

DIE BERLINER LUFTBRÜCKE 1948/49

LEHRERINFORMATIONEN UND UNTERRICHTSMATERIALIEN

EINE VERÖFFENTLICHUNG DES ALLIIERTENMUSEUMS



INHALT

- 3 Handhabung
- 4 Kleines Lexikon der Luftbrücke
- 10 Grafiken zur Luftbrücke
- 12 Auszüge aus Zeitungsartikeln der Berliner
Tagespresse zur Luftbrücke
- 15 Die Ausstellung: eine Einführung
- 16 Grundriss der Ausstellung
- 17 Fragen und Anregungen für den Ausstellungsbesuch
- 19 Weiterführende Literatur- und Filmhinweise

IMPRESSUM

KONZEPTION Uta Birkemeyer

TEXTE Uta Birkemeyer, Bernd von Kostka

GRAFISCHE GESTALTUNG © sans serif, Berlin

ZU BEZIEHEN ÜBER

AlliiertenMuseum

Clayallee 135, 14195 Berlin

Telefon +49 (30) 81 81 99-81

Fax +49 (30) 81 81 99-91

www.alliiertenmuseum.de

E-Mail birkemeyer@alliiertenmuseum.de

HANDHABUNG

Zum 60. Jahrestag der Berliner Luftbrücke präsentiert das AlliiertenMuseum in einer Sonderausstellung Porträtaufnahmen von Luftbrückensoldaten, Ladearbeitern, Funkern, Sekretärinnen, Mechanikern – kurzum, von all denen, die aktiv an der Berliner Luftbrücke beteiligt waren. Die historischen Hintergründe zur Berlin-Blockade und zur Luftbrücke werden in der Dauerausstellung des AlliiertenMuseums thematisiert.

Die vorliegende Handreichung gibt einen kurzen Abriss der historischen Ereignisse. Ausgewählte Grafiken und Auszüge aus der Berliner Tagespresse aus den Jahren 1948/49 können zur Vorbereitung des Ausstellungsbesuches im Unterricht eingesetzt werden. Durch »Markieren« und »Kopieren« lassen sich die Quellen in ein Worddokument speichern und können als Kopiervorlage genutzt werden.

Für fünf ausgewählte Stationen der Sonderausstellung finden Sie in der Handreichung Anregungen für Arbeitsaufträge, die den Schülerinnen und Schülern eine selbständige Auseinandersetzung mit zentralen Inhalten der Sonderausstellung er-

möglichen. Da die Stationen inhaltlich nicht aufeinander aufbauen, können die Fragen auch unabhängig voneinander bearbeitet werden.

Auf Anfrage bietet das AlliiertenMuseum allen Jahrgangsstufen von der Grundschule bis zur Sekundarstufe II Workshops zur Berliner Luftbrücke an. Neben einem Ausstellungsrundgang durch die Dauer- und Sonderausstellung kann das Luftbrückenflugzeug Hastings TG 503 besichtigt werden.

Grundschulklassen werden über die Geschichte »Mercedes und der Schokoladenflieger« von Margot Theis Raven, das Basteln eines Schokoladenfallschirms und ein Ausstellungsquiz an zentrale Inhalte der Geschichte der Berliner Luftbrücke herangeführt. Alternativ bieten wir die interaktive Führung »Als es Schokolade vom Himmel regnete...« durch die Dauerausstellung des AlliiertenMuseums an.

Für die Sekundarstufen I und II können nach Rücksprache thematische und methodische Schwerpunkte in der Dauer- und Sonderausstellung gesetzt werden.

KLEINES LEXIKON DER LUFTBRÜCKE

B wie Blockade

Aus: Berlin Handbuch. Das Lexikon der Bundeshauptstadt, hg. v. Presse- und Informationsamt des Landes Berlin, FAB Verlag (Berlin), 1993, S. 159–162

Als B. wird die vom 24.6.1948 bis 12.5.1949 dauernde Abschnürung der West-Sektoren Berlins von den westlichen Besatzungszonen Deutschlands und dem Umland bezeichnet. Für fast elf Monate wurden auf Anordnung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) alle Zugangswege nach West-Berlin zu Lande und zu Wasser gesperrt sowie die Lieferung von Nahrungsmitteln und Versorgungsgütern aus der Berlin umgebenen sowjetischen Besatzungszone und dem Ostsektor Berlins verboten. Während dieser Zeit wurde die Versorgung der Stadt ausschließlich über die von den Westmächten als Reaktion auf die Absperrmaßnahmen eingerichtete Luftbrücke aufrechterhalten. Die B. war ein erster Höhepunkt des beginnenden Kalten Krieges und markiert den endgültigen Zerfall der Anti-Hitler-Koalition der Alliierten. Neben dem Sowjetischen Ultimatum 1958 und dem Bau der Mauer am 13. August 1961 war sie eine von insgesamt drei großen Krisen um Berlin.

1. Vorgeschichte

Am 15.12.1947 brachen die Außenminister der vier Siegermächte USA, UdSSR, Großbritannien und Frankreich ihre seit dem 25.11.1947 in London tagende Konferenz über Deutschland ab, da sie in den Fragen seiner zukünftigen politischen und wirtschaftlichen Gestalt keinerlei Verständigung erzielen konnten. Jeder weitere Einigungsversuch mit der Sowjetunion erschien aussichtslos. Die drei Westmächte riefen deshalb unter Hinzuziehung der drei Benelux-Staaten zum 23.2.1948 eine separate Sechs-Mächte-Konferenz nach London ein, die in ihrer zweiten Sitzungsperiode Anfang Juni 1948 die Gründung eines westeuropäisch orientierten deutschen Teilstaats durch Zusammenschluß der drei west-

lichen Besatzungszonen beschloß. Diese im Widerspruch zu der im Potsdamer Abkommen vereinbarten Gemeinsamkeit des Handelns »in allen Fragen, die Deutschland als Ganzes betreffen« stehende Vorgehensweise, hatte bereits am 20.3.1948 zum Auszug des sowjetischen Vertreters aus dem Alliierten Kontrollrat geführt. Neun Tage nach Beginn der B., am 3.7., teilte dann der Chef der SMAD, Marschall Wassilij D. Sokolowski, den drei westlichen Militärgouverneuren bei einem Gespräch in seinem Hauptquartier in Potsdam mit, die »technischen Schwierigkeiten« auf den Zugangswegen würden so lange anhalten, bis sie ihre Pläne für die Errichtung eines westdeutschen Separatstaates aufgegeben hätten. So war die B., obwohl vordergründig gegen West-Berlin gerichtet, v.a. ein letzter sowjetischer Versuch, die beabsichtigte Teilstaatgründung zu verhindern. Als konkreter Auslöser für die Blockademaßnahmen diente die am 20.6.1948 in den Westzonen und am 24.6.1948 in den Westsektoren Berlins durchgeführte Währungsreform.

2. Die Abschnürung Berlins

Seit Anfang 1948 kam es v.a. auf den Land- und Wasserwegen nach Berlin immer wieder zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Mehrfach stoppte die SMAD Eisenbahnzüge im Berlin-Verkehr und verzögerte oder verhinderte Lkw-Fahrten durch schikanöse Kontrollen. Ab dem 15.1. wurden Fahrten Berliner Kraftfahrzeuge in die SBZ durch die SMAD genehmigungspflichtig (»Propuske«). Am 24.1. wurde ein britischer Militärzug aus Berlin am Kontrollpunkt Marienborn elf Stunden festgehalten und konnte die Weiterfahrt erst antreten, nachdem die deutschen Reisenden kontrolliert und nach Berlin

zurückgeschickt worden waren. Derartige Kontrollen wiederholten sich mehrfach, so daß die britische Militärregierung beschloß, keine Deutschen mehr mit ihren Militärzügen zu befördern. Nach dem Auszug der Sowjets aus dem Alliierten Kontrollrat nahmen die Behinderungen weiter zu. Am 1.4. wurden erneut zwei amerikanische und zwei britische Dienstzüge gestoppt und zurückgeschickt, als die Zugbegleiter eine Inspektion durch die SMAD ablehnten.

Trotz westallierter Proteste richtete die SMAD am 1.4. bei Babelsberg eine neue Kontrollstelle für den Lkw-Verkehr ein, schloß am 2.4. die amerikanische und britische Hilfsstation auf der Autobahn Berlin-Helmstedt und kurz darauf die Elbebrücke bei Magdeburg wegen »technischer Störungen«. Am 3.4. leitete sie den Eisenbahnverkehr Richtung München und Hamburg über Marienborn um, und ab 20.4. fertigte sie jedes Schiff auf den Wasserstraßen von und nach Berlin einzeln ab.

