Die Berliner Luftbrücke

Unter der Berliner Luftbrücke versteht man die Versorgung West-Berlins aus der Luft durch die Westalliierten im Zeitraum von Juni 1948 bis Mai 1949 während der Berlin-Blockade durch die sowjetische Besatzung.

Geschichte

Schon im Vorfeld der Berliner Luftbrücke kam es zur Kleinen Luftbrücke. Der Chef der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland Wassili Danilowitsch Sokolowski ordnete am 1. April 1948 als Reaktion auf die Sechs-Mächte-Verhandlungen zwischen Briten, Franzosen und Vertretern der Benelux-Länder über eine Westanbindung Deutschlands, die aus sowjetischer Sicht ein Bruch des Potsdamer Abkommens waren, die kurzzeitige Schließung der Grenzen an. Infolgedessen mussten die Westalliierten ihre Garnisonen in Berlin aus der Luft versorgen.

Die 4 Besatzungszonen

Die am 23. Juni 1948 auf die drei Berliner Westsektoren ausgedehnte Währungsreform, die von den Westalliierten im Alleingang durchgeführt wurde, bewegte die sowjetische Besatzung zu einer Reaktion. In den Tagen danach wurde in der Sowjetischen Besatzungszone ebenfalls eine Währungsreform organisiert, um ein Überschwemmen mit Beständen alter Reichsmark aus den Westzonen zu verhindern. Das unabgestimmte Vorgehen der ehemaligen Alliierten in dieser Frage gab nun jedoch den Vorwand zu erheblich weiter gehenden Maßnahmen, die zur Berlin-Blockade führten. Die Meldung bei der Nachrichtenagentur der Sowjetischen Besatzungszone (ADN) lautete: „Die Transportabteilung der sowjetischen Militärverwaltung sah sich gezwungen, aufgrund technischer Schwierigkeiten den Verkehr aller Güter- und Personenzüge von und nach Berlin morgen früh, sechs Uhr, einzustellen.“

Noch in der Nacht vom 23. auf den 24. Juni 1948 wurde die Versorgung West-Berlins mit Fernstrom durch das Großkraftwerk Golpa-Zschornewitz unterbrochen. Am frühen Morgen des 24. Juni folgte die Unterbrechung des gesamten Straßen- und Schienenverkehrs sowie der Binnenschifffahrt zwischen Berlin und den Westzonen. Da Berlin immer noch ein großes Trümmerfeld war, in dessen westlichen Sektoren etwa 2,2 Millionen Menschen lebten, war es vollständig von der Belieferung von außen abhängig.

Die Regierungen der Westmächte hatten zwar mit einer Reaktion auf die Währungsreform gerechnet, aber die Berlin-Blockade der Sowjetunion traf sie weitgehend unvorbereitet. So standen sie vor der Entscheidung, Berlin aufzugeben oder in Berlin zu bleiben. Der Militärgouverneur der amerikanischen Zone, US-General Lucius D. Clay, war einer der entschiedensten Befürworter eines Verbleibs in Berlin. Er schlug vor, mit einem bewaffneten Panzerzug die Blockade zu durchbrechen. US-Präsident Harry S. Truman lehnte dies aber aufgrund des Risikos einer Kriegsprovokation ab.

Die Luftkorridore

Im Gegensatz zu Landverbindungen nach Berlin gab es über die Luftkorridore einen Vertrag, der den Alliierten ausdrücklich deren freie Nutzung zusicherte. So wurde General Curtis LeMay, Chef der US-Luftwaffe, zu der Option einer Versorgung durch die Luft befragt. General Albert Wedemeyer, Chef des Planungsstabs der US Army, verwies auf Generalleutnant William H. Tunner, der bei der japanischen Invasion in China eine mehrjährige Luftbrücke (Hump-Luftbrücke) über einen Ausläufer des Himalaya organisiert hatte, die die Truppen Chiang Kai-sheks beim Vorrücken gegen die Invasoren versorgte.

Eine Rücksprache mit der britischen Royal Air Force zeigte, dass diese für eigene Zwecke bereits mit der Luftversorgung begonnen hatte und einer massiven Erweiterung sehr positiv gegenüberstand. Nach der so

genannten kleinen Blockade im Frühjahr 1948 hatte der britische Air Commodore Rex Waite bereits eigene Berechnungen angestellt, die zeigten, dass es im Falle einer erneuten Blockade möglich wäre, nicht nur die eigenen Truppen, sondern auch die Berliner Bevölkerung über eine Luftbrücke zu versorgen. Diese britischen Planungsgrundlagen veranlassten den amerikanischen Militärgouverneur Clay, die Versorgung der Berliner Bevölkerung mit einer Luftbrücke zu versuchen.

Die Luftbrücke beginnt

Am 25. Juni befahl General Clay die Errichtung der Berliner Luftbrücke, und schon am 26. Juni flog die erste Maschine der US-amerikanischen Luftwaffe zum Flughafen Tempelhof in Berlin und startete damit die Operation Vittles. Die Operation Plain Fare der britischen Luftwaffe folgte zwei Tage später. Zunächst setzten die Amerikaner nur die kleineren Maschinen vom Typ C-47 Skytrain ein, die bald durch andere Typen ergänzt wurden.

