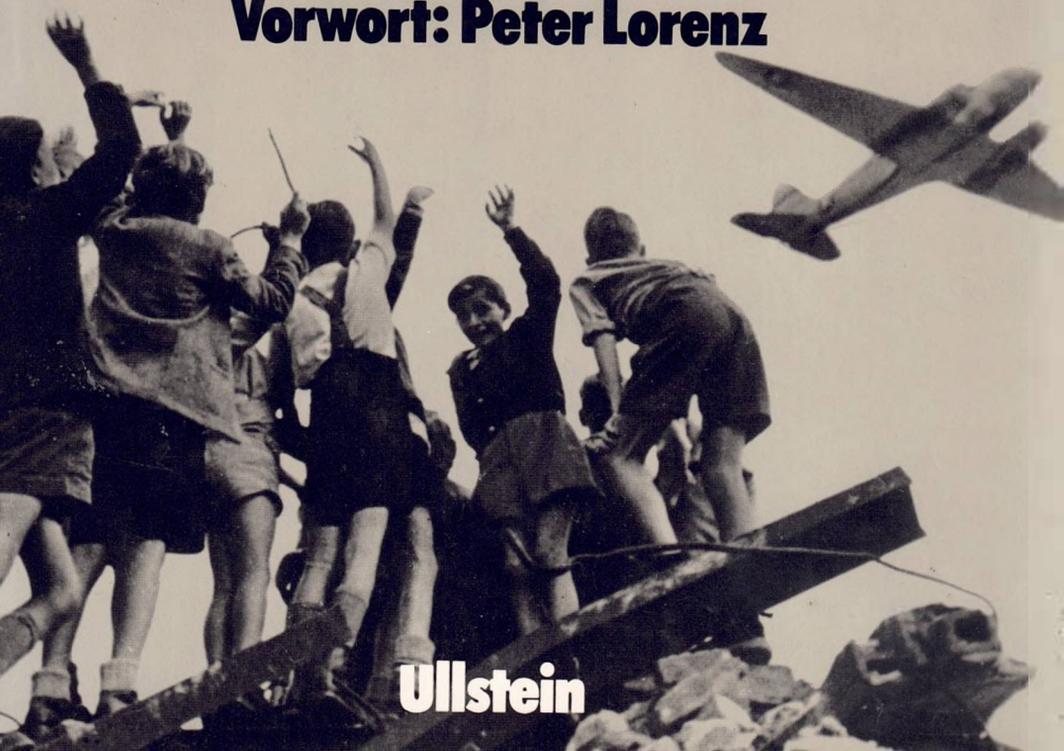


Mark Arnold-Forster

Die Belagerung von Berlin

Von der Luftbrücke bis heute
Vorwort: Peter Lorenz



Ullstein



»Das freie Berlin ist ein Beispiel dafür, wie sich nach einem schrecklichen Weltkrieg und unter schwierigsten äußeren Verhältnissen eine Stadt weitgehend frei entwickeln konnte.

Wir Berliner haben uns nie als Mittelpunkt der Welt empfunden, und wir wollten nie der Zündfunke für weltpolitische Auseinandersetzungen sein. Wir waren und sind aber nicht bereit, uns dem Willen einer uns nicht freundlich gesonnenen Umgebung zu beugen. Wir sind nicht bereit, uns von den Idealen loszusagen, denen wir uns nach den bitteren Erfahrungen der Nazi-Diktatur verpflichtet fühlen und zu denen wir uns auch heute bekennen. Wir wollen in Freiheit und Demokratie leben, und wir wollen in unserer Stadt so sicher sein wie an jedem anderen Ort der Bundesrepublik Deutschland.

Daß das freie Berlin allen Angriffen auf seine Existenz widerstehen konnte, ist dem unbeirrbaren Engagement unserer drei Schutzmächte, der Hilfe des Bundes, der Solidarität der Völker der freien Welt und nicht zuletzt dem ausgeprägten Freiheits- und Selbstbehauptungswillen der Berliner zu verdanken.«

Aus dem Vorwort von Peter Lorenz, Präsident des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Mark Arnold-Forster, der als britischer Pressekorrespondent aus dem Berlin der Blockadezeit berichtet hat und heute außenpolitischer Redakteur des Londoner »Guardian« ist, stellt die Geschichte des Nachkriegs-Berlins als einer umkämpften, belagerten und gespaltenen Stadt dar. Er schildert die Zerstörung der Stadt, die Not und den Aufbauwillen ihrer Bevölkerung nach Kriegsende. Er beschreibt die Entwicklung des Zerfalls der Kriegscoalition zwischen der Sowjetunion und ihren westlichen Verbündeten, die schließlich dazu führt, daß die Russen die Zusammenarbeit bei der Verwaltung der ehemaligen deutschen Reichshauptstadt unter dramatischen Vorzeichen aufkündigen.