Die Häufung der Behinderungen führte bei den Westalliierten in Berlin zu einem Ausfall von rund 600 t an Versorgungsgütern, den der Militärgouverneur der amerikanischen Besatzungszone, General Lucius D. Clay, mit der improvisierten dreitägigen »Baby-Luftbrücke« vom 2.–5.4. ausglich. Die SMAD hob kurz darauf einige Behinderungen auf, ohne sie jedoch vollständig zurückzunehmen. Neben den vorgeschobenen »technischen Schwierigkeiten« – von den Westalliierten angebotene »technische Hilfe« wurde abgelehnt – begründete die Sowjetunion ihre Maßnahmen damit, die Westmächte würden Teile der Berliner Industrie nach Westdeutschland verlagern, was nicht geduldet werden könne.

Mit den Vorbereitungen zur Gründung eines westdeutschen Teilstaats nahmen die Behinderungen Anfang Juni abermals drastisch zu. Ab dem 9.6. wurde der Reiseverkehr zwischen der SBZ und den Westzonen erheblich eingeschränkt. Am 16.6. verließen die Sowjets endgültig die Alliierte Kommandantur und die SMAD erließ Bestimmungen zur Verhinderung des »Missbrauchs von Interzonenpässen«.

Nachdem die Westalliierten die Sowjetunion am 18.6. darüber informiert hatte, daß sie am 20.6. in den Westzonen eine Währungsreform durchführen würden, ordnete die SMAD am gleichen Tag die Einstellung des Personen-, Güter- und Fußgängerverkehrs zwischen der SBZ und den Westzonen an, und führte »sorgfältige« und damit langwierige Kontrollen für den Schienen- und Schiffsverkehr ein, um die »Bevölkerung

und die Wirtschaft der SBZ zu schützen«. Das Verbot der am 23.6. eingeführten »Ostmark« in den Westsektoren Berlins durch die Westalliierten und das Bekanntwerden ihrer Pläne, am 24.6. die »Westmark« in den Westsektoren einzuführen, nahm die SMAD zum Vorwand, um in der Nacht vom 23./24.6. den gesamten Straßen-, Schienen- und kurz darauf den Schiffsverkehr von und nach Berlin zu sperren. Gleichzeitig wurde die Versorgung der Westsektoren mit Lebensmitteln, Elektrizität und Kohle aus der SBZ eingestellt.

3. Westliche Gegenmaßnahmen

Die B. traf die Westmächte nicht völlig unvorbereitet. Auf Anordnung des amerikanischen Stadtkommandanten, Frank L. Howley, vom 25. März 1948 war die »Basic-Asseption« (Operation Gegenschlag) ausgearbeitet worden. Dadurch verfügten die Westsektoren über Lebensmittelvorräte für ca. 30 Tage. Auf die Verhängung der B. reagierten die Westmächte und die Westzonen mit fünf Gegenmaßnahmen.

3.1. Die vom 25.6.1948 bis 30.9.1949 dauernde anglo-amerikanische Luftbrücke

3.2. Gegenblockade

Am 26.7. ordnete General Lucius D. Clay die Gegenblockade« an, mit der Lieferungen, hauptsächlich von Industriegütern, aus den Westzonen und den Westsektoren Berlins in die SBZ und den sowjetischen Sektor Berlins weitgehend unterbunden wurden. V.a. in der zweiten Phase der Krise, ab dem Frühjahr 1949, wurde das zunächst punktuell eingesetzte Instrument der Gegenblockade gezielt ausgeweitet.

3.3. Finanz- und Währungshilfe

Durch blockadebedingte Produktionseinschränkungen und Firmenstillegungen stieg die Arbeitslosenzahl von Juni 1948 bis Mai 1949 um 250 % (15 % der erwerbstätigen Bevölkerung). Hinzu kamen ca. 50.000 bis 70.000 Kurzarbeiter. Dadurch ausgelöste Steuerausfälle, höhere Soziallasten sowie die Kosten der Versorgungsgüter und ihr Transport nach Berlin trugen die Westmächte und die Westzonen. Ein Fonds der US-Regierung für besetzte Gebiete stellte monatlich 53 Mio. DM als zinslosen Kredit zur Verfügung. Den Luftbrückentransport, rund 200 Mio. US-Dollar, trugen amerikanische und britische Steuerzahler. Das Hilfswerk Berlin unterstützte die Westsektoren mit rund 7 Mio. Tagesrationen an Lebensmitteln. Ferner finanzierten die Westsek-

toren einen monatlichen, zinslosen Kredit von 43 Mio. DM und erließen eine Sondersteuer Notopfer Berlin, die monatlich zwischen 25 und 40 Mio. DM brachte. In den Marshallplan wurden die Westsektoren wegen der in Berlin umlaufenden beiden Währungen erst ab April 1949 einbezogen. Die Gesamtkosten der B. werden auf über 2 Mrd. DM geschätzt – eine Summe, die der II. Weltkrieg in weniger als einer Woche verschlang.

3.4. Militärische Signale

Vor allem in der amerikanischen Regierung wurde über militärische Gegenmaßnahmen diskutiert, die jedoch das Kriegsrisiko möglichst gering halten sollten. Die US-Regierung entschloß sich am 15.7.1948 zur Verlegung von 60 B-29-Bombern nach Europa. Daneben beschränkten sich die Westmächte auf die Ausarbeitung detaillierter Krisenpläne.

3.5. Diplomatische Aktivitäten

Die Luftbrücke brachte den westalliierten Politikern einen erheblichen Zeitgewinn für diplomatische Aktivitäten, die sich im wesentlichen auf zwei Ebenen vollzogen. Einerseits auf innerwestlicher Ebene: Am 28.6. erklärte Präsident Harry Truman für die USA, daß ein Rückzug der amerikanischen Truppen aus Berlin nicht zur Debatte stünde. Während die Briten den gleichen Standpunkt vertraten, zog die französische Regierung eine solche Lösung zeitweise in Erwägung. Der Abstimmungsprozess zwischen Washington, London und Paris in den ersten Wochen nach Verhängung der B. führte im Spätsommer 1948 dazu, daß die Westmächte künftig mit einer gemeinsamen Stimme gegenüber Moskau auftraten.

Die zweite Ebene bildeten die Gespräche zwischen den Westmächten und der Sowjetunion. In der ersten Phase, bis September 1948, erklärten sich die Westmächte dazu bereit, über das Währungsproblem zu verhandeln, da die Sowjetunion die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen in Aussicht stellte. Die Verhandlungen scheiterten, als der Generalsekretär der KPdSU, Josef W. Stalin, und der sowjetische Außenminister, Wjatscheslaw M. Molotow, auf Verhandlungen über

die geplante Weststaat-Gründung bestanden, zu denen die Westmächte nicht bereit waren. In der zweiten Phase, von September bis November 1948, versuchten die Westmächte das Berlin-Problem in den Vereinten Nationen zu thematisieren, was am Veto der Sowjets scheiterte. Die dritte Verhandlungsphase, ab Februar 1949, brachte dann die Regelung des Konflikts durch das New Yorker Abkommen vom 4.5.1949.

Neben den Gegenmaßnahmen der Westmächte und der Unterstützung Berlins durch die Westzonen trug die »Selbstbehauptung« der West-Berliner wesentlich zum erfolgreichen Bestehen der Krise bei. Das Angebot der SMAD an die West-Berliner Bevölkerung, sich im Ostsektor als Empfänger von Lebensmittelkarten registrieren zu lassen, blieb weitgehend erfolglos. Nur knapp 5%, v.a. Grenzgänger, folgten diesem Aufruf. In den Auseinandersetzungen um Währungsreform und B. vollzog sich stattdessen die politische Spaltung der Stadt.

4. Regelung und Folgen der Krise

Parallel zu den Auseinandersetzungen in und um Berlin wurden die Vorbereitungen zur Gründung der Bundesrepublik vorangetrieben. Dies, die selbst im Winter unerwartet reibungslos funktionierende Luftbrücke und die Entschlossenheit der Westmächte, in Berlin zu bleiben, veranlaßte die Sowjetunion zum Einlenken im New Yorker Abkommen. Am 12.5.1949 wurden B. und Gegenblockade beendet.

Am Ende der Krise war die Stadt einerseits politisch gespalten, andererseits war hinsichtlich der Verbindungswege zwischen Berlin und den Westzonen der Zustand vor Beginn der B. wiederhergestellt. Weltpolitisch war das Ergebnis ein machtpolitisches Patt der beiden Supermächte. Die durch die B. beschleunigte Formierung des Ost-West-Konflikts ging einher mit der politischen Teilung Deutschlands und Europas und dem Zusammenfinden der Staaten innerhalb einer weltweiten, bipolaren gegnerischen Kräftekonstellation, die erst durch den Ende der 80er Jahre einsetzenden Zusammenbruch der politischen Systeme Osteuropas und die deutsche Vereinigung überwunden wurde.

