

Die Kreuzung der Welt

Der Flughafen in Gander, Neufundland, wurde vor 76 Jahren eröffnet und war einst der wichtigste und größte der Welt. Heute ist er immer noch in Betrieb, doch er steht fast leer. Die Mitarbeiter von damals berichten mit Stolz und wachsender Wehmut von der goldenen Ära der Fliegerei

Text **Stephan Seiler** Fotos **Alexander Spratz**

Der Overall passt noch: Früher betankte Bert Faulkner als Ramp Attendant die Maschinen beinahe im Minutentakt; heute ist er pensioniert, und Flugzeuge landen nur noch selten in Gander



Gary Vey (oben), der Geschäftsführer des Airports, kämpft um das Überleben des historischen Terminals von Gander. Fracht- und Militärmaschinen (links) machen hier mittlerweile den größten Teil des Luftverkehrs aus

Lufthansa Exclusive 3/2014



Wo einst Flugzeuge in Warteschleifen am Himmel kreisten, herrscht heute viel Leere. Früher trafen sich auf dem Flughafen, der mitten in die Wildnis gebaut wurde, Prominente wie Marilyn Monroe und Frank Sinatra, Richard Nixon oder Che Guevara

Ihre Majestät Queen Elizabeth II.
ließ es sich 1959 nicht nehmen,
das neue Terminal persönlich zu
eröffnen; erbaut wurde es, um
die damals 250 000 Passagiere im
Jahr abfertigen zu können