Dann folgt der sowjetrussische Versuch, die Stadt durch die Blockade auszuhungern und niederzuzwingen. Nur durch die anglo-amerikanische Luftbrücke konnten die Berliner dieser Bedrohung widerstehen. Die Zeit der Luftbrücke macht Arnold-Forster in dramatischen Szenen politischer Entschlußkraft, militärischer Planung und menschlichen Überlebenswillens lebendig. Er porträtiert die bedeutenden Berliner Politiker jener Zeit wie Ernst Reuter, Ferdinand Friedensburg und Louise Schröder und verantwortliche anglo-amerikanische Militärs wie Lucius D.

Clay, William Tunner und Brian Robertson, aber auch den Mann auf der Straße, die Trümmerfrau und den Piloten des Rosinenbombers. Immer wieder wird menschlicher Wille als entscheidender politischer Faktor deutlich.

Arnold-Forster beschreibt dann die weitere Auseinanderentwicklung der Teile Deutschlands und Berlins, die schließlich im Bau der Mauer am 13. August 1961 ihren schrecklichen Höhepunkt erreicht. Die Teilung erscheint nun endgültig.

Schließlich schildert er das Berlin von heute und betrachtet seine Zukunftsperspektiven. Die Stadt hat die stärksten Gefährdungen überlebt, kennt einen Alltag trotz der Mauer, Verhandlungen haben Regelungen und menschliche Erleichterungen erbracht. Nun ergeben sich Probleme aus der Bevölkerungsentwicklung, den wirtschaftlichen Strukturveränderungen unter den besonderen Bedingungen der großen Entfernung von Märkten und Rohstoffquellen, die der Stadt weiter große – aber lösbare – Aufgaben stellen.

Mark Arnold-Forster

Die Belagerung von Berlin

Von der Luftbrücke bis heute

Ullstein

Inhalt

Vorwort der deutschen Ausgabe	7
Danksagung	10
Vorwort	13
Die Russen besetzen Berlin	19
Die Konzeption der Bundesrepublik	29
Neue Mark für die alte.....	47
Spannung und Bruch	61
Ungewissheit	76
Der übervolle Berliner Luftraum.....	93
Angriff auf die Demokratie	104
Die Lebensqualität während der Blockade.....	113
Die tägliche Tonnage.....	129
Piloten fliegen für die Freiheit	141
Diplomatische Überlegungen	149
Die beiden Deutschland entfernen sich voneinander ..	159
Eine Mauer, die Menschen einzuschliessen	175
Ein steinigerWeg nach Helsinki	201
Die Inselstadt	211
Anhang	220

<i>Das Viermächte-Abkommen über Berlin (Auszug)</i>	220
Biographisches.....	225
<i>Die Generäle</i>	225
<i>Die Berliner</i>	227
Bibliographisches	231
Anmerkungen	234
Register	236

Vorwort der deutschen Ausgabe

«Die Belagerung von Berlin» – ein provozierender Buchtitel. Er erinnert an den dramatischsten Abschnitt, der nun fast 35jährigen Nachkriegsgeschichte der Stadt. Er kennzeichnet aber auch genau das, was Politik für Berlin abwenden muss: dass es jemals wieder zu einer Belagerung der Stadt kommt.

Die Berliner, die sich zwangsläufig an ein Leben im Spannungsfeld der Weltpolitik gewöhnt hatten, sind sehr froh darüber, dass nach schwierigen Verhandlungen die Situation ihrer Stadt beträchtlich verbessert werden konnte. Das Viermächte-Abkommen von 1971 führte dazu, dass der Zugang zur Stadt auf den Transitwegen weitgehend unbehindert ist, und auch der Zugang zur Umgebung Berlins ist wieder möglich geworden.