L wie Luftbrücke

Aus: Berlin Handbuch. Das Lexikon der Bundeshauptstadt, hg. v. Presse- und Informationsamt des Landes Berlin, FAB Verlag (Berlin), 1993, S. 779–780

Die 462 Tage währende angloamerikanische L. war die wichtigste und effektivste Maßnahme gegen die vom 24.6.48 bis 12.5.49 dauernde sowjetische Blockade West-Berlins. Nach dem Beginn der Abschnürung errichtete die amerikanische Militärregierung auf Anordnung des Militärgouverneurs der amerikanischen Besatzungszone, General Lucius D. Clay, am 25. Juni 1948 unter dem Namen »Operation Vittles« eine L. zur Versorgung der Westsektoren Berlins von den Westzonen aus. Die Briten starteten ihre »Operation Plainfair« am 28.6.1948. Frankreich, das fast alle verfügbaren Maschinen im Indochina-Krieg eingesetzt hatte, beteiligte sich nicht direkt an der L.

Der Minimalbedarf zur Versorgung West-Berlins betrug 4.000–5.000 t täglich, die Transportkapazität der L. belief sich hingegen anfänglich nur auf 500–700 t. Erst die Ausweitung und Zusammenlegung beider L. am 20.10.1948 (»Combined Airlift Task Force«) bewirkte eine ausreichende Leistungssteigerung. Die Flugzeugflotte bestand anfänglich aus veralteten, zweimotorigen »Dakotas« (C-47/DC-3) mit 3 t Nutzlast, die im Herbst 1948 weitgehend durch moderne, viermotorige »Skymaster« (C-54/DC-4) mit 12 t Nutzlast ersetzt wurden. Daneben nahmen eine Vielzahl weiterer amerikanischer und britischer Flugzeugtypen, zum größten Teil Maschinen aus dem II. Weltkrieg, an der L. teil.

In den Westsektoren standen anfänglich nur die Flughäfen Tempelhof, der im September 1948 eine zweite Rollbahn erhielt, und Gatow (zweite Rollbahn im April 1949) zur Verfügung. Als zusätzlicher Landeplatz wurde dann im Herbst 1948 von über 19.000 Berliner Arbeitskräften in nur drei Monaten der Flughafen Tegel errichtet. Die erste Landebahn wurde am 5.11. eröffnet. Außerdem wurde auch die Havel als Landeplatz für Wasserflugzeuge genutzt.

Den drei Berliner Flughäfen und den Wasserlandeplätzen auf der Havel standen elf Flugplätze in den Westzonen gegenüber: Frankfurt/M., Wiesbaden, Fritzlar, Schleswig-Land, Lübeck, Hamburg-Fuhlsbüttel, Wunstorf, Celle, Bückeburg, Faßberg und für die Flugboote Finkenwerder bei Hamburg. Für den Ausbau der L. beorderte die amerikanische Regierung Flugzeuge aus Westeuropa, Panama, Alaska, Hawaii, Massachusetts, Texas, Kalifornien, Montana, Tokio, der Karibik, den Bermudas und den Azoren in die West-

zonen. Auf britischer Seite beteiligten sich zeitweise auch Flugzeuge und Besatzungen aus den drei Commonwealth-Ländern Südafrika, Australien und Neuseeland.

An der L. nahmen gleichzeitig bis zu 300 Maschinen teil, die in fünf übereinanderliegenden Ebenen – mit einem Abstand von 13,5 km und einer Geschwindigkeit von 270 km/h – über den nördlichen und südlichen Luftkorridor ein- und den mittleren ausflogen. Zeitweise landete und startete alle 90 s eine Maschine in Berlin. Neben ca. 500 Flugzeugbesatzungen waren in den Westsektoren Berlins über 20.000 Deutsche, vorwiegend durch ein Senatsprogramm finanzierte Arbeitslose, mit Ent- und Beladung sowie der Verteilung der Güter beschäftigt. An den Startplätzen in den Westzonen waren es rd. 30.000 Menschen. 62,8 % der eingeflogenen Güter waren Kohle (insg. 1.091.582 t), 27,9 % Lebensmittel (483.726 t), der Rest Rohmaterialien (161.473 t). Auf den Rückflügen transportierten die Maschinen in Berlin hergestellte Industriegüter (»made in blockaded Berlin«). Auf dem Höhepunkt der L. wurde mehr Fracht in die Stadt transportiert, als vor der Blockade auf den Land- und Wasserwegen.

Zur L. gehörte nicht nur der Gütertransport nach Berlin, sondern auch eine aufwendige Infrastruktur und Logistik. So wurden die Maschinen z. B. alle 200 Flugstunden in Großbritannien intensiv gewartet und alle 1.000 Flugstunden zur Generalüberholung in die Vereinigten Staaten geflogen. Die Westmächte demonstrierten am 15./16.4.1949 die Leistungsfähigkeit der L., als innerhalb von 24 h mit 1.398 Flügen 12.940 t Fracht nach Berlin transportiert wurde (das entspricht 22 Güterzügen mit je 50 Waggons). Nach Beendigung der Blockade am 12.5.1949 wurde die L. zunächst in vollem Umfang fortgesetzt. Erst ab dem 1.8. – nachdem sich Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr wieder normalisiert hatten – wurde sie schrittweise abgebaut. Das letzte Flugzeug landete am 30.09.1949 in Tempelhof mit 10 t Kohle an Bord.

In den 462 Tagen der L. wurden in 277.246 Flügen 1.831.200 t Güter nach Berlin und 16.000 t in Berlin hergestellte Industriegüter in die Westzonen (ab 23.5.1949 Bundesrepublik Deutschland) transportiert. Dabei waren zahlreiche Opfer zu beklagen. Die exakte Zahl der bei der L. ums Leben gekommenen Personen läßt sich ebenso

wenig feststellen, wie die Zahl der (ca. 38) verlorenen Flugzeuge. Vom Senat anerkannt sind 78 Luftbrückenopfer, die von der 1959 auf Initiative des Senats von Berlin gegründeten Stiftung »Luftbrückendank« betreut werden. Neben dieser Stiftung kümmert sich der von den drei westlichen Stadtkommandanten der Alliierten gegründete Luftbrücken-Gedenkfonds um das Andenken an die L. Zur Erinnerung erhielt der Platz vor dem Verwaltungsgebäude des Flughafens Tempelhof am 25.6.1949 den Namen Platz der Luftbrücke. Am 10.7.1951 wurde auf der Mitte des Platzes das Luftbrücken-Denkmal eingeweiht. Zwei bei der L. eingesetzte »Rosinenbomber«, eine DC-3 und eine DC-4, stehen heute als Denkmäler auf einem Abstellplatz am Nord-

rand des Flughafens Tempelhof am Columbia-damm.

Über ihre Versorgungsaufgaben hinaus lag die politische Bedeutung der L. v.a. in ihrer Funktion als effektives Instrument des Krisenmanagements unterhalb der Ebene militärischer Gewaltanwendung. Die L. demonstrierte den Sowjets einerseits die Erfolglosigkeit ihrer Blockade und brachte den westlichen Politikern andererseits einen erheblichen Zeitgewinn zur diplomatischen Regelung der Krise sowie einen Zuwachs an moralischem Prestige. Für die West-Berliner wurde die L. zum Symbol des während der Blockade gewachsenen Zusammengehörigkeitsgefühls mit den Westmächten, die seitdem Schutzmächte genannt wurden.

W wie Währungsreform

Aus: Berlin Handbuch. Das Lexikon der Bundeshauptstadt, hg.v. Presse- und Informationsamt des Landes Berlin, FAB Verlag (Berlin), 1993, S. 1336–1338

Die am 24.6.1948 in den Westsektoren Berlins durchgeführte W. hatte sowohl als Anlaß für die unmittelbar danach von der Sowjetunion verhängte elfmonatige Blockade West-Berlins wie auch als Voraussetzung für den folgenden wirtschaftlichen Wiederaufschwung eine entscheidende Bedeutung für die Geschichte der Stadt.

Nach Ende des II. Weltkriegs übertraf das in Umlauf befindliche Bargeld bei weitem das Güterangebot, das die durch Kriegszerstörungen und Demontagen geschwächte Wirtschaft auf den Markt bringen konnte. Eine grundlegende W. als wesentliche Grundlage des Wiederaufbaus war damit unumgänglich. Entsprechende Verhandlungen u. a. im Alliierten Kontrollrat führten bis Ende 1947 zu keinen praktischen Ergebnissen. Im Frühjahr 1948 scheiterten die letzten Versuche der Alliierten, eine gemeinsame Lösung für die ihnen unterstehenden Besatzungsgebiete zu finden, da die Sowjetunion nicht bereit war, der Einführung einer von allen vier Besatzungsmächten kontrollierten gesamtdeutschen Währung zuzustimmen. Am 18.6.1948 gab deshalb das Zwei-Mächte-Kontrollamt, die oberste Alliierte Behörde des aus der amerikanischen und britischen Besatzungszone gebildeten Vereinigten Wirtschaftsgebiets (Bizone), für seinen Hoheitsbereich das Gesetz Nr. 61 zur Reform der deutschen Währung bekannt. Dieses Gesetz trat bereits zwei Tage später, am 20.6., zusammen mit einem gleichlautenden Gesetz der französischen Militärregierung (Ordinance Nr. 158)

in den drei Westzonen in Kraft (Umtausch von Reichsmark in DM im Verhältnis 1:10).

