

Ulrike Corneliussen

READY FOR TAKE-OFF

Erlebnisreise durch den
Frankfurter Flughafen

SOCIÉTÄTS
VERLAG

1. Auflage

Alle Rechte vorbehalten · Societäts-Verlag

© 2022 Frankfurter Societäts-Medien GmbH

Layout: Julia Desch, Societäts-Verlag

Satz: Bruno Dorn, Societäts-Verlag

Umschlaggestaltung: Bruno Dorn, Societäts-Verlag

Umschlagabbildung: Macrovector/Shutterstock

Druck und Verarbeitung: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany 2022

ISBN 978-3-95542-419-0

Besuchen Sie uns auch im Internet:

www.societaets-verlag.de



INHALT

Vorwort	9
---------------	---

FASTEN YOUR SEATBELT –

NONSTOP DURCH DIE REISE-GESCHICHTE(N)	10
--	-----------

1	Flughafen-Geschichte I — Das Tor zur Welt	12
2	Flughafen-Geschichte II — Boarding completed	16
3	Zeppelin-Museum – Elegante Riesen	20
4	KZ-Außenstelle Walldorf — Say their names	24
5	Luftbrückendenkmal – 2,1 Millionen Tonnen Hoffnung	27
6	Flughafen-Geschichte III – Von Brieftauben und Walen	31
7	Startbahn West – Das Dorf im Wald	35
8	Anschläge – Zersplitterte Sicherheit	39
9	Terminal 2 – Glasklares Statement	43
10	Dorian Gray – Beat, Bass, Sound, Körper	48
11	Flugzeug-Highlights – Ikonen der Luftfahrt	51

ALPHA, LIMA, WHISKEY, ZULU –

DER FLUGHAFEN VON A BIS Z	54
--	-----------

12	Bahnsystem – Im Namen der Kompassrose	56
13	Befeuerung – Mehr Licht!	61
14	Enteisung – Heiß geduscht zum Start	64
15	Feuerwehr – Katastrophen-Training	67
16	Fracht – Sperrgepäck in XXL	72
17	Fundbüro – Gesucht? Gefunden!	76
18	Gepäckförderanlage – Hidden champion	79

19	Gewitter – 10.000 Ampere	81
20	Entsorgung – Der Honey-Truck	84
21	Klappertafeln – Charmantes Wahrzeichen	87
22	Flughafenklinik – Für alle Fälle	92
23	Fluglotsen – Schachspiel für Fortgeschrittene	95
24	Nachtflugverkehr – Nachtschicht	100
25	Nordwest-Landebahn – 2.800 Meter Beton	103
26	SkyLine-Bahn – Zug auf Rädern	106
27	Tanklager – 186 Millionen Liter Kerosin.....	109
28	Terminal 3 – Generalprobe für 19 Millionen	113
29	Turnaround – Boxenstopp für Flugzeuge	117
30	Vorfeldverkehr – Mit 30 km/h auf der Überholspur	121
31	Energie und Wasser – Stabil versorgt	126
32	Wetter – Und jetzt zum Wetter	129
33	Winterdienst – Im Winter, wenn es schneit	132
34	Zoll – Tödliche Souvenirs	135

UNGLAUBLICH, ABER WAHR – **AUCH DAS IST DER FLUGHAFEN** 138

35	General Aviation Terminal – Jetset dank Privatjet	140
36	Perishable Center – Europas cooler Treffpunkt	143
37	Aussichtspunkte – Düne mit Aussicht	146
38	Jumbohalle – Elegantes Meisterwerk	149
39	Biodiversität – Achtung, Geheimtipp!	152
40	Besucherzentrum – Wundertüte zum Anfassen	155
41	The Sqaire – Wolkenkratzer auf 86 Säulen	158
42	Hängende Gärten – Grüne Innovation	162
43	Animal Lounge – VIP mit Herz und Schnauze	164

44	Busbahnhof — 385 Meter Street-Art	168
45	Vögel — A star was born	171
46	Begegnungen — Alles fließt, alles bleibt	174
47	Shopping — Kaufrausch	177
48	Bienen — Detektivin mit Supernase	180
49	Duty-Free — Die Schnaps-Idee	184
50	Gateway Gardens — Girls, lernt fliegen!	187
Übersichtskarte		190
Dank		192
Autorin		194
Bildnachweis		196

