

De moeder van alle luchthavens

Het oudste, meer dan één kilometer lange
luchthavengebouw van Berlijn volgt de lijn van
het monumentale ellipsvormige landingsterrein.
Het oorspronkelijk door de nazi's opgetrokken
Tempelhof is zo enorm dat de uiteinden in
de nevel verdwijnen.

Tekst en foto's *Michel Vaerewijck*

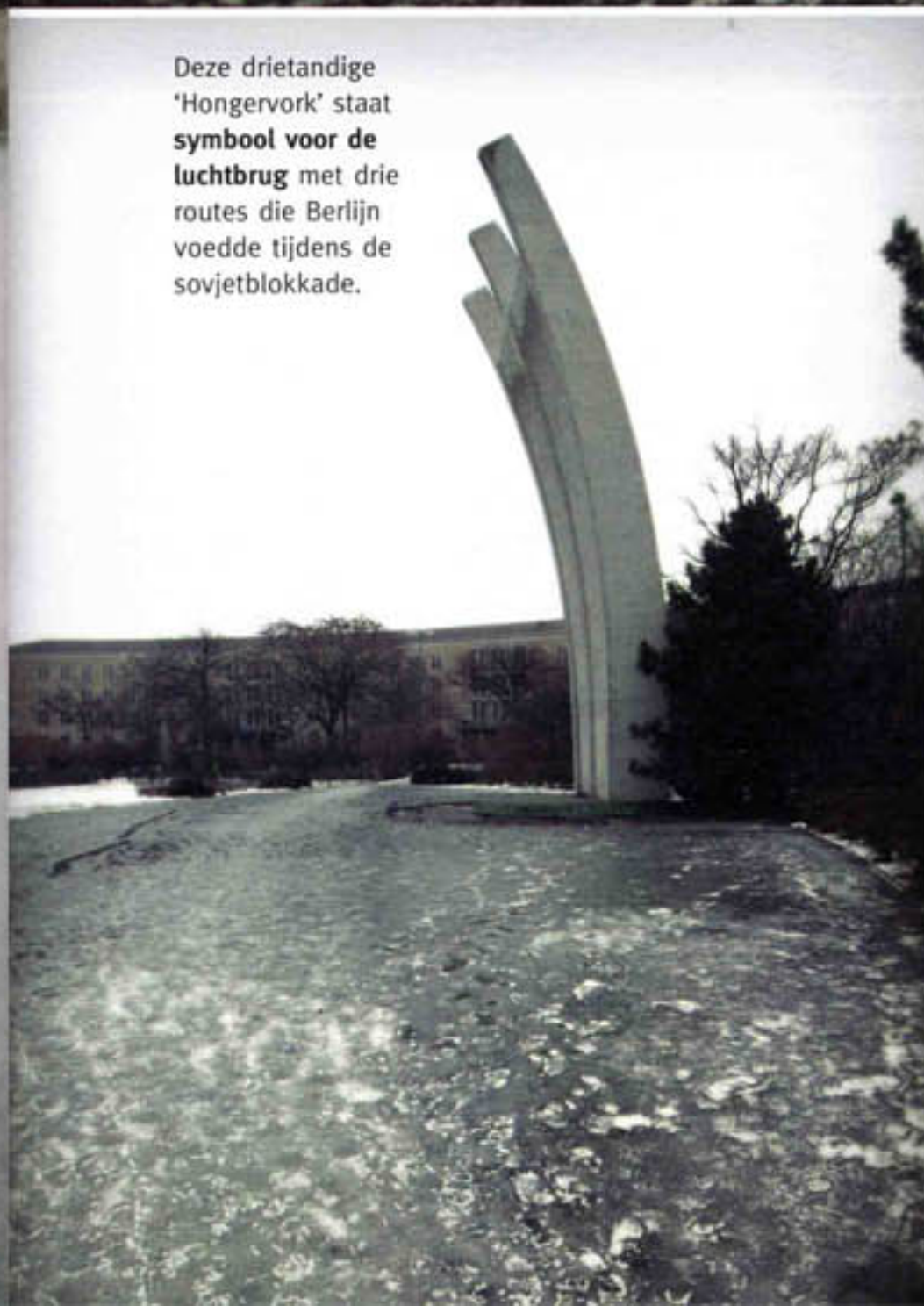




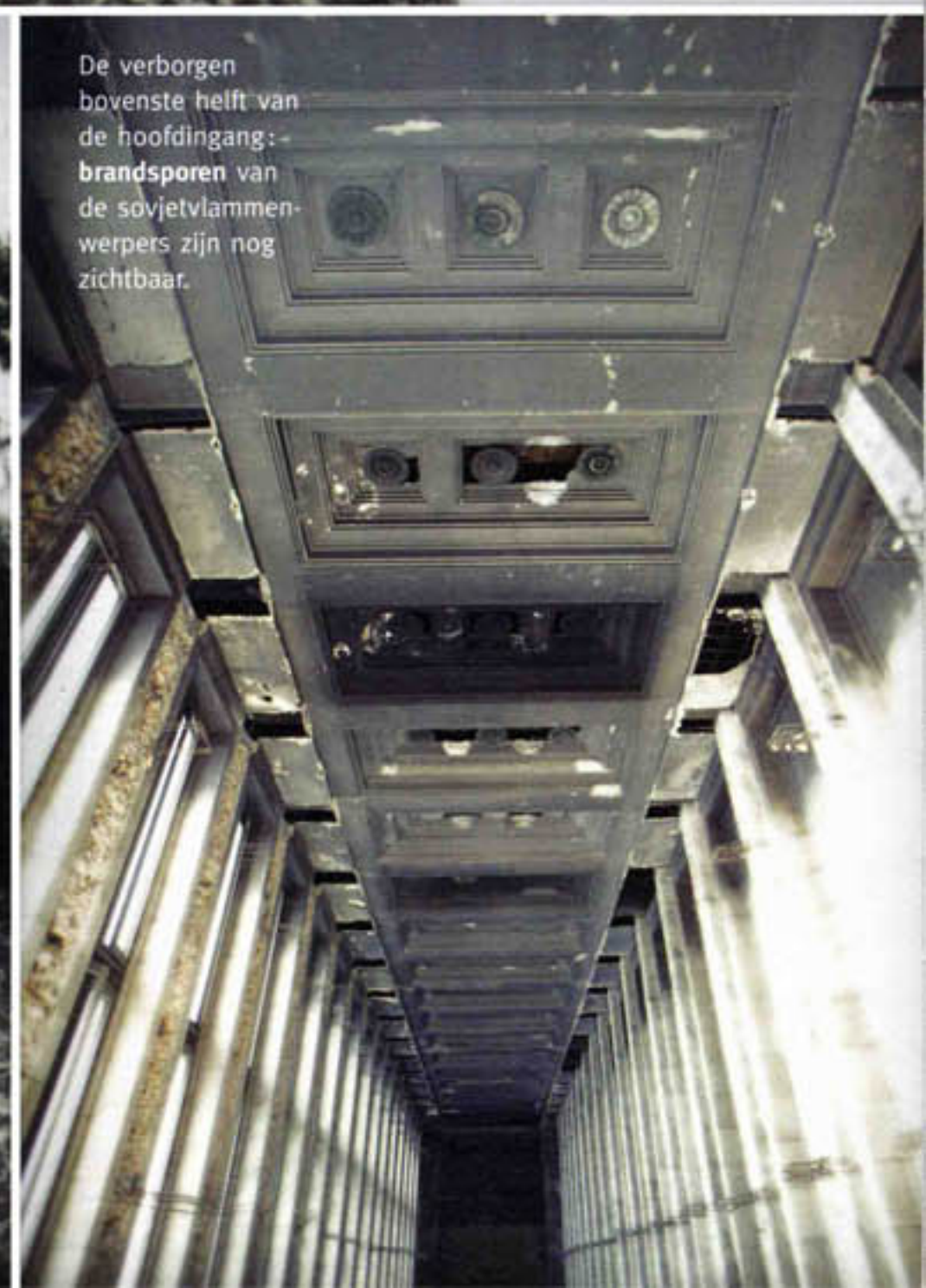
De strenge ritmische structuur van **verticale lijnen** moest passen in de stijl van het grotere Germania.



De onthoofde **nazi-adelaar** werd door de Amerikanen tot Bald Eagle omgedoopt en sierde even het befaamde West Point, alvorens opnieuw voor Tempelhof te rusten.



Deze drietandige 'Hongervork' staat **symbool voor de luchtbrug** met drie routes die Berlijn voedde tijdens de sovjetblokkade.