LONDON



MONTREAL
NEW YORK



MOSCOW



GANDER

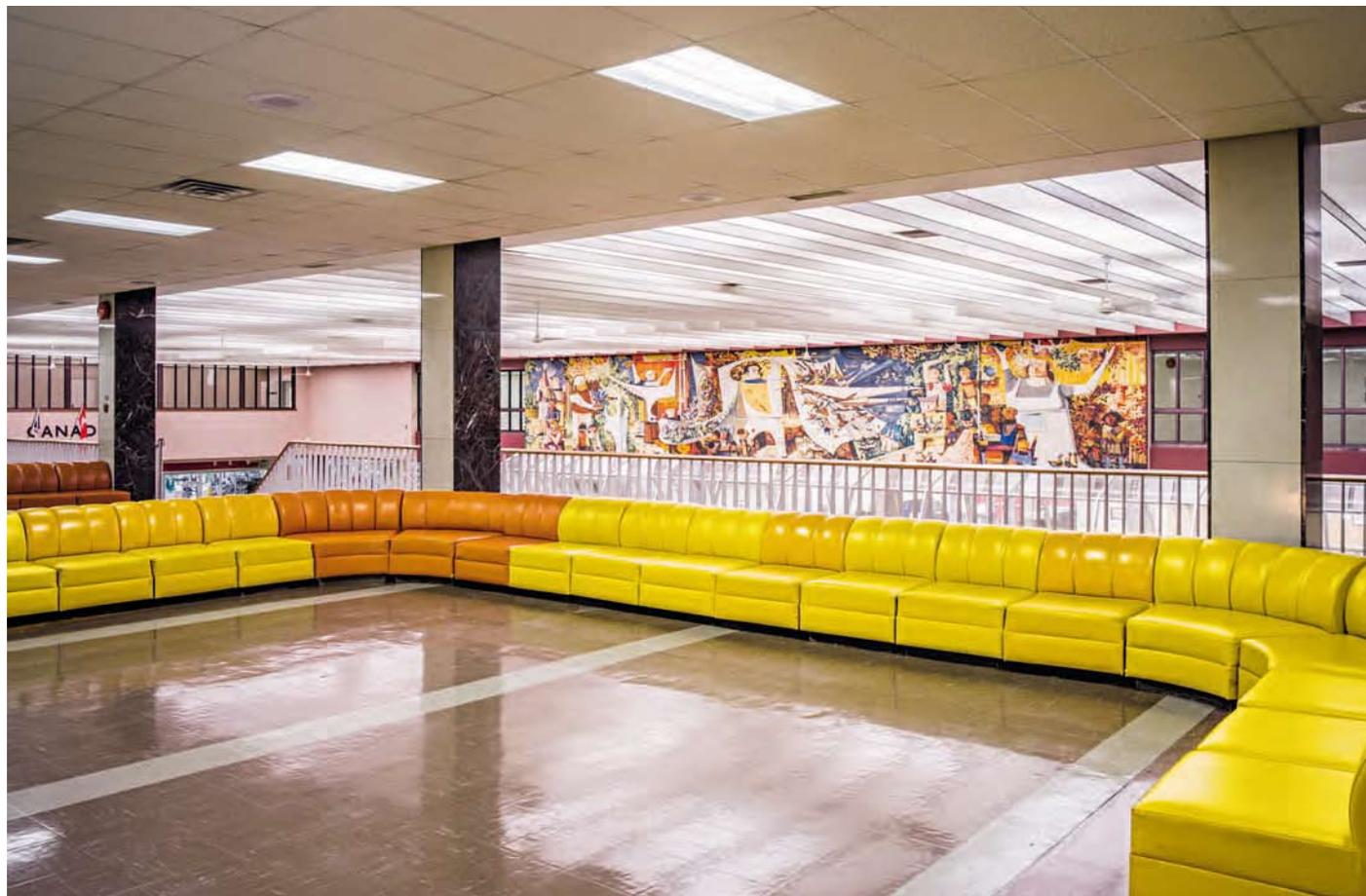


2032





Kein Geringerer als Fidel Castro überredete Marjorie Lane (links, in ihrer alten Arbeitskleidung), ihn auf Kuba zu besuchen. Im Warteraum (oben) durfte geraucht werden, die Terminalhalle (unten) schmückt ein 22 Meter langes Wandgemälde von Kenneth Lochhead



Es ist fast wie früher: Bert Faulkner, 81, steht mitten auf dem Rollfeld und trägt seinen alten Overall, so wie damals. Als er noch jeden Tag hier war, Decken aus dem Terminal holte und zu den Flugzeugen brachte. Als er die Maschinen ausfegte und die Aschenbecher an Bord leerte. Als der Gander International Airport noch als wichtigster Flughafen der Welt galt, als größter sowieso. 40 Jahre lang arbeitete Faulkner als Ramp Attendant hier im Osten Neufundlands, der Insel im Atlantik, die seit 1949 zu Kanada gehört.

Für den Fotografen schlüpft der Mann mit der Baseballkappe und dem scheuen Blick an diesem Nachmittag noch einmal in seine alte Rolle. Der Rentner hält einen Schlauch, als würde jeden Moment eine Super Constellation landen, die betankt werden muss. Aber die wird nicht kommen. Drinnen im Flachdachgebäude, wo Faulkner einst morgens in seinen Overall schlüpfte, hängt eine Tafel mit den Flugbewegungen des Tages. Alle Felder sind leer, nur in einem ist handgeschrieben ein Militärflug verzeichnet, die zehn Inlandsflüge werden gar nicht aufgelistet. „In den fünfziger Jahren war die Tafel so groß wie eine ganze Wand“, murmelt Faulkner. Der Fotograf und er sind ganz allein draußen auf dem Rollfeld. Es ist ein großer Tag für Faulkner, das spürt man. Gander war sein Leben. Wenn er sich an die goldene Ära der Fliegerei erinnert, stockt er. Er betrachtet die Kondensstreifen am Himmel. Gerade Striche, die Europa mit Amerika verbinden, nonstop. „Früher sah der Himmel anders aus“, sagt Faulkner, „in unserer besten Zeit war er voller Flugzeuge. Sie kreisten über Gander und warteten darauf, landen zu können.“ Der ältere Mann wischt sich etwas aus dem Auge, vielleicht eine Träne.