So ist das freie Berlin heute keine belagerte Stadt, doch es ist auch nicht eine Stadt wie jede andere. Es ist umgeben von einer Mauer, die die Menschen in beiden Teilen unserer gespaltenen Stadt voneinander trennt. Solange dieser widernatürliche Zustand anhält, bleibt die Situation in und um Berlin problematisch. Erst die Wiedervereinigung unseres

Landes in Frieden und Freiheit kann eine dauerhafte Lösung der Probleme bringen.

Das freie Berlin ist ein Beispiel dafür, wie sich nach einem schrecklichen Weltkrieg und unter schwierigsten äusseren Verhältnissen eine Stadt weitgehend frei entwickeln konnte.

Wir Berliner haben uns nie als Mittelpunkt der Welt empfunden, und wir wollten nie der Zündfunke für weltpolitische Auseinandersetzungen sein. Wir waren und sind aber nicht bereit, uns dem Willen einer uns nicht freundlich gesonnenen Umgebung zu beugen. Wir sind nicht bereit, uns von den Idealen loszusagen, denen wir uns nach den bitteren Erfahrungen der Nazi-Diktatur verpflichtet fühlen und zu denen wir uns auch heute bekennen. Wir wollen in Freiheit und Demokratie leben, und wir wollen in unserer Stadt so sicher sein wie an jedem anderen Ort der Bundesrepublik Deutschland.

Dass das freie Berlin allen Angriffen auf seine Existenz widerstehen konnte, ist dem unbeirraren Engagement unserer drei Schutzmächte, der Hilfe des Bundes, der Solidarität der Völker der freien Welt und nicht zuletzt dem ausgeprägten Freiheits- und Selbstbehauptungswillen der Berliner zu verdanken.

In der Zeit der unmittelbaren Bedrohung entstand in den Ländern der freien Welt und bei ihren Regierungen auch eine emotionale Bindung an Berlin. Man machte den Freiheitskampf der Stadt zur eigenen Sache.

Doch schon damals gab es Stimmen, die fragten, wie Berlins Entwicklung weitergehen würde, wenn eines Tages eine neue Generation die Geschicke der freien Welt lenken werde, – eine Generation, die jene historisch gewachsenen und durch gemeinsame Erfahrungen geprägten Bindungen nur noch aus den Geschichtsbüchern kennt. Insofern ist es zu begrüßen, wenn durch dieses Buch die Aufmerksamkeit einer breiten Öffentlichkeit einmal mehr auf die Vorgänge und Folgen der damaligen Auseinandersetzungen um Berlin gelenkt wird.

In diesem Sinne wünsche ich dem Buch eine starke Resonanz.

Peter Lorenz
Präsident des
Abgeordnetenhauses von Berlin

Danksagung

Für ihre Hilfe bei der Abfassung dieses Buchs bin ich einer beachtlichen Zahl von Freunden und Beratern zu Dank verpflichtet. Obwohl ich selbst während der meisten Berliner Nachkriegskrisen in der Stadt war, kann weder ich noch ein Reporter behaupten, alles zu wissen, was geschah, und – manchmal – überhaupt zu wissen, was vor sich ging.

Dank schulde ich (in chronologischer Reihenfolge) Hauptmann Haslam und Mr. P.R. Wood von der historischen Abteilung des Verteidigungsministeriums für die Air Force, London, dem Luftgeschwaderkommandanten Weller, den Herrn des Ullstein-Archivs, Berlin, und jenen von Infoplan in Berlin und London, Major Baynes vom Britischen Armee-Luftwaffencorps, den Beamten des Landesarchivs Berlin, den RIAS-Redaktionen, M. Philippe Trigault von der Französischen Militärmission in Berlin, Rechtsanwalt Dr. Ulrich Biel, Rainer Wagner, Major John Ellis von der Britischen Militärmission in Berlin, meinem alten und hochgeschätzten Freund Friedrich Luft, Frau Chaim und vielen anderen im Schöneberger Rathaus, den beflissenen

Bibliothekaren der Berliner Französischen Kirche (Hugenottenkirche), Corporal (jetzt Major) Moore und Luftwaffen-Vize-Marschall Cornish von der RAAF.

