

Erinnern und nicht vergessen

Sie kennen ja den berühmten Spruch von **George de Santayana**, dass, wer sich nicht an die Vergangenheit erinnern kann, dazu verdammt ist, sie zu wiederholen, beziehungsweise, sie erneut erleben zu müssen. Dieses Jahr ist vollgestopft mit runden Erinnerungstagen, schlechten wie guten. 70 Jahre Gründung der Bundesrepublik Deutschland, Ende der Luftbrücke, 80 Jahre Beginn des Zweiten Weltkrieges, 50 Jahre erste Mondlandung und 30 Jahre Fall der Mauer. Da sind die ganzen Todes- und Geburtstage noch nicht eingerechnet: Leonardo da Vinci, vor 500 Jahren verstorben, Napoleon Bonaparte, erblickte vor 250 Jahren das Licht der Welt, ebenso wie Alexander von Humboldt. Vor 350 Jahren starb Rembrandt und, wer hätte es gedacht, vor 300 Jahren erschien „Robinson Crusoe“ von Daniel Defoe. An dieser Stelle brechen wir die Liste ab, sonst kommen wir aus dem Gedenken nicht mehr raus.

Der schlimmste Gedenktag in diesem Jahr war zweifelsohne der Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939. Die Gedenkveranstaltung in Warschau war ein bewegender Rückblick auf die Ursachen und Gräueltaten dieses Massenvernichtungskrieges mit über 60 Millionen Opfer. Eindringlich, und zu Recht, wurden wir Deutsche daran erinnert, schuld an dieser Katastrophe zu sein. Bundespräsident **Frank-Walter Steinmeier** rief uns das mit klaren Worten, die nicht jedem gefallen haben werden, ins Gedächtnis zurück.

Man kann die europaunfreundliche Politik und den nicht unbedingt demokratischen Umgang mit der Meinungsfreiheit der polnischen Regierung durchaus kritisieren, die Rede, die Polens Präsident **Andrzej Duda** bei der Gedenkveranstaltung gehalten hat, war aber ausgezeichnet. Er schonte die Deutschen nicht, beschrieb den Überfall auf sein Land in deutlichen Worten, sparte allerdings auch nicht mit Kritik an den damaligen Verbündeten England und Frankreich, die zögerlich und ängstlich waren, obwohl sie bei einem entschlossenen Einsatz nach dem Überfall auf Polen, Schlimmeres hätten verhindern können. Von dieser Mitschuld sprach Duda England und Frankreich nicht frei.

Sehr froh sein kann man darüber, dass Präsident **Donald Trump** zu Hause geblieben ist. Die Rede des Vizepräsidenten **Mike Pence** war angemessen und kam ohne die übliche Schaumschläger-Rhetorik des Präsidenten aus. Kritisiert wurde von einigen Medien, dass kein Staatsgast aus Russland eingeladen worden war. Schaut man sich die polnische Geschichte an, ist es sehr verständlich, auf Gäste aus Moskau verzichtet zu haben. In diesem Jahr jährt sich zum 75sten Male der Warschauer Aufstand. Stalin und

Hitler hatten Polen längst unter sich aufgeteilt, Polen existiert zu dem Zeitpunkt gar nicht mehr auf der Landkarte. Der Warschauer Aufstand hätte ein Erfolg werden können, wenn die Rote Armee, die auf der anderen Seite der Weichsel stand, eingegriffen hätte. Daran bestand kein Interesse. Stalin schaute zu, wie die Deutsche Wehrmacht die Polen abschlachtete. Nach dem Krieg begründete Stalin nicht etwa wieder die gezogene Grenze. Was er sich einverleibt hatte, behielt er. Dafür wurde Polen nach Westen verschoben und erhielt ehemaliges deutsches Staatsgebiet hinzu.

Natürlich könnte man anführen, dass die Polen angesichts der Schrecken, die die Deutschen in ihrem Land verbreitet hatten, auch keine willkommenen Gäste bei einem Gedenktag sein können. Der Unterschied ist jedoch erkennbar. Deutschland und Polen sind heute souveräne Staaten in der EU und der NATO. Deutschland erhebt keine Ansprüche mehr auf die durch den Zweiten Weltkrieg verloren gegangenen deutschen Gebiete. Ob die immer wieder thematisierten weiteren finanziellen Forderungen Polens an Deutschland berechtigt sind oder nicht, ist eine ganz andere Frage. Russland in der Nachfolge der Sowjetunion hat sich bei den Polen für nichts entschuldigt. Nicht für die Landnahme und erst recht nicht für den Massenmord an polnischen Offizieren im April 1940 bei Katyn, den man den Deutschen in die Schuhe schieben wollte. Russland ist heute ein Staat, für den Landnahme weiterhin ein legitimes Mittel der Politik ist, siehe Krim. Und dass man Vertreter so eines Staates nicht einladen möchte, ist nur allzu verständlich.

