Newsletter Cold War Museum Berlin Chapter, November 2007

Liebe Freunde und Förderer des Cold War Museum Berlin Chapter
By Baerbel E. Simon –German Affairs-

Ich freue mich, den folgenden Bericht über die Aktivitäten und die Entwicklung des Berlin Chapter des Cold War Museum zu veröffentlichen. Wir haben eine Anzahl von interessanten Besuchen und Besprechungen gehabt. Ein spezielles Ereignis fand am 27. August 2007 statt, als wir Mitglieder des britischen Berlin Luftbrückenverbands in Fassberg /Niedersachsen trafen. Den 2. Vorsitzenden der British Berlin Airlift Association (BBAA), Geoff Smith und seine Frau Doreen und Colin Cottle mit seiner Frau Josie. Mr. Cottle diente bei der Royal Army beim Royal Corps of Signals Regiment, Mr. Smith diente bei der Royal Air Force (RAF) in Gatow als Electrician beide Veteranen unterstützten aktiv die Berliner Luftbrücke.
Jedes Jahr am 27. August kommt eine Gruppe der Britischen Luftbrückenveteranen nach Fassberg, um an einer Gedenk- und Kranzniederlegung für die gefallenen Kameraden teilzunehmen. www.bbaa.org.uk

Mit dabei war auch Herr Manfred Sturzenbecher mit seiner Frau Gerda aus Ludwigslust, Herr Sturzenbecher war während der Luftbrücke im Standort Hamburg – Fuhlsbüttel für die Luftbrücke als Betankungsarbeiter eingesetzt.

Wir hatten sehr erfolgreiche Gespräche für weitere Kooperationen der beiden Organisationen für den 60. Jahrestag Juni 2008 in Peterborough / England und in Harnekop / Germany.
Ich arbeite jetzt in Kooperation mit Mr. Bernard Howard zusammen, er ist Mitarbeiter von Mr. Geoff Smith von der British Berlin Airlift Associaion

Fassberg und die Berlin Luftbrücke

Der Luftstützpunkt Fassberg war einer der wichtigen Standorte während der Berlin Luftbrücke. Die Royal Air Force Base (RAF-Basis) Fassberg hatte die Aufgabe, das blockierte Berlin mit Kohle zu versorgen.

Die Royal Air Force- und die US-Air Force flogen insgesamt 539.112 Tonnen Fracht, um die Stadt am Leben zu erhalten.
In Faßberg allein wurden bis zu 450 Starts- und Landungen am Tag verzeichnet. Der letzte Flug wurde am 27. August 1949 ausgeführt.

In nur wenigen Tagen organisierten die Briten und die Amerikaner eine gigantische und perfekt arbeitende Luftbrücke, nachdem Berlin durch die Sowjets vollständig blockiert wurde. Ab dem 26. Juni 1948, wurde Berlin vollkommen aus der Luft mit Nahrung, Medikamenten und Kohle für die Produktion von Elektrizität versorgt. Etwa 13.000 Tonnen Waren mussten täglich transportiert werden, und bis zum Ende der Blockade am 12. Mai.1949 wurden etwa 280.000 Flüge nach Tempelhof, Tegel und Gatow registriert.

Ich bin erfreut, Ihnen mitzuteilen, das US Navy Commander ret. Maurice B. Jackson seinen selbst aufgenommen Film, über die Berliner Luftbrücke 1948/49, dem Berlin Chapter geschenkt hat.

Commander Jackson flog selbst über 100 Flüge für die Luftbrücke, außerdem war er Presseoffizier für das VR-6 Navy Geschwader.

Ich möchte mich bei Commander Jackson noch einmal ganz herzlich bedanken, der Film ist für das Berlin Chapter ein besonderst wertvolles Exponat.

Die US-Navy und die Berlin Luftbrücke

Am 27. Oktober 1948 befiehlt der Kommandant vom Military Air Transport Service (Militärlufttransportdienst) dem US Navy Transportgeschwader VR -6 und dem Transportgeschwader VR -8 sich für eine temporäre zusätzliche Verpflichtung mit der Airlift Task Force (Luftbrückenarbeitsgruppe) für Operation Vittles zu engagieren.
Damals waren beide Geschwader MATS Routes (Military Air Transport) im Pazifik zugeteilt; die VR -6- war stationiert bei Guam, und das VR -8 Geschwader war auf Honolulu stationiert.

Das Transportgeschwader VR-8 bekam den Befehl noch am selben Tag, dem 29. Oktober 1948, und die erste Gruppe von sechs R5D (C -54) Flugzeugen nahm Kurs auf Kalifornien.
Das Transportgeschwader VR-6 auf Guam erhielt seinen Befehl am 30. Oktober, und am 1. November landete das erste Kontingent von vier Flugzeugen an der Westküste.
Die Flugzeuge von beiden Geschwadern trafen sich in Moffett Feld, Kalifornien, für die Vorbereitungen.