VORWORT

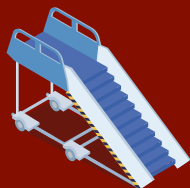
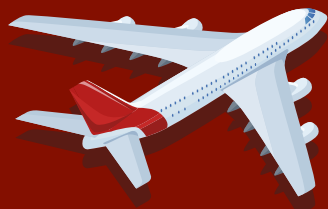
Frankfurt? Kennt jeder. Flughafen, Skyline, Eintracht. Unter uns: Dass Frankfurt so viel mehr ist als dieses Dreigestirn, das ist das bestgehetteste Geheimnis dieser Stadt. Aber darum geht es heute nicht. Auch nicht um die Skyline oder die Eintracht. Diesmal geht es um Deutschlands Tor zur Welt. Denn der Flughafen Frankfurt ist mehr als ein Terminal mit Start- und Landebahn. Er ist Arbeitsplatz, Drehscheibe, Treffpunkt, Zankapfel, Verkehrskreuzung, Ausflugsziel, Zeitmaschine, Umschlagplatz, Jobmotor, Standortvorteil, Innovationshub, Debattenlieferant und auch Sehnsuchtsort. Der Flughafen ist ein Teil dieser Stadt – und er schreibt Geschichte(n). Jeden Tag. Und genau davon erzählt dieses Buch.

Bis Anfang 2020 schreibt der Flughafen zudem eine Erfolgsgeschichte. Erstmals 70 Millionen Passagiere, viertgrößter Flughafen Europas, Fracht-Champion auf dem Kontinent, 450 Unternehmen vor Ort, rund 80.000 Beschäftigte. Ein Quell der Superlative, der mit Beginn der Pandemie abrupt versiegte, aber zukünftig wieder sprudeln und an die Erfolgsgeschichte anknüpfen soll. Damit keiner im Irrgarten aktueller Zahlen verloren geht, beziehen sich die meisten Daten im Buch auf den Stand 2019.

Jetzt aber genug der Sicherheitshinweise und Flugvorbereitungen. Boarding completed. Die Reise am und um den Frankfurter Flughafen herum kann beginnen.

FASTEN YOUR SEATBELT — NONSTOP DURCH DIE REISE-GESCHICHTE(N)





FLUGHAFEN-GESCHICHTE I

DAS TOR ZUR WELT

Für die Junkers Ju 52 war es ein Katzensprung, als sie am 8. Juli 1936 über Frankfurts Dächer hinweg propellierte. Aber der Flug markierte gleich zwei Zäsuren in Frankfurts Stadtgeschichte. So endete an diesem Tag die kurze, glanzvolle Passagierflughafen-Karriere des Geländes am Rebstock, als die Ju 52 abhob. Und mit ihrer Landung auf dem neu erbauten »Flug- und Luftschiffhafen« begann die Erfolgsgeschichte des heutigen Flughafens Frankfurt.

Seit 1912 firmierte der »Luftschiffhafen am Rebstock« als offizieller Landeplatz für Zeppeline. Als dort am 2. Juli 1924 die neu gegründete Südwestdeutsche Luftverkehrs AG – die Ur-Vorgängerin der heutigen Fraport AG – ihren Betrieb aufnahm, klangen die Pläne des Konsortiums ähnlich ambitioniert wie die der heutigen Start-Ups, die in Flugtaxis das Fortbewegungsmittel der Zukunft sehen. Reisen mit Propellermaschinen waren damals eher Adventure-Trips für Wagemutige, eine Massenabfertigung inklusive Bord-Entertainment und Tomatensaft lag noch in weiter Ferne. Ja, es gab die luxuriös ausgestatteten Zeppeline. Wer jedoch in eine Junkers oder Focke-Wulf stieg, hatte, vorsichtig formuliert, ein Erlebnisticket gebucht (siehe auch »*Boarding completed*«). Die Frankfurter Kaufleute und Unternehmen, die Kommune sowie der Flugzeugbauer Junkers glaubten dennoch an diese neue Form des Reisens und investierten zusammen 400.000 Reichsmark, um ab 1924 den planmäßigen Passagierflugverkehr in Rhein-Main anzukurbeln, unter anderem mit München und Berlin als Destinationen.