Es zeigte sich aber bald, dass die gesamten Transportabläufe optimiert werden mussten, um die notwendigen Transportmengen zu bewältigen. Dies schloss die Flugzeugtypen, die Landebahnen, die Flugzeugwartung, die Entladevorgänge und die Flugzeuglenkung ein.

Die Luftbrücke wird optimiert

General William H. Tunner

Am Anfang ging man von 750 Tonnen Fracht pro Tag aus. Dank der Neuorganisation durch General William H. Tunner, der einige Wochen nach ihrem Beginn die Organisation der Luftbrücke übernahm, war man Ende Juli 1948 jedoch schon bei über 2.000 Tonnen pro Tag. Am 15./16. April 1949 wurde mit 12.849 Tonnen Fracht und 1.398 Flügen in 24 Stunden der Rekord aufgestellt. Neben Nahrungsmitteln wie Trockenmilch, Trockenkartoffeln und Mehl wurden hauptsächlich Kohle als Brennstoff und zur Stromproduktion sowie Benzin, aber auch Medikamente und alle anderen in Berlin benötigten Dinge eingeflogen.

Möglich waren diese enormen Mengen nur durch ein ausgeklügeltes System: Die drei Luftkorridore wurden als „Einbahnstraßen“ verwendet, wobei im nördlichen (von Hamburg nach Berlin) und im südlichen (von Frankfurt/Main nach Berlin) die Hinflüge abliefen und im mittleren Korridor (von Berlin nach Hannover) die Rückflüge stattfanden. In den Korridoren flogen die Flugzeuge in fünf Ebenen. Jeder Pilot hatte nur einen Landeversuch. Wenn dieser misslang, musste er mit der gesamten Ladung wieder zurückfliegen. Mit diesem System war es möglich, dass in Berlin alle drei Minuten ein Flugzeug landete. Der Aufenthalt wurde auf eine halbe Stunde verkürzt.

Neben Briten und US-Amerikanern flogen später auch Piloten aus Australien, Neuseeland, Kanada und Südafrika. Frankreich konnte sich nicht direkt beteiligen, da die Armée de l'air im Indochinakrieg gebunden war. Es konnte lediglich seine eigenen Garnisonen versorgen, wobei sogar Junkers Ju 52/3m zum Einsatz kamen. Die Franzosen gaben die Zustimmung zur Errichtung eines völlig neuen Flughafens in Berlin-Tegel in ihrem Sektor, der in der Rekordzeit von 90 Tagen gebaut wurde. Französische Pioniere sprengten dazu die den Anflug behindernden Sendemasten des sowjetisch beherrschten Berliner Rundfunks.

Während der Blockade West-Berlins wurde dessen Bürgermeister Ernst Reuter (SPD) zum Symbol des Berliner antikommunistischen Durchhaltewillens. Seine Rede an die Völker der Welt vor der Ruine des Reichstagsgebäudes („... Ihr Völker der Welt [...]! Schaut auf diese Stadt! ...“), in welcher er an die Weltgemeinschaft appellierte, West-Berlin nicht fallen zu lassen, wurde weltweit beachtet.

Das Ende der Luftbrücke

Im Zuge der weiteren weltpolitischen Entwicklung und angesichts des mit der Luftbrücke eindrucksvoll demonstrierten Willens, West-Berlin vor einer sowjetischen Annexion zu bewahren, sah sich die Sowjetunion schließlich veranlasst, die Versorgung Berlins auf Land- und Wasserwegen wieder zuzulassen, so dass sie am 12. Mai 1949 um 0.01 Uhr alle Sperren wieder aufhob.

Insgesamt waren von Juni 1948 bis Mai 1949 rund 2,3 Millionen Tonnen Fracht, davon 1,44 Millionen Tonnen Kohle, 490.000 Tonnen Nahrungsmittel und 160.000 Tonnen Baustoffe zum Ausbau der Flughäfen aber auch des Neubaus des Kraftwerkes Ruhleben (später nach Reuter benannt), eingeflogen worden. Den Lebensmitteln war, soweit möglich, Wasser entzogen (Milchpulver, Trockenkartoffeln), um Gewicht zu sparen.

Die begrenzten Transportkapazitäten erlaubten es nur, die notwendigsten Güter zu befördern. Die Versorgungsqualität der Bevölkerung war schlechter als während der Kriegsjahre. Infolge der unzureichenden Brennstoffversorgung, der Entkräftung aufgrund der schlechten Lebensmittelversorgung und der unzureichenden Arzneimittelversorgung stiegen die Infektionsquoten und die Sterbeziffern der Bevölkerung im Winter 1948/49 dramatisch an.

Flughäfen

Die meisten Flugplätze waren anfangs unbefestigte Graspisten und wurden im Laufe der Operation befestigt. So wurde zum Beispiel in Tegel in nur dreimonatiger Bauzeit die mit 2.400 m damals längste Start- und Landebahn Europas errichtet.

