

Die Berliner Luftbrücke

Kaum ein Ereignis hat die Welt nach dem Zweiten Weltkrieg mehr bewegt, als die Berliner Luftbrücke. So war die Berliner Luftbrücke doch die Entscheidung über den Fortbestand der Demokratie, eine Entscheidung, die nicht zuletzt auch den Westen vor dem Kommunismus schützen sollte.

Gebannt blickte die Welt deswegen auf die Alliierte Insel, die nunmehr isoliert und auf sich gestellt in "feindlichem" Territorium lag. Von den enormen Anstrengungen, die unternommen wurden, um diese Insel zu halten und um die Bevölkerung mit dem Wichtigsten an Grundnahrungsmitteln zu versorgen, soll hier berichtet werden.

Landeanflug einer Douglas C-54 der US-Air-Force auf den Berliner Flughafen Tempelhof

Berlin, 1948/49

Photographie Landesbildstelle, Berlin



Die zwei Väter der Luftbrücke

Als eigentlicher Vater der Berliner Luftbrücke gilt Lucius D. Clay. Ursprünglich war er Experte für den Ausbau von Eisenbahn - und Hafenanlagen und ein ausgezeichneter Logistikexperte. Er ermöglichte es durch seinen unerbittlichen Einsatz, dass die Versorgung Berlins aus der Luft nicht als bloße Idee bestehen blieb, sondern auch verwirklicht wurde. Anfangs fanden sich für die einleuchtende Idee nämlich wenig Befürworter. Eine Versorgung aus der Luft wurde als reines Hirngespinnst abgetan, als utopisch betrachtet. Doch Lucius D. Clay war überzeugt, dass die einzige Möglichkeit, Berlin am Leben zu erhalten darin bestand, auf dem Luftwege Versorgungsgüter zu liefern. Und so setzte er alles daran, seine Vorgesetzten von dem Gelingen seines Vorhabens zu überzeugen. D. Clay sollte recht behalten. Die Versorgung Berlins aus der Luft war ein voller Erfolg. Die Bevölkerung wurde mit Lebensmitteln, Kohle und sogar den Einzelteilen für ein Kraftwerk beliefert. Zum Schluss flogen die alliierten Maschinen die eingeschlossene Stadt fast im Minutentakt an.

Aber die eigentliche Idee der Luftbrücke stammte nicht etwa von Lucius D. Clay, sondern vom Engländer Rex Vait. Er erstellte unter anderem die Machbarkeitsstudien für die Berliner Luftbrücke und er war es auch, der seinerseits Lucius D. Clay davon überzeugte, dass eine Versorgung Berlins aus der Luft die einzige Hoffnung für die eingeschlossene Bevölkerung darstelle. Vait erfuhr die Macht der Russen am eigenen Leib, denn er sass in einem der letzten Militärzüge, die von Westen kommend nach Berlin führen und der Zug in dem Vait sass, wurde von den Russen für mehrere Stunden an der Weiterfahrt gehindert. Als sich die Lage mit Russland dann zusehends zuspitzte, entwarf Vait Pläne für die Versorgung der Bevölkerung. Dabei achtete er nicht nur auf die reine Idee der schnellen Versorgung, sondern rechnete auch emsig nach, wie er die Stadt versorgen könne, ohne den Steuerzahler unnötig zu belasten. Nicht zuletzt hatte Vait auch die Idee, Sunderland Flugboote nach Berlin zu schicken, die auf den umfangreichen Gewässern um Berlin starten und landen konnten.

Rex Vait steht aber eigentlich im Schatten von Lucius D. Clay, dem Mann, der bis heute als der Vater der Luftbrücke angesehen wird. Fest steht aber eines, ohne Lucius D. Clay und Rex Vait wäre eine erfolgreiche Durchführung der Luftbrücke nicht möglich gewesen. Nur durch das Zusammenarbeiten

beider Männer wurde diese Aktion ermöglicht. Durch Rex Vait mit seinem Organisationstalent und durch Lucius D. Clay mit seinen Beziehungen bis hinauf in hohe Kreise der amerikanischen Streitkräfte.

