

Die zweite Befreiung Berlins

Gerade haben wir am 2. Mai den Tag der Kapitulation, des Kriegsendes und der Befreiung Berlins vom NS-Regime gefeiert, da gilt es heute, zehn Tage später, an ein weiteres wichtiges Datum in der Geschichte Berlins zu erinnern, dem Ende der Luftbrücke. Nur drei Jahre nachdem die Rote Armee Berlin befreit hatte, verhängte ihr Oberbefehlshaber **Josef Stalin** im Westteil der Stadt vom 24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 einen Shutdown, gemessen an dem der coronabedingte von heute pillepalle ist. Schutzmasken mussten damals zwar nicht getragen werden auch gab es keine Abstands- und Hygieneregeln, dafür waren aber die Geschäfte mangels Lebensmitteln geschlossen, Baumärkte und Möbelhäuser kannte niemand und Strom war nur stundenweise verfügbar.

Versorgt wurde West-Berlin aus der Luft. Die West-Alliierten hatten ihre Transportmaschinen wieder startklar gemacht, und diesmal warfen sie keine Bomben auf die Stadt, sondern brachten Lebensmittel und Kohle nach Tempelhof, Tegel und Gatow.



Am 12. Mai findet jedes Jahr am Platz der Luftbrücke eine Gedenkveranstaltung statt. Aus bekannten Gründen ist auch diese Feierlichkeit abgesagt worden. Dennoch haben heute (*Foto*) der Regierende Bürgermeister **Michael Müller**, Parlamentspräsident **Ralf Wieland** und Vertreter der Botschaften aus den Ländern, die an der Luftbrücke beteiligt waren, Kränze am Luftbrückendenkmal in Tempelhof niedergelegt: Michael Müller hielt eine kurze Rede und sagte: „Berlin wird niemals vergessen, wie seine Freiheit rund um die Uhr gesichert wurde. Mit unermüdlichem Einsatz haben sich die westalliierten Truppen um die Menschen im freien Berlin gekümmert, und dies erst wenige Jahre nach dem Krieg. Das Geheimnis der Freiheit ist der Mut – sagte Perikles. Wir sollten uns heute mehr denn je daran erinnern.“

Im letzten Jahr wurde das 70-jährige Jubiläum des Endes der Luftbrücke gefeiert. Natürlich war auch Candy-Pilot **Gail Halvorsen** dabei. Halvorsen, der

im Oktober 100 Jahre alt wird, wäre gern in diesen Tagen in Berlin gewesen. Aus den bekannten Gründen ist das leider nicht möglich.

Zur Erinnerung an das Jubiläum im letzten Jahr, wiederholen wir unseren Artikel vom 12. Mai 2019.

Es gibt viele Daten, die wir in Berlin als bedeutsam und historisch bezeichnen können. Aber nur ein Tag kann als die Geburtsstunde des freien Berlins bezeichnet werden, der 12. Mai 1949, das Ende der Berlin-Blockade. Welche Folgen, die am 24. Juni 1948 von Stalin verhängte Abriegelung der Land- und Wasserwege von und nach Berlin haben würde, wusste damals niemand. Die West-Alliierten hätten gegen ihren früheren Kriegsverbündeten Sowjetunion mit Sicherheit keine Fortsetzung des Zweiten Weltkriegs angezettelt. West-Berlin an die Sowjetunion abzugeben, hätte allen Beteiligten viel erspart. Ruhe und Frieden wären eingeleitet. Ohne ein geteiltes Berlin hätte es nie die Mauer gegeben, vermutlich aber auch keine Wiedervereinigung, wie wir sie 1989 erleben durften. Hätte, hätte, ja, sicherlich, aber die Aufgabe West-Berlins war zumindest eine Option.

Womit der Genosse Stalin offenbar nicht gerechnet hatte, ist der damals bei den Amerikanern sehr ausgeprägte Gerechtigkeits- und Freiheitssinn. Die zwei Millionen West-Berliner wurden nicht im Stich gelassen. Und so startete im Juni 1948 ein bis dahin weltweit einmaliges Projekt: Die Luftbrücke. Niemand wusste, wie lange man werde durchhalten können. Es gab viele Zweifler. Am 9. September 1948 hielt **Ernst Reuter** seine historische Rede vor dem Reichstag, in der er die „Völker der Welt“ aufforderte, Berlin nicht preiszugeben. Dieser Appell stärkte den Durchhaltewillen. Und am 12. Mai 1949 war klar, dass die USA, Großbritannien und Frankreich West-Berlin auch in Zukunft nicht aufgeben werden.

