

# Die Berliner Luftbrücke 1948/49

## Vortragstext zur Präsentation

Inhalt der Präsentation	Seitenzahl (Präsentation)
Stiftung Luftbrückendank erklärt die Geschichte der Berliner Luftbrücke (5:30 Minuten) -	Seite 2
Krise in Berlin	Seite 3
Operation Luftbrücke	Seite 7
Eine Frage der Organisation	Seite 11
Von Kohle und Rosinen	Seite 15
Wie aus Feinden Freunde wurden	Seite 18
Erinnern ja, aber wie?	Seite 21
Botschafter der Luftbrücke	Seite 23
Humanitäre Hilfe während der Luftbrücke	Seite 27
Humanitäre Hilfe heute	Seite 28

[Zu Beginn der Präsentation aktivieren Sie den Lesemodus. Um in der Präsentation zu navigieren, nutzen Sie die Pfeiltasten Ihrer Tastatur.]

[Um die Filme auf Seite 2 und Seite 27 zu starten, gehen Sie mit dem Cursor auf die jeweilige Seite der Präsentation und klicken Sie einmal. Möchten Sie im Anschluss an den Film die Präsentation fortsetzen, müssen Sie zunächst mit dem Cursor in die Kopfzeile der Präsentation klicken, bevor Sie mit den Pfeiltasten weiter klicken können.]

## Die Geschichte der Berliner Luftbrücke

[Film starten]

### KRISE IN BERLIN

[Karte mit den Besetzungszonen einblenden]



Die vier Siegermächte – USA, Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich – haben nach der Kapitulation des Dritten Reiches 1945 Deutschland besetzt und in vier Besetzungszonen aufgeteilt. Darauf hatte man sich in den vorangegangenen Kriegskonferenzen geeinigt. Berlin erhielt einen Sonderstatus: Obwohl die ehemalige Reichshauptstadt inmitten der sowjetischen Besatzungszone lag, war auch sie in vier Sektoren geteilt. Für die Westmächte USA, Großbritannien und Frankreich bedeutete dies, dass ihre Sektoren in der Stadt weit entfernt von ihrem Besatzungsgebiet im westlichen Teil Deutschlands lagen.

Die gemeinsame Verwaltung der Siegermächte funktionierte 1945 und 1946 recht gut. In den darauffolgenden zwei Jahren jedoch traten die unterschiedlichen Vorstellungen immer deutlicher hervor. Man konnte sich nicht mehr auf eine gemeinsame Deutschlandpolitik einigen. Die von der Sowjetunion vertretene Idee einer kommunistischen Gesellschaftsordnung war mit den demokratischen Werten der westlichen Seite nicht vereinbar. Der Kalte Krieg in Deutschland begann.

[Definition *Kalter Krieg* einblenden]

Kalte Krieg, der;

Der Kalte Krieg war ein globaler Konflikt, in dem die westliche Welt unter Führung der USA mit der Sowjetunion und dem von ihr beherrschten Ostblock um die Vorherrschaft in der Welt rang. Er wurde vor allem ideologisch, wirtschaftlich und technologisch geführt. Militärisch lieferten sich die beiden feindlich gegenüberstehenden Blöcke ein beispielloses Wettrüsten und führten zahlreiche Stellvertreterkriege.

Eine gescheiterte gemeinsame Währungsreform der vier Siegermächte in Deutschland war im Sommer 1948 Auslöser für die Blockade Berlins.

[Foto mit blockierten LKWs einblenden]



Ende Juni sperrte die sowjetische Besatzungsmacht die Straßen sowie die Wasser- und Schienenwege von den Westzonen nach West-Berlin.

[Diskussionsfrage einblenden]

Überlegt gemeinsam, was die Sowjetunion mit der Blockade der Zugangswege nach Berlin erreichen wollte.

→ Die Sowjetunion wollte erreichen, dass die Westmächte sich mit ihren Truppen aus ihren Sektoren in Berlin zurückziehen und somit ganz Berlin in das Einflussgebiet der Sowjetunion fällt.

### Operation Luftbrücke

[Diskussionsfrage einblenden]

Mit welcher Maßnahme reagierten die Westmächte auf die Berlin-Blockade? Wie hätten alternative Reaktionen aussehen können?