Berlin blieb zunächst von dieser W. ausgenommen, um den Sonderstatus der Stadt nicht zu verletzen. Vier-Mächte-Gespräche in der Alliierten Kommandantur und auf anderen Ebenen mit dem Ziel, wenigstens in Berlin eine einheitliche, von allen vier Alliierten kontrollierte Währung einzuführen, scheiterte am 22.6. am sowjetischen Widerstand. Auch andere Vermittlungsversuche, bspw. der Vorschlag, für Berlin eine Sonderwährung, die sog. Bärenmark, einzuführen, kamen nicht zum Zuge. Noch am Tage des Abbruchs der Verhandlungen übersandte der damalige Chef des Stabs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), Marschall Wassilij D. Sokolowski, dem Berliner Oberbürgermeister den Befehl Nr. 111, nach dem die am 23.6.1948 für die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) vorgesehene W. auch in Berlin durchgeführt werden sollte – und zwar nicht nur im Ostsektor, sondern in ganz Berlin. Die westlichen Stadtkommandanten erklärten diesen Befehl für ihre Sektoren für »null und nichtig« und führten dort ihrerseits am 24.6.1948 die DM (versehen mit einem »B«-Stempel als besonderes Erkennungszeichen) ein. Damit gab es ab dem 25.6. in den Westsektoren – de facto in ganz Berlin – eine Doppelwährung, auch wenn im Ostsektor wie in der SBZ der Umlauf der DM verboten und ihr Besitz unter Strafe gestellt war. Die Westalliierten hielten die DM bewußt knapp, weshalb die Löhne und Gehälter in West-Berlin (mit wenigen Ausnahmen)

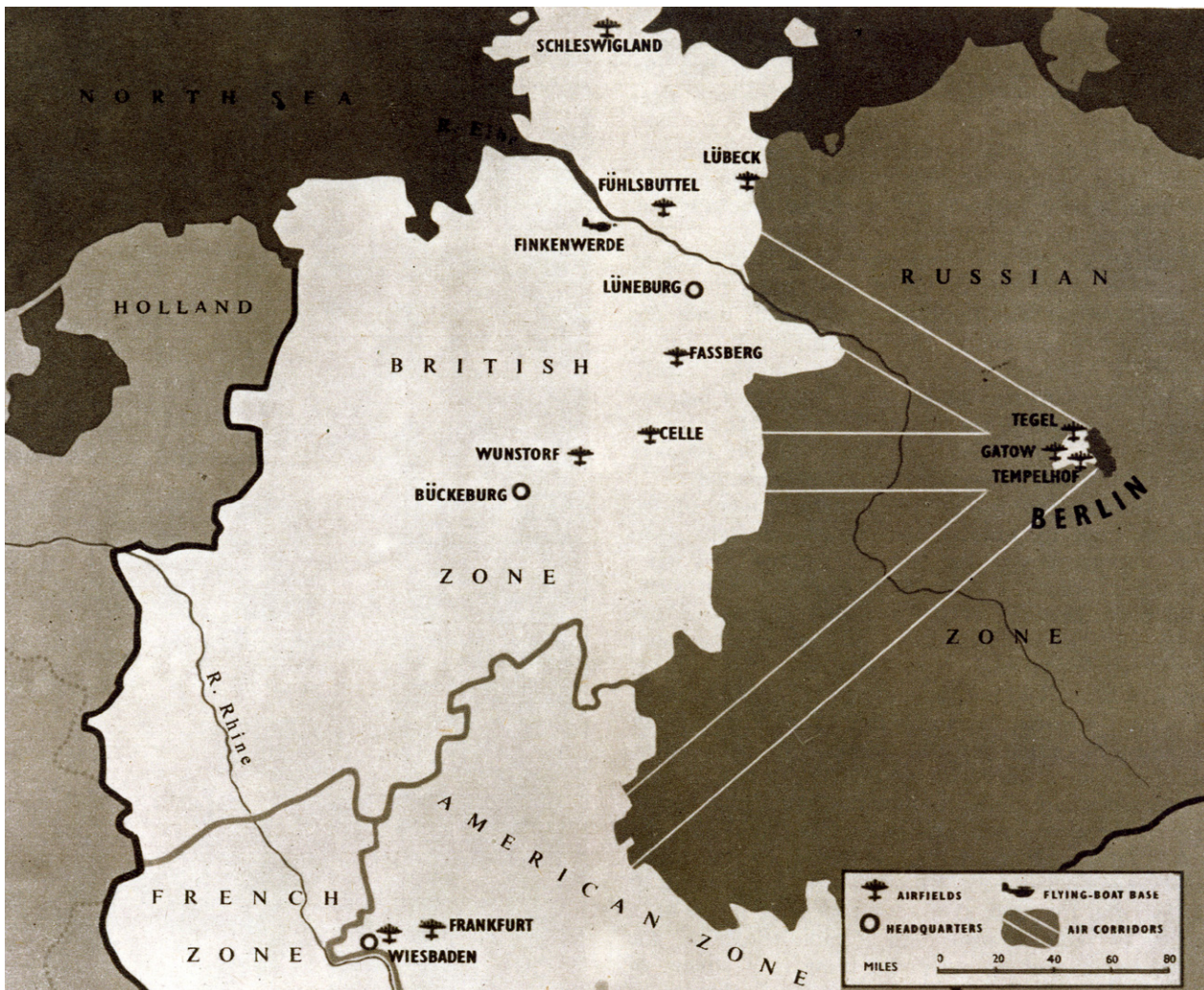
nur zu höchstens 25 % in DM ausgezahlt werden konnten. Bewirtschaftete Lebensmittel, Mieten, Strom, Gas und alle städtischen Abgaben wurden in SMAD-Mark bezahlt.

Um dem durch die unterschiedliche Kaufkraft der beiden Währungen verursachten Geldhandel auf dem Schwarzen Markt entgegenzuwirken, genehmigten die westlichen Stadtkommandanten am 27.7. die Eröffnung privater Wechselstuben, die ab 2.8.1948 ihre Tätigkeit aufnahmen und anfangs 1 DM für 2,20 M (Ostmark) verkauften. Ein Ausschuß von Inhabern der Wechselstuben und Mitarbeitern der Kreditinstitute setzte täglich den sich aufgrund von Angebot und Nach-

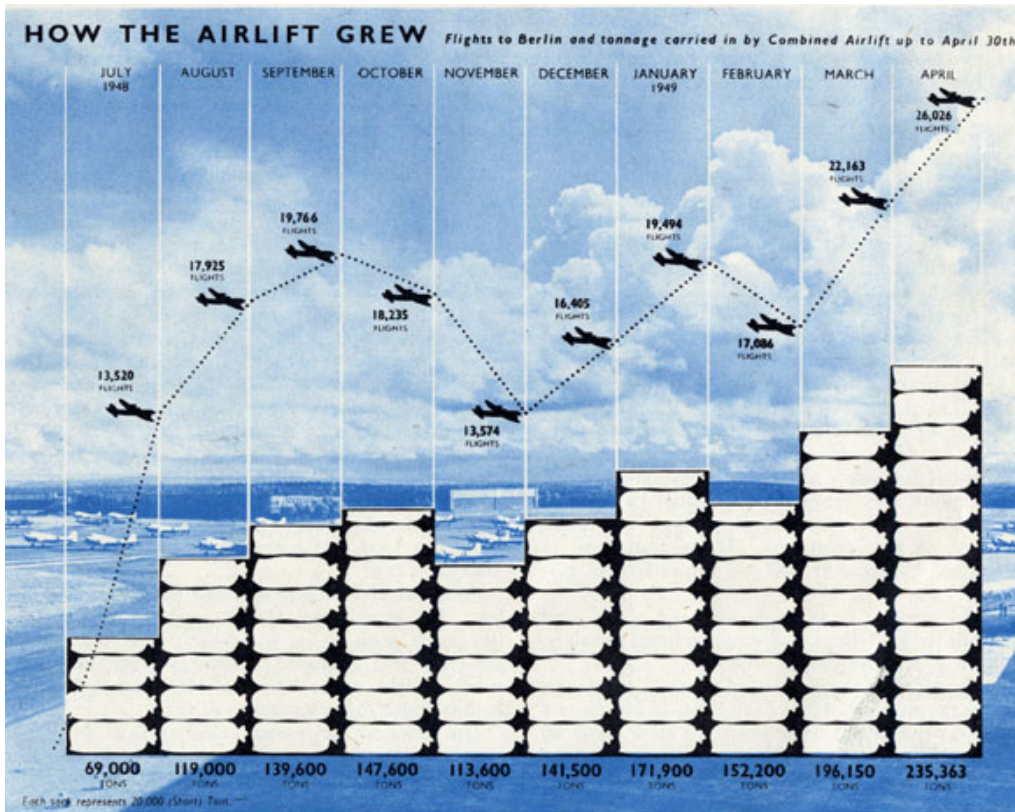
frage bildenden Wechselkurs fest. Dieser von der SED als Schwindelkurs bezeichnete Geldwechsel pendelte sich mit der Zeit zwischen 4–7 M für 1 DM ein.