Bert Faulkner ist einer jener Zeitzeugen, die gekommen sind, um von früher zu berichten, als die Flugzeuge noch am Himmel ihre Warteschleifen flogen und sich die ganze Welt in Gander traf. Sinatra, Monroe, Nixon und Chruschtschow. Die Menschen, welche die Prominenten damals empfingen, erzählen die Geschichte dieses Flughafens. Etwa, dass an dieser Stelle nichts war außer Nadelwäldern, als 1935 die Regierungen Großbritanniens, Kanadas und des damals noch unabhängigen Dominions Neufundland beschlossen, einen Airport zu bauen. Vor 76 Jahren wurde der Flughafen eröffnet. Er war Verschiebepattform für die Alliierten während des Zweiten Weltkriegs. Die vier Asphalt-Landebahnen galten damals als die größten weltweit. Heute wirkt die Szenerie rund um die Runways unwirklich. Alle paar Minuten hört man einen dumpfen, lang gezogenen Knall – der Kanonenlärm soll Vögel vertreiben. Stundenlang donnert es in Gander, selbst wenn überhaupt keine Maschine im Anflug ist. Neben dem verwaisten Rollfeld stehen alte Enteisungsfahrzeuge. Der Tank eines eingestopten Ford ragt aus den Büschen, vom Lenkrad blättert das Leder ab. Dahinter: Rübenacker, Wälder und der Lake Gander, wo einst die ersten Wasserflugzeuge landeten, um die Flughafen-Bauarbeiter herzubringen.

Faulkner erzählt davon, wie Gander nach dem Krieg dank des Aufstiegs der zivilen Luftfahrt noch wichtiger wurde. Als er 1957 dort zu arbeiten begann, landeten 80 Prozent der Transatlantikflüge hier, um zu tanken. Der Flughafen war bekannt als „Kreuzung der

Welt“. 250 000 Passagiere, 13 000 Flugzeuge jährlich. So viele, dass die kanadische Regierung ein größeres Terminal bauen ließ, das Queen Elizabeth II. 1959 einweihte. Er erzählt, wie damals Prinz Philip das neufundländische Begrüßungsritual „Screech In“ über sich ergehen ließ. Der Royal musste einen Kabeljau küssen und einen Rum trinken. Das Lokalblatt *The Beacon* meinte stolz, die Aufgabe des Terminals sei, alle Neuankömmlinge davon zu überzeugen, dass Gander das Paradies sei.

Doch das Paradies fiel bald in einen Dämmer Schlaf, der bis heute anhält. Er begann, als in den sechziger Jahren neue Langstreckenflugzeuge mit Düsentriebwerken – wie die Boeing 707 – Tank-Stopps überflüssig machten, und damit auch Gander. Das internationale Terminal zählte immer weniger Passagiere, blieb aber weitgehend unverändert. Wer es heute besucht, betritt eine Zeitkapsel, in der die goldenen Tage der Fliegerei konserviert sind. Die geometrische Halle mit dem 22 Meter langen Wandgemälde von Kenneth Lochhead, der mehr als 6000 Eier benutzte, um die Farbe herzustellen. Darunter Sitze aus Leder und Stahl, entworfen

Das Besucherbuch liest sich wie ein „Who’s who“ des 20. Jahrhunderts: Marlene Dietrich, Elvis Presley, Richard Burton, Liz Taylor

von den besten Designern ihrer Zeit. Schwarz und gelb, orange und blau. Fast wie bei Mondrian. Glaubt man dem Canadian Museum of History, ist diese Halle einer der wichtigsten modernistischen Räume des Landes. Anders ausgedrückt: Das Terminal war eine futuristische Anmaßung, mit der sich Kanada fortschrittlich und stilvoll präsentieren wollte. Wie die Möbel so ungenutzt dastehen, möchte man am liebsten alles einpacken und mitnehmen. Irgendwohin, wo sie benutzt werden können.

„Viele wichtige Leute saßen auf diesen Stühlen“, sagt Gary Vey, 62, der Geschäftsführer des Gander International Airport, „und wenn sie noch reden könnten, wäre es faszinierend, ihnen zuzuhören.“ Vey leitet den Flughafen seit 14 Jahren. Er schaut auf orange-farbene Ledersessel, die früher in einem Raum für besondere Gäste standen. Einmal, so erzählt Vey, habe dort Farah Pahlavi gesessen, die Kaiserin des Iran. Das heißt, sie wollte sich hinsetzen. Tatsächlich plumpste sie mit dem Hintern auf den Boden. „Boom“, sagt Vey, „ihre Beine ragten in die Luft.“ Jeder aus ihrer Entourage habe zugucken versucht. „Nicht jedem gelang es“, sagt Vey und lacht. Der Mann mit dem Schnauzer zeigt den alten VIP-Raum mit Röhrenfernseher und grauem Teppich. Das Besucherbuch liest sich wie ein „Who’s who“ des 20. Jahrhunderts: Marlene Dietrich, König Gustav Adolf von Schweden, Richard Burton, James Dean, Marlon Brando, Elvis Presley, Ingrid Bergman, Liz Taylor; die Beatles betraten in Gander zum ersten Mal amerikanischen Boden. Die Autogramme der Gäste füllen Bücher fast so dick wie Lexika. ▶



