

Flieger mit Kohlen und Kartoffeln Die Berliner Luftbrücke

Autorin: Imke Köhler

Hintergründe der Berlin-Blockade

Ähnlich wie Deutschland mit seinen vier Besatzungszonen, wird die ehemalige Reichshauptstadt Berlin nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in vier Sektoren aufgeteilt. Die Alliierten haben sich in den Londoner Protokollen vom November 1944 und dem Abschlussprotokoll der Potsdamer Konferenz vom August 1945 darauf verständigt, Deutschland als Einheit zu erhalten und eng zusammenzuarbeiten. Doch schon bald nach Kriegsende zerfällt ihre Allianz. Zu unterschiedlich sind die politischen Systeme der Westmächte und der Sowjetunion, zu unterschiedlich die Vorstellungen, wie ein neues Deutschland aussehen soll. Streit entzündet sich auch an der Reparationsfrage und dem interzonalen Handel und Verkehr. Die Uneinigkeit in diesen Fragen führt schnell dazu, dass jede Macht ihre eigene Besatzungspolitik verfolgt.

Zu dem wachsenden Misstrauen und der schließlich offenen Konfrontation zwischen den Westmächten und der Sowjetunion führen zwischen 1945 und 1948 auch Ereignisse auf internationalem Terrain: Die Politik der Sowjetunion in Ost- und Südosteuropa, die den Expansionswillen Moskaus zu offenbaren scheint; die daraufhin von der US-Regierung verfolgte Politik der Eindämmung und die Planung eines amerikanischen Wiederaufbauprogramms für (West-) Europa. Als sich bei den drei Westmächten nach der gescheiterten Londoner Außenministerkonferenz im Dezember 1947 die Absicht konkretisiert, einen westdeutschen Teilstaat zu gründen, gibt es bereits erste Behinderungen auf den Zufahrtswegen nach Berlin. Die Sowjets nutzen nun die Tatsache, dass Berlin in ihrer Zone liegt.

Mit der Währungsreform in den Westzonen am 20. Juni 1948 kommt es zum Eklat. Dabei wird Berlin ursprünglich von der Währungsreform ausgenommen, gerade um der Sowjetischen Militärregierung keinen Vorwand für weitere Blockaden zu liefern. Den Sowjets droht durch die Einführung der D-Mark in den Westzonen eine galoppierende Inflation in der eigenen Zone, solange es dort für Reichsmark noch etwas zu kaufen gibt. Deshalb führen sie am 23. Juni 1948 eine eigene neue Währung ein und beziehen Gesamtberlin (!) in die Währungsreform mit ein. Die Westalliierten kontern, indem sie einen Tag darauf die D-Mark nun auch in Westberlin zulassen. Mit dem Kampf um die Währung Berlins hat auch ein erbitterter Kampf um die Vorherrschaft über die Stadt angefangen. Die Berlinblockade beginnt.

Beginn der Berlin-Blockade

Die Sowjets blockieren nun vollständig das Straßen- und Schienennetz nach Westberlin und stellen auch die Lebensmittellieferungen aus der eigenen Zone ein. Die Versorgungsadern der westlichen Stadtsektoren sind damit von der Außenwelt abgeschnitten. Zusätzlich klemmen die Sowjets den Westberlinern die Stromversorgung ab. Am 23. Juni gehen kurz vor Mitternacht die Lichter aus. Die Blockade Berlins stellt die Westmächte vor die Frage, wie auf diese gravierende Situation reagiert werden soll: Rückzug aus der Stadt oder Krieg um Berlin? Der amerikanische Militärgouverneur General Clay befürwortet, in der Stadt zu bleiben. Für die Versorgung der Berliner Bevölkerung steht nur noch der Luftweg offen. Anders als bei den Transportwegen am Boden, für deren Nutzung durch die Westalliierten nur mündliche Zusagen der Sowjets bestanden, ist das Nutzungsrecht des Luftraums vertraglich festgelegt. Drei Flug-Korridore führen von den Westzonen Deutschlands nach Westberlin: von Hamburg, Hannover und Frankfurt am Main aus darf je ein Korridor von 30

km Breite und 3 km Höhe über die Sowjetisch Besetzte Zone hinweg nach Berlin befliegen werden. Am 25. Juni fällt der Entschluss unter General Clay, eine Luftbrücke zu errichten. Es gilt zu diesem Zeitpunkt allerdings als unmöglich, die zweieinhalb Millionen Westberliner dauerhaft aus der Luft zu versorgen. Zunächst soll es vorrangig darum gehen, die Moral der Westberliner zu stärken und Zeit zu gewinnen. Die Luftbrücke – von den Amerikanern „Operation Vittles“ („Operation Lebensmittel“) genannt und von den Briten als „Operation Plainfair“ („Operation Hausmannskost“) betitelt – ist deshalb zunächst auf 45 Tage befristet. Zwei Flugplätze stehen für die Luftbrücke zur Verfügung: Tempelhof im amerikanischen Sektor und Gatow im britischen Sektor der Stadt. Die Franzosen beteiligen sich nicht an der Luftbrücke, da fast ihre gesamte Flugzeugstaffel im Indochinakrieg im Einsatz ist.