Nach der im Herbst und Winter vollzogenen Spaltung der Stadtverwaltung, erklärten die Westmächte am 20.3.1949 die DM zum alleinigen Zahlungsmittel in den Westsektoren Berlins. Diese Bereinigung der Verhältnisse entsprach faktisch einer zweiten W. Sie bildete die Basis für den in der Folgezeit – allerdings im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet – verspätet einsetzenden Wirtschaftsaufschwung in der Stadt.

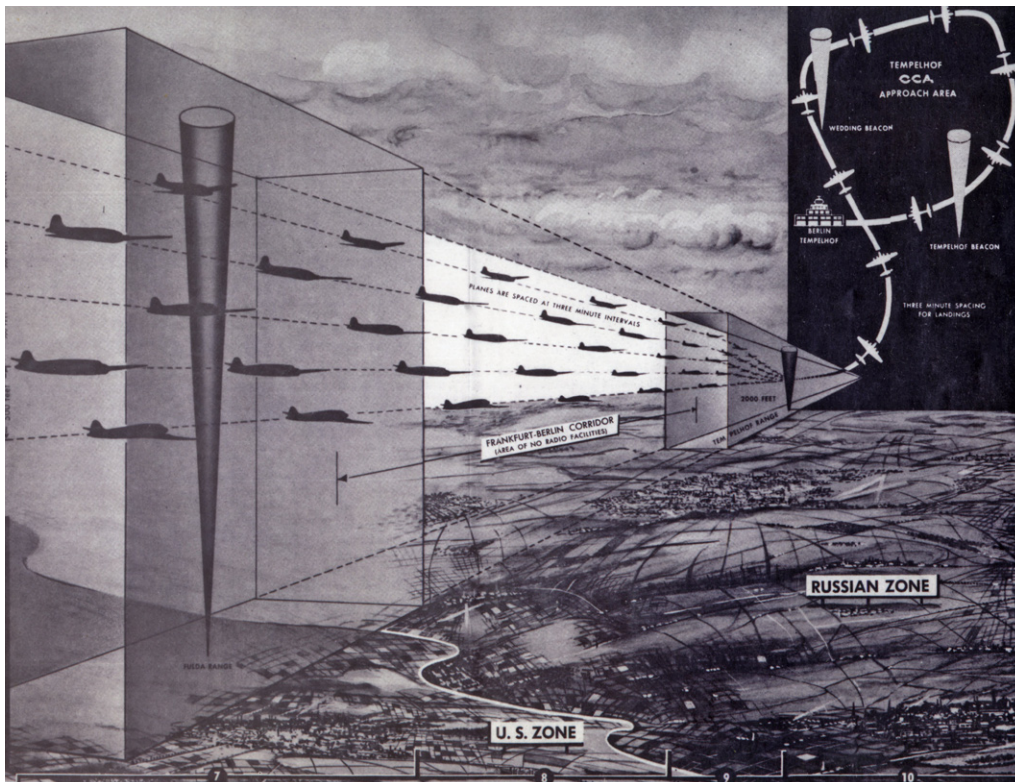
GRAFIKEN ZUR LUFTBRÜCKE



Karte mit den drei Luftkorridoren zwischen Berlin und der amerikanischen und britischen Besatzungszone und den Flugplätzen, die für die Luftbrücke genutzt wurden, aus: Air Ministry and the Central Office of Information (Hg.), Berlin Airlift. An Account of the British Contribution, London, 1949, S.14



Nach Berlin eingeflogene Tonnagen von Juli bis April 1949, aus: Air Ministry and the Central Office of Information (Hg.), Berlin Airlift. An Account of the British Contribution, London, 1949, S. 37



Skizze der Flüge im südlichen Korridor Frankfurt – Berlin während der Berliner Luftbrücke, aus: Operation »Vittles«, in: Aviation Operations Magazine 5 (1949)

AUSZÜGE AUS ZEITUNGSARTIKELN DER BERLINER TAGESPRESSE ZUR LUFTBRÜCKE

Die britische Lizenzzeitung »Telegraf« wurde 1946 in Berlin gegründet.
Am 24. Juni 1948 titelte die sozialdemokratisch orientierte Tageszeitung:

*Deutsche Mark für Berlins Westsektoren
Befehl der Kommandanten der drei Westmächte als
Antwort auf Befehl 111 von Marschall Sokolowski
Gegenmaßnahmen*

Berlin, 23. Juni (Eigenbericht)

Die drei westlichen Besatzungsmächte haben sich auf Grund des Versuchs der Sowjetischen Militärverwaltung, sich widerrechtlich die wirtschaftliche Autorität in Berlin anzueignen, entschlossen, die Deutsche Mark in den drei westlichen Sektoren einzuführen. Die Westmächte hatten zunächst versucht, auf Viermächtebasis die beste Lösung zum Schutze der Berliner Wirtschaft zu finden.

Die von den Westmächten am 22. Juni vorgebrachten Vorschläge zur Schaffung einer einheitlichen

Währungs- und Geldreform für Berlin wurde von den sowjetischen Militärbehörden abgelehnt. Die Sowjetische Militärverwaltung bestand stattdessen darauf, daß sie allein die Währungsbestimmungen für die Stadt Berlin treffen würde. Weiterhin weigerten sich die Sowjets, das Vorrecht der Kommandantur als dem obersten gesetzgebenden Organ Berlins anzuerkennen. Da die Westmächte sich einer derartigen Willkür nicht beugen wollten, beschlossen sie, die Deutsche Mark in den Westsektoren einzuführen, die in den westlichen Zonen Deutschlands als gesetzliches Zahlungsmittel gilt. Die amerikanischen, britischen und französischen Besatzungsbehörden setzten den russischen Oberbefehlshaber Marschall Sokolowski von ihrer Entscheidung brieflich in Kenntnis.

Das sozialistisch orientierte Berliner Abendblatt »Vorwärts« titelte am 24. Juni 1948:

*Westmächte jetzt unrechtmäßig in Berlin
Viererverwaltung durch Zerstörung des Kontroll-
mechanismus ohne Rechtskraft
Berlin, 24. Juni (»Tägliche Rundschau«/VD).*

Durch den Befehl Nr. 111 Marschall Sokolowskis wurde Berlin in die Währungsreform der Ostzone einbezogen. Darauf faßten gestern die Vertreter der Westmächte den Beschluß, ihre Währung auch in Berlin einzuführen und damit der vollzogenen Spaltung Deutschlands die Zerreißung Berlins hinzuzufügen. Sie beriefen sich dabei darauf, daß angeblich das Abkommen über den Kontrollmechanismus der Militärregierungen der westlichen Zonen das Recht auf ein weiteres Verbleiben in Deutschland gebe. [...] Berlin liegt in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands. Es bildet wirtschaftlich einen Bestandteil von ihr. Nachdem die Militärbehörden der USA, Englands und Frankreichs das Abkom-

men über den Kontrollmechanismus in Deutschland verletzt haben, das heißt, nachdem sie sich selbst freiwillig des Rechts auf die gemeinsame Verwaltung Berlins beraubt haben, ist die einzige legitime Besatzungsbehörde in Berlin die Sowjetische Militärverwaltung. Darum hat ihr Befehl Gesetzeskraft für ganz Berlin. Hier helfen keine Tricks mit Versuchen die juristische Wirksamkeit der Befehle der Sowjetischen Militärverwaltung in diesem oder jenem Teil von Groß-Berlin nicht anzuerkennen. Das internationale Recht, die grundlegenden politischen und moralischen Faktoren, aber auch die ökonomische Zweckmäßigkeit sind auf seiten der sowjetischen Besatzungsbehörden, die in Berlin im Namen der Gerechtigkeit und zum Schutz der Interessen der deutschen Bevölkerung und der Wirtschaft vor wirtschaftlichem Chaos und vor Desorganisation handeln.

ANREGUNGEN FÜR ARBEITS- AUFTRÄGE:

1. Stellt die in den Tageszeitungen »Telegraf« und »Vorwärts« angeführten Gründe für die Währungsreformen in Berlin zusammen und vergleicht sie.
2. Fassen Sie zusammen, welche politischen Absichten die Westmächte und die Sowjetunion nach Aussage der Tageszeitungen »Telegraf« und »Vorwärts« mit den Währungsreformen in Berlin verfolgen.