Die Luftbrücke als Folge des Zweiten Weltkrieges

Zu den Folgen des Zweiten Weltkrieges gehörte die Teilung Deutschland. Es stimmt versöhnlich, dass ausgerechnet der letzte Machthaber der Sowjetunion, **Michail Gorbatschow** einen wesentlichen Beitrag zur Wiedervereinigung Deutschland leistete. Darauf konnte man aber 1948 noch nicht hoffen, als Stalin Berlin insolierte und alle Zugangswege sperrte. Bis auf die Luftkorridore, auf die sich die Alliierten schon vorher verständigt hatten. Die Blockade Berlins vom Juni 1948 bis Mai 1949 war der Versuch der Sowjetunion, Deutschland noch einmal neu zu sortieren. Die Westalliierten hätten auch entnervt Berlin aufgeben können. Dem Freiheitsgedanken der Amerikaner ist es im Wesentlichen zu verdanken, dass dieser Plan Stalins nicht aufging.

Über die Blockade und Luftbrücke glauben wir alles zu wissen und in diesem Jahr hinreichend erfahren zu haben. Das ist ein Irrtum. **Hans-Ulrich Schulz** beweist das Gegenteil.

Eigentlich ist der 1950 in Mariendorf, also nach dem Ende der Blockade, geborene **Hans-Ulrich Schulz** „nur“ ein Briefmarkensammler, und das bereits seit seinem achten Lebensjahr. Nicht zum ersten Male beweisen Briefmarken, die auf Postkarten und Briefumschlägen kleben, wie spannend Geschichte sein kann. Hans-Ulrich Schulz ist über seine Leidenschaft des Briefmarkensammelns zu einem anerkannten Heimatforscher geworden. So gibt er zum Beispiel seit Jahren Kalender mit historischen Aufnahmen über seinen Heimatbezirk Tempelhof heraus. Der neueste ist soeben im Verlag Morgana-Edition erschienen – www.morgana-edition.de – 13 Euro.



Foto: Thomas Moser

Sein Meisterwerk ist jedoch das Buch „Im Zeichen der Luftbrücke“, das im selben Verlag erschienen ist. Am 2. September hielt Hans-Ulrich Schulz im Rathaus Schöneberg einen Vortrag über die Luftbrücke und sein Buch. Gekommen waren vorwiegend ältere Mitbürger, von denen einige die Luftbrücke noch erlebt hatten. Aber auch jüngere Menschen waren anwesend, Schülerinnen und Schüler der Gail-Halvorsen-Schule.



Foto: Thomas Moser

Begrüßt wurden die Gäste durch Bezirksbürgermeisterin **Angelika Schöttler**, die die Veranstaltung einschließlich anschließendem Get-Together ausrichten ließ.

Thomas Moser, wie Hans-Ulrich Schulz, ehrenamtlicher Chronist, beschreibt auf seiner Internetseite das Buch. Die ganze Geschichte unter

<https://www.lichtenrade-berlin.de/news/aktuelle-news-internetzeitung/1501-im-zeichen-der-luftbruecke-70-jahre-berliner-geschichte>

„Geschichte erlebbar machen...Aber wie? Keine leichte Angelegenheit! Postalische Belege und Postkarten müssen nicht nur langweilig und altbacken sein. Es sind sozusagen Zeitzeugen, die Geschichte äußerst lebendig aufzeigen können. Besonders dann, wenn diese Belege in einen lebendigen geschichtlichen Kontext gestellt werden. Dies ist bei dem Buch über die Luftbrücke gut gelungen.“, schreibt Moser.

„Hans-Ulrich Schulz beschäftigt schon lange die Geschichte rund um die Berliner Luftbrücke. Schulz hat viele Belege über die Blockade und Luftbrücke gesammelt und stellt zum siebzigsten Jahrestag der Beendigung der Berliner Blockade eine neue, erweiterte und überarbeitete Auflage ‚Katalog und Handbuch der Blockade- und Luftbrückenbelege Berlin 1948/49‘ unter der Überschrift ‚Im Zeichen der Luftbrücke‘ vor. Dieser Katalog mit postalischen Belegen und Fotos ist eher ein lebendiges Geschichtsbuch, das anschaulich in diese Zeit eintaucht.

Für viele Berliner ist die ‚Berliner Luftbrücke‘, wenn überhaupt, nur noch Geschichte. Für die Älteren ist es oft mehr, denn sie können sich noch an die Entbehrungen und politischen Spannungen während der Blockade des westlichen Teils von Berlin erinnern. Damals waren sie noch Kind oder Jugendlicher. Die ‚Berliner Luftbrücke‘, die während der Blockade vom 24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 das Überleben der Insulaner sicherte, ist in der Erinnerung wie eingebrennt. Berlin war quasi in der Nachkriegszeit von der Welt abgeschnitten. Flugzeuge der Westalliierten sicherten bis September 1949 die Versorgung der Stadt, nachdem die sowjetische Besatzungsmacht die Land- und Wasserwege gesperrt hatte. Über die Flugzonen erfolgte die gesamte Versorgung in unvorstellbaren Mengen. So wurde das Überleben der Stadt gesichert. Kinder freuten sich besonders, wenn Piloten aus dem sogenannten ‚Rosinenbomber‘ Süßigkeiten warfen, die an selbstgebastelten Fallschirmchen herunterschwebten.