Auch meinen jetzigen und früheren Kollegen möchte ich danken: den Propheten der Aussöhnung zwischen Deutschen und Angelsachsen Herbert Sulzbach von der Deutschen Botschaft in London, Terence Prittie, mit dem ich als Juniorpartner» die Berichterstattung über das isolierte Berlin teilte, Jonathan Steele, dessen Buch über die Deutsche Demokratische Republik eine fruchtbare Arbeit darstellt, und meinen klugen Freund Leo Murray von der ‚Liverpool Daily Post«, dessen Beiträge zum Stand der Information der Öffentlichkeit oft sensationell, aber nie falsch waren.

Zum zweitenmal hat mir der ‚Guardian‘ erlaubt, sein geheiligtes Archivsystem zu nutzen und aus den Artikeln zu zitieren, die ich für das Blatt geschrieben hatte. Auch vom ‚Observer‘ erhielt ich die Erlaubnis, zu zitieren. Beiden Herausgebern bin ich dankbar.

Zu grossem Dank verpflichtet bin ich auch Mr. Cheeseborough und Mr. Dick Groom von der historischen Sektion des British Foreign Office. In den Vereinigten Staaten habe ich zu danken: Gail Halvorson, ehemals Leutnant, jetzt Oberst a. D., Jim Huston, damals Hauptmann, jetzt ebenfalls Oberst a. D., den Generälen Tunner und Wedemeyer, deren Zeugenschaft zu jeglichem wirklichen Verständnis der Berliner Luftbrücke von grösster Bedeutung ist. Ich muss aber auch meinen ganz besonderen Dank Generalmajor John

Huston und seinem Stab beim US-Verteidigungsministerium, Abteilung für Geschichte der Luftwaffe, abstatten; ihre Geschicklichkeit, personelle Daten und Unterlagen – wie man so sagt – herbeizuzaubern, ist ohne Beispiel. Nicht zuletzt seien Mr. Philip Ziegler und Miss Alison Wade vom Verlag Collins genannt, ohne deren Hilfe eigentlich kein Buch zustande kommen könnte.

Vorwort

West-Berlin ist eine freundliche Stadt von etwas mehr als zwei Millionen Einwohnern, die sozusagen gezwungenermassen das Leben von Leuchtturmwärtern führen. Sie können alles tun, was sie wollen, nicht aber ihre Insel jederzeit aus freien Stücken verlassen. Sie regieren sich selbst, aber mit Einschränkungen. Sie können ihren Bürgermeister abwählen, das Wohnungsbauprogramm revolutionieren, den Künsten Auftrieb zur Blüte geben, aber sie können nicht zu Spaziergängen über Land gehen.

Noch auch können sie ihre eigene auswärtige Politik gestalten oder aus eigener Initiative etwas unternehmen, ihre unnatürliche Insellage zu ändern. Am 3. Juli 1972 wurde West-Berlin nach langen und zähen Kontroversen zwischen den Diplomaten eine Art Schutzstaat, dessen Status von der Sowjetunion, den Vereinigten Staaten, Grossbritannien und Frankreich garantiert wird – von den vier verbündeten Mächten also, die 1945 den Krieg gegen Hitler gewonnen hatten. West-Berlins Integrität und die Freiheit der Westberliner werden von den vier Grossmächten auf die gleiche Art

garantiert, wie z.B. die Integrität und die Freiheit Gibraltars von Grossbritannien garantiert werden. Dieser Zustand entspricht nicht dem Hauptziel der Westberliner, ein Teil der Bundesrepublik Deutschland zu werden, mit deren Menschen sie den Glauben an die Demokratie und einen gewissen Wohlstand teilen. Aber ihr geschützter Status, der durch einen internationalen Vertrag garantiert wird, ist den Bedingungen vorzuziehen, unter denen sie zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 und dem Abschluss des Berliner Abkommens von 1972 lebten. Während dieser siebenundzwanzig Jahre waren die Westberliner Geiseln der Russen. Ihre Verbindungen mit dem westlichen Europa waren immer in Frage gestellt und konnten von einem sowjetischen General nach Belieben unterbrochen werden. Sie waren und sind noch immer von der Deutschen Demokratischen Republik umgeben, die von jeher eine Diktatur war, auch wenn sich nunmehr Tyrannei zur Autokratie gemildert hat.