Die Entstehung der Berlinkrise



Die Versorgung Berlins aus der Luft wurde notwendig, da in der Nacht zum 24. Juni 1948 sämtliche Landverbindungen von den Westzonen nach Berlin durch die sowjetischen Streitkräfte gesperrt werden. Sämtliche Nahrungsmittellieferungen aus Ost und West mussten somit eingestellt werden. Die Stromversorgung für Berlin wurde unterbrochen. Mit dieser Aktion wollte Russland die westlichen Truppen zum Abzug aus Berlin und somit zur Aufgabe Berlins zwingen. Schon im Vorfeld zur Berlinblockade versuchten die russischen Streitkräfte die Versorgung Berlins so gut wie möglich zu behindern. Es wurden Militärzüge angehalten, der Gütertransport durch immer neue Vorschriften behindert. Am 20. März 1948 traten die sowjetischen Vertreter aus dem Alliierten Kontrollrat für die vier Besatzungszonen aus. Am 16. Juni wurde die Arbeit in der Alliierten Kommandantur der Stadt beendet.

Die Lage spitzte sich aber erst mit dem Inkrafttreten der Währungsreform in den drei Westzonen zu. Die sowjetische Führung sah sich zum Handeln herausgefordert und erliess am 24. Juni eine eigene Währungsreform, die für die Ostsektoren und

Grossberlin gelten sollte. Diese Währungsreform wurde aber von den Westmächten sofort für nichtig erklärt. Die Deutsche Mark konnte sich indes als Währung festigen. Als Reaktion auf die Festigung der DM als neue Währung blockierten dann sowjetische Truppen in der Nacht zum 24. Juni 1948 die Landverbindungen nach Berlin.

Einteilung Deutschlands und Berlins in die vier Besatzungszonen



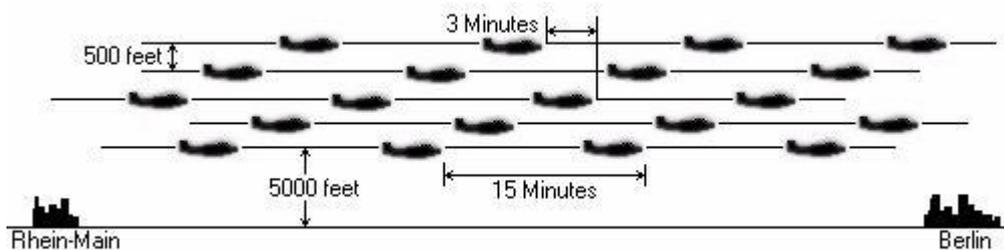
Die Vorräte der Stadt Berlin

Zum Beginn der Blockade Berlins reichten die Lebensmittelvorräte in der Stadt für etwa 30 Tage, die Kohlevorräte für etwa 45 Tage. Ohne eine Versorgung von aussen war Berlin nicht in der Lage, sich selber am Leben zu erhalten. Während der einjährigen Blockade waren dabei 277'000 Flüge notwendig, um die Stadt mit ihren Bewohnern zu versorgen. Dabei wurden 2,1 Millionen Tonnen Güter nach Berlin geflogen.

Gesamtbilanz

Dauer	25. Juni - 6. Oktober 1949
Flüge	227'728
Frachtmenge	2'110'225,5 t
Fracht	67 % Kohlen 24 % Lebensmittel 9 % Rohmaterialien (Zeitungspapier und Medikamente)
Gesamtflugstrecke	175 Mio. km = ca. 200 Flüge zum Mond und zurück
Kosten	100 US\$ pro Tonne Fracht

An der Berliner Luftbrücke beteiligten sich vor allem die USA und England. Sie führten einen Grossteil der Flüge von und nach Berlin durch. Frankreich war hingegen nur mit sehr wenigen Flügen beteiligt, da es seine Luftwaffe grösstenteils im Indochina - Konflikt einsetzte. Neben den militärischen Flugzeugen wurden auch zivile Maschinen von Charterunternehmen eingesetzt, die im Auftrag der jeweiligen Regierung flogen. Zudem wurden nicht nur landgestützte Flugzeuge sondern auch wassergestützte Flugzeuge vom Typ Short Sunderland eingesetzt. Diese Flugzeuge konnten in Landezonen auf den Wasserzonen rund um Berlin landen. Dies trug dazu bei, dass die Zahl der Hilfsflüge zusätzlich erhöht werden konnte.



