

"DIE LUFTBRÜCKE IST ZU EINEM SYMBOL DER HOFFNUNG GEWORDEN."

GEN. LUCIUS D. CLAY, U.S. MILITÄRGOUVERNEUR DEUTSCHLAND, 1947-1949



Fotografie von Henry Ries



© AlliiertenMuseum | US Air Force

Berliner beobachten die Landung eines Rosinenbombers auf dem Flughafen Tempelhof, 1948.

Nach der Kapitulation des Dritten Reiches 1945 besetzten die vier Siegermächte - die USA, die Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich - Deutschland und teilten das Land in vier Besatzungszonen auf, wie es auf den vorangegangenen Konferenzen vereinbart worden war. Berlin erhielt einen Sonderstatus: Obwohl die ehemalige Reichshauptstadt in der sowjetischen Besatzungszone lag, wurde sie in vier Sektoren aufgeteilt. Für die Westmächte USA, Großbritannien und Frankreich bedeutete dies, dass sie ihre Sektoren in Berlin weit entfernt von ihren Besatzungszonen in Westdeutschland verwalten mussten. Die gemeinsame Verwaltung durch die Siegermächte funktionierte 1945 und 1946 einigermaßen gut. In den beiden darauffolgenden Jahren wurden die Meinungsverschiedenheiten jedoch immer deutlicher. Die Alliierten konnten sich nicht auf eine gemeinsame Politik gegenüber Deutschland einigen. Die Idee einer kommunistischen Gesellschaftsordnung, die von der Sowjetunion unterstützt wurde, war mit den demokratischen Werten der Westmächte unvereinbar. Damit begann der Kalte Krieg in Deutschland.



Der Kalte Krieg

Begriff: Der Kalte Krieg war ein globaler Konflikt, in dem der Westen unter Führung der USA gegen die Sowjetunion und den von ihr beherrschten Ostblock um die Weltherrschaft kämpfte. Er war vor allem ideologisch, wirtschaftlich und technologisch motiviert. Militärisch schürte die Konkurrenz zwischen beiden Blöcken ein beispielloses Wettrüsten und eskalierte in zahlreichen Stellvertreterkriegen.

Ein gescheiterter gemeinsamer Versuch der vier Siegermächte zur Währungsreform in Deutschland im Sommer 1948 war der Auslöser für die Berlin-Blockade. Ende Juni blockierte die sowjetische Besatzungsmacht die Wasser-, Straßen- und Schienenzugänge zu den westlichen Besatzungszonen nach West-Berlin.



© AlliiertenMuseum | Provan



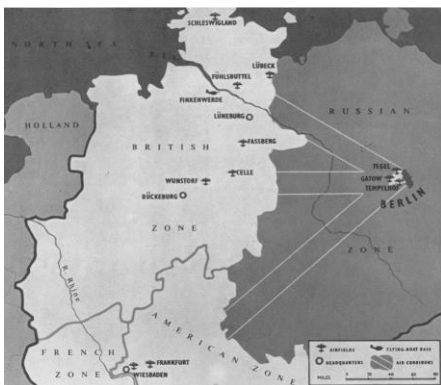
OPERATION LUFTBRÜCKE

Für die Westmächte kam ein Nachgeben nicht in Frage. (Siehe Erklärung von Lucius D. Clay). Eine militärische Reaktion war ebenso unwahrscheinlich, da die Gefahr einer Eskalation und eines größeren Krieges zu groß war. Die Westmächte gingen davon aus, dass auch die Sowjetunion nicht so weit gehen würde, einen Krieg zu riskieren. Sie beschlossen daher, den mit der Sowjetunion vertraglich vereinbarten Luftkorridor als Mittel zur Einrichtung einer Luftbrücke zu nutzen.

