

# Heute vor 77 Jahren endete die Berlin Blockade

In der Nacht vom 23. auf den 24. Juni 1948 begann das, was man später die „Berlin-Blockade“ nennen wird. Doch diese Nacht war eigentlich nur der sichtbare Ausbruch von Spannungen zwischen dem Ostblock und dem Westen, die sich schon Monate vorher aufgebaut hatten.

Der Anlass war die Währungsreform in den westlichen Besatzungszonen der Stadt am 20. Juni, bei der die Deutsche Mark (DM) eingeführt wurde. Die Sowjetunion unter ihrem Diktator Josef Stalin sah in der Entscheidung einen Bruch der alliierten Vereinbarungen und versuchte, die Westmächte aus Berlin zu drängen, um die gesamte Stadt unter sowjetische Kontrolle zu bringen.

Am ersten Tag herrschte noch Chaos und Ungewissheit. Die Sowjets kappten die Stromzufuhr aus den Kraftwerken im Osten und unterbrachen sämtliche Land- und Wasserwege. Berlin, eine Trümmerstadt mit mehr als zwei Millionen Einwohnern im Westteil, wurde plötzlich zu einer isolierten Insel inmitten der sowjetischen Besatzungszone. Die Vorräte an Lebensmitteln reichten damals ungefähr noch für 36, die Kohlebestände für knapp 45 Tage.

Die Strategie der Sowjetunion war so simpel wie grausam:

## **Aushungern durch Abschneiden der Logistik**

Stalin spekulierte darauf, dass die USA, Großbritannien und Frankreich Berlin aufgeben würden, um eine humanitäre Katastrophe oder einen neuen bewaffneten Konflikt zu vermeiden.

Doch ebenso wie viel später Russlands Kriegspräsident Wladimir Putin im Jahr 2022 unterschätzte Moskau, die Entschlossenheit

des Westens.

Doch im Westen fiel eine historische Entscheidung. Während US-Präsident Harry S. Truman unmissverständlich klarstellte: „Wir bleiben in Berlin. Punkt“, stellte US-Präsident Harry S. Truman sofort klar. Und der amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, General Lucius D. Clay, begann, eine Luftbrücke zu organisieren um die geschundene Bevölkerung von Berlin zu versorgen.

Gemeinsam mit dem britischen Kommandanten entschied man, die Stadt über die drei verbliebenen Luftkorridore zu versorgen – eine Idee, die viele „Experten“ anfangs natürlich für unmöglich hielten.

Doch am 26. Juni starteten die ersten amerikanischen Maschinen der Operation „Vittles“ (Proviant).

Kurz darauf folgte die britische Operation „Plainfare“.

Die Hauptlast trugen die USA und Großbritannien, unterstützt von Besatzungen aus Australien, Neuseeland, Kanada und Südafrika. Über 300 Flugzeuge waren ständig im Einsatz. Berühmt wurden die C-47 „Skytrain“ und die größere C-54 „Skymaster“. Auf dem Höhepunkt der Luftbrücke landete im Schnitt alle 90 Sekunden eine Maschine in Berlin-Tempelhof, Gatow oder dem in Rekordzeit neu gebauten Flughafen Tegel.

Pro Tag mussten mindestens 5.000 Tonnen Güter aller Art eingeflogen werden. Den größten Teil – rund zwei Drittel – machte dabei Kohle zum Heizen und zur Stromerzeugung aus.

Es folgten Getreide, Trockenkartoffeln, Milchpulver, Fett und Medikamente. Sogar eine komplette Industrieanlage wurde in Einzelteilen eingeflogen.

### **Die Reaktion der Berliner**

Die Berliner reagierten mit einer Mischung aus Trotz und Dankbarkeit. In den Trümmern stehend, beobachteten sie die

anfliegenden Maschinen. Besonders die „Rosinenbomber“ wurden zur Legende, als Piloten wie Gail Halvorsen begannen, im Landeanflug Süßigkeiten an kleinen Fallschirmen für die Kinder abzuwerfen. Die West-Berliner nahmen damals enorme Entbehrungen auf sich: Es gab nur wenige Stunden Strom am Tag, Hunger und Kälte prägten den Winter 1948/49. Doch der politische Wille war klar: Lieber Hunger als sich sowjetischer Herrschaft unterwerfen.

