



Die Berliner Luftbrücke

Ereignis und Erinnerung

F Frank & Timme

Verlag für wissenschaftliche Literatur

Die Berliner Luftbrücke

Die Berliner Luftbrücke

Ereignis und Erinnerung

Für das AlliiertenMuseum
herausgegeben von
Helmut Trotnow und Bernd von Kostka

Coverfoto: Auf dem Rhein-Main-Flughafen feiern amerikanische Soldaten das Ende der sowjetischen Blockade, Frankfurt am Main, 12. Mai 1949.

ISBN 978-3-86596-267-6

© Frank & Timme GmbH Verlag für wissenschaftliche Literatur
Berlin 2010. Alle Rechte vorbehalten.

Das Werk einschließlich aller Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar.
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Herstellung durch das atelier eilenberger, Leipzig.

Lektorat: Annette Vogler

Bildredaktion: Bernd von Kostka

Bildbearbeitung: Wolfgang Chodan

Die Publikation und das Symposium des AlliiertenMuseums, Berlin, am 23. und 24. April 2009 in Berlin wurden gefördert durch den Beauftragten des Bundes für die Kultur und die Medien.

Kontakt: AlliiertenMuseum

Clayallee 135

14195 Berlin

www.alliiertenmuseum.de

Eintritt frei

Printed in Germany.

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

www.frank-timme.de

Inhalt

Helmut Trotnow	Einleitung	9
	Die Berliner Luftbrücke 1948/49	15
	The Berlin Airlift 1948/49	18
	Le pont aérien de Berlin 1948/49	21

Die Luftbrücke in der internationalen Politik

Alexej M. Filitow	Defensive Taktik oder Offensive Strategie? Die Entscheidung zur Blockade auf sowjetischer Seite	25
Patrick Salmon	Riding out the Crisis Ernest Bevin and the Berlin Blockade	39
Richard Reeves	“The Greatest Opportunity We Have Ever Had” The Airlift in American Global Politics	53
François Pernot	Un succès politique et diplomatique Le pont aérien de Berlin et la politique internationale de la France	63

Planung und Realisierung

Roger Miller	“Any Problems, Tunner?”	
	Major General William H. Tunner and the <i>Luftwaffe</i> Connection with the Berlin Airlift	77
Bernd von Kostka	Mehr als nur der „Juniorpartner“	
	Der Beitrag der zivilen britischen Charterfirmen zum Erfolg der Luftbrücke	89
Richard Hufschmied	Eine Luftbrücke nach Wien	
	Westalliierte Maßnahmen 1948–1955 für den Fall einer sowjetischen Blockade	101

Folgen der Luftbrücke für Wirtschaft und Alltag

Malte Zierenberg	Kein Tauschobjekt	
	Die Luftbrücke im Kontext einer zeitgenössischen Semantik zwischen Politik und Schwarzmarkt	111
Michael Lemke	Totale Blockade?	
	Über das Verhältnis von Abschottung und Durchlässigkeit im Berliner Krisenalltag 1948/49	121

Die Luftbrücke als Erinnerung

Dominik Geppert	Symbolische Politik	
	Berliner Konjunkturen der Erinnerung an die Luftbrücke	137
David E. Barclay	Mythos, Symbol, Realpolitik	
	Ernst Reuter und die Blockade	149
Die Autoren		158
Danksagung		160
Abbildungsnachweis		160



Amerikanische Veteranen bei einer Gedenkveranstaltung aus Anlass des 60. Jahrestages am Luftbrückendenkmal, Berlin, 27. Juni 2008.