De verborgen bovenste helft van de hoofdingang: **brandsporen** van de sovjetvlammenwerpers zijn nog zichtbaar.

Welcome to Berlin Tempelhof, Herr Vaerewijk." Zo werd President JFK vast ook onderaan de trappen van het toestel ont- haald. De blonde dame in SN-Brusselsuni- form wordt geflankeerd door een stel groe- ne politieagenten. „Of ik een goede vlucht had”, vraagt de elegante blondine me be- leefd. Het was een verademing om nog eens de luxe van het lijnvliegen te mogen proe- ven. Beenruimte en een verzorgde maaltijd met de glimlach opgediend, kunnen een wereld van verschil maken met de *low-fare* en charter sardienenvluchten.

De spionnen in de talrijke Britse Koude Oorlogfilms zagen de stad in Eastmanncolor*, een gedempt kleurenpalet dat het lage- drukgebied nu ook voor mij heeft voorzien. Het stemt perfect overeen met mijn Koude Oorlogfantasie: bijna zwart-witbeelden en gedempte okertinten door decennialang op- gestapelde vervuiling.

Terwijl Samantha me aan mijn gids in commandokledij voorstelt, probeer ik dis- creet het gebouw in te schatten. Beschut voor regen en wind staan we onder een reusachtige, zwevende, metalen overdek- king. Een staaltje van technisch vernuft voor zijn tijd. Het biedt de reizigers de mo- gelijkheid om in alle comfort en beschut uit het vliegtuig te stappen.

„We gaan even aan onze conditie wer- ken”, zegt gids Klaus, terwijl ik met een zweem van vertigo de hoogte van de trap- zaal probeer in te schatten. We beklimmen één van de veertien trappentorens, zeven verdiepingen hoog. Bovenaan spreekt Klaus enkele cryptische woorden in een telefoon en even later krijgen we toegang tot het dak. De grijsblauwe adem van de stad zit gevan- gen onder het lage wolkendek en bezwan- gert de lucht met de geur van beschaving. Hijgend als een amechtige jachthond kan ik niet anders dan zwiingend de grandeur van het complex ondergaan. Links en rechts van mij loopt het luchthavengebouw parabo- lisch door. Als gespreide armen, meer dan één kilometer breed, lijkt het op een onafge- werkt titanenstadion.

BOVENMENSELIJKE SCHAAL

Al voel ik enige morele terughoudend- heid om superlatieven te gebruiken in ver- band met nazirealisaties, alleen al omwille

van de afmetingen kan ik niet anders dan ze vol verwondering te blijven hanteren. Het meer dan één ki- lometer lange lucht- havengebouw volgt de lijn van het monu- mentale ellipsvormige landingsterrein. Het gebouw is zo enorm dat de uiteinden in de nevel verdwijnen. Het paste in het kolossale urbanisatieproject van Hitlers protegé Albert Speer. Tempel- hof zou een plaats krijgen naast de hoofd- ader van het megalomane Nieuw-Berlijn- project *Germania*. Het is Ernst Sagebiel die uiteindelijk door Speer werd aangesteld om de nieuwe *Reichsflughaven* te realiseren. Naast transport moest het, volgens de be- doeling van de bouwheren, ook als lucht- attractiepark dienen, ter verheerlijking van het Germaans genie. Als de arbeiders al niet in het *Kraft durch Freude*-hotel — het col- lectieve arbeidersvakantieoord op het eiland Prora — vertoefden, zouden ze hier met meer dan één miljoen, de helden van de luchtvaart hebben kunnen toejuichen.

„Rondom het groene ‘vliegplein’ zou nog een tribune worden opgetrokken”, ver- telt mijn gids met de blik op oneindig. „Sam- men met de zestigduizend bezoekers op de dakterrassen en de tienduizend Volkswa- gens die drive-ingewijs op het tarmac kon- den staan, zouden die tribunes nog eens één miljoen toeschouwers een uniek zicht op luchtacrobaten verschaffen.”