Die einzelnen Flüge waren genau durchgeplant. Die Flugzeuge flogen in Korridoren, die von 1000 - 10000 ft reichten und 20 km breit waren. Diese Korridore wurden zusätzlich in fünf Flughöhen gestaffelt. Die Abstände zwischen den einzelnen Flugzeugen betragen 15 Minuten in der jeweiligen Flughöhe und 3 Minuten zur nächsten Flughöhe. In den Spitzenzeiten landeten die Flugzeuge im 90 Sekunden Takt. Es waren immer 32 Maschinen gleichzeitig in der Luft, die rund um die Uhr flogen und an Spitzentagen teilweise 1300 Flüge pro Tag nach Berlin durchführen konnten.

Die Flüge waren so durchgeplant, dass die Flugzeiten nur um wenige Sekunden über - bzw. unterschritten werden durften. Kam es zu starken Abweichungen, dann musste der Pilot abdrehen und zu seinem Startflughafen zurückkehren.



Frachtmengen

Monat	Flüge	Frachtmenge
Jun 48	500	1273,6 t
Jul 48	13520	62646,5 t
Aug 48	18075	107954,2 t
Sep 48	19745	126660 t
Okt 48	18235	133879 t
Nov 48	13574	103042 t
Dez 48	16487	128333 t
Jan 49	19492	155994 t
Feb 49	17086	138086 t
Mrz 49	22163	177941 t
Apr 49	26026	213512 t
Mai 49	27718	227532 t

Die Opfer der Berliner Luftbrücke

Die Berliner Luftbrücke hat auch ihre Opfer gefordert. So starben bei den Flügen insgesamt 31 Amerikaner, 40 Briten und fünf deutsche Helfer. Diesen Opfern der Hilfsaktion wurde 1951 das Luftbrückendenkmal in Berlin gewidmet, dass vor dem Eingang des Berliner Flughafens Tempelhof errichtet wurde. Das riesige Betonmonument stellt symbolisch eine Brücke in die Lüfte dar. Ein gleiches Denkmal befindet sich bei der amerikanischen Airbase in Frankfurt am Main.

Den Piloten der Luftbrücke wurde die Arbeit seitens der russischen Besatzungsmächte erschwert. So wurden die Flugzeuge z.B. nachts mit Scheinwerfern geblendet oder auch von Jagdfliegern im Anflug gestört. Es wurde sogar versucht, eine Ballonsperre am Himmel zu errichten. Die Ballons entsprachen in ihrer Grösse etwa denen von Wetterballons.