Die USA, Großbritannien und Frankreich erkannten, dass sie ihre Truppen aus der Stadt abziehen mussten, wenn es ihnen nicht gelang, die Versorgung der eigenen Truppen und der Berliner Bevölkerung sicherzustellen. Ein Rückzug aus Berlin hätte weitreichende internationale Konsequenzen, wie **General Lucius D. Clay** deutlich machte:

"Warum sind wir in Europa? Wir haben die Tschechoslowakei verloren. Wir haben Finnland verloren. Norwegen ist bedroht. ... Nach Berlin wird Westdeutschland kommen.... Wenn wir meinen, dass wir Europa gegen den Kommunismus halten sollen, dürfen wir nicht nachgeben." (April 1948)

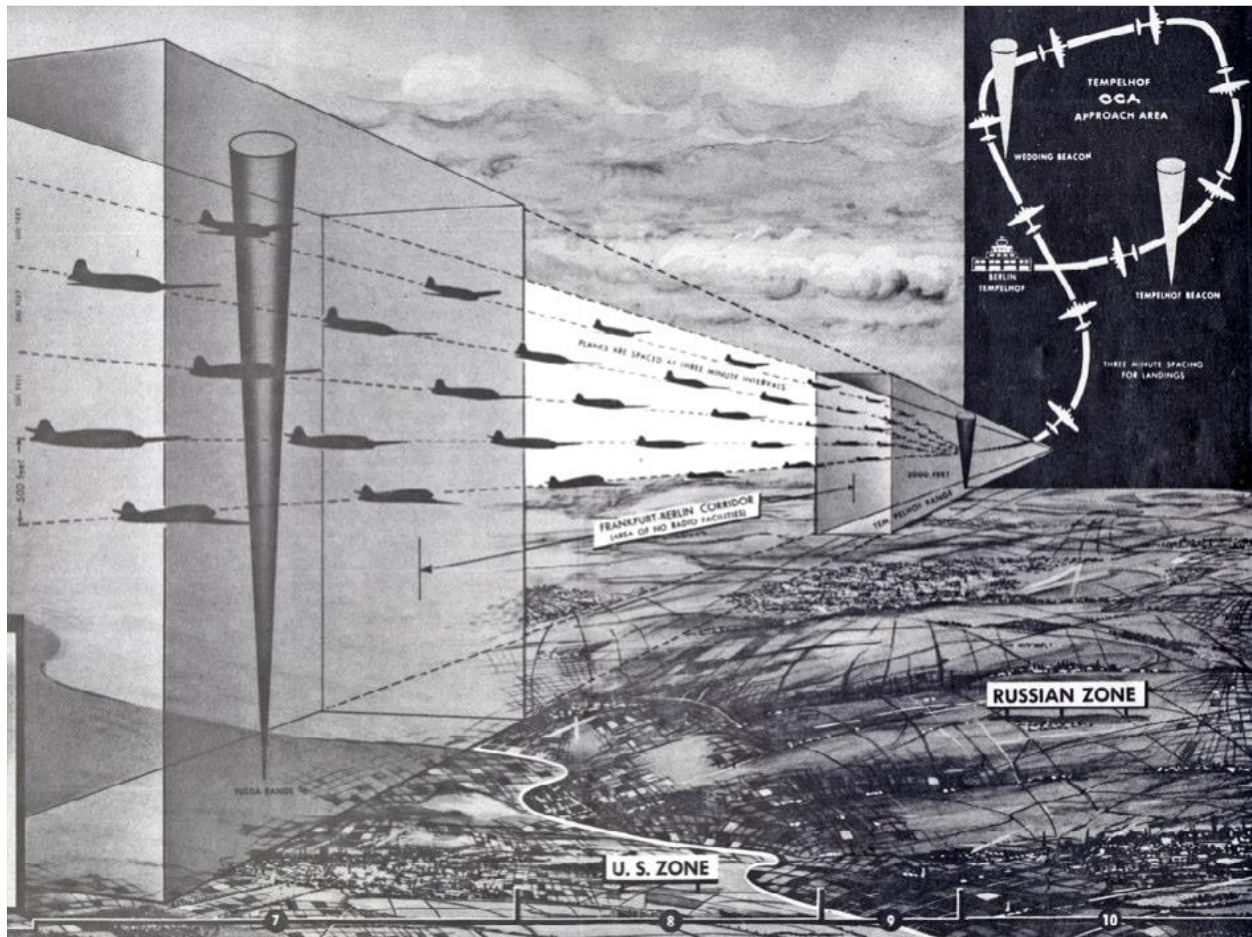
Da die Regierungen in Washington, London und Paris nicht mit einer militärischen Intervention reagieren wollten, blieb ihnen nur ein gewagter Plan: die Versorgung der Stadt ausschließlich aus der Luft über die drei bestehenden Korridore. Von neun Flugplätzen in den westlichen Besatzungszonen aus starteten amerikanische und britische Versorgungsflüge nach West-Berlin. Rund 2,3 Millionen Einwohner mussten mit je 1.500 Kalorien pro Tag versorgt werden.