Die Menschen, die heute in West-Berlin wohnen, sind die unschuldigen Opfer der Streitereien unter den Mächten, deren Armeen Hitler 1945 besiegt haben; diese Meinungsverschiedenheiten wurden innerhalb zweier Jahre nach dem Sieg offenbar und nahmen an Bitterkeit zu. Bevor sie sich zeigten, war der Samen der Zwietracht bei den drei interalliierten Konferenzen von Teheran, Jalta auf der Krim und Potsdam gesät worden.

Die entscheidenden Persönlichkeiten bei den zwei ersten Konferenzen waren Stalin, Roosevelt und Churchill. Es

muss zugunsten von Roosevelt und Churchill daran erinnert werden, dass der Hauptzweck der Konferenzen von Teheran und Jalta die Beschleunigung des Siegs über Hitler und sein Deutschland war. Ausser der Niederlage Deutschlands wollte Stalin die Sicherheit haben, dass die Sowjetunion nie mehr von Westen her angegriffen werde, wie es Hitler 1941 unter Vertragsbruch getan hatte. Zu diesem Zweck wollte Stalin Polen weiter nach Westen hin vergrössern, damit die polnische Westgrenze künftig entlang der Oder und der Neisse verlief. Er wollte auch – was aber damals nicht klar war – in Osteuropa kommunistische Regime einrichten, die der Sowjetunion Gehorsam schuldeten. Seine echten und damals gerechtfertigten Befürchtungen galten einem auf Vergeltung sinnenden wiedererstandenen Deutschland. Er glaubte, eines Glacis – eines abschirmenden Gebietsstreifens unter russischem Einfluss-zu bedürfen, um sein Land vor einem drohenden Überraschungsangriff wie 1941 zu bewahren.

Die Protokolle über die Konferenzen von Teheran und Jalta sind unvollständig. Es ist unklar, ob Churchill und Roosevelt alle Vorhaben Stalins begriffen; praktisch jedenfalls machten sie gegen Stalins Pläne keine Einwendungen. Als Historiker war Churchill damit zufrieden, dass über die Grenzen Polens entschieden war – wie sie im 19. Jahrhundert schon so oft festgelegt worden waren – entschieden von internationalen Staatsmännern statt von polnischen. Was bei Roosevelt mehr überrascht: er setzte in diesem Fall den tra-

ditionellen Abscheu der Amerikaner vor Kolonialismus und Imperialismus hintan und stimmte Stalins Plänen bereitwillig zu.

Was in Teheran und in Jalta in hoffnungslosem und unheilswangerem Dunkel blieb, war ein genau definierter Status der damaligen Hauptstadt Deutschlands, Berlins. Wahrscheinlich dachten die kurz vor dem Sieg stehenden Mächte, dass Berlin nicht weiter von Bedeutung sei. Tatsächlich aber stellte sich die Stadt als ein Fall von grosser Wichtigkeit heraus, und nicht nur für die 2,1 Millionen Westberliner. Als die siegreichen Alliierten 1947 zum erstenmal uneins wurden, ging es hauptsächlich um die Kontroverse, ob Deutschland als ein zu plündernder Vasallenstaat behandelt werden sollte – dies der russische Gesichtspunkt – oder ob man die Deutschen ermutigen sollte, sich aus eigenen Anstrengungen wieder auf die Füße zu stellen und sich aus dem wirtschaftlichen und politischen Ruin herauszuarbeiten, in dem Hitler sie zurückgelassen hatte. Diese grundsätzliche Uneinigkeit zwischen den Siegermächten war die Ursache der Blockade von Berlin in den Jahren 1948 und 1949, als die Russen alle Landverbindungen zwischen Berlin und Westeuropa abschnitten. Dieser Zwiespalt war auch die Ursache für die damals noch weit entfernte Entscheidung der Regierung Ostdeutschlands, eine Mauer um West-Berlin herum zu bauen, die nicht gedacht war, die Westberliner einzusperren, sondern Ostberliner und Ostdeutsche zu hindern, in den Westen zu flüchten.

Die Blockade machte die Teilung Deutschlands und damit die Isolation West-Berlins unvermeidlich. Als die Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1949 gegründet und die Deutsche Demokratische Republik am 7. Oktober des gleichen Jahres gebildet wurde, war es klar, dass es sich nunmehr um zwei getrennte, wenn auch von Menschen der gleichen Nation bewohnte Länder handelte.