→ Die Westmächte richteten eine Luftbrücke zur Versorgung ihrer Garnisonen und der West-Berliner Bevölkerung ein. Andere mögliche Reaktionen hätten (i) ein Abzug ihrer Truppen aus Berlin oder (ii) eine militärische Reaktion sein können. Ein Abzug kam für die Westmächte nicht infrage (s. Zitat Lucius D. Clay). Eine militärische Reaktion genauso wenig, da die Gefahr einer Eskalation und eines weiteren Krieges zu groß war. Die Westmächte gingen davon aus, dass auch die Sowjetunion nicht so weit gehen würde, einen Krieg zu riskieren. Daher entschlossen sie sich, die mit der Sowjetunion vertraglich vereinbarten Luftkorridore für die Errichtung einer Luftbrücke zu nutzen.

Den USA, Großbritannien und Frankreich war bewusst, dass sie ihre Truppen aus der Stadt abziehen müssten, sollte es ihnen nicht gelingen, die Versorgung ihrer eigenen Truppen und der Bevölkerung in West-Berlin sicherzustellen.

Ein Abzug aus Berlin hätte weitreichende internationale Folgen, wie US-General Lucius D. Clay deutlich machte:

[Zitat von Clay einblenden]

Warum sind wir in Europa? Wir haben die Tschechoslowakei verloren. Wir haben Finnland verloren. Norwegen ist bedroht. ... Wenn Berlin fällt, folgt Westdeutschland als Nächstes. ... Wenn wir beabsichtigen, Europa gegen den Kommunismus zu halten, dürfen wir uns nicht von der Stelle rühren.“ (April 1948)

Da die Regierungen in Washington, London und Paris nicht mit einer militärischen Intervention reagieren wollten, blieb nur die Umsetzung einer waghalsigen Idee: die Stadt ausschließlich über drei bereits existierende Korridore aus der Luft zu versorgen.

[Karte mit Korridoren und Flughäfen einblenden]



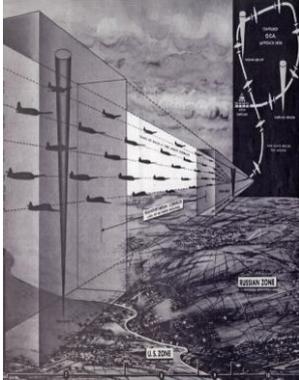
Von neun Flughäfen in den westlichen Besatzungszonen starten die amerikanischen und britischen Versorgungsflüge nach West-Berlin. Rund 2,3 Millionen Bewohner sollten mit jeweils 1500 Kalorien am Tag versorgt werden.

[Foto von Flugzeuge einblenden]



## Eine Frage der Organisation

[Grafik der Flugkorridore einblenden]



Die Berliner Luftbrücke wurde im Wesentlichen von der US Air Force und der britischen Royal Air Force durchgeführt. Doch die fehlende Erfahrung mit einer Luftbrücke und der Mangel an Transportflugzeugen waren die Hauptprobleme in den ersten Wochen. Mit der Ernennung des US Lieutenant General William H. Tunner zum Oberkommandierenden der amerikanischen und britischen Transportstaffel begann die Erfolgsgeschichte der „Operation Vittles“ („Operation Proviant“). Tunner plante die Logistik, während der amerikanische Militärgouverneur in Deutschland General Lucius D. Clay für die politische Unterstützung und zusätzliche Flugzeuge sorgte.

[Zitat von Tunner einblenden]

„Überhaupt daran zu denken, eine Stadt nur aus der Luft zu versorgen, war waghalsig. Das hatte es so noch nie gegeben.“ (1964)

Zu Beginn waren 102 Flugzeuge auf amerikanischer und 94 auf britischer Seite im Einsatz. Diese Kapazität war völlig unzureichend, um selbst die Mindestversorgung von 4.500 Tonnen Güter täglich sicherzustellen. Daher beorderte die US Air Force alle verfügbaren Mannschaften und Maschinen von den Stützpunkten in Übersee nach Europa. Ab Januar 1949 befanden sich 200 Flugzeuge mit einer weitaus größeren Ladekapazität im Einsatz.

[Foto vom Lagebesprechungsraum einblenden]



Im Frühjahr 1949 war die Luftbrücke ein sehr gut funktionierendes System, das problemlos den westlichen Teil Berlins versorgte. Zu Ostern 1949 flogen innerhalb von 24 Stunden 1.398 Flugzeuge die drei Flughäfen Gatow, Tempelhof und Tegel an. Die Maschinen starteten und landeten im Minutentakt.

[Diskussionsfrage einblenden]

Am 16. April 1949 brachten die Luftbrückenflugzeuge 12.940 Tonnen Kohle in die westlichen Sektoren Berlins: es war eine gemeinsame Rekordleistung der Luftbrückenpiloten und der deutschen Ladearbeiter. Überlegt gemeinsam, was mit dieser Rekordleistung demonstriert werden sollte.

