

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...

- Brief aus Berlin Nummer 16 -

17. Juli 2021



Ihr Lieben,

dieser Liedtext von Reinhard Mey aus dem Jahr 1974 beschreibt die Gefühle, die einen befallen, wenn man einmal über die Wolken gelangt ist. Hunderte von Malen haben wir das im Laufe unseres Lebens erfahren. Allerdings fühlt man von der Freiheit nicht mehr viel, wenn man auf dem Platz 17d sitzt und die beiden Gänge rechts und links nochmals je drei Sitzplätze vorhalten, bevor man aus dem Fenster auf diese herabschauen schauen kann. Da auf den Langstreckenflügen die Sichtblenden in der Regel auch kurz nach dem Start heruntergezogen werden, ist selbst dem Betrachter auf Platz 17a der Blick auf die Wolken verwehrt.

Alle Ängste, alle Sorgen,
Sagt man,
Blieben darunter verborgen,
Und dann,
Würde was uns groß und wichtig erscheint,
Plötzlich nichtig und klein.

Wenn wir aber nicht beim Refrain beginnen, sondern den Liedtext der ersten Strophe von Anfang an betrachten, kommt nun wieder eine andere Realität ans Tageslicht:

Wind Nord-Ost, Startbahn null-drei,
Bis hier hör' ich die Motoren.
Wie ein Pfeil zieht sie vorbei
Und es dröhnt in meinen Ohren.
Und der nasse Asphalt bebt,
Wie ein Schleier staubt der Regen,
Bis sie abhebt und sie schwebt
Der Sonne entgegen.

Bis zum 7. November 2020 war es in Berlin-Tegel nicht die Startbahn null-drei, sondern bei Winden aus östlichen Richtungen die Bahnen null-acht R oder L und bei Winden aus westlichen Richtungen die zwei-sechs L oder R, über die wir in den vergangenen fünfzig Jahren gefühlt tausendmal der Sonne entgegen geschwebt sind.



Der Flughafen Tegel wurde im Jahr 1948 im Eilverfahren mitten in der Jungfernheide gebaut. Binnen nur 90 Tagen ist er aus der Not entstanden, die Westberliner während der Blockade über die Luftbrücke mit allem Lebensnotwendigem zu versorgen. Am 1. November 1974, nur knapp zwei Jahre bevor wir beide nach Abschluss unseres Studiums zum Referendariat nach Berlin kamen, wurde der legendäre Flughafen mit dem ersten Flugsteig-Sechseck und der modernen Verkehrsanbindung über die A111 eröffnet.

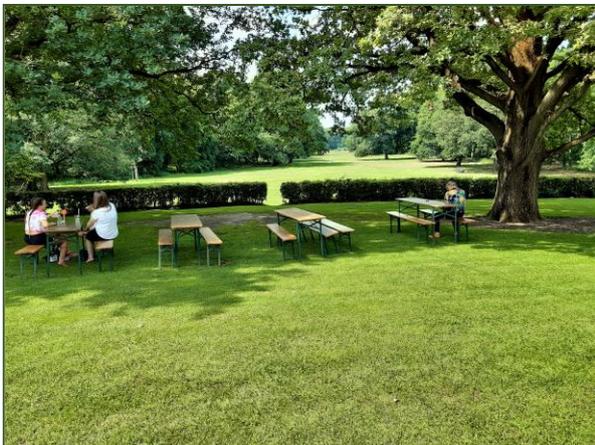
Überall in der Jungfernheide konnte man jetzt sagen: „Bis hier hör' ich die Motoren, und es dröhnt in meinen Ohren.“ Für die Freiheit, mitten aus der eingemauerten Stadt Westberlin

der Sonne entgegen schweben zu können, haben die Jungfernheide und ihre Anwohner sehr viel Lärm in Kauf nehmen müssen.



Ist man historisch allerdings fair, dann war es in der Jungfernheide schon längere Zeit nicht mehr so beschaulich ruhig, wie zu der Zeit, als diese noch als kurfürstliches und königliches Jagdrevier genutzt wurde. Das mag vielleicht für die Vorzeit gegolten haben, als die „Jungfern“ vom Spandauer Benediktinerinnenkloster hier noch ihre Kräuter sammelten.

Bereits unter Friedrich Wilhelm III. begann vor 200 Jahren die militärische Nutzung der Jungfernheide als Exerzier- und Schießplatz. Spätestens damals dürfte es mit der Ruhe der Heide vorbei gewesen sein. Diese gipfelte dann wohl in der Nutzung als Raketenflugplatz in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts.



Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Jungfernheide durch den Bau des Hohenzollernkanals zweigeteilt. Mit diesem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal wurde eine Verbindung zwischen der Spree und der Havel oberhalb der Schleusen in Spandau und Charlottenburg hergestellt.

Südlich der Jungfernheide erwarb Wilhelm von Siemens um 1900 an den Gestaden der Spree erhebliche Brachgelände als Baugrundstücke, um dort einen Teil seiner neuen Werke aufzubauen. Etwa zeitgleich eröffnete die Firma Borsig am Nordwestrand der Jungfernheide ihr Werk zum Bau von Lokomotiven, Dampf- und Kühlmaschinen. Somit war die Heide fortan von Industrie umgeben. Die hier benötigten Arbeiter und Angestellten wurden zunächst sogar mittels eines eigenen Bahnhofs an die Fertigungsstätten herangefahren. Dann setzte aber im Umfeld derselben der Wohnungsbau ein, um ortsnah Wohnraum zu schaffen. So entstand u.a. die Siemensstadt, die später auch ihre eigene S-Bahn-Anbindung mit der Siemensbahn bekommen sollte.