Der ehemalige Fluglotse Frank Tibbo (rechts) kontrollierte fast 40 Jahre lang den Luftverkehr in Gander. Früher standen hier noch Kasernen und Hotels, aus den umliegenden Wäldern verirrt sich auch mal Elche oder Schwarzbären auf die Runways



In den fünfziger und sechziger Jahren war das Fliegen noch exotisch, Flughäfen waren selbst noch Reiseziele. Der ehemalige Ramp Attendant Faulkner erzählt, wie sonntags die Einwohner Ganders mit ihren Autos zum Terminal fahren, um mit den Passagieren zu plaudern. Man aß Eiscreme und beobachtete die Propellermaschinen beim Landen. Die Sicherheitsvorschriften waren locker, jeder konnte sich unter die Ankommenden mischen. Eine damalige Verkäuferin berichtete in einem Gedenkbuch über ihren Plausch mit Albert Einstein. Gesprächsthema: „die Relativitätstheorie, natürlich“.

Und dann war da die Sache mit Fidel Castro und Marjorie Lane. Die heute 69-Jährige steht im Terminal vor dem Souvenir-laden, in dem sie früher gearbeitet hat. Ihre rote Uniform passt noch, die Schminke glänzt im Gesicht. Lane begann mit 15 Jahren in Gander zu arbeiten, zuerst im Restaurant. „Ich brachte Essen zu den Flugzeugen, Roastbeef, Pute, so etwas“, erzählt sie. 30 Köche und 30 Kellner schwirrten umher. Vor allem nachts und morgens, wenn alle anderthalb Minuten eine Maschine landete, sei sie kaum dazu gekommen, selbst etwas zu essen. An Weihnachten 1973 trat der kubanische Staatspräsident Fidel Castro in das Restaurant. Draußen hatte er zuvor seine Wachleute mit Schneebällen beworfen. Drinnen bestellte er zwei Schüsseln Eiscreme bei Lane. „Er sagte, dass er nie zuvor Schnee gesehen habe“, erzählt sie, „wir kamen ins Gespräch. Irgendwann fragte er, ob ich ihn auf Kuba besuchen wolle. Ich bräuchte nicht mal ein Visum, meinte er, und schenkte mir eine Flasche Rum.“ Castro ließ nicht locker. Bei jedem weiteren Zwischenstopp in Gander lud er Lane wieder ein. Bis sie tatsächlich nach Kuba flog und mit dem Comandante dinierte.

Als die erste Boeing 707 mit ihren Düsentriebwerken über Gander hinwegflog, ahnte Fluglotse Frank Tibbo bereits den Niedergang

Ihre Kollegen von früher bezeichnen Lane als „Partygirl“, die im Hinterhof ihres Hauses einst auch Feiern für die Crews ausrichtete. Nun steht sie da und erzählt. Wie sie einmal Frank Sinatra über den Haufen rannte. Wie Ronald Reagan an der Kasse im Duty-free-Shop von den Pferden der Bergpolizei vor den Toren des Flughafens schwärmte. Wie sie sich 1990 mit der Queen unterhielt, „45 Minuten lang“. Wie nett Che Guevara gewesen sei, „auch wenn der nie viel sagte“.

Obwohl Menschen wie Lane oder Faulkner Neufundland nur selten verließen – und wenn, dann meist nur, um Verwandte auf dem Festland zu besuchen –, so erfuhren sie doch mehr über die Welt als viele andere Menschen zu jener Zeit. Denn die Welt traf sich in Gander, die alte wie die neue, unfreiwillig, aber auch neugierig. „Es war aufregend zu sehen, wie die Menschen aus fernen Ländern aussahen, wie sie sich kleideten und ihre Haare trugen“,

erzählt Lane. Hier auf dem Boden kniende Araber, die das Terminal zum Morgengebet nutzten, dort New Yorker Werbeleute, weiter hinten deutsche Autohändler. Es war wie in einem Club. „Man sah jemanden, ging zu ihm und sprach ihn an“, meint Castro-Freundin Marjorie Lane.