Die Tageszeitung »Neues Deutschland« kommentierte als Parteiorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands in ihrer Berliner Ausgabe vom 17. Dezember 1948 die Sprengung der Tegeler Sendetürme:

*Berlin empört über Gewaltakt der Sprengung der Tegeler Funktürme
Ein Akt der Kulturbarbarei – Auf Befehl der USA-Kriegstreiber zur Schande Frankreichs*

Berlin, 16. Dez. (ADN). Die französische Militärregierung in Berlin ließ am Donnerstagvormittag die beiden Sendetürme des Berliner Rundfunks sprengen, da sie angeblich den Betrieb des Tegeler Flughafens gefährden. Die Sendungen des Berliner Rundfunks wurden durch diese Zerstörung der Sendetürme vorübergehend unterbrochen.

In der demokratischen Öffentlichkeit Berlins wird diese Handlung der französischen Militärregierung als ein Akt vandalischer Zerstörungslust bezeichnet, der von reaktionären Kräften herbeigeführt wurde, weil die Sendungen des Berliner Rundfunks der deutschen und der internationalen Reaktion seit langem mißfallen. Der von den Franzosen vorgegebene Grund wird als nicht stichhaltig bezeichnet, da der französischen Militärregierung schon vor langer Zeit von den sowjetischen Besatzungsbehörden ein Gelände in der Umgebung des Ortes Stolpe für die Anlage eines französischen Flugplatzes angeboten worden war. Die Franzosen haben dieses Angebot seinerzeit ohne nähere Begründung ausgeschlagen.

Tatsache ist jedoch, daß die Rollbahnen dicht neben den Sendetürmen angelegt sind, so daß landende

Flugzeuge in der Höhe der Türme längst den Boden berührt haben. Erwähnt werden muß schließlich auch, daß die sowjetische Militärverwaltung in Berlin ein geeignetes Gelände bei Stolpe zur Anlage eines französischen Flugplatzes angeboten hat.

Politisch ist dieser Akt der Barbarei gegen ein deutsches Kulturinstitut eine Schande für Frankreich. Die Franzosen haben sich bei dem schmutzigen Geschäft der Zerstörung Berlins in der ersten Zeit etwas zurückgehalten. Das war politisch klug. Aber mit der Demontage des Borsig-Werkes, mit dem Versenken seiner Maschinen im Tegeler See traten sie immer mehr in den Vordergrund. Mit der heutigen Schandtat stellen sie sich bewußt in die erste Linie. Der Dollar war stärker als die politische Klugheit. Jedes Kind weiß, daß die Sprengung zwar auf Befehl eines französischen Generals von französischen Pionieren ausgeführt wurde, daß aber der Auftraggeber nicht das französische Volk war, daß der Befehl nicht aus Paris, sondern aus Washington kam. [...] Der tiefste politische Grund des Vorgehens gegen unsere Sendeanlage ist die Tatsache, daß wir unentwegt klar und eindeutig für den Frieden, gegen die Kriegshetzer und gegen die koloniale Versklavung großer Teile unseres Vaterlandes durch amerikanische Kriegstreiber eintreten. In dieser politischen Einstellung wissen wir uns eins mit der überwältigenden Mehrheit des französischen Volkes. [...]

Die britische Lizenzzeitung »Telegraf« wurde 1946 in Berlin gegründet. Am 17. Dezember 1948 titelte die sozialdemokratisch orientierte Tageszeitung:

*Die Sprengung der Sendetürme
Sicherheit der Luftbrücke war gefährdet –
General Ganeval griff durch*

Berlin (Eigenbericht). In den Morgenstunden des Donnerstag ließ französisches Militär das Sendegelande am Flugplatz Tegel räumen und sperrte es in einem Umkreis von etwa 400 m ab. An den Fundamenten des großen Sendeturms und am Fundament des Stahlmastes wurden Sprengladungen angebracht, die gegen 10.45 Uhr zur Entzündung gebracht wurden. Zuerst stürzte der 120 m hohe Stahlmast, kurze Zeit später der 80 m hohe kleinere Mast ein. Gebäudeschaden war nicht zu verzeichnen. Seit 17 Uhr sind die Überreste des Senders von einer französischen Militärwache bewacht.

Der französische Stadtkommandant, General Ganeval, weist in einer Erklärung zur Sprengung der Tegeler Sendetürme darauf hin, daß die von den Sowjetbehörden seit dem Juni befohlenen Transportbeschränkungen die westlichen Alliierten dazu

gezwungen haben, Berlin auf dem Luftwege zu versorgen. Auf dem Flugplatz Tegel, dessen Inbetriebnahme zur ausreichenden Versorgung der Stadt erforderlich war, arbeiten seit 48 Stunden auch die Radargeräte. Daher ist der Flugbetrieb dort nun auch ohne Sicht durchführbar. Für Radarlandungen stellen jedoch die in unmittelbarer Nähe des Flugfeldes gelegenen Sendetürme eine schwere Gefahr dar. »Es ist nach meiner Ansicht nicht möglich, länger die Verantwortung für Unfälle zu übernehmen. Daher bin ich gezwungen, die bereits seit einiger Zeit getroffene Entscheidung auszuführen und die beiden Türme niederzureißen.« Der Berliner Rundfunk sei am 20. November von dieser Maßnahme unterrichtet worden. Er habe daher Zeit genug gehabt, das Material abzutransportieren und die ganze Anlage an einer anderen Stelle wieder aufzubauen. Auch unmittelbar vor der Sprengung wurde dem deutschen Postpersonal genügend Zeit gelassen, alles wertvolle und wichtige Material in Sicherheit zu bringen.

**ANREGUNGEN FÜR ARBEITS-
AUFTRÄGE:**

1. Stellt die Gründe, die die Tageszeitungen »Neues Deutschland« und »Telegraf« für die Sprengung der Tegeler Sendetürme am 16. Dezember 1948 anführen, dar und vergleicht sie.
2. Vergleichen Sie die Berichterstattung in den Tageszeitungen »Neues Deutschland« und »Telegraf« über die Sprengung der Tegeler Sendetürme. Welches Bild wollen die beiden Zeitungen jeweils von der französischen Berlinpolitik vermitteln?

In der Berliner Tageszeitung »Der Tagesspiegel«, die im September 1945 mit Genehmigung der amerikanischen Militärverwaltung gegründet worden war, wurde am 6. Mai 1949 die Unterzeichnung des New Yorker Abkommens zur Aufhebung der Blockade Berlins am 12. Mai 1949 folgendermaßen kommentiert:

M-D. Die Nachricht, daß sich die Vertreter der vier Großmächte in New York über einen Termin für die Aufhebung der Blockade geeinigt haben, wäre Anlaß zu ungetrübter Freude, wenn sich in der politischen Praxis Berlins in unserem Alltag die gleiche Bereitschaft zur Nachgiebigkeit russischer wie rußlandhöriger Stellen und Organisationen zeigte. Blockade wie Gegenblockade sind für die Politik auf höherer Ebene eine Transport- und Handelssperre, deren Aufhebung nur eines mehr oder weniger klar formulierten Abkommens bedarf. Für den Berliner oder den Bewohner der Ostzone stellen sie sich anders dar. Während die Gegenblockade ein verständliches Verbot für die Ausfuhr von Waren ist, lernten wir die Blockade als ein teuflisches System, zusammengesetzt aus tausend Schikanen, kennen. Angefangen vom Interzonenpaß, der von den russischen Behörden öfter verweigert als gewährt wurde, den man von der linientreuen Gesinnung oder der Nützlichkeit des Antragstellers für die Wirtschaft der »Volksdemokratien« abhängig machte, bis zu willkürlichen Verhaftungen, fand sich darin alles, was eines Rechtsstaates unwürdig war. Für uns Berliner

wird die Blockade erst aufgehoben sein, wenn wir wieder ohne Interzonenpaß von hier nach Frankfurt, Hamburg oder München fahren können, wenn uns unterwegs kein »Volkspolizist« oder russischer Soldat aus dem Zug holen oder verschwinden lassen kann, wenn weder das Mitführen von zehn Pfund Kartoffeln noch der Besitz von D-Mark (West) uns in Gefahr bringt, in den Uran-Bergwerken Sachsens zu landen. Und wir wollen es nicht vergessen: solange im Osten unserer Stadt drei der legalen Parteien nur in ihrer entarteten Form als Satellitenorganisationen existieren dürfen, solange es dort keine unabhängigen Gewerkschaften gibt, solange ein Stadt-Sowjet besteht, ist für uns die Blockade nicht beendet. Sie ist dann zwar nicht mehr ein Mittel in der politischen Auseinandersetzung der Großmächte, wohl aber ein Mittel des Terrors im Kampf um die endgültige staatliche Form Deutschlands. Wer eine demokratische Bundesrepublik Deutschland wünscht, kann der kleinen Minderheit keine Konzessionen machen, die mit Hilfe der Blockade die Mehrheit der Berliner versklaven wollte.