Douglas C-54
7,2 t

Frachtkapazität



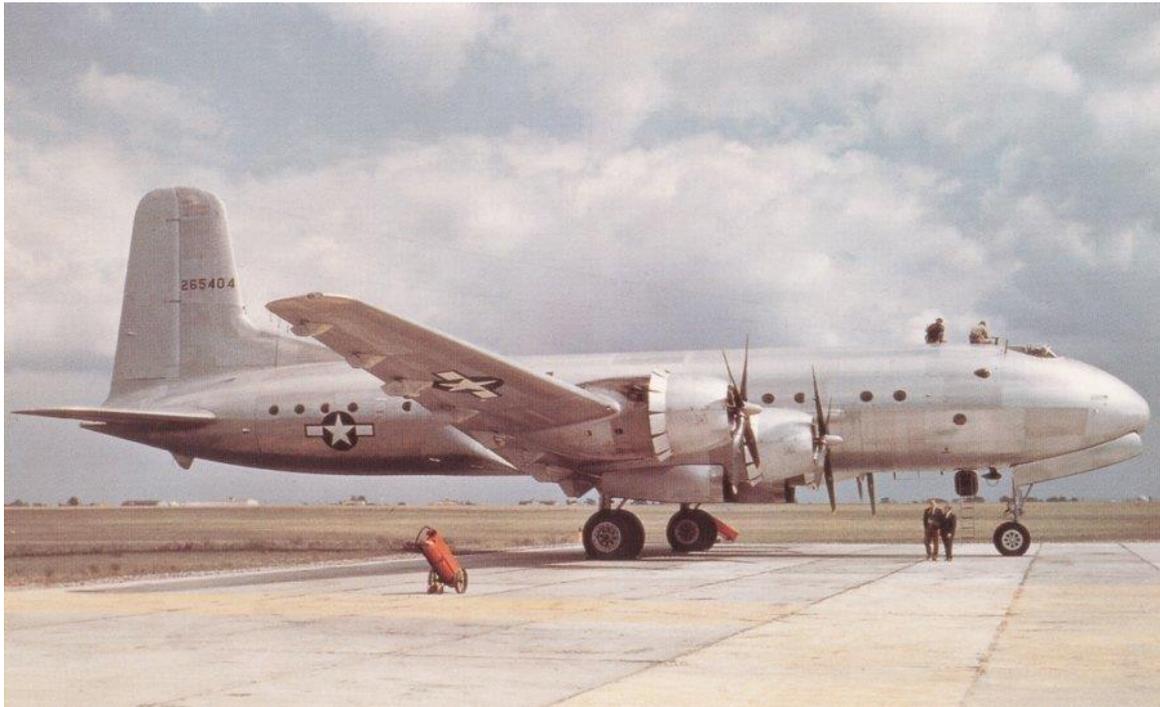
Douglas C-47

Frachtkapazität 3,3 t



Douglas C-74

Frachtkapazität 21,8 t



Boeing C-97

Frachtkapazität 18,8 t



Courtesy Photo

Larry Westin

50 Jahre Luftbrücke

*Der Insulaner verliert die Ruhe nicht,
der Insulaner liebt keen Jetue nicht,
der Insulaner hofft unbeirrt,
dass seine Insel wieder'n schönes Festland wird.
Lied von Günter Neumann, das der Rundfunk am
1. Weihnachtstag 1948 zum ersten Mal ausstrahlte*



Am 24. Juni 1948 riegelte die sowjetische Besatzungsmacht West-Berlin vom restlichen Deutschland ab: Alle Land- und Wasserwege, die in den von den West-Alliierten besetzten Teil Berlins führten, wurden gesperrt. Ursache für die "Berliner Blockade" waren die auseinandergehenden politischen Auffassungen zwischen der UdSSR und den Westmächten; Anlass war die Ausdehnung der Währungsreform in den Westzonen Deutschlands (20. 6. 1948) auf die Westsektoren Berlins. Die Bevölkerung West-Berlins wurde ab dem 25. Juni 1948 auf dem Luftweg versorgt. Die Luftbrücke funktionierte so gut, dass die Sowjets gezwungen waren, die Blockade am 12. Mai 1949 aufzuheben. Das bedeutete einen enormen Prestigeverlust für die UdSSR und setzte dem Plan, ganz Berlin zu besetzen, ein Ende. Bedenkt man die lang anhaltende Blockadedauer, so ist es ein Phänomen, wie der Westteil der Stadt ausschliesslich über die Luftbrücke versorgt werden konnte. Bis zum 6. Oktober 1949 brachten die "Rosinenbomber" der Briten und Amerikaner Lebensmittel, Industriegüter und Kohle. Insgesamt waren es 277'728 Flüge.

Auf dem Luftweg gelieferte Kohle wird entladen

Der Weg, der zur Blockade führte, zeichnete sich bereits zwei Jahre vor deren Errichtung ab. Die



Uneinigkeit und die Interessengegensätze der Siegermächte über die Zukunft Deutschlands wurden ab 1946 besonders deutlich. In der "Sowjetisch Besetzten Zone" (SBZ) und im Ostsektor Berlins kam es unter massiven Druck der Sowjets zur Zwangsvereinigung von KPD und SPD zur SED. 1947 scheiterten Krisengespräche zwischen West und Ost: Die Londoner Außenministerkonferenz wurde abgebrochen. Die "Truman-Doktrin" und der Marshall-Plan taten ein weiteres, um die Spannungen zu vertiefen. In der ersten Jahreshälfte 1948 verließen die Sowjets den Alliierten Kontrollrat und die Berliner Kommandantur. Als die von den westlichen Alliierten beschlossene Währungsreform (20. 6. 48) auch auf ganz Berlin übergreifen sollte, schaltete die Sowjetische Militäradministration (SMAD) am 23. 6. 1948 das Grosskraftwerk ab, das bisher für ganz Berlin genutzt wurde. Am