Angelockt wurden die Flughafen-Arbeiter damals von hohen Löhnen und billigen Grundstückspreisen. Neufundland galt als Armenhaus Kanadas, komplett abhängig vom Fischfang. In Gander war das anders. Hier verdiente man einen Dollar pro Stunde, das war viel zu jener Zeit. Alles in Gander musste neu errichtet werden. Die Stadt ist eine von wenigen, die gegründet wurde, nachdem es den Flughafen bereits gab. Erst spät wurde sie ans Straßennetz angeschlossen, eine Zeit lang war sie nur zu Wasser, mit dem Zug oder aus der Luft zu erreichen. Fast alle Straßen in dem 11 000-Einwohner-Ort sind nach Piloten benannt. Zwischen Motels und Fast-Food-Restaurants erinnern Flugzeugmodelle an die Geschichte. Neben der Airport-Straße duckt sich eine Wellblechhalle. Unter ihrem Giebel ragt ein Flugzeugrumpf hervor: Das North Atlantic Aviation Museum ist weniger prächtig als sein Name, gerade mal ein Dutzend Flugzeuge sind hier ausgestellt.

Vor der Halle wartet Frank Tibbo, 80. Der Mann, der so aussieht, wie man sich einen pensionierten CIA-Agenten vorstellt, kontrollierte von 1956 an fast 40 Jahre lang den Luftverkehr in Gander. Nun ist er so etwas wie das fliegerische Gedächtnis der Stadt, noch immer schreibt er eine Fliegerei-Kolumne für die Lokalzeitung. Das Museum sollte nur Treffpunkt sein. Tibbo, der anfangs nicht besonders gesprächig ist, führt zum Tower des Flughafens. Dort oben rückt er seine Sonnenbrille zurecht – und ist nun kaum wiederzuerkennen. Als hätte jemand einen Einschaltknopf gedrückt, fließen die Geschichten aus Tibbo heraus. Seine Hände rotieren, von der Landebahn zum Hangar, zeigen, wo das alte Terminal stand, die längst abgerissenen Hotels, wo die Amerikaner ihre Kasernen hatten. Tibbos Job war es damals, die Flugzeuge „runterzureden“. „Sobald sie zehn Meilen von uns entfernt waren, plapperte ich los, bis sie am Boden waren“, erzählt der ehemalige Lotse auf dem Dach des Towers. Morgens landeten die Maschinen aus Europa, abends die aus Amerika. Er berichtet, wie Schwarzbären oder Elche sich auf der Landebahn verirrtten, weil es niemand für nötig gehalten hatte, Zäune aufzustellen. Dass ihm einmal Winston Churchill im Gang „im Pyjama“ begegnet sei. Wie er den Niedergang geahnt habe, als die erste Boeing 707 über Gander hinwegflog. „Gander war zwar die größte Tankstelle der Welt“, sagt er, „aber eben auch nur das – warum sonst sollte irgendwer hier landen?“ Tibbo schaut auf die 15 Parkpositionen, von denen keine einzige besetzt ist.

Gander konnte seinen Niedergang lange hinauszögern. Dabei halfen auch die sowjetischen Flugzeuge, die in den siebziger und achtziger Jahren eine Haupteinnahmequelle bildeten. Zwischen Moskau und Havanna landeten sie weiterhin hier, um zu tanken. Damit war Schluss, als regelmäßig Besatzungen und Passagiere in die umliegenden Wälder flohen. Gander war das Schlupfloch im Eisernen Vorhang. An Bord spülten vor allem Kubaner, DDR-Bürger und Bulgaren ihre Papiere die Toilette hinunter und hauten ▶



WEEKEND

MaxMara

ab. Andere tauschten kubanische Zigarren gegen Levi's-Jeans. Während Tibbo auf dem Tower davon erzählt, landet hinter ihm ein Flugzeug der US Army. Soldaten in Wüstenuniform steigen aus, am Morgen sind sie in Afghanistan gestartet. Auch während der Golfkriege nutzten die US-Militärs Gander als Stopp.