Einleitung

Das AlliiertenMuseum hat sich seit seiner Gründung intensiv mit der Geschichte der Berliner Luftbrücke 1948/49 auseinandergesetzt. Ganz bewusst gewählt war auch der 50. Jahrestag 1998 für die feierliche Museumseröffnung. Darüber hinaus hat sich das AlliiertenMuseum mehrfach in Sonderausstellungen mit der Thematik befasst, angefangen 1999 mit der Ausstellung *Lächeln erwünscht – Cartoons der Luftbrücke*. Insofern war es nur folgerichtig, auch den 60. Jahrestag mit einer Reihe von Erinnerungsaktivitäten zu begehen. Das Symposium *Die Berliner Luftbrücke – Ereignis und Erinnerung* im April des Jahres war Teil dieser Aktivitäten. Die vorliegende Publikation versammelt die Beiträge. Wir veröffentlichen sie bewusst in jener Sprache, in der sie vorgetragen wurden.

Das AlliiertenMuseum verfolgte mit dem Symposium zwei Ziele. Zum einen sollte das Ereignis selbst einer neuerlichen Bestandsaufnahme unterzogen werden. Mit dem Ende des Kalten Krieges und dem Zusammenbruch des kommunistischen Staatensystems 1991 begannen sich die Archive in Ost und West zu öffnen. Die mittlerweile vorliegenden Studien haben unser Wissen um den fraglichen Zeitraum erheblich erweitert. Zum anderen wollten wir der Frage nachgehen, wie sehr sich die Erinnerung an dieses Ereignis im Laufe der zurückliegenden 60 Jahre verändert hat.

In Berlin wird alljährlich am 12. Mai an die Luftbrücke und ihre Opfer erinnert. Ein nicht ganz glückliches Datum, denn es verweist nicht im eigentlichen Sinn auf die Luftbrücke, die von amerikanischer Seite erst am 30. September und von britischer Seite am 6. Oktober 1949 eingestellt wurde. Vielmehr markiert der 12. Mai jenen Tag, an dem die Sowjet-

union die Blockade Berlins aufhob. Ort des Gedenkens ist das Luftbrückendenkmal vor dem ehemaligen Flughafen Berlin-Tempelhof. In der Regel sind neben den offiziellen Vertretern der drei Westmächte USA, Großbritannien und Frankreich immer auch Veteranen der Luftbrücke anwesend. Auch das Symposium fand dort am 23. und 24. April 2009 statt – im Hauptgebäude des ehemaligen Flughafens, genauer: im Restaurant Airbase I, das zu Zeiten der Luftbrücke von den Flugmannschaften als Aufenthaltsraum genutzt wurde.

Unser Anliegen ist es, das Ereignis in seinen vielfältigen Facetten, von seiner Einbettung in die internationale Politik, über die Planung und Realisierung sowie die Folgen für den Alltag bis hin zur Erinnerungskultur, zu betrachten. Die von uns eingeladenen Experten kommen nicht nur aus den USA, aus Großbritannien und Frankreich, sondern auch aus Russland. Und natürlich aus Deutschland und sogar aus Österreich. Denn es dürfte nicht allgemein bekannt sein, dass die Westmächte beispielsweise eine sowjetische Blockade der Vier-Sektoren-Stadt Wien keineswegs ausgeschlossen und entsprechende Vorkehrungen getroffen hatten. Allen Autoren sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Dank gilt auch Professor Dr. Philipp Gassert, Universität Augsburg, der das Symposium mit seinem Beitrag zum Thema *Anglo-amerikanische Konjunkturen der Erinnerung. Vom Mythos zum Nicht-Ereignis?* bereicherte, im vorliegenden Band bedauerlicherweise jedoch nicht vertreten sein kann. Ein weiterer Dank geht an Bernd von Kostka, der auf Seiten des Museums das Symposium vorbereitete. Unterstützt wurde er dabei von Professor Dr. Hermann Wentker, Leiter der Abteilung Berlin des Instituts für Zeitgeschichte, und PD Dr. Dominik Geppert, Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates des AlliiertenMuseums.