Een ongemakkelijke trots straalt van mijn gids af. Ik probeer me voor te stellen wat dit op een zonnige meidag zou hebben betekend. Duizenden ordelijk geparkeerde zwarte VW's, gezond blozende gezinnen, hun lunchpakket en thermos met ersatzkof- fie op de schoot. Een massa mensen op tri- bunes waarvan het uiteinde haast achter de horizon verdwijnt. Het opzwevende concert van diepronkende propellervliegtuigen die uit alle richtingen vervaarlijk over de jui- chende menigte scheren en tromgeroffel die je doet rillen. Het geheel in een neoklassiek decor op bovenmenselijke schaal, strak rit- misch en lichtjes ambergekleurd. Als make- up de accentuerende harde schaduwen en krachtige zwarte symbolen op reusachtige dieprode vaandels, zachtjes golvend in de lentebries. Het enthousiasme, het geloof, de roes van de waanzin ter eliminatie van het

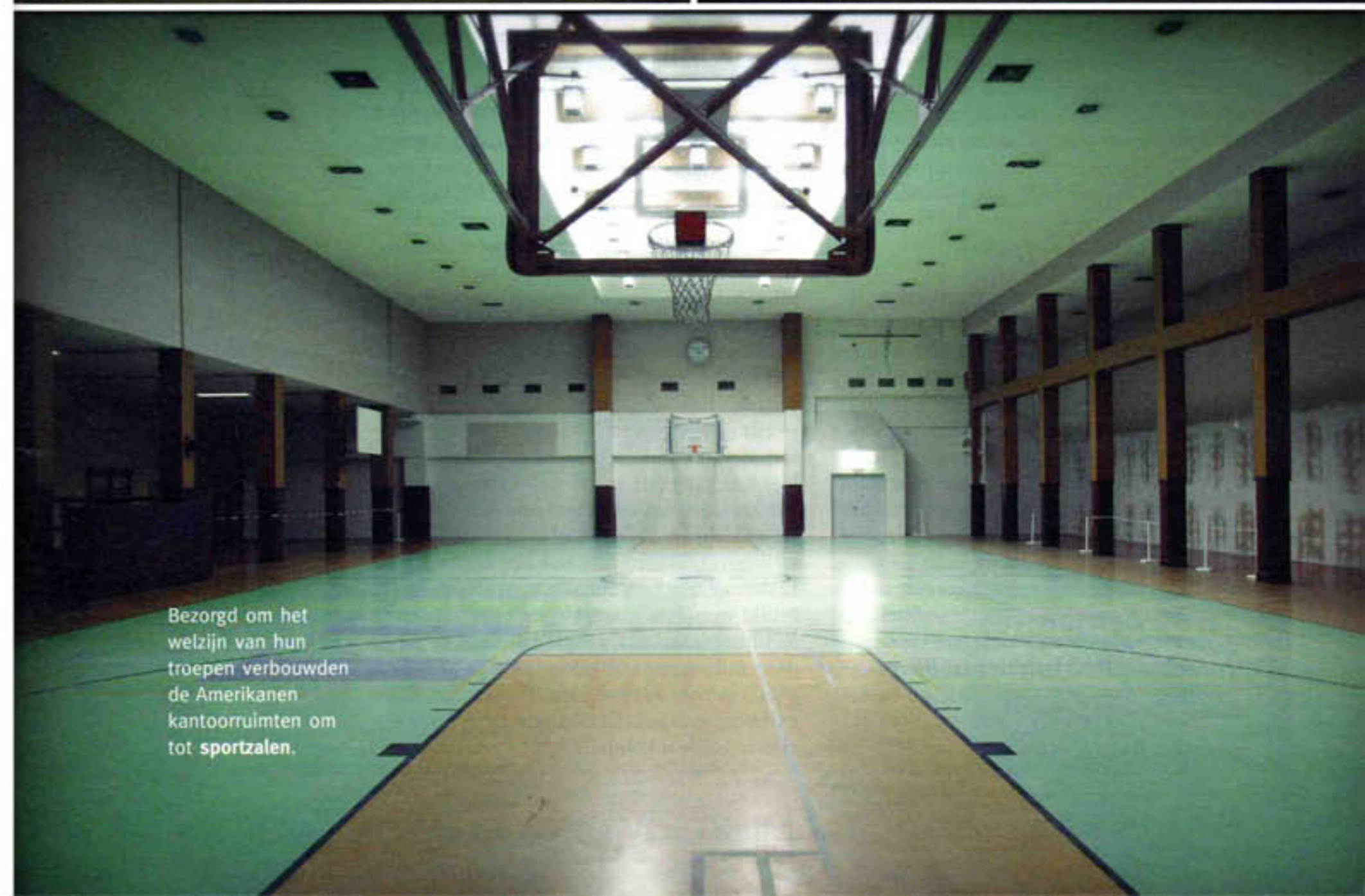
De megalomane visioenen werden nooit gerealiseerd, de zitjes op het dak en de tribunes om de helden van de luchtvaart toe te juichen, kwamen er nooit.