Ihre Verfassungen erwiesen sich als jenen ihrer Schutzmächte nicht unähnlich. Die ostdeutsche Verfassung ähnelte der sowjetischen – voll von schönen Worten über Freiheit, Demokratie und Bürgerrechte, die allesamt von umfassenden Vorbehalten überschattet und zunichte gemacht werden, die es der ostdeutschen Regierung ermöglichen, Ostdeutschland als einen Polizeistaat zu regieren. Die westdeutsche Verfassung wurde jener der Vereinigten Staaten ähnlich, die wie Westdeutschland ein Staatenbund sind. Ob mit oder ohne Absicht, die Herren und die Wähler der beiden Deutschland hielten sich, was die Verfassung angeht, schliesslich ziemlich eng an das amerikanische und das sowjetische Vorbild.

West-Berlin ist die Anomalie. Die Westberliner fühlen sich den Westdeutschen wesensverwandt, aber es ist ihnen nicht gestattet, Bürger Westdeutschlands zu sein. Auch unterstehen sie nicht unbedingt westdeutscher Gesetzgebung. Das Viermächte-Abkommen vom 3. Juni 1972 garantiert freie Verbindungswege zwischen West-Berlin und Westdeutschland und besagt, dass die Bindungen West-Berlins

an Westdeutschland aufrechterhalten und entwickelt werden. Aber West-Berlin wird nicht als Teil Westdeutschlands anerkannt und darf nicht von Westdeutschland regiert werden. So gern die Westberliner westdeutsche Staatsbürger werden möchten, sie müssen wohl oder übel das Leben von Leuchtturmwärtern führen. Ihre Stadt liegt östlich des Eisernen Vorhangs – ungefähr zweihundert Kilometer – und die Sowjetunion ist nicht willens – teils aus Stalins ursprünglichem Verteidigungsgedanken, teils aus Furcht vor Infektion durch demokratische Ideen – innerhalb der russischen Einflussphäre einen westdeutschen Vorposten zu dulden.

Die Westberliner haben die ungewollte Isolation mutig, wendig und mit dem ihnen eigenen scharfen Sinn für Humor durchgehalten. Zu verschiedenen Zeiten wurden sie von aussen durch Mächte von beachtlichem Format und Mut gestützt. Aber all dies wäre vergeblich gewesen, hätten die Westberliner nicht selbst moralische Stärke gezeigt. Das Geschehen um West-Berlin ist vor allem die Story von der Beherztheit zweier Millionen zäher, bescheidener und mutiger Menschen.

Die Russen besetzen Berlin

Am 2. Mai 1945 gegen Mittag brachen Hauptmann N.J. Krutschinin und seine Männer von der 79. Garde-Division den Widerstand einer kleinen Gruppe von Soldaten, die im Tiergarten in einem der drei Luftschutzbunker aushielten. In den weitläufigen, baumbestandenen Park mitten in Berlin hatten sich die Deutschen in einer letzten verzweifelten Anstrengung gegen das Vorrücken der Russen zurückgezogen. Es war das Ende des Dritten Reichs. Wenn sich auch der Krieg in anderen Gegenden Deutschlands noch sechs weitere Tage hinzog, war die Einnahme Berlins durch die Russen das tatsächliche Ende des Zweiten Weltkriegs.

Die politische Bedeutung Berlins wurde allerseits anerkannt. Berlin war seit Jahrhunderten die Hauptstadt Preussens und seit dem 18. Januar 1871 auch Deutschlands gewesen, als König Wilhelm I. von Preussen zum Deutschen Kaiser ausgerufen wurde. Obwohl Churchill, Stalin und Roosevelt vor Kriegsende 1945 in Jalta übereingekommen waren, dass Deutschland, auch wenn es in drei Besatzungszonen aufgeteilt würde – die Britische, Amerikanische und Russische (die Französische Zone wurde später aus der

Amerikanischen herausgenommen) – durch einen Alliierten Kontrollrat von Berlin aus regiert werden sollte, der seinen Sitz in der Sowjetischen Besatzungszone haben würde, war für die westlichen Alliierten und besonders für Churchill die Versuchung gross, Berlin vor den Russen zu erreichen. Die Politiker dachten darüber nach, ob die Westmächte unter Einsatz aller Mittel versuchen sollten, Berlin zu nehmen, oder ob sie die militärische Realität zu akzeptieren hätten, die darin bestand, dass die Russen Berlin ohnehin bald besetzen würden.