Die Geschichte der Berliner Luftbrücke ist bekannt. Umso erstaunlicher ist es, dass bis heute zahlreiche höchst einseitige Darstellungen zu diesem Ereignis in deutscher wie auch in englischer Sprache nicht revidiert wurden. Beispielsweise war die Luftbrücke nicht in erster Linie eine US-amerikanische Operation. Niemand wird die entscheidende Rolle der USA in Frage stellen wollen, aber es war nun einmal eine gemeinsame Aktion der Westmächte, bei der die amerikanische und die britische Luftwaffe die Hauptlast trugen. Die Beiträge des Symposiums machen deutlich, wie komplex die Hilfsaktion gewesen ist und dass sie keineswegs so selbstverständlich war, wie es sich in unserer heutigen Wahrnehmung darstellt. Die USA taten sich äußerst schwer, die sowjetische Herausforderung anzunehmen. Der erste Schritt wurde auch nicht von amerikanischer Seite unter-



Einige der Referenten des vom AlliiertenMuseum veranstalteten Luftbrücken-Symposiums bei der Besichtigung einer amerikanischen C-54 auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof, 24. April 2009.

nommen. Vielmehr ist er dem britischen Außenminister Ernest Bevin zu danken. Von Anfang an schloss er kategorisch aus, dem sowjetischen Druck nachzugeben und die Truppen aus Berlin abzuziehen. Und es war der britische Air Commodore Rex N. Waite, der den Gedanken durchspielte und berechnete, ob zwei Millionen Menschen aus der Luft versorgt werden könnten. Schon allein diese Idee mit ihren technischen und logistischen Aspekten überschritt damals das Vorstellungsvermögen der Zeitgenossen. Das große Ver-

dienst Lucius D. Clays, US-Militärgouverneur in Deutschland, bestand darin, die Tragweite dieser Überlegungen zu erkennen und sich für ihre Umsetzung stark zu machen. Hierzu war er allerdings auf die Unterstützung von US-Präsident Harry S. Truman angewiesen, dessen Bedeutung für die Entscheidung zur Durchführung der Operation gar nicht überschätzt werden kann. Dem erfahrenen Spezialisten US-General William H. Tunner ist die erfolgreiche Durchführung zu danken. Und schließlich dürfen wir auch den Beitrag Frankreichs nicht vergessen. Natürlich konnte das Land, das 1944 von deutscher Besatzung befreit wurde, nicht dieselbe Rolle spielen wie die beiden anderen Westmächte, und ebenso verständlich war auch, dass das Land zurückhaltend reagierte, als es um die Einrichtung zentralstaatlicher Institutionen in Deutschland ging. Dennoch entschied sich Frankreich, als es 1948 darauf ankam, zur Mitwirkung und unterstützte die westliche Allianz. Der wichtige dritte Flughafen Tegel wurde im französischen Sektor errichtet – während der Blockade.

Die Luftbrücke war auch eine humanitäre Aktion, doch ihr eigentlicher Anlass war die Politik. Mit der Blockade wollte die Sowjetunion die Westmächte zwingen, auf die Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Westteil des Landes zu verzichten. Würde dies nicht gelingen, sollten die Westmächte wenigstens aus Berlin herausgedrängt werden. Die Aufgabe Berlins hätte den Gedanken der Demokratie in Deutschland auf Jahre hinaus desavouiert. „Fällt Berlin“, so formulierte es sehr treffend General Clay, „dann kommt als nächstes Deutschland und dann können wir uns auch aus Europa zurückziehen.“

Die Berliner Luftbrücke war prägend für die Geschichte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, und sie war der Beginn einer Entwicklung, die am 9. November 1989 zum Fall der Berliner Mauer und am 3. Oktober 1990 zur deutschen Wiedervereinigung führte. Darüber hinaus hat die Luftbrücke das Verhältnis der Sieger und Besiegten des Zweiten Weltkrieges grundlegend verändert. Die Zusammenarbeit für den Erfolg der Luftbrücke machte aus den Feinden des Krieges zunächst Partner, später Verbündete und schließlich Freunde. Die Sowjetunion hat diesen Wandel im Umgang mit den Deutschen unter ihrer Besatzung nie vollzogen. Als 1989 dem kommunistischen DDR-Regime die russische Unterstützung in der Ära von Michael Gorbatschow versagt wurde, war der Weg frei, um die deutsche Einigung in Frieden und Freiheit herzustellen.