→ Der Weltöffentlichkeit und insbesondere der Sowjetunion sollte das Scheitern der Berlin-Blockade vor Augen geführt werden. Die Westmächte zeigten, dass sie in der Lage waren, West-Berlin aus der Luft zu versorgen.

### Von Kohle und Rosinen

[Grafik Tonnagen einblenden]



Das tägliche Leben der Zivilbevölkerung wurde durch die Blockade erheblich erschwert. Die Energieversorgung war völlig unzureichend, geheizt wurde allein in Krankenhäusern. Die Grundversorgung war jedoch durch die Luftbrücke sichergestellt. Laut Lebensmittelkarte III standen der Bevölkerung pro Kopf und Tag folgende Lebensmittel zur Verfügung: 400g Brot, 50g Nahrungsmittel, 40g Fleisch, 30g Fett, 40g Zucker, 400g Trockenkartoffeln und 5g Käse.

In den ersten Monaten stieg die tägliche Tonnage stetig und auch der Wintereinbruch konnte die Versorgung der Stadt aus der Luft nicht gefährden. Kohle machte den größten Teil der Fracht aus, aber auch Mehl, Milchpulver, Benzin und alles andere, was eine Stadt zum Überleben benötigte, wurde eingeflogen.

Insgesamt gelangten 2,1 Millionen Tonnen Güter auf dem Luftweg nach West-Berlin. Lebensmittel wurden in der Regel in dehydrierter Form eingeflogen: dadurch reduzierte sich das Transportgewicht und es erhöhte sich die Haltbarkeit der Lebensmittel.

Auf den Rückflügen transportierte man Personen, Post und einige Industriegüter.

[Foto CARE-Pakete einblenden]



Am 27. November 1945 gründeten 22 amerikanische Wohlfahrtsverbände die „Cooperative for American Remittances to Europe“, kurz C.A.R.E. Die Hilfsorganisation ließ während der Luftbrücke über 200.000 Pakete mit Lebensmitteln, Kleidung oder Werkzeugen für bedürftige Menschen nach Berlin transportieren.

[Diskussionsfrage einblenden]

Drei Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges versorgten Flugzeuge der Westmächte die Bevölkerung in der ehemaligen Reichshauptstadt. Überlegt gemeinsam, wie die Menschen in den USA auf diese Hilfsaktion reagiert haben.

Warum sahen die Reaktionen in der Öffentlichkeit in Frankreich und Großbritannien anders aus?

→ In den USA gab es in der Nachkriegszeit zahlreiche Hilfsaktionen für die Bevölkerung im kriegszerstörten Europa und insbesondere in Deutschland und Berlin. Hieran lässt sich das neue Selbstverständnis der USA ablesen, als Supermacht im Ost-West-Konflikt den Kommunismus einzudämmen.

In Frankreich und Großbritannien, zwei Länder, die vom Bombenkrieg des nationalsozialistischen Deutschlands direkt betroffen waren und die in den Nachkriegsjahren unter großen Versorgungsproblemen zu leiden hatten, waren die Reaktionen auf die Hilfe für Deutschland

wesentlich verhaltener. In Frankreich spielte außerdem eine Rolle, dass die kommunistische Partei einen relativ großen Rückhalt in der französischen Öffentlichkeit besaß.

### Wie aus Feinden Freunde wurden

[Karikatur zur Transportleistung einblenden]



Nicht zuletzt diese gewaltige Transportleistung führte dazu, dass die sowjetische Blockade scheiterte und am 12. Mai 1949 aufgehoben wurde. Die Zufahrtswege waren nun wieder offen. Dennoch wurde die Luftbrücke bis zum 30. September 1949 aufrechterhalten, um die Lagerräume zu füllen und einer erneuten Blockade vorzubeugen.

[Foto mit LKW CARE einblenden]



Nach der Blockade Berlins wurden die beiden deutschen Staaten gegründet: im Mai 1949 die Bundesrepublik Deutschland und im Oktober 1949 die Deutsche Demokratische Republik. Die Luftbrücke hatte zu einer Veränderung im Verhältnis der Westdeutschen und der West-Berliner zu den ehemaligen Besatzungsmächten, insbesondere den USA, geführt.

[Diskussionsfrage einblenden]

Diskutiert, inwiefern die Berliner Luftbrücke einen Wendepunkt in den Beziehungen der Westmächte und der Bevölkerung im Westteil der Stadt darstellte.