Die Tageszeitung »Neues Deutschland«, Parteiorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, kommentierte die Unterzeichnung des New Yorker Abkommens zur Aufhebung der Blockade Berlins am 6. Mai 1949 folgendermaßen:

Totgesiegt – Hitler siegte sich bekanntlich zu Tode. Der Luftbrücke widerfährt ein gleiches. Was bei Hitler die Gefangenzahlen, waren bei der Luftbrücke die Tonnenzahlen. Im Maße ihres Steigens kam die Westberliner Wirtschaft zum Erliegen. [...] Nun, da die Luftbrücke sich totgesiegt hat, da sie durch den Sieg des Verständigungswillens überflüssig wird, geht ein Aufatmen durch die Berliner Bevölkerung und – man darf wohl sagen – durch ganz Deutschland. Mit dem Brummen der Flugzeuge wird am 12. Mai – vier Jahre und vier Tage nach der Kapitulation Hitlers – auch die Erinnerung an die schreckensvollen Bombennächte schwinden. Blei-

ben aber werden die Ruinen, nicht nur die Ruinen unserer Wohnviertel, sondern auch das Ruinenfeld der Berliner Wirtschaft. [...] Fragen wir uns heute, wozu das alles geschah, so kann die Antwort nur lauten: weil gewisse reaktionäre Kreise der westlichen Besatzungsmächte und ihre deutschen Helfershelfer [...] Berlin zum Brückenkopf eines westdeutschen Separatstaates machen wollten. Darum schürten sie die Kriegshetze, darum bürdeten sie der Bevölkerung Westberlins 10 Monate Entbehren, Kälte und Finsternis, Arbeitslosigkeit und Zerrüttung ihrer wirtschaftlichen Existenzgrundlagen auf. [...] Wi.

ANREGUNGEN FÜR ARBEITS-AUFTRÄGE:

1. Vergleichen Sie, wie in den Tageszeitungen »Der Tagesspiegel« und »Neues Deutschland« die Aufhebung der Blockade Berlins kommentiert wird. Welche Bedeutung hat nach Aussage der Kommentatoren die Aufhebung der Blockade für die Berliner Bevölkerung?

2. Fassen Sie zusammen, welche politischen Absichten nach Aussage der Tageszeitung »Der Tagesspiegel« die Sowjetunion mit der Blockade Berlins verfolgte. Fassen Sie zusammen, welche politischen Absichten nach Aussage der Tageszeitung »Neues Deutschland« die Westmächte mit der Berliner Luftbrücke verfolgten und vergleichen Sie.

DIE AUSSTELLUNG: EINE EINFÜHRUNG

»Making of...«, so heißen die Dokumentationen, die das Entstehen eines Films begleiten und einen Blick hinter die Kulissen bieten. Sie zeigen insbesondere jene Mitwirkende, die Maßgebliches geleistet haben, ohne jedoch im Rampenlicht der Öffentlichkeit zu stehen. Einen ähnlichen Ansatz möchte das AlliiertenMuseum mit dieser Ausstellung verfolgen.

Im Juni 1948 entschieden sich die Westmächte USA, Großbritannien und Frankreich auf die sowjetische Blockade Berlins mit der Errichtung einer Luftbrücke zu antworten. Der Erfolg dieser logistisch aufwendigen Transporte und die Aufhebung der Blockade Berlins haben die Geschichte West-Berlins und Deutschlands entschieden geprägt. In den vergangenen sechzig Jahren ist viel über diese Ereignisse berichtet worden. Mit den US-Generälen Lucius D. Clay und William Tunner, dem britischen Air Commodore Rex Waite und dem Oberbürgermeister von Berlin Ernst Reuter wurden dabei die herausragenden Protagonisten gewürdigt. Aber nicht nur in den hohen militärischen Positionen und politischen Ämtern wurde Überdurchschnittliches geleistet, alle Beteiligten unternahm große Anstrengungen, um diese schwierige Operation zum Erfolg zu führen.

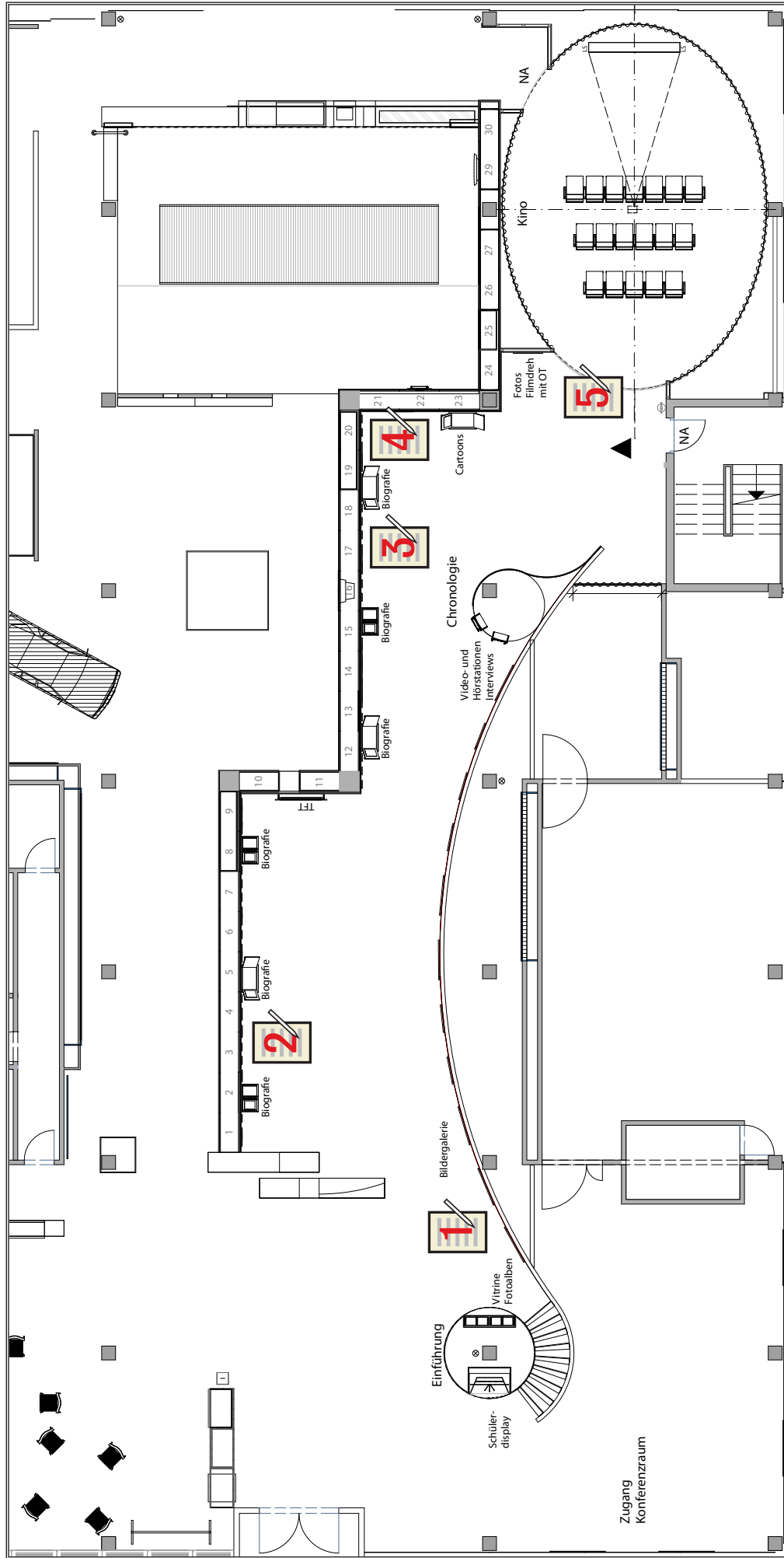
In den Westsektoren Berlins und in den Westzonen Deutschlands, in Großbritannien und den USA haben Soldaten und Zivilisten die Luftbrücke ermöglicht. Ihre Einsatzorte waren die Cockpits der Flugzeuge, die Lagerräume und die Rollfelder der Flughäfen, die Werkstätten und Hangars oder die Büros in den Kasernen. Insgesamt wa-

ren auf der Seite der Westmächte weit mehr als 10 000 Menschen über viele Monate hinweg an der Berliner Luftbrücke beteiligt. Hinzu kam das Heer der Arbeiter und Arbeiterinnen aus Berlin, die den Flughafen Tegel im Herbst 1948 erbauten und auf den Flughäfen für das Entladen der Flugzeuge zuständig waren. Diese namenlosen Helfer möchte das AlliiertenMuseum in seiner Ausstellung vorstellen. Weitere historische Aspekte der Luftbrücke sind in den Räumlichkeiten des Outpost-Kinos im Rahmen der Dauerausstellung des AlliiertenMuseums zu erfahren.