Das Unternehmen „Luftbrücke“

Nach Berechnungen der US-Militärbehörden benötigen die Westberliner eine Einfuhrmenge von 4.500 Tonnen täglich, um zumindest ihren minimalen Lebensbedarf zu decken. In der gesamten ersten Woche werden allerdings nur 1.273 Tonnen in 500 Flügen nach Westberlin gebracht. Für die Ausweitung der Luftbrücke werden daraufhin verschiedene Maßnahmen ergriffen: Die technisch veralteten, zweimotorigen „Dakotas“ werden durch die viermotorigen „Skymaster“ ersetzt, die die vierfache Tonnage fassen können. Um den wachsenden Bedarf an Flugzeugen zu decken, ziehen die Amerikaner ihre Maschinen aus aller Welt zusammen: aus Tokio, der Karibik, der Panama-Kanalzone, von Hawaii, den Bermudas und den Azoren. Die Briten fordern ihrerseits Flugzeuge und Besatzungen aus den Commonwealth-Staaten Südafrika, Australien und Neuseeland an.

Es ist abzusehen, dass die Flughäfen Tempelhof und Gatow so viele Maschinen nicht aufnehmen können, auch halten ihre Rollbahnen der hohen Belastung nicht stand. Auf dem Flughafen Tempelhof werden deshalb zwei neue Rollbahnen gebaut, die Piste in Gatow verlängert. In Tegel, im französischen Sektor Berlins, wird ab August ein komplett neuer Flugplatz angelegt. 19.000 Berliner arbeiten in drei Acht-Stunden-Schichten rund um die Uhr. Nach nur 85 Tagen Bauzeit kann der Flugplatz in Betrieb genommen werden. Das Frachtgut der „Rosinenbomber“ besteht hauptsächlich aus Lebensmitteln und Kohle. Um Gewicht zu sparen und die Transportmengen zu erhöhen, werden Trockenobst und -gemüse, getrocknete Heringe, Milch- und Eipulver und Maisgries eingeflogen. Die täglichen Rationen sind klein und spiegeln nur einen Teil der Entbehrungen im Blockadealltag wider. „Wir Blockierten hungern nicht“, sagt ein Berliner, „aber wir sind ständig hungrig.“ Die eingeflogene Kohle wird überwiegend zur Stromerzeugung verwendet. Doch um Westberlin eine normale Energieversorgung zu Gewähr leisten, reicht sie bei weitem nicht aus. So wird auch der Strom rationiert. Eine tragende Rolle kommt in der Blockadezeit Berlins Bürgermeister Ernst Reuter zu. Er genießt großen Respekt nicht nur bei den Westalliierten, sondern auch bei der Westberliner Bevölkerung. Seine moralische Überzeugungskraft und seine wiederholten Appelle an die Westberliner, den Willen zur Freiheit nicht aufzugeben, zeigen deshalb große Wirkung. Die Westberliner beweisen ihre Standhaftigkeit als die Sowjets anbieten, ihre Versorgung mit zu übernehmen, wenn sie sich dafür im Ostteil der Stadt registrieren lassen. Nur gut ein Prozent der Westberliner folgt dem Angebot.

Ihren absoluten Höhepunkt erreicht die Luftbrücke am 16. April 1949. An diesem Tag landet alle 62 Sekunden ein Rosinenbomber, insgesamt 12.900 Tonnen Versorgungsgüter werden in die Stadt geflogen. Die Demonstration der Leistungsfähigkeit der Luftbrücke führt zur Aufgabe der Sowjets, die am 12. Mai 1949 die Berlin-Blockade beenden. Zwischenzeitlich war eine Situation eingetreten, die die Sowjets gerade hatten vermeiden wollen: die Anlehnung der Westdeutschen an die Westmächte. Die Luftbrücke hatte das Verhältnis von Besatzern und Besetzten grundlegend geändert. Für die Deutschen waren insbesondere die Amerikaner nicht länger Feinde, sondern Verbündete. Die Sendung schildert die Berlin-Blockade mit vielen Originaltönen der RIAS-Reporter, Ernst Reuters und der Westberliner Bevölkerung und gibt damit neben dem politischen Hintergrund die Atmosphäre jener Tage in Berlin wider.