



Flugzeugbetankung damals: ELAFLEX und Continental entwickelten Schläuche, mit denen die Flugzeuge schnell betankt werden konnten.



DIE VÄTER DER LUFTBRÜCKE

Die Luftbrücke hat mehrere Väter: Der britische Air Commodore Rex N. Waite hatte schon vor der sowjetischen Blockade Berlins die verrückt scheinende Idee gehabt, mit Flugzeugen genügend Güter nach Berlin zu fliegen, um nicht nur die alliierten Truppen, sondern auch die West-Berliner zu versorgen. Der US-Militär-gouverneur für Deutschland, General Lucius D. Clay, erkannte, dass Waites Vorschlag der einzige mögliche Ausweg war.



Vor 60 Jahren: Luftbrücke rettet Berlin

Continental und ELAFLEX Gummi Ehlers hielten die „Rosinenbomber“ in der Luft – die Geburtsstunde der Flugzeug-Betankungsschläuche.

Berlin hielt den Atem an: Als Reaktion auf die Einführung der Deutschen Mark in Westberlin hatte die sowjetische Besatzungsmacht am 24. Juni 1948 alle Straßen- und Eisenbahnverbindungen sowie Wasserwege nach Westberlin blockiert und so den gesamten Güter- und Personenverkehr zum Erliegen gebracht. Schlagartig waren mehr als zwei Millionen Menschen isoliert und auf Hilfe von außen angewiesen.

Die westlichen Alliierten reagierten prompt – mit der Operation „Vittles“ (Proviant). Schon am nächsten Tag starteten

amerikanische Streitkräfte eine Luftbrücke. General William H. Tunner, der wichtigste Lufttransport-Experte der US Air Force, der zwischen 1942 und 1945 die berühmte „The Hump“-Luftbrücke von Indien über den Himalaya nach China orga-

nisiert hatte, machte die Berliner Luftbrücke zur bis heute größten humanitären Lufttransport-Operation überhaupt.

Aus allen Teilen der Welt kamen amerikanische und britische Flugzeuge nach Deutschland. In 322 Tagen und 278.228 Flügen wurde die Stadt mit Millionen Tonnen von Kohle, Kartoffeln, Milchpulver und Mehl versorgt. Die Amerikaner landeten auf den Flughäfen Tempelhof, Gatow und Tegel, die Briten mit Flugbooten auf der Havel und dem Großen Wannsee. Um die Welt gingen die Fotos von Westberliner Kindern, die auf Flugzeuge warteten, deren

Piloten im Landeanflug Süßigkeiten abwarfen. Bald sprachen die Berliner nur noch von den „Rosinenbomben“. In einem dramatischen Appell wandte sich Ernst Reuter, Oberbürgermeister von Berlin, an die Welt, forderte sie auf die Luftbrücke am Leben zu halten. Sein Satz: „Ihr Völker der Welt, schaut auf diese Stadt!“ wurde legendär.

Logistisch war die Operation eine gewaltige Herausforderung. Durchschnittlich befanden sich 300 Flugzeuge gleichzeitig in

der Luft, und in kürzester Zeit mussten die Maschinen be- bzw. entladen und wieder startklar gemacht werden.

Beim Auftanken gab es zunächst Probleme, weil keine geeigneten Leitungen vorhanden waren. Hier sprangen Continental und ELAFLEX-Gummi Ehlers in die Bresche und entwickelten kurzfristig spezielle Betankungsschlauchleitungen. Continental fertigte die Kraftstoffschläuche, die ELAFLEX mit Armaturen konfektionierte. Diese gemeinsame Entwicklung war übri-

gens der Beginn der bis heute erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen Continental ContiTech und ELAFLEX. „Was aus akuter Not geboren wurde, geriet zur Erfolgsgeschichte, denn mittlerweile arbeiten nahezu alle Flughäfen der Welt mit unseren Betankungsschläuchen“, sagt Willi Emde, Segmentleiter Industrieschläuche, bei ContiTech Fluid Technology.

Die Luftbrücke profitierte von den neuen Schlauchleitungen, die die Flugzeugbetankung erheblich beschleunigten und in der Summe deren Transportleistungen steigerten. Zu Beginn der Blockade trafen anfangs täglich 750 Tonnen in Berlin ein. Das Volumen wuchs jedoch schnell auf ein Vielfaches an. Auf dem Höhepunkt der Luftbrücke, bei der so genannten Osterparade am 15./16. April 1949, landeten binnen 24 Stunden 1.398 Flugzeuge im durchschnittlichen Abstand von 62 Sekunden und lieferten 12.849 Tonnen ab.

Die massive amerikanische und britische Hilfe für Westberlin zeigte schließlich Wirkung. Am 12. Mai 1949, nach 322 Tagen, hob die sowjetische Besatzungsmacht die Blockade auf. Die Menschen in der Stadt atmeten auf. ■

CONTACT

Willi Emde
Segmentleiter Industrieschläuche
ContiTech Fluid Technology
Tel. +49 5631 58-1691
willi.emde@fluid.contitech.de



Fotos: Elaflex (2)

Flugzeugbetankung heute:

ContiTech und ELAFLEX sind auf jedem Flughafen zuhause, in Hamburg werden die Schläuche von ELAFLEX mit Armaturen versehen.

