

Die Parade der „Rosinenbomber“

Die Luftbrücke, ein beispielloses Spektakel aus Hilfsbereitschaft und Propaganda, festigte die Allianz der West-Berliner mit der westlichen Welt.

Die Erinnerung ist noch frisch an die funkelnden Zeichen am Nachthimmel über Berlin – Lichtkaskaden, die den einfliegenden Phosphor-Bombern den Weg wiesen. Nun dröhnen wieder, drei Jahre nach Kriegsende, alliierte Propellermaschinen in Endlosschleifen über der Stadt. An den Steuerknüppeln sitzen zum Teil die alten Bomberpiloten, am Bug der Flugzeuge prangen noch die Kriegshoheitszeichen. Dieses Mal kommen sie nicht mit todbringender Fracht, sondern mit Kohlen, Care-Paketen, Medikamenten, Kraftwerksteilen, Sprit und frischer Milch.

Es ist die Zeit der Luftbrücke. Und Amerikaner und Briten inszenieren ein einzigartiges militärisches Spektakel aus Caritas und Propaganda. 462 Tage lang fliegen die einstigen Sieger ins eingeschürzte West-Berlin und versorgen die ganze halbe Stadt aus der Luft. Die westliche Welt applaudiert.

Ein Kampf ums Überleben. Die 2,2 Millionen Einwohner der West-Sektoren darben bei Tagesrationen von 30 Gramm Fett, 40 Gramm Büchsenfleisch, 50 Gramm Nahrungsmitteln und 5 Gramm Käse. Sie leben von dem eingeflogenen Trockenei, von Trockenkartoffeln und Trockenmilch. Sie sitzen im Finstern; höchstens vier Stunden täglich gibt es Strom. Sie frieren; für die Wintermonate gibt es pro Kopf nur 25 Pfund Brennstoff.

Am Ende steht eine neue Allianz mit der westlichen Welt. Das Hilfsmarathon bewahrt die Halbstädter vor Hunger und Kommunismus und macht aus Besatzern Freunde. Den Bewohnern impft es Frontstadtgeist ein. Die Botschaft vom standhaften Insulaner – für lange Zeit wird sie zum Mythos des freien, des überlegenen Berlin.

Unvermittelt ist es zur ersten großen Berlin-Krise nach 1945 gekommen, der Ouvertüre des Kalten Krieges. Kreml-Diktator Josef Stalin liegt mit Amerikanern, Briten und Franzosen, Partnern der alten Anti-Hitler-Koalition, schon länger im Streit über die Gründung eines demokra-

tischen Staates, der späteren Bundesrepublik. Die alte Hauptstadt liefert den Hebel fürs Kräftemessen, als die Westmächte kurz nach der Währungsreform in den Westzonen auch in den Westsektoren Berlins die D-Mark einführen – die Westbindung der Halbstadt ist damit besiegelt, Moskau kontert prompt.

Es ist der 24. Juni 1948. Von 6 Uhr an lässt Wassilij Sokolowski, Marschall und Befehlshaber der sowjetischen Militäradministration im besetzten Deutschland, den Passagier- und Güterverkehr auf der Eisenbahnstrecke Berlin–Helmstedt wegen einer „technischen Störung“ einstellen. Stunden zuvor werden die Stromlieferungen aus dem Umland gekappt, angeblich „wegen Kohlenmangels“, und wenig später Schiffe auf den Wasserstraßen nach Berlin an die Kette gelegt – die Blockade.

In seiner Berliner Residenz greift Lucius D. Clay, Oberkommandierender der US-Truppen in Europa, noch am selben

die Antwort längst, seit er im Frühjahr zur Eigenversorgung der Truppe einen dreitägigen, später sogenannten Baby-Lift angeordnet hat – es war die Generalprobe.

Denn nur die Luft garantiert noch freien Zugang. Nach Kontrollratsbeschluss vom November 1945 steht den Westmächten in Berlin eine Luftkontrollzone mit einem Radius von 32 Kilometern zur Verfügung. Detailliert fixiert sind auch drei Luftkorridore nach Berlin.