Im ersten Jahr wurden 234 Starts und Landungen mit insgesamt 536 Fluggästen am »Flughafen Frankfurt-Rebstock« notiert. Ein Jahr spä-



Moderne Architektur für den Weltflughafen Rhein-Main.

ter hatten sich diese Zahlen bereits verzehnfacht. Den Verantwortlichen dämmerte: Das wird größer. Viel größer. So suchte und fand man den heutigen Standort am neuen Autobahnkreuz (Frankfurter Kreuz), einem weiteren Prestigeprojekt der damaligen Zeit.

Den Passagieren bot sich ab 1936 zuweilen ein kurioses Bild auf dem neuen »Flug- und Luftschiffhafen«. Zwar verbreiteten das helle Empfangsgebäude und der sechsgeschossige Tower mit ihrer modernen Architektur einen Hauch von Großstadtflair. Doch wer auf dem Rollfeld ausstieg, dem wehte oft genug dezenter Schafsgeruch in die Nase. »In dieser Zeit glich der Flughafen noch sehr einem landwirtschaftlichen Betrieb. Das Flugfeld wurde mit Schafen beweidet und die Abstandsflächen durch Kartoffelanbau von Gehölzaufwuchs freigehalten«, berichtet Markus Grossbach vom Fraport-Archiv. Dennoch adelte die Frankfurter Zeitung den neuen Flughafen als »Tor zur



So reiste man 1935: Passagiere steigen aus einer Ju 52 aus.

Welt« und verkündete kühn: »Wir stehen sicherlich am Anfang einer noch nicht abzusehenden Entwicklung.« Ähnlich verzückt reagierte die Zeitschrift *Die Woche* auf den »Weltflughafen Rhein-Main«.

Die Bevölkerung pilgerte zu Tausenden zur Eröffnung. Zwar inszenierten die Nationalsozialisten das Ereignis als hakenkreuzgeschmücktes Spektakel. Doch die Frankfurter ignorierten den propagandageprägten Infrastrukturpopanz. Dies war ihr Flughafen. Dies war ihr Tor zur Welt. Von hier aus konnten sie sich in die Ferne träumen, erst recht, wenn in den Folgejahren die Gegenwart zu rau wurde.



Im Juli 1936 wurde der neue Flughafen eröffnet.

Und träumen konnte man, wenn der »Hindenburg«-Zeppelin über Frankfurts Dächer hinweg schwebte. Für ihn und sein Schwesterschiff hatte man extra die damals größten Luftschiffhallen der Welt in Frankfurt gebaut. Die Explosions-Katastrophe im US-amerikanischen Lakehurst im Mai 1937 mit 36 Toten bedeutete jedoch das jähe Aus für die majestätischen Giganten. Die Passagier-Luftfahrt boomte trotzdem. Im ersten Geschäftsjahr flogen 58.010 Passagiere von »Rhein-Main«, ein Jahr später waren es schon mehr als 70.000. Doch dann begann der zweite Weltkrieg, die zivile Luftfahrt lag am Boden. Der Weltflughafen diente fortan als Fliegerhorst Rhein-Main, bis im März 1945 die Amerikaner kamen und ihn zu ihrem »Gateway to Europe« erkoren. Dieses Tor sollte sich erst 1950 für alle Passagiere wieder öffnen.

FLUGHAFEN-GESCHICHTE II

BOARDING COMPLETED

Sind Sie schon einmal geflogen? Dann nehmen Sie doch noch einmal in Gedanken kurz Platz. So, und jetzt stellen Sie sich vor, es gibt keinen gepolsterten Sitz, keine Armlehnen, keinen Klapptisch und kein Bordmagazin. Es gibt auch keine dämmende Kabinenverkleidung, kein Leselicht und keine Fenster. Den Mantel lassen Sie besser an, Fliegerbrille und Kopfbedeckung könnten ebenfalls nicht schaden. Und Glückwunsch, Sie sitzen für Ihr Fünf-Dollar-Ticket direkt neben dem Piloten! So war das damals am 1. Januar 1914, beim ersten Linienflug der weltweiten Luftfahrtgeschichte mit Start im US-amerikanischen St. Petersburg und Landung 23 Minuten später in Tampa. Was unspektakulär klingt, sollte die Geburtsstunde einer Branche werden, die 2019 rund 838 Milliarden Dollar umsetzte und weltweit 4,5 Milliarden Passagiere transportierte. Tampas Bürgermeister war damals der erste zahlende Passagier, den Pilot Anthony Jannus mit seiner »St. Petersburg-Tampa Airboat Line« an Bord des Flugboots Benoist XIV beförderte.