Bei der berühmten Rede von Ernst Reuter vor dem Reichstag appellierte er mit brüchiger Stimme: *„Ihr Völker der Welt, ihr Völker in Amerika, in England, in Frankreich, in Italien! Schaut auf diese Stadt und erkennt, dass ihr diese Stadt und dieses Volk nicht preisgeben dürft und nicht preisgeben könnt!“*. Und 300.000 Menschen jubelten.

### **Am 12. Mai 1949 – heute vor 77 Jahren – gab Moskau auf**

Die Luftbrücke funktionierte nicht nur, sie wurde immer effizienter. Die Kosten für die Sowjetunion waren politisch und wirtschaftlich zu hoch geworden. Das westliche Gegen-Embargo (keine Industriegüter mehr in den Osten) zeigte zudem Wirkung. Im April 1949 gründeten die westlichen Mächte dann das Verteidigungsbündnis NATO, und Stalin verstand, dass eine weitere Eskalation für ihn gefährlich wäre. Nach geheimen Verhandlungen wurde die Blockade am 12. Mai 1949 um 0:01 Uhr aufgehoben. Die ersten Lastwagen und Züge rollten wieder Richtung Berlin. Die Luftbrücke wurde zur Sicherheit noch bis September fortgesetzt, um die Vorräte aufzufüllen, doch der Sieg der Freiheit war am 12. Mai besiegelt.

---

# Dürfen zum Jubiläum der Luftbrücke wieder Rosinenbomber in Tempelhof landen?

von KLAUS KELLE

Es sind die historischen Ereignisse, an denen die Menschen den Unterschied zwischen politische Systemen deutlich erkennen können. Und in dieser Zeit, in denen erstaunlicher Weise gerade Konservative in Deutschland und Europa neuerdings in Putin-Besoffenheit schwelgen, ist es richtig, sich an ein Ereignis der Nachkriegszeit zu erinnern, das vielen Berlinern das Überleben nach dem Krieg ermöglicht hat: die Luftbrücke der Westalliierten, die zwischen Juni 1948 und Mai 1949 die 2,2 Millionen Menschen in der zerbombten Stadt mit Nahrungsmitteln, Medikamenten, Steinkohle und weiteren Gütern versorgten.

Die sowjetische Besatzungsmacht hatte die Stadt in der Nacht vom 23. auf den 24. Juni 1948 als Reaktion auf die Währungsreform der Westalliierten erst von der Stromversorgung abgeschnitten, dann den gesamten Güterverkehr auf Straßen, Schienen und Wasser blockiert. Der Militärgouverneur der amerikanischen Zone in Berlin, der unvergessene *Lucius D. Clay*, setze innerhalb von wenigen Tagen eine gewaltige Maschinerie in Gang, mit der Flugzeuge der USA, der Briten und Franzosen im Minutentakt rund um die Uhr Versorgungsgüter einflogen, um das Überleben der Berliner sicherzustellen.

In der Hauptstadt ist nun eine skuriler Streit darüber ausgebrochen, wie das Jubiläum gefeiert werden soll, denn ein gemeinnütziger Verein will organisieren, dass im kommenden Jahr bis zu 40 historische „Rosinenbomber“ in Berlin landen.

Konkret: auf dem seit Oktober 2008 geschlossenen Flugfeld Tempelhof. Theoretisch wäre das möglich, aber der Senat hat entsprechende Anfragen bisher kategorisch zurückgewiesen. Und ein formeller Antrag liegt offenbar bislang nicht vor.

Erst im März dieses Jahres hatte die Senatskanzlei auf eine Anfrage des FDP-Abgeordneten Sebastian Czaja bechieden: „Die Rosinenbomber dürfen nicht in Berlin landen.“ Ob damit das letzte Wort gesprochen ist, wird sich zeigen. Denn inzwischen hat die Aktion eine gewisse Eigendynamik entwickelt. Erste Sponsoren haben sich gemeldet um die geschätzten fünf Millionen Euro Kosten für das Event aufzubringen. Der Mineralölkonzern Total soll sich bereiterklärt haben, einen speziellen Sprit für die Veteranen-Flugzeuge zur Verfügung zu stellen.

Bleibt die Frage, ob die Rosinenbomber dann nur fliegen oder auch landen dürfen in der Stadt, der man nachsagt, dass hier alles möglich ist...