→ Aus den ehemaligen Kriegsgegnern sind Verbündete gegen den kommunistischen Einfluss in den westlichen Besatzungszonen und West-Berlin geworden. Nur drei Jahre nach Kriegsende

bekannten sich die Westmächte zu ihrer Verantwortung für Berlin und versorgten die Bevölkerung im Westteil der Stadt aus der Luft. Amerikaner, Briten und Franzosen legten in den Augen großer Teile der Bevölkerung so ihren Status als Besatzungstruppen ab und wurden zu Schutzmächten.

### Erinnern ja, aber wie?

[Foto Gedenkzeremonie einblenden]



Die Berliner Luftbrücke war erfolgreich, weil viele Menschen in unterschiedlichen Funktionen mutige und richtige Entscheidungen trafen. Dies gilt für die führenden Politiker und Militärs ebenso wie für die Aktiven der Luftbrücke, ob sie nun zum fliegenden Personal gehörten oder am Boden ihren Dienst taten. Für die West-Berliner Bevölkerung wurden sie zu Freunden, die in der Stunde der Not halfen und den Kampf um die Freiheit unterstützten. Die Aktiven der Luftbrücke bewunderten ihrerseits die Berliner, weil sie sich mutig und unbeirrt der Blockade widersetzen. Die eigentlichen „Helden“ der Luftbrücke aber sind jene, die ihren Einsatz mit dem Leben bezahlten. Alljährlich wird ihrer am 12. Mai in Berlin gedacht. Auf amerikanischer Seite waren 31, auf britischer Seite 39 Opfer zu beklagen. Außerdem fanden mindestens acht Deutsche bei der Luftbrücke den Tod.

[Foto Luftbrücken-Hip Hop einblenden]



Eine ganz andere Art sich der Geschichte der Berliner Luftbrücke zu nähern, wurde von der Berliner Stiftung Luftbrückendank gefördert: Im Rahmen eines Hip Hop und Streetdance Festivals hat eine Tanzgruppe eine Choreographie zum Thema „Mobilität und

Luftbrücke“ entwickelt und diese vor dem Luftbrückendenkmal in Berlin-Tempelhof aufgeführt.

[Diskussionsfrage einblenden]

Der Berliner Senat erinnert jedes Jahr am 12. Mai am Luftbrückendenkmal mit einer Gedenkzeremonie und einer Kranzniederlegung an das Ende der Berlin-Blockade. Überlegt gemeinsam, warum und in welcher Form zukünftig dieser ersten Krise des Kalten Krieges 1948/49 gedacht werden sollte.

### Botschafter der Luftbrücke

[Foto Halvorsen am Zaun einblenden]



Der US-Pilot Gail S. Halvorsen (\*1920) ist einer der bekanntesten Piloten der Berliner Luftbrücke. Er hatte sich spontan nach einem Treffen mit Berliner Kindern dazu entschlossen, beim Anflug auf den Flughafen Tempelhof Süßigkeiten an kleinen Taschentuch-Fallschirmen abzuwerfen.

[Foto Halvorsen beim Abwurf der Schokoladenfallschirme einblenden]



Als es plötzlich Schokolade vom Himmel regnete, waren die Berliner Kinder so begeistert und dankbar, dass Halvorsen beschloss, die Operation „Little Vittles“ fortzusetzen. Da er selber nicht die Zeit hatte, jeden Tag Fallschirme zu basteln, wurde der kleine Ort

Chicopee an der Ostküste der USA zum Zentrum einer großen Bastelkampagne, an der sich 22 Schulen aus der Umgebung beteiligten. Ab Januar 1949 flog jeden zweiten Tag ein Flugzeug mit 800 Pfund Süßigkeiten an Bord von USA in Richtung Deutschland, wo die Fallschirme dann auf die Luftbrückenflugzeuge verteilt wurden.

Da Halvorsen auch jede Menge Fanpost von Berliner Kindern erhielt, wurde auf dem US-Stützpunkt in Frankfurt ein Büro mit zwei Sekretärinnen eingerichtet, die die Briefe der Kinder beantworteten. Die Operation „Little Vittles“ ist bis heute tief im Gedächtnis der älteren Berliner verankert, und leistete einen wichtigen Beitrag bei der Annäherung der ehemaligen Kriegsgegner.

[Bastelanleitung einblenden]

Steckt den Schokoladenriegel in die Schlaufe der Paketschnur und zurrt ihn fest. Knotet an jede Ecke des Taschentuchs eines der vier Paketbänder. Werft den Fallschirm senkrecht in die Luft!