In den unterschiedlichsten Fassetten wird Geschichte lebendig. In der Einleitung geht es um die Nachkriegszeit und die Zeit, in der die Siegermächte Berlin in vier Sektoren aufteilten. „In den ersten sechs Monaten wurden insgesamt 442 Passagiere nach Berlin geflogen, fast ausschließlich Militäranghörige, Deutsche konnten nur mit ausdrücklicher Genehmigung fliegen, denn bis zum 2. März 1948 war den Deutschen das Fliegen untersagt! Die Berliner

Luftbrücke wurde damit zur Lebensader der Berliner in den Westsektoren der Stadt. Zugleich fand in dieser Zeit bei den Bewohnern der Stadt ein zunehmender Stimmungswandel bezüglich der anwesenden alliierten Soldaten statt. Aus Besatzern wurden Freunde. Dies geschah schleichend und nicht in allen Westsektoren gleichzeitig, da die Franzosen zwar die Luftbrücke logistisch unterstützten, aber bis in das Jahr 1949 zugleich die Demontagen in ihrem Sektor fortsetzten und z. B. die Maschinen der Tegeler Borsigwerke herausrissen und im Tegeler See versenkten!

Neben einer ausführlichen Chronologie der Berliner Luftbrücke werden die verschiedensten Themen aufgegriffen. Es geht zum Beispiel um die Flugzonen, die Rolle Frankreichs im blockierten Berlin, um illegale Westpost und um die Luftpost. In Auszügen aus einem Tagebuch einer Insulanerin wird das alltägliche Lebensgefühl dieser Zeit beeindruckend deutlich. Und natürlich gibt es einen Katalog mit Postkarten, Briefen, Briefmarken, Stempeln u.a., wo sogar auch Fälschungen zu finden sind.

Einige interessante Themen werden hier in kurzen Auszügen angerissen:

DIE PAKETBLOCKADE: Nachdem der Alliierte Kontrollrat am 20.03.1948 seine Arbeit einstellte, nahmen die Verkehrsbehinderungen in die westlichen Berliner Sektoren ständig zu. Dies führte bereits Anfang April 1948 zu einer sogenannten 'Baby-Luftbrücke', in der die West-Alliierten versuchsweise ihre Truppen durch die Luft versorgten. Zugleich wurde versucht, Nahrungsmittelreserven anzulegen, so dass zu Beginn der Blockade Lebensmittel für ca. vier Wochen für die knapp 2,1 Mio. Westberliner eingelagert waren...Die ersten Vorboten der Blockade im Postverkehr gab es durch die am 01.04.1948 nicht offiziell ausgesprochene Beförderungssperre der Sowjets, Pakete und Päckchen von Berlin in die Westzonen zu befördern.



Neben dem amerikanischen Flughafen Tempelhof und dem britischen Flughafen Gatow wurde die Havel ab 5. Juli 1948 bis zum Beginn der Vereisung am 15. Dezember 1948 als Landeplatz genutzt...Die Briten setzten hier ihre aus Hamburg-Finkenwerder anfliegenden Short-Sunderlands sowie zwei zivile Hythe-Flugboote ein, die im Bereich des Großen Wannsee wasserten und vor der kleinen Insel Schwanenwerder entladen wurden." zitiert Thomas Moser aus dem Buch.



Trotz der enormen Mengen an Lebensmitteln, Kohle und vielem mehr, immerhin 2,3 Mio. Tonnen in 277.569 Flügen, herrschte in West-Berlin Hunger und Not. Der Schwarzmarkt blühte und wer die Möglichkeit hatte, besorgte sich etwas aus dem Umland. Nach Ost-Berlin gab es nur noch vier Zugangsstraßen, die natürlich auch von den Sowjets überwacht wurden. Keine Mauer, aber mit Mauersteinen, waren andere Straßen unpassierbar gemacht worden.

Die Luftbrücke war keine Einbahnstraße. Davon profitierten vor allem die Kinder, die zum Aufpäppeln ins freie Deutschland und andere europäische Länder zu Gastfamilien fliegen durften. Auch Aufenthalte in den USA waren möglich.



Man kann es sich kaum vorstellen, aber West-Berlin exportierte auch Waren während der Blockade, zum Beispiel technische Geräte. Dafür wurde ein eigenes Siegel entworfen, das das Wappentier zeigt, wie es die Ketten der Blockade zerreißt und dabei in Richtung Westen blickt. „Kauft vom blockierten Berlin“ hieß die Marketingkampagne. Hans-Ulrich Schulz forscht weiter, noch längst sind nicht alle Geschichten über die Luftbrücke erzählt und aufgeschrieben worden. Die Erinnerung an dieses Ereignis muss wachgehalten werden.

Ed Koch