Die Politik sah die Notwendigkeit, die Lebensbedingungen für Fabrikarbeiter und Arbeiterkinder zu verbessern. So erwarb die Stadt Charlottenburg Land in der Jungfernheide, um die ersten Arbeitergarten-Anlagen zu schaffen. Auch plante man die Entwicklung eines neuen Stadtparks in der Jungfernheide, mit dessen Gestaltung der städtische Gartenbaudirektor Erwin Barth beauftragt wurde.

Nach vielen Verzögerungen wurde dieser Jungfernheidepark schließlich Ende der zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts fertig gestellt. Er umfasste Sport- und Freizeiteinrichtungen wie Sportplätze, ein Freibad, Spielplätze, ein Freilufttheater und als architektonische Landmarke einen Wasserturm, der im Schnittpunkt der Sichtachsen liegt. Den Eingang zum Park markieren zwei Bärenskulpturen, bei denen Kinder zu Seiten zweier stehender Bären spielen.



Ein weiteres Naherholungsgebiet liegt im nördlichen Teil der Jungfernhöhe und grenzt direkt an den Zaun des Flughafens: Der Flughafensee. Dieser hat historisch eigentlich gar nichts mit dem Flughafen zu tun, außer dass letzterer direkt daneben gebaut wurde. Es handelt sich um einen Baggersee, aus dem im Laufe der Jahrzehnte etwa zwei Millionen Tonnen Kies für die bauhungrige Stadt entnommen wurden. Dieser ist mit über 34 Metern der tiefste See Berlins. Gespeist wird er von Oberflächenwasser aus den benachbarten Ortsteilen im Bezirk Reinickendorf und von gereinigtem Entwässerungswasser des ehemaligen Flughafens. Der See hat keinen Abfluss.



Der See galt in den siebziger und achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts als Geheimtipp, weil es hier einen inoffiziellen FKK-Strand gab. Da man nach Einbruch der Dunkelheit aber problemlos textilfrei in alle Berliner Seen steigen konnte, war der Flughafensee speziell für Sonnenanbeter attraktiv, die sich nahtlos bräunen lassen wollten. Dafür hat man auch das Dröhnen der Motoren in Kauf genommen.

Die abgeschiedene Lage direkt am Flughafenzaun hat

dazu geführt, dass sich hier ein Brutplatz für allerlei seltene Vögel entwickelt hat, weshalb Teile des Sees zum Natur- und Vogelschutzgebiet erklärt wurden.



Da wir oben schon den Refrain des Liedes von Reinhard Mey bemüht haben, greifen wir noch einmal auf einen anderen Refrain zurück, den der Sänger Klaus Lage 1984 in die Charts gebracht hat:

Tausendmal berührt,
Tausendmal ist nix passiert.
Tausend und eine Nacht
Und es hat „Zoom“ gemacht!

Gefühlte tausendmal sind wir von unseren damaligen Wohnlagen in Spandau auf dem Weg zum Flughafen Tegel auf dem Saatwinkler Damm, dem Heckerdamm oder auch nur auf dem Zubringer von der A111 am Jungfernheidepark vorbeigefahren. Da dort aber das Dröhnen der Motoren beheimatet war, hat es keinen von uns beiden jemals in diesen wunderschönen Park gelockt. Da bedurfte es erst der Tausend und Ersten Nacht bis es „Zoom“ gemacht hat. Heute liegt wieder Ruhe und Frieden über der Jungfernheide und man kann die Reize dieses Stadtparks jetzt richtig genießen.

Ähnlich ist das mit dem Flughafenensee. Emmanuel hat sich in den fünf Jahrzehnten vor der Schließung des Flughafens nie dorthin verirrt. Greta kannte die ökologischen Geheimnisse und war dort vor vielen Jahren mehrfach im Rahmen von biologischen Exkursionen mit Schülern unterwegs und hat dort eine Lehrerfortbildung durchgeführt.

Nun wollen wir den Flughafen Tegel mit seiner beschallten Umgebung allerdings nicht verteufeln. An den Flughafenzaun in der ehemaligen Einflugschneise auf die Landebahn 08L hat irgendjemand ein weinrotes Vorhängeschloss gehängt mit der Gravur „Danke TXL – Wir werden dich nie vergessen!“

Dieser attraktive Flughafen mitten in der eingemauerten Stadt Westberlin war für uns jahrzehntelang das Tor zum Rest der Welt!

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta



PS: Die Fotos in diesem Brief aus Berlin entstanden während der Corona-Pandemie am schwül-heißen 16. Juli 2021 bei 28 °C anlässlich eines 16-Kilometer-Spazierganges rund um den ehemaligen Flughafen Tegel, der uns zu großen Teilen entlang des Zaunes führte. Das Foto des Flughafens auf Seite 1 stammt aus dem Jahr 1978.