Nur zehn Jahre zuvor war den Gebrüdern Wright der erste kontrollierte Motorflug im 830 Meilen weiter nördlich gelegenen Kitty Hawk gelungen. Und obwohl sie damit einen der kühnsten Menschheitsträume überhaupt – zu fliegen – wahr werden ließen, hätten sie wahrscheinlich nur ungläubig den Kopf geschüttelt, wenn man ihnen erzählt hätte, wie rasant sich die Luftfahrt entwickeln würde mit immer größeren, luxuriöseren Flugzeugen sowie einem immer globaleren Flugverkehr.

Denn auch das darf man nicht vergessen: Die kleineren Propellermaschinen, die Wrights »Flyer« zügig folgten, galten zwar als aero-tech-



Um eine Überladung zu vermeiden, wurden die Passagiere gewogen.

nischer Fortschritt, blieben aber Transportmittel für Unerschrockene. Es war nicht immer allein die Kälte in eisigen Flughöhen, weshalb die Fluggäste mit zitternden Knien ausstiegen; oft genug endete der Flug mit einer Bruchlandung auf dem Feld. Um eine Überladung zu vermeiden, wurden zudem die Passagiere vor dem Einsteigen gewogen – und das Gewicht diskret notiert sowie an den Piloten weitergereicht.

Deutlich komfortabler reiste man zu der Zeit mit dem Zeppelin, doch dieser Luxus hatte erst recht seinen Preis. Rund 800 Dollar kostete damals zum Beispiel die Hin- und Rückfahrt mit dem Luftschiff »Hindenburg« nach New York – umgerechnet wären das heute rund 13.000 Dollar. Dafür wurde den Passagieren noble Salonatmosphäre mit Butler-Service, frisch zubereiteten Menüs sowie Pianomusik geboten. Die Abwechslung war nötig, schließlich dauerte die Übersee-Reise fast drei Tage (siehe auch »*Elegante Riesen*«).

Welch Quantensprung bedeutete die geräumige Ju 52, konstruiert von Hugo Junkers! Das Ganzstahlflugzeug mit der charakteristischen Wellblechverkleidung war beheizt und hatte sogar eine sehr reduzierte Form des Bord-Entertainments für die 15 Passagiere: Höhenmesser, Flugkarten und Thermometer. Aber noch viel wichtiger: Die Ju 52 galt als robust und vertrauensenerweckend. Solides Mobiliar, Gardinen an den Fenstern und frisch gebrühter Kaffee an Bord sollten Wohnzimmeratmosphäre vorgaukeln. Seht her, Flugreisen sind so unbedenklich wie ein Sonntagsausflug! Die Stewardessen waren ausgebildete Krankenschwestern und wussten deshalb bei Angstattacken, Schwindelgefühlen (Passagierflugzeuge mit Druckkabinen wurden erst ab 1940 serienreif gebaut) und Magenproblemen zu helfen.



Eine Lockheed L-1649A parkt vor dem Terminal.

Nach dem zweiten Weltkrieg startete der Passagierverkehr endgültig durch. Zwischen 1950 und 1960 vervielfachten sich allein in Frankfurt die Passagierzahlen auf 2,17 Millionen. Einen nicht unerheblichen Anteil daran hatten auch neue, moderne Flugzeugtypen wie die Lockheed L-1049 Super Constellation, die mit ihren Flottenschwestern in den 50er Jahren die Luftfahrt prägte. »Legende der Lüfte« wird die Superconnie bis heute genannt, eine Luftfahrt-Ikone mit Star-Appeal und verehrt wie Prinzessin Diana oder Lady Gaga. Wer sie live gesehen hat, rühmt ihre Eleganz und schwärmt von ihrer schlanken Silhouette. Doch auch sie musste dem Fortschritt Tribut zollen, als in den 60er Jahren das Zeitalter der Düsenjets begann. Am 9. Februar 1969 trat mit der Boeing 747-100, besser bekannt als »Jumbo«, die nächste Stilikone der Luftfahrtgeschichte ihren Siegeszug an und die Passagierzahlen in Frankfurt schnellten binnen zehn Jahren von neun Millionen auf 17,6 Millionen hoch.

