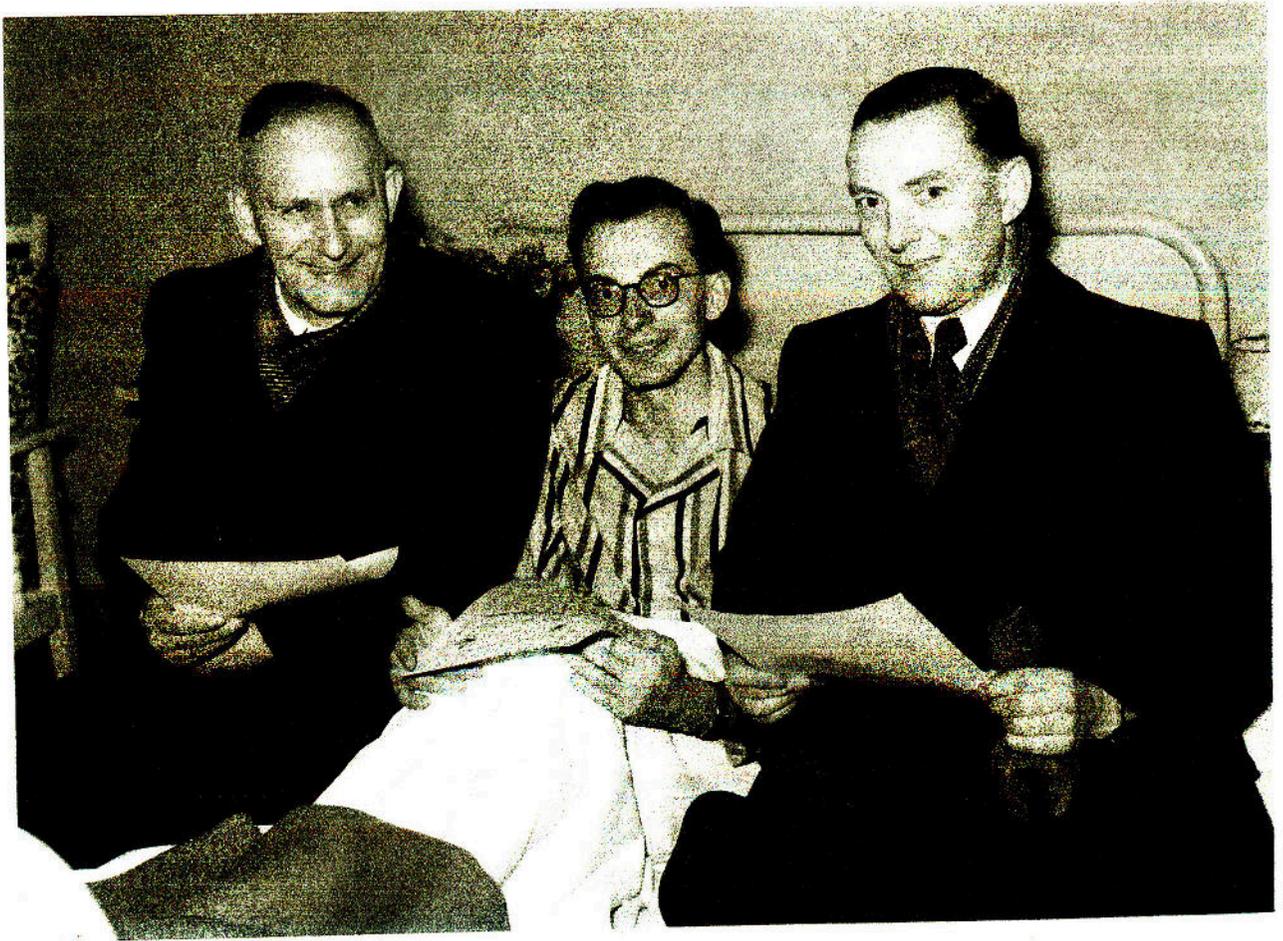
Gelegentlich war mein Vater an Sonnabenden oder Sonntagen abends auch mal zu Hause, jedoch nicht selten besuchten uns an solchen Tagen britische Offiziere und Soldaten, die zunächst mit meinem Vater längere Gespräche führten, von denen ich aber nichts verstand. Erstens weil es um Sachverhalte ging, die offenbar ernster Natur waren und zweitens, weil ich von der englischen Sprache noch nichts verstand. Nach diesen Gesprächen blieben die Briten oft noch bei uns, meine Mutter richtete für alle irgendein Abendessen, die Erwachsenen ließen sich Bier und auch den einen oder anderen Schnaps schmecken, der stets von den Offizieren mitgebracht worden war, und die Gespräche wurden fröhlich, gingen mitunter bis nach Mitternacht. So lange durfte ich natürlich nicht aufbleiben, jedoch war an einschlafen auch meist nicht zu denken, da es oft laut und fröhlich zuging. Ich erfuhr bei diesen häuslichen Besuchen schließlich auch, dass mein Vater einen britischen Vorgesetzten hatte, er war Kommandant des Flughafens, im Rang eines Majors und ein ausgesprochen freundlicher Mann. Wenn der mit einigen anderen Offizieren zu uns kam, wurde ich nicht vergessen. Oft erhielt ich von denen kleine Geschenke, meist Süßigkeiten. Meine Freude war natürlich besonders groß, wenn mir eine Tafel Cadbury-Schokolade geschenkt wurde. Diese häufigen, zumeist dienstlichen Besuche waren schließlich der Beginn meiner großen Zuneigung zum britischen Militär. Natürlich wohnten die Soldaten und Offiziere auf dem Flughafengelände, viele von ihnen mit Familie. Es war selbstverständlich, dass ich mit den Kindern dieser Familien spielte. So kam ich dann im Laufe der Jahre mit der englischen Sprache immer besser klar, denn ich hatte schließlich mehr englische als deutsche Freunde, da auf dem Flughafengelände lediglich sieben deutsche Familien wohnten. Was mich allerdings stets sehr traurig machte war die Tatsache, dass meine englischen Freunde mitunter schon nach zwei Jahren verschwanden, weil ihre Väter nach England zurück beordert wurden, um an anderer Stelle ihren Dienst aufzunehmen. Andere englische Familien kamen allerdings und der Freundeskreis wurde durch neue Freunde ergänzt. Bis zu meinem Auszug (in Folge meiner Eheschließung) vom Flughafengelände habe ich die Briten immer nur als Freunde betrachtet, nie als Besatzer. Ich könnte ein Buch schreiben über die vielen positiven Erlebnisse auf „meinem“ Flugplatz, aber das würde den Rahmen dieses Schreibens sprengen. Als die Briten nach der Wiedervereinigung Berlin verließen und das Flughafengelände in die Hände des deutschen Militärs überging, befremdete mich das sehr, ja ich war darüber sogar sehr traurig, hatte ich doch seit 1948 nur gute, schöne Erlebnisse und Kontakte