Das Weiße Haus bestätigt Clays eigenmächtigen Schritt mit Verzögerung. „Wir bleiben in Berlin. Punkt“, gibt US-Präsident Harry S. Truman drei Tage nach Beginn der Luftparade sein Placet für die Operation Vittles. Der Code steht für Lebensmittel. Auch die Engländer wollen sich nicht, so Außenminister Ernest Bevin, „von den Russen aus Berlin hinausschmeißen“ lassen – sie starten die Operation Planefair („karge Kost“).

Zur weiteren Abschreckung werden 60 amerikanische B-29-Bomber, die sich für einen Atombombenabwurf präparieren lassen, nach England und Westdeutschland verlegt. Bringen Atombomben die Wende? Truman hat, so ein Tagebucheintrag, das „schreckliche Gefühl, dass wir einem Krieg sehr nahe sind ... Berlin ist ein Schlamassel“.

Der SPD-Oberbürgermeister Ernst Reuter wird zur Symbolfigur leidenschaftlichen Durchhaltewillens. Am 9. September 1948 wendet er sich vor 300 000 Berlinern an die „Völker der Welt“: „Schaut auf diese Stadt und erkennt, dass ihr diese Stadt und dieses Volk nicht preisgeben dürft.“

Die Drohungen der Sowjets binden die Berliner noch fester an den Westen. Einkaufen, Haarschneiden im billigeren Ostteil ist verpönt. Plakate im Westen zeigen



Amerikanische C-47-Transportflugzeuge in Tempelhof
Hilfsmarathon macht aus Besatzern Freunde

Tag zum Telefon und verlangt im Hauptquartier in Wiesbaden General Curtis LeMay. Der hatte 1945 den Atombombenangriff auf Nagasaki und Hiroshima geleitet und ist jetzt Chef der US-Luftwaffe in Europa: „Curt, können Sie Kohle per Luft transportieren?“ Die Antwort kommt nach einer Überraschungspause: „Die Luftwaffe kann alles transportieren.“ So die Legende. Doch Strategie Clay kennt



Frachtmaschine bei



der Landung in Berlin (Mai 1949): Ein Kampf ums Überleben

BETTMANN / CORBIS

plastisch, wer das tut: „Herr Schimpf und Frau Schande“.

Mindestens 4500 Frachttonnen pro Tag, so haben Experten errechnet, braucht die Stadt fürs Nötigste. In der ersten Blockade-woche bringen es die zweimotorigen US-Flieger vom Typ C-47, den Halbstädtern bis heute als „Rosinenbomber“ heilig, auf 1273 Tonnen. Während der „Osterparade“ am 16. April 1949 schafften Amerikaner und Briten, deren mit Salz beladene „Sunderland“-Flugboote auf der Havel landen, binnen 24 Stunden 11 740 Tonnen Überlebensgut in die blockierte Stadt – Rekord.

Die Amerikaner werfen Maschinen von US-Stützpunkten in Alaska oder auf Hawaii in den Kampf um Berlin. 240 Douglas C-54 „Skymaster“, Nutzlast 9000 Kilogramm, über die Hälfte der im ewigen Kreislauf zwischen neun westdeutschen Flughäfen und Berlin rotierenden Luftflotte. Die Logistik wird ausgefeilt, oft sind bis zu 40 Maschinen im Konvoi in der Luft. Sie fliegen in bis zu fünf Ebenen übereinander – die erste auf 5000 Fuß (1525 Meter), die vier folgenden im Abstand von drei Minuten jeweils 500 Fuß höher, danach wiederholt sich die Prozedur. Gelandet wird seit dem Spätsom-

mer dank neuer Radartechnik im bodengeführten Instrumentenflug. Die Landepisten auf den Flughäfen Tempelhof und Gatow werden neu präpariert. Im französischen Sektor wird zusätzlich Tegel aus der Erde gestampft – rund um die Uhr, mit 19 000 meist arbeitslosen Berlinern, Bauzeit 85 Tage.