In Moffett wurden die Leistungsstarken R5Ds ausgetauscht oder überholt, kontrolliert, und alle Flugzeuge wurden winterfest ausgerüstet. Außerdem hatte das VR -6 Geschwader nur vier Flugzeuge, es wurden zusätzlichen Flugzeuge geordert, um es auf eine Stärke von zwölf Flugzeugen zu bringen.
Sobald sie vorbereitet waren, flogen die Flugzeuge von beiden Schwadronen nach NAS (Navy Air Base) Jacksonville, wo das APS-4 Radar installiert wurde. Von Jacksonville flogen sie zur Westover Air Force Base, Massachusetts, um dann nach Deutschland weiter zu fliegen. Das letzte VR -8er Flugzeug kam auf der Rhein – Main Air Base am 15. November, die letzten VR -6er Maschinen kamen eine Woche später, am 22. November an.

Die beiden US Navy Geschwader in Deutschland machten sich schnell ihrer Air Force Counter Parts (Kooperation mit der US Air Force) vertraut. Das Winterwetter in Deutschland erwies sich für alle Geschwader, die für Luftbrücke flogen, als äußerst schwierig, weil oft eine dichte Nebeldecke Berlin überdeckte.
Es war in diesen Monaten Routine, das die Flugzeuge durch den östlichen- und westlichen Luftkorridor mit Instrumenten (Ground Controlled Approach System) nach Berlin flogen. Glücklicherweise war es für die US Navy Flugzeug Mannschaften selbstverständlich geworden, das sie alle Starts und Landungen mit GCA System flogen, weil sie ganzen Jahre hindurch ein Teil vom Navy Air Transport Service (NATS) gewesen waren. Dadurch waren sie im Durchschnitt geschickter im Instrumentenflug, als ihre Luftwaffen Partner.

Obwohl ihre Flugzeuge durchschnittlich an einem Tag nur sechs Stunden im Pazifik flogen, kamen die VR -6 und VR -8 Crews nach Deutschland, besetzt mit kompletten Fachpersonal (Air- und Ground Crews), die darauf vorbereitet waren, einen acht Stunden Tag zu erfüllen. Diese wesentliche Steigerung von Flugstunden wurde jedoch bald regelmäßig übertroffen.

Während der ersten zwei Wochen flogen sie die Luftstrecke von Rhein - Main nach Tempelhof, die beiden Geschwader beförderten eine Gesamtsumme von 6.526 Tonnen Fracht.

Im April 1949 flogen die beiden Staffeln eine gesamt Summe von 8.234 Stunden (zirka 13,1 Stunden pro Flugzeug pro Tag) und lieferten 23.550 Tonnen Lebensmittel und Kohle nach Berlin.

Nach mehreren Monaten hartnäckiger Verhandlungen, kamen die West Alliierten und die Sowjetunion schließlich überein, die Blockade von West Berlin zu beenden, wenn die drei West Alliierten (Großbritannien, Frankreich und die Vereinigten Staaten), ihre Einschränkungen (Gegenblockade) des Handels ebenfalls beendeten.

Am 5. Mai 1949 gaben die vier Regierungen in einem Kommuniqué bekannt, dass die Blockade am 12. Mai 1949 aufgehoben wird.
Tatsächlich wurde die Blockade am angekündigten Tag, den man vereinbart hatte beendet.

Am 30. Juli wurde ein offizieller Befehl verkündet, die Luftbrücke am 31. Oktober 1949 zu beenden Die beiden US Navy Geschwader wurden von ihren Missionen von der Airlift Task Force, Mitte August entlassen und in die Vereinigten Staaten zurückgeschickt. In den Monaten, als die VR -6 und VR -8 Schwadronen in Deutschland operierten, flogen die Flugzeuge der US Navy zirka 45.990 Stunden und transportierten 129.989 Tonnen von Fracht nach Berlin. Der Durchschnitt lag bei 10,1 Flugstunden pro Flugzeug am Tag, die ganze Periode hindurch. Obwohl die vierundzwanzig Flugzeuge der beiden Geschwader noch nicht in den ersten drei Monaten während Berliner Luftbrücke im Dienst waren, hatten sie am Ende von Operation Vittles einen Anteil von 7,3% erreicht.

Es war und ist auch heute noch eine grandiose Leistung.

Danke für Ihre Unterstützung

Baerbel E. Simon
-German Affairs-
The Cold War Museum
Berlin Chapter
Skarbinastrasse 67
12309 Berlin/Deutschland
Tel . /Fax (011,49) 030.745.1980
E-Mail: tinkadonald@hotmail.com

Fotos by US Navy Commander ret. Maurice Jackson und Horst Simon - The Cold War Museum Berlin Chapter