mit den Briten. An deutsches Militär auf „meinem“ Flughafen konnte ich mich lange gar nicht gewöhnen. Hier gehörten Briten hin und keine deutschen Soldaten.

Ich erfuhr schon als Kind, dass während der Blockade ein amerikanischer Pilot beim Anflug auf den Flughafen Tempelhof kleine Fallschirme mit Süßigkeiten für die Kinder abwarf, was ja besonders spektakulär war. Dennoch war ich darüber nicht neidisch. Erstens hatte ich alles, was ein Kinderherz begehrte, auch Süßigkeiten, und außerdem veranstalteten die Briten Jahr für Jahr ein großes Kinderfest in der „Deutschen Küche“. Das war die Kantine, in der ausschließlich die vielen deutschen Angestellten und Arbeiter versorgt wurden. Diese Kantine lag unmittelbar am Nordteil des Fluggeländes hinter der Halle 1. Nicht nur die Kinder, die auf dem Flughafengelände wohnten (englische und deutsche Kinder), sondern auch zusätzlich Kinder eines Kladower Kinderheims waren dazu eingeladen und wurden mit Militärbussen vom Heim abgeholt und nach dem Fest wieder zum Heim nach Kladow gefahren. Ich weiß nicht, ob das jemals in der damaligen Presse Erwähnung fand, jedenfalls waren das wunderbare Kinderfeste, die die Briten organisiert hatten. Wir wurden nicht nur mit Kakao, Kuchen und Süßigkeiten versorgt, darüber hinaus gab es für jedes Kind auch noch ein kleines Geschenk, z. B. Bälle, Spielzeugautos, Puppen für die Mädchen, Teddies für die Jungen, Wasserpistolen, Gesellschaftsspiele und vieles andere mehr. Das war natürlich für die Öffentlichkeit nicht so spektakulär wie das Abwerfen von Süßigkeiten aus Flugzeugen, dennoch haben wir Kinder diese Feste geliebt, und wir haben registriert, dass englische Soldaten sehr nett und freundlich sein konnten. Von diesen Festen habe ich noch Erinnerungsfotos, auf denen auch meine Mutter zu sehen ist, die bei der Organisation half und die Kinder mit Kakao und Kuchen versorgte.

Ein paar Jahre später, ich war dann schon ca. 8 oder 9 Jahre alt, sah ich dann im Zimmer meines Vaters ein eingerahmtes Schriftstück hängen, das mir zunächst gar nicht aufgefallen war. Es war eine Auszeichnung für besondere Verdienste bei der Organisation der Luftbrücke auf dem Flughafen Gatow. Eine Kopie davon sende ich Ihnen zur freundlichen Kenntnisnahme zu. Mein Vater übersetzte mir den englischen Text und nun erst wurde ich ausführlicher darüber informiert, was mein Vater tat, wenn er sagte „Vati muss noch die Laternen einschalten“. Er hatte offenbar überdurchschnittlich viel gearbeitet, um den Erfolg der Luftbrücke auf dem Gatower Flughafen zu gewährleisten. Drei deutsche Herren bekamen diese besondere Auszeichnung. So viel mir bekannt ist, jeweils einer für die Tätigkeiten auf den Flughäfen Tempelhof, Gatow und Tegel. Die Überreichung der Urkunden fand für alle drei in einem Krankenhaus statt, denn einer der ausgezeichneten Herren war wohl ernsthaft erkrankt und wurde zu der Zeit dort behandelt. Auch hiervon sende ich Ihnen die Kopie eines

Fotos zu. Ganz rechts abgebildet ist mein Vater Rudolf Schmidt, Leider kann ich die Namen der anderen beiden Herren nicht zuordnen, ich habe nicht beide behalten. Ich weiß nur noch, dass einer von den beiden anderen Herren den Namen Frederic Schiele trug. Meinen Vater kann ich nicht mehr befragen, denn er ist leider schon seit 1972 tot.



mein Vater Rudolf Schmidt



BERLIN AIRLIFT 1948/49

Rudolf Schmidt

It has been brought to our notice that you performed outstandingly good service and showed great devotion to duty during the recent blockade of Berlin. By your untiring efforts you have contributed in no small measure towards the success of the Air Lift.

You are awarded this certificate as a token of appreciation of the British Forces in Germany and of the inhabitants of the Western Sectors of Berlin.

Dr. Reuter

Oberbürgermeister Berlin

Miles H. Robertson

Military Governor and Commander-in-Chief

BERLIN, 1st SEPTEMBER, 1949