ZEPPELIN-MUSEUM

ELEGANTE RIESEN

Heute brüten Experten wochenlang über einem Produktnamen, schleifen hier, hobeln da, jagen das Ergebnis durch zig Probanden-Tests und präsentieren dann einen perfekt geklöppelten, aber seelelosen Kunstbegriff. Ferdinand Graf von Zeppelin lag sowas gänzlich fern. Das Luftschiff, das er ab 1899 baute, nannte er – Zeppelin. Immer nur Zeppelin. Sorgfältig durchnummeriert von Luftschiff Zeppelin (LZ) 1, das 1900 abhob, bis LZ 131, dessen Bauteile 1940 zerstört wurden. Folglich heißt auch das Gebäude im Neu-Isenburger Stadtteil Zeppelinheim schlicht Zeppelin-Museum. Wer dem Charme dieser Ausstellung nicht erliegt, der hat kein Fliegerherz. Und man wünscht sich, jemand würde wie der Graf noch einmal alles Geld zusammenkratzen, um diesen Mythos an den Himmel zurückzuholen.

Denn mal ehrlich – das Luftschiff, das heute ab und zu hübsch bepinselt über Frankfurt hinwegschwebt, hat wenig gemeinsam mit den Giganten, die einst sogar im Linienbetrieb verkehrten. 246,70 Meter lang! 44,70 Meter hoch! Selbst das größte Passagierflugzeug der Welt, der Airbus A380 (72 Meter lang, 24 Meter hoch), schrumpft da zum Zwerg. Der neue Flughafen in Frankfurt hieß übrigens zu Beginn ganz bewusst »Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main«. Hier war die Basis der größten Zeppeline. Die Mitarbeiter der »Deutschen Zeppelin-Reederei« wohnten in der benachbarten, ebenfalls neu erbauten Gemeinde Zeppelinheim.

Das führte dazu, dass der Flughafen gleich zwei Mal eröffnet wurde. Einmal offiziell am 8. Juli 1936 (siehe auch »*Tor zur Welt*«). Aber bereits am 14. Mai 1936 hatten sich Tausende auf dem Flugplatz versammelt, um auf keinen Fall die Premierenlandung des Luftschiffs

LZ 129 »Hindenburg« zu verpassen. Am Steuer stand kein Geringerer als Kapitän Hugo Eckener. Der hochdekorierte Luftfahrt-Pionier hatte im Oktober 1924 erstmals nonstop in drei Tagen mit einem Zeppelin den Atlantik überquert. Die Idee eines Linienverkehrs zwischen Nord- beziehungsweise Südamerika und Europa war geboren. Doch Eckener galt als Kritiker des NS-Regimes. Die Machthaber wollten partout verhindern, dass die Eröffnung des symbolträchtigen Flughafen-Großprojekts mit seinem Namen verknüpft sein würde. Also fand die offizielle Einweihung zwei Monate später statt. Wer jetzt ins Grübeln kommt: Ja, genau, das ist der Hugo Eckener, nach dem der vielbefahrene Ring an Terminal 1 und Terminal 2 benannt wurde.

Doch zurück ins Museum, das in Ansätzen die voluminösen Ausmaße der Zeppeline begreiflich macht und einem zudem längst verschlossene Türen öffnet, zumindest virtuell, wenn man sich traut, die VR-Brille aufzusetzen und die Passagierkabinen zu erkunden. Welche Eleganz, welch Luxus! Gepolsterte Stühle, Kellner in Livree, ein Stutzflügel aus Aluminium, das Menü in der Bordküche frisch zubereitet. Und zwischendurch ein Blick aus einem der geöffneten Panoramafenster aus rund 600 Metern Höhe auf den Atlantik. Wo das alles hinpasste? In die untere Rundung des Flugkörpers! Dort war eine Art Unterdeck eingezogen mit Salons, Waschräumen, Kabinen und Mannschaftsquartieren. Allein 1936 reisten 3.700 Passagiere mit den Zeppelinen nach Süd- und Nordamerika, Durchschnittsgeschwindigkeit immerhin rund 100 km/h.