© Air Ministry and the Central Office of Information (Hg.), Berlin Airlift. An Account of the British Contribution, London



Eine Frage der Organisation

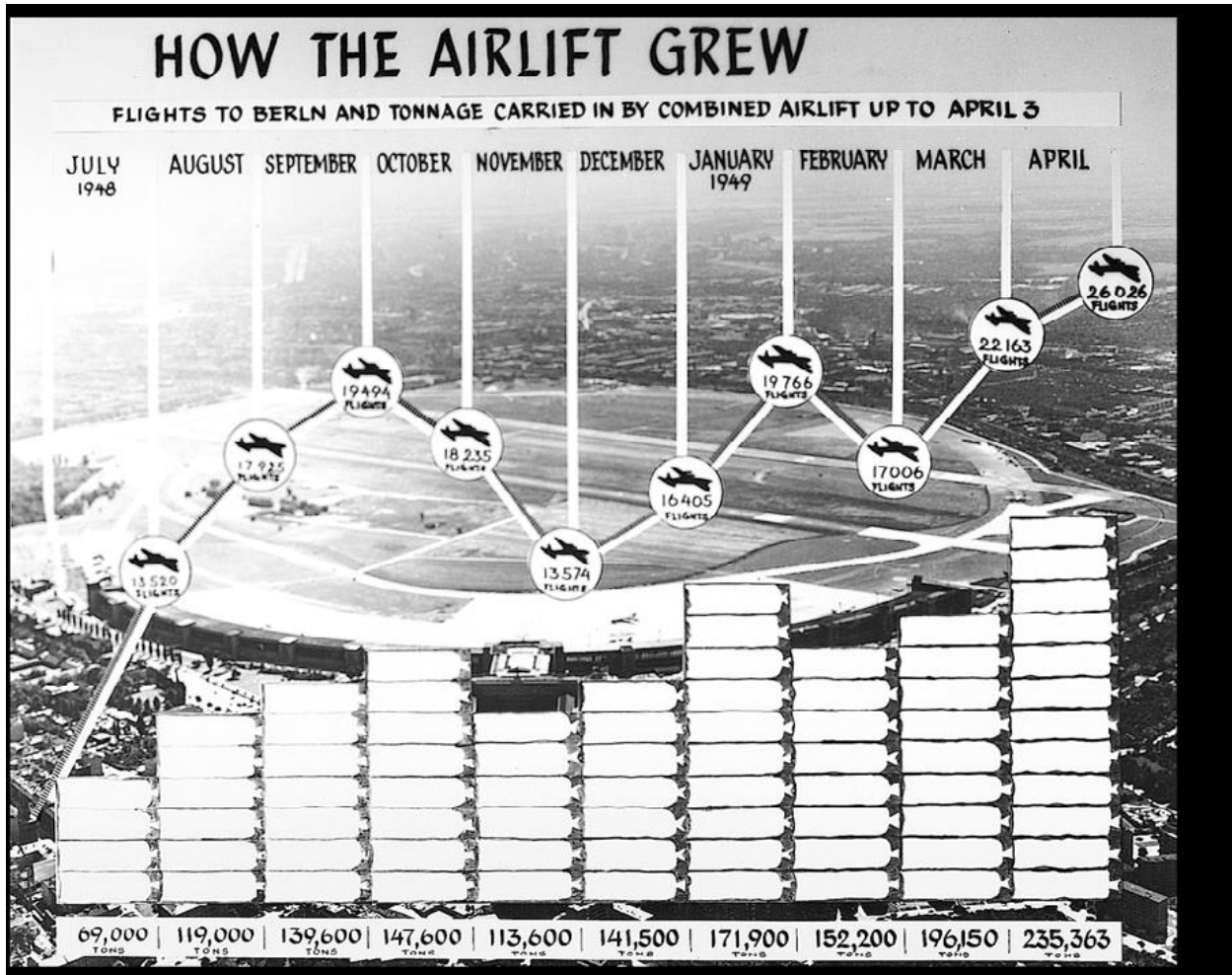


© Aviation Operations Magazine 5 (1949)