Ob Soldaten, Könige oder Flüchtlinge, die Gastfreundschaft der Ganderer hat einen legendären Ruf. Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 wurde der US-Luftraum gesperrt. Dutzende Transatlantikflüge mussten umgeleitet werden und landeten in Halifax auf der Halbinsel Nova Scotia oder in Gander. Die Einheimischen beherbergten die Gestrandeten, teilweise tagelang, oder brachten ihnen Essen. Lufthansa taufte daher sogar eine ihrer Maschinen auf den Namen „Gander/Halifax“, zu dem Zeitpunkt die einzigen nichtdeutschen Städte unter den Namenspaten. Frank

Während des Kalten Krieges flohen regelmäßig Besatzungen und Passagiere aus dem Ostblock in die umliegenden Wälder

Tibbo berichtet davon, während hinter ihm langsam die Sonne untergeht. Er erzählt und erzählt von diesem künstlichen Ort mitten im Nirgendwo, der einst womöglich der kosmopolitischste der Welt war. Damals, als uns der Gedanke, dass die Welt kleiner wird, noch mit Hoffnung erfüllte.

„Wir wissen, dass diese Zeit nie zurückkehren wird“, sagt Airport-Chef Gary Vey in seinem Büro. Hinter ihm sind Flugzeugmodelle der Airlines aufgereiht, die einst in Gander landeten. Heute bieten nur noch Air Canada und Sunwing Airlines, eine kleine kanadische Linie, Flüge an. Einige Einnahmen erzielt Vey noch mit Cargo- und Militärmaschinen sowie kleineren Jets, aus denen bisweilen Stars steigen. Der Mann mit dem Schnauzbart berichtet von Mariah Carey, Bill Clinton und Jennifer Lopez, John Travolta fliege gern selbst. Am Rand des Rollfelds parkt an diesem Tag der Jet von US-Außenminister John Kerry. Außerdem nutzen angeblich 600 Flugzeuge pro Jahr Gander für Notlandungen. Auch daran verdient der Flughafen, den Vey klein sparen musste: 45 Mitarbeiter gibt es heute, früher waren es 400. Wer noch da ist, wirkt nicht gerade überlastet. Hinter dem Schalter einer Autovermietung drückt die Verkäuferin auf ihrem Mobiltelefon herum. Maximal zehn Kunden schauen am Tag vorbei, sagt sie, als sie kurz den Kopf hebt.

Flughafen-Chef Vey hat andere Probleme. Es sei nicht sicher, aber das historische Terminal mit dem Wandgemälde und den Ledersitzen, von denen einst die iranische Kaiserin gerutscht ist, mit der Abfertigungshalle, in der die Geschichte des 20. Jahrhunderts eingeschlossen zu sein scheint, all das sei zu teuer im Unterhalt. „Wir werden es wahrscheinlich abreißen und durch einen Neubau ersetzen“, sagt er mit leiser Stimme, „ein Jammer ist das.“ ■



Die Geschichte des Flughafens Gander ...

... begann 1936 mit den Bauarbeiten in der menschenleeren Wildnis, zwei Jahre später ging der Airport in Betrieb. Mit seinen vier asphaltierten Runways galt er als größter weltweit. Flugzeuge auf dem Weg über den Nordatlantik sollten hier zwischenlanden und auftanken; in dieser Zeit fehlte den Maschinen die Reichweite für einen Nonstop-Flug. Von Gander aus konnte man die meisten Metropolen an der US-Ostküste und in Westeuropa erreichen. In den Sechzigern erlebte der Flughafen, damals mit jährlich rund 250.000 Passagieren einer der verkehrsreichsten, einen raschen Abstieg: Die letzte Generation viermotoriger Propellerflugzeuge sowie neue Düsenflugzeuge schafften die Atlantiküberquerung ohne Zwischenlandung. Heute sind nur noch zwei Pisten in Betrieb, der Großteil des Luftverkehrs in Gander entfällt auf Militärmaschinen.



ITEM m6

THE INTELLIGENT LEGWEAR



Mode kombiniert mit jahrzehntelanger Kompetenz für wirksame Kompressionstechnologie. Innovative Hochleistungsgarne vereint mit modernstem Design. Mit ITEM m6 entwickelt die deutsche Hightech-Manufaktur medi ein völlig neuartiges Strumpf- und Shapewear-Konzept.

MADE IN GERMANY

ITEM-m6.com