Das merkte auch Stalins Nachfolger **Nikita Chruschtschow**, der im November 1958 die „Berlin-Krise“ mit der Forderung auslöste, West-Berlin zu entmilitarisieren und zu einer freien Stadt zu erklären. Der Begriff der „Drei-Staaten“ war geboren. Den Status West-Berlins interpretierten Ost und West auf ihre Weise. Für den Osten gehörte West-Berlin nicht zur Bundesrepublik und galt als „besondere politische Einheit“, für den Westen gehörte der freie Teil der Stadt zur Bundesrepublik, wenn auch mit gewissen formalen Einschränkungen. In Berlin gab es andere Personalausweise als im Rest der Republik und keine Wehrpflicht, was West-Berlin für viele junge Männer von Schleswig-Holstein bis Bayern besonders interessant machte. Die Staatsangehörigkeit war allerdings überall deutsch, und darauf kam es an. Was zur Wahrheit auch dazu gehört, ist natürlich,

dass die USA ein großes Interesse an einem Stachel im Fleisch des Ostblocks hatten, und dieser Stachel war der östlichste Vorposten der freien Welt, nämlich West-Berlin. Wir wurden zum Tummelplatz der Geheimdienste, und der Austausch von festgesetzten Spionen fand publikumswirksam auf der Glienicker Brücke statt, in deren Mitte der „Eiserne Vorhang“ hing, die Grenze zwischen West und Ost.



Der bekannteste Luftbrücken-Pilot ist zweifelsohne **Gail Halvorsen**. Viele Male seit Ende der Luftbrücke kehrte er zurück nach Berlin. Von 1970 bis 1974 war er sogar Kommandant des Flughafens Tempelhof. Er ließ es sich nicht nehmen, am 70. Jahrestag der Beendigung der Blockade wieder nach Berlin zu kommen.



Der Candy-Pilot wurde am 9. Mai in Tegel freudig von Jugendlichen der Schule in Zehlendorf begrüßt, die seit Juni 2013 seinen Namen trägt. Am liebsten wäre Halvorsen natürlich in Tempelhof gelandet. Aber auch Tegel hatte während der Luftbrücke von Juni 1948 bis Mai 1949 eine große Bedeutung, wurde doch der Flughafen extra für die Luftbrücke gebaut, und zwar in drei Monaten, allerdings ohne Baugenehmigung – für Nebensächlichkeiten dieser Art hatte man während der Blockade keine Zeit. Halvorsen hat in Berlin ein straffes Programm absolviert. Er traf sich mit dem Regierenden Bürgermeister Michael

Müller, nahm an der Feier am Luftbrückendenkmal und am großen Fest auf dem Flughafen teil und besuchte natürlich seine Schule.



Einen Tag nach Gail Halvorsens Ankunft in Berlin begrüßte ihn und seine beiden Töchter der Regierende Bürgermeister **Michael Müller** im Roten Rathaus. Zu diesem Anlass hatte er extra seine Uniform mitgebracht und trug voller Stolz das Bundesverdienstkreuz. Rechts im Bild **Mercedes Wild**, die viel dazu beigetragen hat, dass Halvorsen bis heute Berlin immer wieder besucht. Mercedes war jenes kleine Mädchen in Friedenau, das nie einen Fallschirm mit Schokolade abbekam und deshalb an Halvorsen einen enttäuschten Brief schrieb. Der antwortete prompt mit einem Päckchen voller Schokolade. Als sich beide viele Jahre später in Berlin wiedertrafen, zeigte sie ihm seinen Brief, der dem Päckchen beilag. Aus dieser Begegnung entwickelte sich dann eine enge Freundschaft, die bis heute ungebrochen hält.

Halvorsen war der erste Pilot, der vor der Landung in Tempelhof für die dort neugierig auf kleinen Trümmerbergen auf der Neuköllner Seite wartenden Kinder an kleinen Fallschirmen befestigte Süßigkeiten abwarf. Er knüpfte die Schokolade an den zurechtgeschnittenen Fallschirmen. Diese Aktionen brachten den an der Luftbrücke beteiligten Piloten und Flugzeugen den Namen „Rosinenbomber“ ein. Halvorsen und seine Crew hatten täglich 425 Kilo Süßigkeiten zum Abwurf zur Verfügung. Zum Ende der Luftbrücke hatten insgesamt etwa 25 Flugzeugbesatzungen 23 Tonnen Süßigkeiten über Berlin abgeworfen. Als Motiv für den Abwurf von Schokolade, Kaugummi und anderen Süßigkeiten äußerte Halvorsen, dass er dies getan habe, um den an Not und Entbehrungen gewöhnten Kindern im zerbombten Berlin eine Freude zu machen. Viele Zeitzeugen sind sich einig, dass diese Aktionen das Bild der US-Amerikaner im Nachkriegsdeutschland maßgeblich positiv beeinflusst haben. *Quelle: Wikipedia*

Ed Koch

Fotos: Lothar Duclos (2) – Ed Koch (2)