Visualisierung des Korridors zwischen Frankfurt a.M. und Berlin zur Zeit der Berliner Luftbrücke.

Die Berliner Luftbrücke wurde im Wesentlichen von der US-Luftwaffe und der britischen Royal Air Force getragen. In den ersten Wochen erwies sich der Mangel an Transportflugzeugen und Erfahrung mit Lufttransporten als problematisch. Mit der Ernennung von US-Generalleutnant William H. Tunner zum Kommandeur der amerikanischen und britischen Transportflotte begann die Erfolgsgeschichte der "Operation Vittles". Tunner plante die Logistik, während der US-Militärgouverneur in Deutschland, General Lucius D. Clay, für die politische Unterstützung und zusätzliche Flugzeuge zuständig war.





© Air Ministry and the Central Office of Information (Hq.), Berlin Airlift. An Account of the British Contribution, London

Zwischen Juli 1948 und April 1949 nach Berlin geflogene Frachttonnage.





© CARE | Archive

Verteilstation für CARE-Pakete im amerikanischen Sektor in Berlin-Dahlem, 1948/1949.



Die Berliner Luftbrücke auf einen Blick

Der Erfolg der logistisch anspruchsvollen Operation "Berliner Luftbrücke" lässt sich auch an der Anzahl der Flüge und der Menge der eingeflogenen Güter messen. Hier einige Zahlen, die der Website der „Stiftung Luftbrückendank“ und dem Buch „The Airforce Can Deliver Everything“ von Daniel F. Harrington entnommen wurden.

Tonnage in US short tons (1 short ton = 907 Kilogram)

Kohle	1.586.530 T
Lebensmittel	538.016 T
Verschiedenes	2.325.809 T
Passagiere nach Berlin	59.031
Passagiere aus Berlin	225.706
Hin- und Rückflüge	555.370
Erster Flug mit Gütern für Berlin	28. Juni 1948
Letzter Luftbrückenflug	6. Oktober 1949
Höchste Tonnage in 24 Stunden	12.490 T
Höchste Anzahl in Flügen in 24 Stunden	1.398
Todesopfer	86

QUELLEN

ALLIERTEN MUSEUM:

ALLIIERTENMUSEUM.DE

LUFTBRÜCKE E.V.:

LUFTBRUECKE-FRANKFURT-BERLIN.DE

OFFICE OF THE HISTORIAN:

[HTTPS://HISTORY.STATE.GOV/MILESTONES/1945-1952/BERLIN-AIRLIFT](https://history.state.gov/milestones/1945-1952/Berlin-Airlift)

“The Air Force Can Deliver Anything:” Harrington, Daniel. *The Air Force Can Deliver Anything*. U.S. Air Force Europe Office of History. Defense.gov, media.defense.gov/2018/Jan/24/2001869016/-1/-1/1/The%20Air%20Force%20Can%20Deliver%20Anything%20a%20History%20of%20the%20Berlin%20Airlift. PDF

INFORMATIONEN ZUR U.S. ARMY GARNISON WIESBADEN

WEBSITE

HOME.ARMY.MIL/WIESBADEN

X

TWITTER.COM/USAGWIESBADENPA

FACEBOOK

FACEBOOK.COM/USAGWIESBADEN

INSTAGRAM

INSTAGRAM.COM/USAG_WIESBADEN

PUBLIC AFFAIRS OFFICE

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

U.S. Army Garrison Wiesbaden

Telefon: +49-611-143-548-2001

E-Mail: usarmy.wiesbaden.id-europe.list.public-affairs-office@army.mil