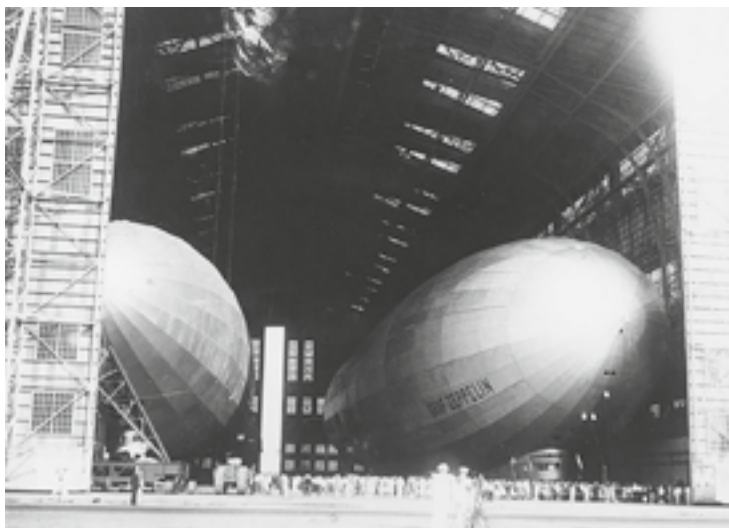
Das Porzellanservice, von dem sie damals speisten, existiert noch heute, ebenso Artefakte, die nach der Katastrophe von Lakehurst aus den Flammen gerettet werden konnten. Ja, auch das gehört zu Legenden, sie enden meistens tragisch. Es wurde nie abschließend



Die USS Akron, hier bei der Fahrt über Manhattan, war zu Beginn der 1930er Jahre das größte Luftschiff der Welt.

geklärt, warum am 6. Mai 1937 die wasserstoffgefüllte Hülle der »Hindenburg« explodierte. 35 Menschen (13 Passagiere und 22 Crewmitglieder) starben, 62 Menschen konnten sich retten. Der Linienbetrieb wurde sofort eingestellt.

Nachdem Eckeners Versuche, das ungefährlichere Helium aus den USA zu importieren, gescheitert waren, lieferte der Beginn des Zweiten Weltkriegs den Nationalsozialisten den letzten Grund, den unbequemen Widersacher loszuwerden. Die Zeppeline wurden zerstört und die imposanten Wartungshallen am Flughafen Frankfurt gesprengt. Symbolpolitik mit der Abrisskeule. Hugo Eckener, der stets den friedlichen und völkerverbindenden Aspekt der Luftfahrt betont



Die Graf Zeppelin und ein amerikanisches Schwesterschiff parken im Hangar von Lakehurst.

hatte, war es nur recht: »Die Gedankenwelt um die Zeppelin-Idee des alten Grafen und jene um die Idee Hitlers waren in ihrem innersten Kern unverträglich miteinander.«

Ob die Zeppeline heute noch fahren würden? Wären sie spätestens im Zeitalter der Düsenjets eingemottet, verschrottet oder dauerhaft am Landemast festgezurt worden? Wer weiß. So bleiben nur ein paar grobkörnige Schwarzweiß-Filme und ein kleines, aber feines Museum, das von den eleganten Giganten erzählt.

KZ-AUSSENSTELLE WALLDORF SAY THEIR NAMES

Dieser Ort am Rande von Walldorf ist Deutschland »in a nutshell«. Er erzählt vom dunkelsten Kapitel dieses Landes, von Tod, Demütigung und unvorstellbarem Leid. Er erzählt aber auch von Menschen aus aller Welt, die sich hier die Hand reichten und bis heute ein berührendes, ein kraftvolles »Nie wieder« besiegeln. Dieser Ort schmerzt und gibt dennoch Hoffnung. Steigen wir also hinab in die freigelegten Überreste des Kellers der KZ-Außenstelle Walldorf, der wie so vieles in Deutschland nach dem Kriegsende einfach verschwand. Überwuchert, verdrängt, vergessen.

Hier, in der Außenstelle des elsässischen KZ Natzweiler, waren vom 22. August bis 24. November 1944 rund 1.700 ungarische Jüdinnen untergebracht. Sie wurden als Zwangsarbeiterinnen auf dem Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main eingesetzt und bauten unter anderem die erste Betonbahn. Sie lebten in Baracken auf engstem Raum, litten Hunger und trugen bis in den kalten Herbst die Sommerkleider, die sie bei ihrer Verhaftung und Deportation an hatten. Umgeschneiderte Zementsäcke dienten als Ersatzkleidung. Krankheiten grassierten, die Arbeit war anstrengend, das Wachpersonal ahndete kleinste Vergehen mit schlimmster Zucht. Im Keller unter der Küchenbaracke prügeln sie einige Häftlinge zu Tode. Im November 1944 wurde das Lager geschlossen und die Inhaftierten ins KZ Ravensbrück gebracht.

