

Die Luftbrücke zum Himmel

Können Sie sich vorstellen, Sie und alle Einwohner Ihrer Stadt wären von einem Tag zum andern von der Außenwelt gänzlich abgeschnitten? Es gäbe keine Lebensmittel mehr, keinen Strom, kein Gas, kein Öl und keinerlei dringend benötigte Waren. Genau das erlebten die Westberliner im Juni 1948. In Westdeutschland war die D-Mark eingeführt worden. Die sowjetische Besatzungsmacht verfügte daraufhin für den 24. Juni, dem Tag der Währungsreform, die Blockade, d. h. der gesamte Personen- und Güterverkehr von und nach Westberlin wurde abgeriegelt.

Die Berliner Luftbrücke (LB): Was kann man tun, um die 2,2 Millionen Menschen in der eingeschlossenen Stadt mit allem zu versorgen, was zum Überleben dient? Die Alliierten entschieden sich für ein kühnes Abenteuer, für das es in der Menschheitsgeschichte kein Vorbild gab. Nur ein einziger Weg der Rettung war möglich, die Versorgung aus der Luft. In einer logistischen Meisterleistung schafften es die Amerikaner und Briten, dass im Dreiminutentakt ein Flugzeug auf einem der drei Berliner Flughäfen Tempelhof, Gatow und Tegel landen konnte.

Dank eines ausgeklügelten Operationsplanes steigerten die Alliierten während der 322 Tage dauernden Blockade (24.06.1948 – 11.05.1949) ihre Transportleistung von täglich 450 auf 11 200 Tonnen. Sie schafften Flugzeuge von Stützpunkten rund um den Globus heran; in Spitzenzeiten waren 400 Flugzeuge in ständigem Einsatz. Tankschiffe überquerten den Atlantik mit Benzin und Kerosin. Laut einem Abkommen mit den Sowjets durften nur drei Flugkorridore benutzt werden. Fünf gestaffelte Flughöhen nutzten die Luftkorridore bestmöglich aus. Durch diesen Trick gelang es, den Sicherheitsabstand zwischen den Maschinen gleicher Flughöhe auf immerhin 15 Minuten zu bringen, obwohl alle drei Minuten ein Flugzeug in Tempelhof landen konnte.

Die Anstrengungen für die Aufrechterhaltung der Luftbrücke waren unvorstellbar hoch. In einem weltumspannenden Logistiknetzwerk waren 150 000 Personen im Einsatz. Etwa drei Viertel aller Güter flog die US-Airforce und ein Viertel die Engländer. Auf insgesamt 280 000 Flügen wurden 2,3 Millionen Tonnen Güter nach Berlin transportiert. Der Tagesrekord lag am 16. April bei 12 940 Tonnen, das sind immerhin 22 Güterzüge, bestehend aus 50 Waggonen. Addiert man alle Flugstunden, dann ergibt das 35 Jahre Flugzeit. Die Gesamtstrecke aller Luftbrückenflüge betrug 175 Millionen Kilometer, das ist 456-mal die Entfernung von der Erde zum Mond oder das 1,17-fache der Distanz Erde-Sonne. 76 Personen kamen während der Luftbrücke zu Tode. Insgesamt verschlang der „Berlin Airlift“, auch Operation „Vittles“ genannt, etwa 200 Millionen US-Dollar. Bei dieser Summe ist noch zu bedenken, dass der Dollar damals 20 Mark wert war und der durchschnittliche Monatslohn bei nur 350 Mark lag.

Luftbrücke zum Himmel: Die Berliner Luftbrücke ist mir zum Gleichnis geworden für die „himmlische Luftbrücke“, die Gott gebaut hat. Einige Vergleichspunkte mögen das verdeutlichen:

1. Durch den Sündenfall hatte sich der Mensch von Gott entfernt, und es tat sich eine unüberwindbare Kluft auf zwischen ihm und Gott und damit auch zum Himmelreich. Zur Rettung musste eine Brücke errichtet werden, die von den von Sünden umgebenen Menschen bis zum Himmel reicht. Die Alliierten verwendeten Rettungs-

flugzeuge aus Metall; Gottes Rettungsbrücke ist aus Holz gezimmert - es ist das Kreuz von Golgatha!

2. Der Feind möchte nicht nur - wie damals in Berlin - 2,2 Millionen in seine Gewalt bringen, sondern eine ganze Menschheit (1 Petr 5,8). Durch den Sündenfall schien ihm das zu gelingen – ebenso wie die Sowjets meinten, Berlin in die Knie zu zwingen. Die Berliner LB hat dieses Ansinnen vereitelt. So lässt auch Gottes Luftbrücke den Feind nicht sein Ziel erreichen.

3. Der Preis der Berliner LB war mit 200 Millionen Dollar immens hoch; noch erheblich teurer war die Luftbrücke zum Himmel. Der Preis Gottes für Seine Brücke ist nicht in Dollars umrechenbar und kann nicht in Gold aufgewogen werden, denn sie kostete das Leben Seines Sohnes Jesus: „Denn ihr wisst, dass ihr nicht mit vergänglichem Silber oder Gold erlöst seid ..., sondern mit dem teuren Blut Christi“ (1 Petr 1,18-19).

4. Für die Berliner LB gab es nur drei Korridore. Gottes Luftbrücke hingegen kann von jedem Punkt der Erde genutzt werden. Mehr noch: Wenn ein auf dem Mond gelandeter Astronaut sich zu Jesus hin wendet, findet er auch dort Rettung.

5. Die lebensrettenden Güter mussten von den Berlinern in Empfang genommen werden; auch das rettende Gut der Vergebung der Sünde muss persönlich in Empfang genommen werden.

6. Für die Logistik der Berliner LB waren 150 000 Menschen im Einsatz. Gott hat eine noch erheblich größere Menge an Bodenpersonal im Einsatz; es sind die vielen Christen, die aus tiefer Überzeugung in seinem Namen zum Flug einladen und bei der Verteilung des lebensrettenden Gutes mitwirken.

7. Bei der Berliner LB kamen 76 Personen ums Leben. Bei der Luftbrücke zum Himmel musste einer sterben, es war der Sohn Gottes selbst. Er ist uns zum Himmelpiloten geworden.

Quellen: Zahlreiche Hinweise im Internet unter dem Stichwort „Berliner Blockade“ und P.M. DOKU 1/2006 „Die Luftbrücke“. Manche der in dieser Kolumne genannten Zahlenangaben schwanken je nach Quelle.

Der **Kolumnist Dr.-Ing. Werner Gitt** leitete bis 2002 als Direktor und Professor bei der Physikalisch Technischen Bundesanstalt in Braunschweig den Fachbereich Informationstechnologie. In seinen Studien, Büchern und Vorträgen befasst er sich vorwiegend mit der Verbindung biblischer Leitlinien und wissenschaftlicher Fragestellungen. Sein neuestes Buch heißt „Wunder und Wunderbares“, Bielefeld, 320 Seiten, ISBN: 3-89397-658-2

Erstveröffentlichung: Als Kolumne in der Zeitschrift „factum“, 26. Jahrgg., Nr. 3/2006, Seite 17