24. 6. folgte die Unterbrechung des gesamten Strassen- und Schienenverkehrs zwischen Westzone und Berlin, Lebensmittellieferungen und Schiffsverkehr wurden ebenfalls gestoppt. General Clay, der Oberbefehlshaber des US-Sektors, brachte die politisch spannungsgeladene Situation auf den Punkt: "Wenn Berlin fällt, folgt Westdeutschland als nächstes." Die Antwort auf die Sowjetblockade kam postwendend: Am 25. Juni 1948 befahl General Clay die Errichtung einer Luftbrücke. West-Berlin sollte von den Westmächten versorgt und somit die Einverleibung durch die UdSSR verhindert werden. Clays Massnahme blieb zunächst jedoch auf Seiten der Alliierten umstritten. In Berlin zu bleiben bedeutete, das Risiko eines Krieges mit der Sowjetunion einzugehen. So begannen die Regierungen der Westmächte nach anfänglichem Zögern, gegen die Blockade gemeinsam vorzugehen.

Die Vorzeichen für das Funktionieren der Luftbrücke waren nicht die besten. Die Transportkapazität der amerikanischen und britischen Luftflotte belief sich anfangs auf 500 bis 700 Tonnen täglich. Der Minimalbedarf zur Versorgung West-Berlins betrug ungefähr das Zehnfache. Hinzu kam, dass die technisch veralteten Flugzeuge der Alliierten im Verlauf der Luftbrücke Stück für Stück ersetzt werden mussten. Frankreich beteiligte sich nicht an der Luftbrücke, da es fast alle Flugzeuge im Indochinakrieg einsetzte.



Die Flughäfen Tempelhof (US-Sektor) und Gatow (GB-Sektor) wurden ausgebaut, im Juli wurde der Bau eines dritten Flughafens in Tegel (französischer Sektor) beschlossen. 19000 Berliner arbeiteten in Acht-Stunden-Schichten unter Anleitung amerikanischer und französischer

Techniker an dessen Fertigstellung, die bereits nach 85 Tagen erreicht wurde. In der sogenannten Bizone, dem englisch-amerikanisch kontrollierten Deutschland, standen insgesamt elf Flughäfen für die Luftbrücke nach Berlin zur Verfügung. Ständig wurden vor allem amerikanisch stationierte Flugzeuge aus aller Herren Länder angefordert, um die Luftbrücke zu verstärken. Rund 300 Flugzeuge waren im Einsatz. Die Maschinen flogen in vier sechsstündigen Blocks nach Berlin, alle 90 Sekunden landete und startete ein Flugzeug. Verpasste ein Pilot den Anflug, so musste er mit der gesamten Ladung zurückfliegen. Der Start- und Landeplan musste streng eingehalten werden, für einen zweiten Landeanflug blieb da keine Zeit.

Transportflugzeuge auf dem Flughafen Tempelhof

Die Transportleistungen konnten stetig erhöht werden: Am 30. Juli 1948 konnten pro Tag erstmals



mehr als 3000 Tonnen eingeflogen werden, am 25. November waren es sogar 6000 Tonnen. Zwei Drittel der Transporte bestanden aus Kohlen, ein Viertel waren Lebensmittel und der Rest Rohmaterialien oder Versorgungsgüter. Unter anderem wurden Fahrzeuge vor dem Flug zerlegt und in West-Berlin wieder montiert. Auch ein ganzes Kraftwerk, das später den Namen "Ernst Reuter" trug, wurde über die Luftbrücke in die Stadt geschafft. Zum Helden der Kinder wurde der US-Pilot Gail Halvorsen, der "Schokoladen-Flieger". Er band Schokoladentafeln an kleine Fallschirmchen aus Taschentüchern und liess sie dann kurz vor der Landung in Tempelhof niedergehen. Schokolade war aber nicht das einzige, was die

Kinderherzen erfreute. "Shmoos" waren Gummoplastiken, die ebenfalls von den alliierten Fliegern abgeworfen wurde. Gab man ein "Shmoo" an einer bestimmten Ausgabestelle ab, erhielt man ein CARE-Paket mit Zehn-Pfund-Schmalz.