De herstelde hoofdingang verloor zijn prestigieuze cassetteplafonds door de plunderwoede van de sovjets.



Het fifties restaurant is nog zelden open maar draagt met zijn gevel bij tot de romantische sfeer van oude spionnenfilms.



Bezorgd om het welzijn van hun troepen verbouwden de Amerikanen kantoorruimten om tot sportzalen.



Gids Klaus wijst de weg in de doolhof van trappen en geheime zalen.

ziadelaar die bovenop de voor-gevel troonde: een laag witte verf op de kop van het bronzen roofdier toverde het om tot een Amerikaanse *Bald Eagle*, het logo van de VS-luchtstrijdkrachten.

VITALE LUCHTBRUG

Het is pas in 1948 dat de jonge luchthaven de harten van de Berlijners voorgoed zou overerven. Een sovjetblokkade isoleerde het westelijke deel van de stad. Een reusachtige luchtoperatie heeft toen de twee miljoen burgers gevoed en verwarmd gedurende meer dan een jaar. De *Berlin Airlift* — beter bekend als de luchtbrug — bracht toen al wat vitaal was via een onafgebroken stroom vliegtuigen aan. Op het hoogtepunt van deze operatie landde er elke anderhalve minuut een DC3 of

individu. Net iets minder subtiel dan in onze huidige overgave aan de collectieve consumptiegekte.

De megalomane visioenen werden nooit gerealiseerd, de zitjes op het dak en de tribunes kwamen er nooit. De arbeiders moesten spoedig het oorlogsmonster vieden, de piloten gingen andere steden terroriseren en vervolgens moesten zelfs de trommelkinderen stoere Oostfronters worden. Tot er uiteindelijk van Berlijn slechts een smeulende ruïne overbleef.

AFGEWERKT DOOR DE AMERIKANEN

De nazileiders hebben Sagebiels project nooit afgewerkt gezien. Ironisch genoeg zijn het de Amerikanen die later het bouwwerk zouden afwerken tot wat het nu is. Hun pragmatische aanpak was wars van enige grootheidswaan. De monumentale cassetteplafonds, door de Russen met vlammenwerpers bewerkt, werden niet eens hersteld. Nieuwe, verlaagde zolderingen werden aangebracht, slechts de helft zo hoog. De verborgen delen werden vervolgens als 'steengroeven' gebruikt om de vernielde of geplunderde lestenen van lagere verdiepingen te herstellen. Balzalen en *Biergartens* werden tot bowlingbanen, gym- en basketzalen omgebouwd. De meest creatieve aanpassing is de aanpak van de reusachtige na-

DC4. Dat eiste het maximum van manschappen en materiaal en kostte heel wat levens bij de piloten en het grondpersoneel. Voor het luchthavengebouw staat een monument ter nagedachtenis van deze operatie. De grauwe drietandige 'Hongervork' staat symbool voor de drie geallieerde naties die bijdroegen tot de grootste luchtoperatie aller tijden en dankt haar bijnaam aan haar abstracte bestekvorm. Kort na de val van de Berlijnse muur verlieten de Amerikanen hun basis. De stad met torenhoge schulden en werkloosheid zag zich plots met dit beschermde monument opgescheept en verkoos het zachtjes te laten inslapen.

Ongebruikte delen van de oude luchthaven kregen intussen wel nieuw leven ingeblazen. Een aantal van de grote hallen wordt nu gebruikt voor grootse evenementen. Zo stellen muzikanten en filmsterren hier hun nieuwste creaties voor of kondigen automerken met veel bombarie hun nieuwste model aan. Enkele luchtvaartenthousiastelingen brachten hier ook een historische Dakota DC-3 onder, die nog steeds gebruikt wordt voor luchtdopen of bijzondere luchtpromenades. En terwijl een van de oude brandwaterspaarbekken nu een kweekplaats is voor karpers, vond een travestie-extravaganzagezelschap zijn thuis in een club naast de inkomhal.