In der letzten Märzwoche hatten die Briten und die Amerikaner die Ruhr eingekesselt, während die Russen etwa sechsundfünfzig Kilometer östlich von Berlin standen. Nun rückten die westlichen Alliierten, d. h. die Briten und die Amerikaner, bei der Verfolgung des sich zurückziehenden Gegners in Gewaltmärschen vor. In politischen Kreisen argumentierte man, dass die bisherige Besetzung Deutschlands durch die Westmächte vom Prestige her gesehen weniger wichtig sein könnte als die Eroberung Berlins. Churchill meinte, dass die Russen, wenn sie Berlin als erste erreichten, sich als Hauptbeteiligte «an unserem gemeinsamen Sieg» fühlen und dass daraus später politische Schwierigkeiten entstehen könnten. Aber die Tatsachen sprachen gegen ihn. Die Russen hatten zwanzig Millionen Tote zu beklagen und waren am Sieg der Alliierten über Deutschland hervorragend beteiligt. Immerhin – wer auch immer zuerst nach Berlin kam, die Russen oder die Amerikaner –,

die Russen würden ihre westlichen Alliierten auf jeden Fall zu dem in Jalta ausgehandelten Abkommen verpflichten.

Die Regierungen der westlichen Alliierten überliessen die Entscheidung ihrem Oberkommandierenden, General Eisenhower. Seine Antwort als Soldat war, dass er das Leben seiner Männer nicht riskieren wolle, nur um einen politischen Vorteil über einen Alliierten zu gewinnen. Er liess Washington Anfang April 1945 wissen:

«Ich halte es für militärisch unklug, aus Berlin in diesem Stadium des Vormarsches ein besonderes Kriegsziel zu machen, schon angesichts der Tatsache, dass die russischen Linien in einer Entfernung von nur fünfunddreissig Meilen verlaufen. Ich würde als erster zugeben, dass ein Krieg mit dem Blick auf politische Ziele geführt wird; und wenn die Generalstäbe sich dafür entscheiden sollten, dass ein Kraftakt der [westlichen] Alliierten, Berlin einzunehmen, wichtiger sei als rein militärische Überlegungen auf diesem Kriegsschauplatz, so werde ich gern meine Pläne und Ansichten umstellen, um eine entsprechende Operation durchzuführen.»¹

Die Generalstäbe entschieden sich nicht dafür. Es widerstrebe ihnen, sich über das militärische Urteil Eisenhowers hinwegzusetzen, dem sie immer Achtung und Vertrauen entgegengebracht hatten. Es widerstrebe ihnen auch – wie es jedem Befehlshaber widerstreben würde –, von ihren Soldaten zu verlangen, sie sollten ihr Leben im Endstadium ei-

nes Kriegs unnötig aufs Spiel setzen, der ohnehin in Kürze gewonnen sein würde. In jedem Krieg ist der Tod jenes Soldaten am tragischsten, der auf der Seite des Siegers als letzter fällt.

Also kamen die Russen als erste nach Berlin und regierten die Stadt zwei Monate allein. Sie richteten ihr Hauptquartier in Karlshorst ein, einem östlichen Vorort von Berlin, der für seine Pferderennen bekannt ist. Der sowjetische Militärgouverneur für Deutschland war Marschall Schukow, sein Stellvertreter und späterer Nachfolger Marschall Sokolowski. Die nächstwichtige Persönlichkeit für die Sowjetische Militärverwaltung war der Chef der Berliner Polizei Paul Markgraf, ein ehemaliger deutscher Offizier, den die Russen gefangengenommen und auf die kommunistische oder stalinistische Doktrin umgeschult hatten.

Die Russen übernahmen eine Ruinenstadt. Bei der Einnahme Berlins hatten sie nicht, wie manchmal behauptet wurde, die Absicht, die Stadt zu verwüsten, obwohl sie, denkt man an die Zerstörung etwa von Leningrad, durchaus keinen Grund hatten, Berlin zu schonen. Aber die Royal Air Force (RAF, Britische Luftwaffe) und die United States Air Force (USAF, Luftwaffe der Vereinigten Staaten) hatten Berlin seit Jahren bombardiert – mit zunehmender Wirkung, je schwächer die deutsche Luftabwehr wurde. Die Zerstörung war allgemein. Kein Stadtteil war verschont geblieben, und so bot sich den Russen als Frucht ihres Siegs eine Unzahl von Strassen, die wegen des Schutts der beiderseits

zerbombten und eingestürzten Häuser unpassierbar waren. In breiteren Strassen hatte die Bevölkerung durch die Trümmerhaufen Pfade ausgeschaufelt, die in der Regel nur so breit waren, dass zwei Personen aneinander vorbeikamen.