Die vorliegenden Beiträge werden uns veranlassen, manche liebgewordene Vorstellung von der Geschichte der Berliner Luftbrücke zu revidieren. Gleichzeitig können sie uns aber auch anregen, neu darüber nachzudenken, welche Formen des Erinnerns wir künftig wählen wollen. Die im AlliiertenMuseum in den vergangenen 15 Jahren gemachten Erfahrungen können hierbei eine Hilfe sein. Mit dem Fall der Berliner Mauer am 9. November 1989 ging die deutsche und internationale Geschichte im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg zu Ende. Grund genug, auch aus der Berliner Luftbrücke neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Berlin, 1. November 2009
Dr. Helmut Trotnow OBE



Wrackteile einer amerikanischen Douglas C-47, die am 8. Juli 1948 mit drei Besatzungsmitgliedern in der Nähe von Wiesbaden abgestürzt war.

Die Berliner Luftbrücke 1948/49

1948

- 19.–29. Juni: Alle Land-, Schienen- und Wasserwege von den westlichen Besatzungszonen nach Berlin werden blockiert.
- 21.–28. Juni: Pro Tag fliegen durchschnittlich 38 amerikanische Flugzeuge nach Berlin, um die amerikanischen Truppen in der Stadt zu versorgen.
25. Juni: Die ersten britischen Flugzeuge werden von Großbritannien nach Wunstorf verlegt.
26. Juni: Offizieller Beginn der amerikanischen *Operation Vittles*.
28. Juni: Amerikaner und Briten fliegen die ersten Güter ein, die für die Berliner Bevölkerung bestimmt sind, insgesamt 268 Tonnen* an diesem Tag.
8. Juli: Drei Menschen sterben bei dem ersten tödlichen Unfall, bei dem eine amerikanische Douglas C-47 in der Nähe von Wiesbaden abstürzt.
27. Juli: Das erste Flugzeug einer britischen Chartergesellschaft nimmt an der Luftbrücke teil.

29. Juli: General William Tunner erreicht Wiesbaden und errichtet sein Hauptquartier.
12. August: In 707 Flügen werden 4724 Tonnen nach Berlin geflogen. Damit gelingt es der anglo-amerikanischen Flotte erstmals, mehr als 4500 Tonnen, die angestrebte tägliche Tonnage, einzufliegen.
19. September: Erster tödlicher Unfall der Royal Air Force (RAF), fünf Tote bei einem Absturz in Wunstorf.
14. Oktober: Gründung der Combined Airlift Task Force (CALTF) mit dem amerikanischen General Tunner als Oberkommandierendem und dem britischen Air Commodore Merer als stellvertretendem Kommandanten.
5. November: Das erste Flugzeug landet auf dem in nur drei Monaten gebauten Flughafen Tegel.
16. Dezember: Einheiten der französischen Pioniere sprengen den Funkturm eines sowjetisch kontrollierten Senders, der in der Einflugschneise von Tegel stand.

1949

18. Februar: Die 100000ste Tonne seit Beginn der Blockade erreicht Berlin.
26. Februar: In 902 Flügen werden an diesem Tag mehr als 8000 Tonnen nach Berlin geflogen.
11. März: Die Royal Air Force (RAF) fliegt den 50000sten Zivilisten aus Berlin.
16. April: Die absolute Höchstleistung während der gesamten Luftbrücke wird in der „Osterparade“ erreicht. In 1398 Flügen werden 12940 Tonnen innerhalb von 24 Stunden nach Berlin geflogen, so dass im Durchschnitt alle 62 Sekunden ein Flugzeug mit Gütern in Berlin landet.