Insgesamt werden 2,1 Millionen Tonnen Blockadegut eingeflogen – rund 63 Prozent davon in Düffelsäcken, Hanfbehältnissen oder in Papier verpackte Kohle. Die Hilfsaktion bringt es so in gut 15 Monaten auf 277 246 Flugbewegungen. Der heutige Jahresschnitt liegt bei 220 000. Bei Abstürzen und Bruchlandungen verlieren 31 Amerikaner, 39 Briten und 8 Deutsche ihr Leben.

Am 12. Mai 1949 geben die Sowjets, die bis zuletzt in der alliierten Luftsicherheitszentrale die An- und Abflüge der Kalorienfrachter mit registriert und genehmigt haben, nach 322 Tagen Blockade auf. Sie kasieren ihre erste große Nachkriegsniederlage. Gut vier weitere Monate fliegen die Rosinenbomber Berlin an, auch zur Vorsorge für ein nächstes Mal.

JULIEN BILDERDIENST



Amerikanischer Cartoon (1948) „Schaut auf diese Stadt“

Dass selbst in Phasen schärfster Konfrontation die Kommunikation und Krisensteuerung zwischen den

Kontrahenten nicht ganz unterbrochen worden ist – es wird letztlich zum Merkmal auch folgender Berlin-Krisen, vom Chruschtschow-Ultimatum 1958 bis zum Mauerbau 1961.

Später stellt sich zudem heraus, dass die Blockade keineswegs total funktioniert hat. Tatsächlich sind Handelskontakte zwischen Westfirmen und Partnern in der sowjetischen Besatzungszone vielfach erhalten geblieben. Trotz Dutzender Kontrollposten im Umland ließen sich die West-Berliner ihre Hams-tertouren nicht nehmen.

Doch der humanitäre Kraftakt von einst liefert den Nachkommen bis heute Stoff für Leinwanddramen. Ein im vergangenen November von Sat.1 ausgestrahltes Melodram um Luft und Liebe, das den brillanten Luftbrücken-Logistiker General William H. Tunner, genannt „Willie the Whip“ („Willie die

Peitsche“), zur Vorlage hat, wurde zum Quotenhit.

Clay und Sokolowski, die beiden Antipoden der Luftbrücke, wurden zu Berliner Ehrenbürgern ernannt – der US-General, der zuvor die von 16 Millionen Amerikanern gespendete Freiheitsglocke in die Stadt brachte, 1962 in West-Berlin, der Lenin-Ordensträger 1965 in Ost-Berlin.

Schon an der unterschiedlichen Ehrung der Veteranen zeigt sich das Doppelbödigke des Erinnerens in einer bis 1990 gespaltenen Stadt. Nicht zuletzt der mannhaft Einsatz der Care-Piloten hat mit die Teilung Berlins zementiert. Den Ost-Berlinern, die vom größten Lufttransportunternehmen der Geschichte buchstäblich nur den Lärm hatten, verbleibt statt bewegender Erinnerung an die Retter nur die Erkenntnis, einmal länger den Krieg verloren zu haben.

Luftbrückendank ist Sache der West-Berliner – aber die Elogen haben sich seit trotzigem „Uns kann keena“-Zeiten gewandelt. Die Heldenepen von Flieger-veteranen wie Gail Halvorsen, der als Erster an Taschentuch-Fallschirmen aufgehängte Süßigkeiten auf Berliner Steppkes herunterregnen lässt – natürlich zählen sie zur kollektiven Erinnerung. Einmal jährlich auch gibt es Blumen und Kränze am Luftbrückendenkmal, der mit drei leicht gebogenen, himmelwärts ragenden Stahlbeton-Rippen vom Volksmund so genannten Hungerharke. Doch die Geschichten der alten Heroen sind nur noch historische Reminiszenz. WOLFGANG BAYER