Vielleicht würden die nach dem Krieg eilig gepflanzten Bäume das Areal bis heute überwuchern und verbergen. Doch 1972 entdeckten drei junge Männer aus Mörfelden-Walldorf bei einer Studienfahrt ins ehemalige KZ Buchenwald zu ihrer Verblüffung den Namen Walldorf

auf einem Plan, auf dem alle Außenlager eingezeichnet waren. Zurück in Hessen begannen sie, Fragen zu stellen. Aber auch das war Deutschland »in a nutshell«. Ein Lager? Hier? Bei uns vor der Tür? Nie gehört, nie gesehen. Und jetzt lasst das Wühlen im Dreck.

Die drei Jungs ließen es jedoch nicht. Sie kontaktierten Archive, sammelten Dokumente und gruben immer tiefer, bis sie tatsächlich auf Mauerreste im Waldboden stießen. Doch es musste erst ein amerikanischer Armee-Reporter im November 1978 einen Artikel über das Trio und seinen Fund veröffentlichen, damit sich die Stadt diesem Teil ihrer Vergangenheit stellte. Das tat sie dann gründlich. Einem Gedenkstein folgte im Jahr 2000 ein historischer Lehrpfad mit Informationstafeln, auf denen bis heute bedrückende Erinnerungsberichte von Frauen und Mädchen, die dort inhaftiert waren, nachzulesen sind. 19 ehemalige Insassinnen waren damals auf Einladung der Stadt Mörfelden-Walldorf, der Stadt Frankfurt sowie der Flughafen-Betreibergesellschaft aus Israel, Ungarn, Schweden und den USA zur Eröffnung gekommen. Sie kehrten an den Ort des Grauens zurück, um ihre Erinnerungen zu teilen. Oder um schweigend einen inneren Frieden zu finden.

Wer sich heute dem Gelände nähert, kann die Gedenkstätte nicht verfehlen. Ein großer, abgeschrägter Glaspavillon schützt den mittlerweile vollständig freigelegten Küchen- und Folterkeller. Jugendliche aus aller Welt waren seit 2005 im Rahmen eines Projekts der Margit-Horváth-Stiftung nach Deutschland gereist und hatten mitgeholfen, den Waldboden abzutragen sowie den Erinnerungsort zu gestalten. Margit Horváth gehörte zu den wenigen Überlebenden des Lagers, ihr Sohn spendete das Entschädigungsgeld, das seine Mutter erhielt, als symbolischen Grundstock für die Stiftung.



Wo einst drei junge Hessen im Wald die Mauerreste der Küchenbaracke freilegten, steht heute der Erinnerungspavillon.

Das 2016 eröffnete Museum zeichnet auf den Fensterflächen nicht nur die Geschichte dieses Ortes nach. #saytheirnames – heute fordert dieser Hashtag dazu auf, nach furchtbaren Anschlägen wie in Hanau die Namen der Opfer zu nennen, wieder und wieder, damit sie nicht als namenlose Zahl verblassen, als Menschen ohne Leben, ohne Geschichte, ohne Widerhall. Say their names: Auf der Glasfassade des Museums sind sämtliche Namen aller Frauen und Mädchen aufgeführt, die dort einst inhaftiert waren. Manche mit Bild, manche mit einer kurzen Biographie. So viele Leben, so viele Geschichten, so viele Stimmen, die früh, viel zu früh für immer verstummt sind. Nur 350 der 1.700 Mädchen und Frauen aus dem Außenlager Walldorf erlebten das Ende des Krieges und ihre Befreiung.

LUFTBRÜCKENDENKMAL

2,1 MILLIONEN TONNEN HOFFNUNG

Die Geschichte, die dieser Ort erzählt, wird umso unbegreiflicher, je länger sie zurückliegt. Eine Stadt, mehr als zwei Millionen Einwohner, abgeschnitten von allen Versorgungswegen zu Wasser und zu Land. Kein Mehl, keine Milch, keine Kohlen, kein Zement, keine Dachziegel, keine Butter, keine Medikamente, kein Fleisch, kein Papier. Es war ein perfides, ein mittelalterliches Kalkül, das Moskaus Alleinherrscher Josef Stalin im Juni 1948 zu dieser Blockade trieb. Der Westteil Berlins sollte dafür büßen, dass die Briten, Amerikaner und Franzosen mit der gemeinsamen Währungsreform in ihren drei Besatzungszonen Tatsachen geschaffen hatten. Aushungern, zermürben, demoralisieren. Und dann einverleiben. So dachte Stalin. Elf Monate später war es der sowjetische Diktator, der entnervt und zermürbt aufgab.