Berlin

In Berlin wurden die Flughäfen Gatow (britischer Sektor), Tempelhof (US-Sektor) und Tegel (französischer Sektor) angeflogen. Außerdem landeten große britische Flugboote, mit denen hauptsächlich Kohle und Salz transportiert wurden, auf der Havel und dem Großen Wannsee. In Tempelhof wurde das seinerzeit modernste Radarsystem eingerichtet, um den dichten Flugbetrieb auch bei ungünstiger Witterung und bei Nacht aufrecht halten zu können.

Westdeutschland

Die Amerikaner starteten überwiegend von ihren großen Stützpunkten in Wiesbaden und Frankfurt am Main. Hauptumschlagplatz für das quantitativ bedeutsamste Frachtgut Kohle waren die in der britischen Zone gelegenen Flugplätze von Celle, Faßberg, Wunstorf und Schleswig/Jagel, die aufwändig ausgebaut wurden einschließlich Gleisanschluss. Die britischen Flugboote starteten auf der Elbe in Hamburg-Finkenwerder.

Flugzeuge der Berliner Luftbrücke

Flugboot vom Typ Short Sunderland

In der Anfangszeit benutzten die Amerikaner ihre C-47 Skytrain beziehungsweise deren ziviles Pendant DC-3. Diese Maschinen erwiesen sich mit einer Zuladung von maximal 3 Tonnen Ladung als zu leistungsschwach, so dass sie schnell durch die größere C-54 Skymaster beziehungsweise DC-4 ersetzt wurden, die immerhin 9 Tonnen Ladung tragen konnten und auch schneller waren. Insgesamt wurden 380 solcher Maschinen während der Luftbrücke eingesetzt (davon allein 225 Stück bei den Amerikanern), was den größten Anteil der eingesetzten Maschinen ausmachte. Andere amerikanische Maschinen wie die C-97, die mit einer Zuladung von 31 Tonnen für damalige Verhältnisse ein Gigant war, wurden nur vereinzelt eingesetzt.

britisches Transportflugzeug vom Typ Avro York

Die weitgehende Beschränkung auf einen Flugzeugtyp bei den Amerikanern vereinfachte und optimierte deren gesamte Logistik. Die Flugzeuge hatten die gleiche Reisegeschwindigkeit und Flugcharakteristik, weshalb der Flugzeugabstand weiter reduziert und die Frequenz von Start und Landungen erhöht werden konnte. Die Wartung und Ersatzteilbeschaffung war einfacher und effizienter. Die auf einen Typ ausgebildeten Besatzungen konnten problemlos auf andere Maschinen desselben Typs wechseln. Das Verfahren zum Be-und Entladen konnte vereinheitlicht und mit größerer Routine abgewickelt werden.

Douglas C-54

Die Briten hingegen setzten ein Sammelsurium von Flugzeugtypen ein. Viele Flugzeuge waren ehemalige Bomber oder die Zivilversionen englischer Bomber. In Ermangelung von Flugzeugen charterten die Briten viele Flugzeuge ziviler Fluggesellschaften. Eine Besonderheit stellte der Einsatz von Flugbooten dar, die insbesondere für den Transport von Salz genutzt wurden. Diese Flugzeuge waren für den Einsatz auf See konzipiert und deshalb auf Korrosionsbeständigkeit optimiert. In der Winterzeit bei Eis auf den Gewässern übernahmen Halifax-Bomber die Aufgabe des Salztransportes.

Auf den Einsatz von Maschinen aus deutscher Produktion wurde, mit Ausnahme eines kurzzeitigen Einsatzes einer Junkers Ju 52 durch Frankreich, aus propagandistischen und insbesondere aus logistischen Gründen verzichtet.

Avro 683 Lancaster
Avro 685 York
Avro 688 Tudor

Avro 689 Tudor
Avro 691 Lancastrian
Boeing C-97 Stratofreighter
Bristol Typ 170 Freighter
Consolidated B-24 (auch: Liberator)
Douglas C-54 Skymaster bzw. Douglas DC-4
Douglas C-74 Globemaster
Douglas C-47 bzw. *Douglas DC-3 (britisch: Dakota)
Fairchild C-82 Packet
Hastings 1
Handley Page Halifax Halton
Junkers Ju 52/3m (kurzzeitig durch Frankreich)
Short S. 25 Sunderland
Vickers Viking

Rousinenbomber

15. Jahrestag der Luftbrücke (Kennedy-Besuch in Berlin)

Anlässlich des 15. Jahrestags der Luftbrücke, kurz nach dem Bau der Berliner Mauer, besuchte erstmals ein US-Präsident, John F. Kennedy, (West-)Berlin. Seine berühmte Jubiläumsrede am 26. Juni 1963 vor dem Rathaus Schöneberg („Ich bin ein Berliner“) diente der Bekräftigung der während der Luftbrücke bewiesenen Solidarität und Unterstützung des US-amerikanischen Volkes für den Freiheitswillen der Bevölkerung von (ganz) Berlin.