Zwartgeblakerde muren van *De Hel*, het geheime nazifilmarchief dat in een vlammenzee verging.

WACHTEN OP GODOT

De bouwstijlen van de vertrekhal werken elkaar tegen: het gesloten restaurant kondigt zichzelf aan in grote Expo 58-letters. De neoklassieke zuilenrijen verdwijnen in een vals plafond uit de jaren zestig. Ook hier zijn de grandioze cassetteplafonds nooit hersteld maar verstopt. „Dit is wat de jaren vijftig en zestig met dit gebouw deden”, zucht Klaus. „En met de herhaaldelijke berichten rond sluiting van deze stadsluchthaven wil niemand nog investeren in restauratie.” De grootse hal ligt er verlaten bij. Aan een check-inbalie bladert een dame verveeld in een magazine terwijl de enige transportband ratelend op bagage hoopt. Het lijkt op een vergeten dorpsplein, waar er wordt gewacht op Godot.

We lopen kilometers door verlaten gangen, onderaardse assemblagetunnels — waar de beruchte Stuka werd gemaakt — en gaan door schuilkeiders waar de schaduw van de dood zich nog laat voelen. Heel de luchthaven is gehuld in halve duisternis. Maar nergens is het zo benauwend donker als in 'De Hel', een ondergronds nazifilmarchief dat tijdens de inval van de sovjets op verschrikkelijke wijze uitbrandde. De zwartgeblakerde gangen en gesmolten stalen deuren laten vermoeden waar deze plaats haar bijnaam gehaald heeft.

Even later staan we terug in de aankomsthal waar ik even alle indrukken laat bezinken.

Al gaan ze nu automatisch open, toch lijken de deuren authentiek. Ik loop over de bescheiden parking, draai de hoek om en sta in het midden van de stad. Waar andere luchthavens je na een vlucht verweesd achterlaten in een niemandsland van stieriele verkeersaders, sta ik nu midden in het bruisende leven van een grootstad. Even verderop vind ik een bescheiden luchtvaartwinkel. Hij staat propvol memorabilia van de luchthaven. Vlaggen, boeken, maquettes en schaalmodellen van vliegtuigen. De oude winkelier kan amper zijn liefde voor Tempelhof verbergen en is woedend om de stiefmoederlijke behandeling van zijn luchthaven: „Het opportunisme van de hedendaagse

politiek ontwijkt iedere confrontatie met de kiezer. Een luchthaven, ook al is deze prachtig gelegen, blijft een potentiële bron voor stemmenverlies. Nochtans kochten de huidige omwoners hun woning tegen verlaagde prijzen nét omwille van die specifieke ligging”, zegt de winkelier geanimeerd. „Het omvormen tot een park koopt natuurlijk meer stemmen!”

GRANDEUR

Het is vreemd om vast te stellen dat dit, naast het Pentagon, het grootste kantoorgebouw van de wereld zou zijn. Toch is het haast onzichtbaar vanuit het straatbeeld. De neoklassieke lijnen hebben meer iets van een museum en staan in schril contrast met al wat we van modernistische en postmodernistische luchthavens kennen. Tempelhof is opgenomen in de stad en alleen de vogels en piloten zijn in staat de ware grandeur ervan in te schatten. Veel steden kunnen alleen maar dromen van zo'n luchthaven waarvan de visionaire uitvoering lang voor was op zijn tijd. De meeste Berlijners hopen dan ook dat internationale druk hun luchthaven zal bewaren van een kortzichtige sluiting.

Het zou tragisch zijn dat wat Sir Norman Foster onlangs nog „de moeder aller luchthavens” heeft genoemd, in de toekomst slechts een luchtkasteel zou blijken. ♣

Info

↳ <http://www.air-service-berlin.de>: voor indrukwekkende rondleidingen of voor DC 3-fanaten die in een Airlift-epoquevliegtuig de stad willen beleven.
 ↳ <http://www.flughafen-berlin-tempelhof.de/>: de passie voor Tempelhof.
 ↳ <http://www.hangar2-tempelhof.de/>: culturele evenementen in een van de technische hallen en het sixties-restaurant *Airbase-1*.
 SN Brussels Airlines biedt dagelijks vier vluchten aan tussen Brussel en Berlijn Tempelhof. Reserveren kan via www.flySN.be, of 070 35 1111 of via de reisagent.