Pilot Gail S. Halvorsen, er warf kleine Fallschirme mit Bonbons, Kaugummis und Schokolade von seiner Maschine ab

Die Leistungsfähigkeit der Luftbrücke erreichte ihren Höhepunkt, als mehr Fracht nach West-Berlin



eingeführt wurde als vor der Blockade. Bevor dieser Zustand jedoch erreicht werden konnte, musste die West-Berliner Bevölkerung einiges an Entbehrungen in Kauf nehmen. Die Kohle- und Essensvorräte schrumpften, der Verkehr musste eingeschränkt werden, Strom und Gas für Haushalte gab es lediglich für zwei bis vier Stunden täglich. Da die meisten Transporte aus Lebensmitteln und Kohle bestanden, litten die Gütertransporte und damit die Wirtschaft. Die Industrieproduktion Berlins sank drastisch, nachdem sie nach dem Kriegsende schon auf einem Tiefpunkt angelangt war. Die Arbeitslosenzahlen stiegen von Juni 1948 bis Mai 1949 um 250 Prozent. Oberbürgermeister Ernst Reuter hielt in dieser Zeit viele Reden, die

die Durchhaltekraft der Menschen beschworen. Die bekannteste ist wohl die Rede vom 9. September 1948 auf dem Platz der Republik: "Völker der Welt!... Schaut auf diese Stadt und erkennt, dass ihr diese Stadt und dieses Volk nicht preisgeben dürft... Und Volk von Berlin, sei dessen gewiss, diesen Kampf, den sie wollen, diesen Kampf, den werden wir gewinnen."

Kohlezuteilung im Bezirk Reinickendorf

Berlin hungerte und fror im Winter 1948/49.



Glücklicherweise war es nicht allzu kalt. Pro Person standen nur 12,5 kg Holz, Kohlen oder Kohleersatz zur Verfügung. Es wurden Wärmestuben eingerichtet, die jedoch meistens überfüllt waren. Zur Weihnachtszeit schickte die Stanford-Universität aus Kalifornien 10 Tonnen Winterkleidung für die Studenten der Freien Universität, Westdeutsche Fabriken spendeten Reifen für 60 West-Berliner Omnibusse. Ein Kredit von monatlich 43 Millionen DM und die Sondersteuer "Notopfer Berlin" kamen der blockierten Stadt zugute. Ein Zuschlag von zwei Pfennig auf alle

innerdeutschen Postsachen und die Einbehaltung von etwa einem Prozent aller Lohn- und Gehaltszahlungen in den Westzonen Deutschlands ergaben eine monatliche Summe zwischen 25 und 40 Millionen DM. Die Gesamtkosten der Luftbrücke von etwa 200 Millionen US-Dollar - jede nach West-Berlin geflogene Tonne Fracht kostete 100 US-Dollar - wurde jedoch von den amerikanischen und englischen Steuerzahlern bezahlt.



Letztendlich ist es dem Durchhaltevermögen der West-Berliner und den unermüdlichen Hilfeleistungen der Alliierten zu verdanken, dass die Luftbrücke funktionierte und West-Berlin dadurch nicht der SBZ einverleibt wurde. Auch die skeptische Haltung zwischen Westmächten und West-Berlin wich im Laufe dieser Zeit gegenseitigem Respekt und Freundschaft. Aus Besatzern wurden im Westteil Schutzmächte.

Gian Hessami

FOTOS: Landesbildstelle Berlin, Bildarchiv der TU Berlin

Arbeitsblatt „Berliner Luftbrücke“

1. In wie viele Zonen war Berlin eingeteilt und wie hiessen sie?

_____ Zonen
_____ Zone
_____ Zone
_____ Zone
_____ Zone

2. Erkläre, weshalb die Berliner Luftbrücke gestartet wurde?

3. Weshalb sah sich die sowjetische Führung zum Handeln heraus gefordert?

4. Wann wurden die Verbindungen nach Westdeutschland unterbrochen und wie lange dauerte die totale Blockade?

5. Die Kohlemenge betrug 67%, die Lebensmittelmenge 24% der gesamten Frachtmenge. Berechne die Mengen in Tonnen.

_____ t Kohlen
_____ t Lebensmittel

6. Berechne die durchschnittlich transportierte Fracht pro Flug.

7. Vergleiche die Frachtmengen und Flüge in den Monaten September 1948 und Mai 1949. Du stellst pro Flug eine Zunahme der transportierten Fracht fest. Worauf ist das zurückzuführen?