Das Luftbrückendenkmal im Süden vom Frankfurter Flughafen erinnert seit 1985 an diese einzigartige und bisher größte Hilfsaktion der Luftfahrtgeschichte, die zugleich die Beziehung zwischen den Deutschen und westlichen Alliierten fundamental veränderte. »Whatever it takes« – mit diesen Worten werden heute Währungen gerettet. Damals waren es Menschenleben. Und der Glaube an das Gute im Menschen, trotz eines furchtbaren Kriegs, der halb Europa verwüstet und, angesichts der deutschen Verbrechen in den Konzentrationslagern, gerade diesen Glauben bis ins Mark erschüttert hatte.

Die Idee klang ebenso verrückt wie absurd. Man kann nur erahnen, wie entgeistert die restlichen Beteiligten Lucius D. Clay angestarrt haben müssen, als ihnen der Militärgouverneur der amerikanischen Zone erläuterte, was er vorhatte. Eine Luftbrücke, ein Flugbetrieb im Fließbandsystem, permanent, rund um die Uhr, zwischen Frankfurt,



Das Luftbrückendenkmal im Süden vom Frankfurter Flughafen wurde 1985 eingeweiht.

Celle und Hamburg sowie den Berliner Flughäfen Gatow, Tempelhof und Tegel (das schlichte Betondenkmal mit den drei Zacken symbolisiert die drei Luftkorridore).

Was man nicht vergessen darf: Den Amerikanern, Briten und Franzosen standen keine XXL-Frachter zur Verfügung, die heute locker 130 Tonnen und mehr transportieren. Damals gab es nur Flugzeugtypen wie die Douglas C-54, die neben der »Hungerharke« steht. Maximal fünf Tonnen passen hinein. Allein von der Frankfurter Rhein Main Air Base startete alle drei Minuten eine Maschine, vollgepackt mit Lebensmitteln, Medikamenten und Kohle, Kohle, Kohle zum Heizen und Stromerzeugen. In Berlin propellerten die Maschinen im 90-Sekunden-Takt über die Dächer hinweg. Am Ende sollten es 280.000



Mit Bildern und Briefen bedankten sich die Berliner Kinder bei den Piloten.

Flüge werden, die trotz Blockade 2,1 Millionen Tonnen Hilfsgüter in die Stadt brachten. Bei Wind und Wetter, Nebel, Eis und Schnee. Mehr als 80 Menschen starben bei der Hilfsaktion.

So, und zu dieser Geschichte gehört natürlich auch Gail Halvorsen. Der US-Pilot sah die Kinder von Berlin, in Trümmern spielend, auf die Flugzeuge wartend. Hoffnungsvoll und dennoch ohne Freude im Blick. Also bastelte er kleine Taschentuch-Fallschirme und ließ fortan Schokolade zu Boden segeln. Aus dem »Candy-Bomber« wurde bald »Onkel Wackelflügel« – wenn eines der Flugzeuge mit den Tragflächen wackelte, wussten die Kinder, dass die nächste Schoko-Ladung im Anflug war. Als die Medien davon Wind bekamen und berichteten, gab es statt Ärger mit den Vorgesetzten tonnenweise Süßigkeiten-spenden aus allen Teilen der USA. Die liebevoll gemalten und handgeschriebenen Dankesbriefe von Berliner Kindern für die Piloten zählen bis heute zu den kostbarsten Raritäten des Fraport-Archivs. Der Candy-Bomber hat allerdings nur indirekt zu dem noch heute gängigen Begriff »Rosinenbomber« beigetragen: Der Platz in den Maschinen war rar und eigentlich strikt für lebensnotwendige Güter reserviert. Doch nach sechs Monaten Blockade stand Weihnachten vor der Tür. So schaufelten die Briten ihre Laderäume leer und sorgten mit einer kompletten Ladung Rosinen für vorzeitiges Bescherungsglück in der leidgeprüften Stadt.