### Humanitäre Hilfe zur Zeit der Berliner Luftbrücke

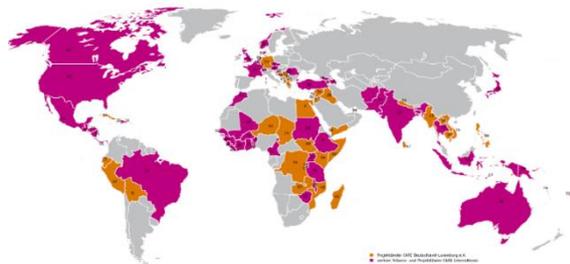
[Film starten]

Die Berliner Luftbrücke war die größte humanitäre Hilfsaktion der damaligen Zeit. Die Hilfsorganisation CARE lieferte damals rund 200.000 CARE-Pakete in den Westsektor Berlins. Sie legte damit den Grundstein für eine internationale humanitäre Zusammenarbeit in Kriegs- und Krisenregionen, die bis heute greift.

### Humanitäre Hilfe heute

Über 70 Jahre nach der Berliner Luftbrücke ist CARE eine der weltweit größten Hilfsorganisationen, die in rund 90 Ländern aktiv ist gegen Not und Armut.

[Landkarte einblenden]



Heute steht der Name CARE für Cooperative for Assistance and Relief Everywhere und besteht aus 14 nationalen Mitgliedsorganisationen: USA (1945), Australien (1987), Kanada (1946), Japan (1987), Deutschland (1980), Dänemark (1988), Norwegen (1980), Niederlande (2001), Frankreich (1983), Thailand (2003), Großbritannien (1985), Indien (2013), Österreich (1986) und Peru (2014).

CARE International hat rund 10.000 Mitarbeitende weltweit.

[Bilder einblenden]



Die Logistik – der Zugang zu Menschen in Not – gehört auch heute noch zu den größten Herausforderungen bei humanitären Einsätzen für Hilfsorganisationen wie CARE. Ein Beispiel aus Mosambik:

In Mosambik war CARE die erste Hilfsorganisation vor Ort, öffnete seine Lager und begann noch in der Nacht des Sturms mit Überlebenshilfe. Dort wo Zugangswege unter Schutt, Schlamm- und Wassermassen begraben sind, nutzt CARE auch heute noch Luft- und Wasserwege, um Hilfe zu Menschen in Not zu bringen. In Mosambik flog CARE vier Wochen lang Zelte, Trinkwasser und Nahrung in das abgeschnittene Katastrophengebiet und versorgte Menschen über Boote. Dort wo Fahrzeuge nicht hinkommen, nutzt CARE auch Lasttiere. Dörfer an Steilhängen versorgt CARE manchmal sogar zu Fuß.

[Diskussionsfrage einblenden]

Überlegt gemeinsam, wie eine humanitäre Hilfsaktion heute organisiert wird. Welche Hilfsgüter werden benötigt? Wie gelangen diese zu den Menschen in Not?

→ Phasen der CARE Nothilfe

### **Stunde 0 bis 24**

Katastrophenalarm: Frühwarnungen und Informationen aus dem Krisengebiet laufen in der CARE-Zentrale in Genf ein. Ein internationales Expertenteam macht sich auf den Weg ins Einsatzgebiet und unterstützt das lokale CARE-Team beim Erfassen der Not und Ermittlung der dringendsten Bedürfnisse. Genehmigungen der lokalen Regierungen werden eingeholt.

### **Stunde 24 bis 48**

12



Nothilfestart: Notunterkünfte werden bereitgestellt, Trinkwasser, Wasserbehälter und Wasserreinigungssubstanzen verteilt. Die Versorgung mit Nahrungsmitteln und Hilfsgütern wird sichergestellt. Jede Hilfe erfolgt in Abstimmung mit den koordinierenden Vereinten Nationen, Regierungen und anderen Hilfsakteuren, damit niemand vergessen oder doppelt berücksichtigt wird.

### **Stunde 48 bis 6 Monate**

Die wichtigsten Versorgungslinien werden wiederhergestellt: Nach Aufräumarbeiten erfolgt das Instandsetzen der lokalen Wasserversorgung, traumatisierte Menschen werden medizinisch und psychosozial versorgt. Erste Wiederaufbaumaßnahmen beginnen.

### **6 Monate bis 3 Jahre**

Wasser-, Gesundheits- und Bildungsinfrastruktur werden katastrophensicher wiederaufgebaut, Gemeinden werden dabei unterstützt, zerstörte Felder, Lebens- und Einkommensgrundlagen neu zu nutzen. Katastrophenschutzschulungen verbessern die Sicherheit der Bevölkerung.