Die Sonderausstellung »Making of... Die Männer und Frauen der Berliner Luftbrücke 1948/49« zeigt etwa siebzig Bilder von Menschen, die an der Luftbrücke beteiligt waren. Die meisten Fotografien sind Einzel- oder Gruppenporträts, wobei schwerpunktmäßig die Soldaten der Westmächte in den Blick genommen werden. Der Großteil dieser Fotografien wird hier erstmals öffentlich gezeigt. Biografische Stationen machen mit amerikanischen, britischen und deutschen Zeitzeugen bekannt. Die Rede von den »namenlosen Helfern« ist aber auch ganz wörtlich zu verstehen, denn in vielen Fällen wissen wir nicht, wer die abgebildeten Personen sind und wie sie hießen. Viele der Namen sind im Laufe der Jahrzehnte verloren gegangen. Damit die vielen tausend Helfer nicht ganz in Vergessenheit geraten, sollen die ausgestellten Porträts der Männer und Frauen der Berliner Luftbrücke ein Gesicht geben.

Die Ausstellung wird noch bis zum September 2009 im AlliiertenMuseum zu sehen sein.

GRUNDRISS DER AUSSTELLUNG



FRAGEN UND ANREGUNGEN FÜR DEN AUSSTELLUNGSBESUCH



1 DIE MÄNNER UND FRAUEN DER LUFTBRÜCKE (BILDERGALERIE)

Hier werden Porträtaufnahmen gezeigt, die 1948/49 für eine amerikanische Militärzeitung gemacht wurden. Die Fotoserie sollte unter dem Titel »The Men Who Made the Berlin Airlift Work« veröffentlicht werden. Aus unbekanntenen Gründen ist es nie zu einer Veröffentlichung gekommen. Die Fotos wurden schließlich ohne nähere Angaben zu den abgebildeten Personen oder zum Fotografen archiviert.

Die Bildergalerie in der Ausstellung.
Foto: AlliiertenMuseum/W. Chodan

Überlegt, aus welchem Land die in der Bildergalerie abgebildeten Personen kommen könnten und welche Funktion sie bei der Berliner Luftbrücke hatten!

Erläutert die Kriterien, die für eine historische Einordnung der Porträtaufnahmen notwendig sind.



2 DAS TAGEBUCH VON ROBERT WILCOX, LUFTBRÜCKENPILOT DER ERSTEN TAGE (STHEPULT)

Der Amerikaner Robert Wilcox war als Pilot im Zweiten Weltkrieg in Europa im Einsatz. Von 1946 bis 1948 war er in Kaufbeuren und Erding stationiert. Von dort wurde er am 29. Juni 1948 im Rang eines Oberleutnants der US Air Force nach Wiesbaden für die Luftbrücke abkommandiert. Er gehörte somit zu den Piloten, die in den ersten Tagen der Luftbrücke nach Berlin flogen. Seine Tagebucheintragungen vom 30. Juni und 1. Juli 1948 beschreiben sehr eindringlich diese frühe Zeit der »Operation Vittles«, in der noch nicht alles rund lief.

Robert Wilcox, im Jahr 1948.
Foto: privat

Wählt drei bis vier Fotos aus der Ausstellung, die die Lebens- und Arbeitsumstände der Luftbrückenpiloten, so wie sie Robert Wilcox in seinen Tagebuchaufzeichnungen beschreibt, illustrieren. Beschreibt nicht nur, was ihr auf den Fotos seht, sondern überlegt auch, was die abgebildeten Personen zu dem Zeitpunkt, als das Foto gemacht wurde, gehört, gerochen und gefühlt haben könnten.



3 GAIL HALVERSON: BOTSCHAFTER DER LUFTBRÜCKE (STHEPULT)

Gail Halverson ist heute wohl der bekannteste Veteran der Berliner Luftbrücke. Seine Idee, für die Berliner Kinder eine Luftbrücke mit Süßigkeiten in Gang zu setzen, wurde ein großer Erfolg. Sie wurde unter dem Namen »Little Vittles« bekannt – in Anlehnung an »Operation Vittles«, der offiziellen Bezeichnung für die amerikanische Luftbrücke nach Berlin. Gail S. Halverson erhielt zahlreiche Dankesbriefe von Berliner Kindern.

Gail S. Halverson befestigt im Herbst 1948 für die Luftbrückenaktion »Little Vittles« Schokoladenriegel an kleinen Fallschirmen.
Foto: US Air Force

Informiert euch über den »Schokoladenflieger« Gail Halverson und seine »Operation Little Vittles«.

Stellt euch vor, ihr seid Gail S. Halverson und schreibt einen Brief an eure Freunde und eure Familie in den USA, in dem ihr um Unterstützung für »Little Vittles« bittet. Begründet in dem Brief, warum ihr »Little Vittles« ins Leben gerufen habt.



DAS BLUMENMÄDCHEN (FOTO 2 DER SEQUENZ »IMPRESSIONEN«)

Donald W. Measley (USA) und Susanne Joks (Berlin) wurden zur Ikone der Berliner Luftbrücke. Das kleine blonde, barfüßige Mädchen überreichte im Juli 1948 dem Piloten der US Air Force auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof einen Blumenstrauß zum Zeichen des Dankes der Berliner Bevölkerung. Das Foto ging um die Welt. Erst im Jahre 2001 sahen sich die beiden wieder und zwar im AlliiertenMuseum.

Susanne Joks überreicht im Juli 1948 Donald W. Measley auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof einen Blumenstrauß. Foto: US Air Force

Das weltweit bekannte Foto stand symbolhaft für das neue Verhältnis zwischen den alliierten Besatzungsmächten und der Berliner Bevölkerung. Erläutert, warum!

DIE BRÜCKE (KINO)

Die Brücke (The Bridge)

Länge: ca. 12 Min. (Originallänge: 16 Min.)

Regie: Larry Bachmann/produziert für OMGUS (1949)

Der Film *Die Brücke (The Bridge)* ist eine Mischung aus Dokumentation und Fiktion. Er wurde im Jahre 1949 für die amerikanische Militärregierung im besetzten Deutschland (OMGUS) gedreht. Der Film erläutert die allgemeine Situation in der Vier-Sektoren-Stadt Berlin wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und thematisiert die Berliner Luftbrücke.

Vor diesem historischen Hintergrund wird die Geschichte eines amerikanischen Piloten und eines deutschen Arbeiters auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof erzählt. Die beiden lernen sich bei der gemeinsamen Arbeit kennen und finden sich sympathisch.

Die Brücke (The Bridge) ist ein früher Beitrag zu den insgesamt etwa 250 Filmproduktionen, die im engen Zusammenhang mit dem Marshallplan und dem wirtschaftlichen Wiederaufbau in West- und Südeuropa entstanden sind. Ziel der Filme für das westdeutsche Publikum war die Förderung einer friedlichen und demokratischen Entwicklung in der nur elf Tage nach dem Ende der Berliner Blockade am 23. Mai 1949 gegründeten Bundesrepublik Deutschland.

Im Film sind die Off-Stimmen eines amerikanischen Luftbrückenpiloten und eines deutschen Ladearbeiters zu hören. Notiert stichpunktartig, wie die beiden die Berliner Luftbrücke aus ihrer jeweiligen Perspektive darstellen. Vergleicht die Aussagen unter Berücksichtigung der politischen Zielsetzung des Films.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR- UND FILMHINWEISE

BERND VON KOSTKA,

DIE BERLINER LUFTBRÜCKE 1948/49.

Krisenmanagement am Beginn des Kalten Krieges, in: Die Vier Mächte in Berlin. Beiträge zur Politik der Alliierten in der besetzten Stadt, hg. v. Michael Bienert, Uwe Schaper, Andrea Theissen, Berlin (Landesarchiv Berlin), 2007, S. 81–92

BERND VON KOSTKA, HELMUT TROTNOW (HG.),

MAKING OF... DIE MÄNNER UND FRAUEN DER BERLINER LUFTBRÜCKE 1948/1949.

Begleitband zur Ausstellung, Berlin 2008

»DIE LUFTBRÜCKE«

(45 Minuten, Deutsch/Englisch)

Ein Film von Wolfgang Kampe. Überarbeitete Version aus dem Jahr 2008. Dokumentarfilm über die Berliner Luftbrücke mit historischem Filmmaterial und Zeitzeugeninterviews.

»THE BIG LIFT«

(120 Minuten, Deutsch/Englisch)

Spielfilm von George Seaton aus dem Jahr 1950 über die Chancen und Schwierigkeiten der deutsch-amerikanischen Verständigung während der Berliner Luftbrücke. Deutscher Titel: »Es begann mit einem Kuß.«

»DIE BERLINER LUFTBRÜCKE«

(60 Minuten, Deutsch/Englisch)

Ein Film von Robert E. Freye und Paul Duke aus dem Jahre 1998. Dokumentarfilm über die Berliner Luftbrücke mit historischem Filmmaterial und Zeitzeugeninterviews.