Die Trümmerfelder auf den Strassen gaben Anlass zu einer neuen ‚Industrie‘, der Säuberung von Ziegelsteinen, damit man sie wiederverwenden konnte. Viele Tausende Frauen aus ganz Berlin machten sich daran, Berlin aufzuräumen und damit der Stadt eine Chance zum Neuaufbau zu geben. Das Abschlagen von altem Mörtel vom Ziegel ist eine harte Arbeit, grob für die Hände und kalt im Winter. Aber die Armee der Berlinerinnen – die Trümmerfrauen –, die die Ziegel bearbeiteten, war unermüdlich. Berlin ist nun wieder aufgebaut, zum grossen Teil mit dem Material und der Arbeitskraft der Berliner Grossmütter.

Zwei Monate lang hatten die Russen ganz Berlin für sich und errichteten eine Militärregierung im strengsten Sinn des Worts. Sie machten keinen wirklichen Versuch, irgendeine repräsentative, auch noch so bescheidene deutsche Stadtregierung einzusetzen. Stattdessen kommandierten sie ganz einfach die Berliner unter russischem Befehl an die Arbeit. Sie taten auch ihr Bestes, die wenigen führenden Nationalsozialisten zu identifizieren und festzusetzen, die noch in Berlin waren. Die russischen Truppen, die sich seit Hitlers Angriff von 1941 ans Soldatenleben gewöhnt hatten, nahmen sich, was sie brauchten, und einiges mehr. Berlin war

die reichste Stadt, die sie besetzt hatten, und enthielt Dinge, die viele nur vom Hörensagen kannten – Armbanduhren, Radios, Autos. Es waren gelegentliche Entwendungen, keine systematische Plünderung, aber vielen Berlinern erschienen sie so.

Damit soll nicht gesagt sein, dass die Russen den Betrieb lebenswichtiger Einrichtungen wie Gas, Strom, Verkehr, Abwasserbeseitigung vernachlässigt hätten; sie taten, was sie konnten, aber die Schwierigkeiten waren ungeheuer. Was sie nicht taten, nicht tun konnten, weil bei ihnen selbst Knappheit herrschte, war die Versorgung der Bevölkerung mit mehr als einer sehr mageren Lebensmittelzuteilung. Nicht geduldet wurde das leiseste Anzeichen von Aufsässigkeit. Wenn Paul Markgraf und seine Polizeikräfte mit irgendwelchen Unruhen nicht fertig wurden, griffen die Russen ein.

In Jalta hatte man sich geeinigt, dass Berlin in drei Sektoren aufgeteilt und eine Alliierte Kommandantura die Oberaufsicht über die Verwaltung der Stadt als Ganzes innehaben würde. Als die Kommandantur mit Repräsentanten Grossbritanniens, der Vereinigten Staaten, der Sowjetunion und Frankreichs eingerichtet worden war, beschuldigten die westlichen Stadtkommandanten die Russen, sie hätten die drei Westsektoren geplündert, als diese noch ihrer Kontrolle unterstanden. An dieser Behauptung war etwas Wahres. Als die westlichen Alliierten nach Berlin kamen, stellten sie fest, dass in manchen Fabriken West-Berlins keine Maschinen mehr vorhanden waren. Man kann aber die Russen da-

für kaum tadeln: ihr Land war geplündert worden, sie brauchten die Maschinen, ihre Verbündeten aber nicht; ausserdem nahmen sie an, dass ihre Alliierten im Ruhrgebiet das gleiche täten wie sie in Berlin.

Die Russen machten sich auch energisch daran, ihre Befehle und Wünsche der Bevölkerung bekanntzumachen. Die ‚Tägliche Rundschau‘ wurde am 15. Mai zuerst von der Roten Armee herausgegeben. Das Blatt verkündete, dass die Brotration für Schwerstarbeiter 600 Gramm, für nicht arbeitende Personen 300 Gramm täglich betrage. Es enthielt auch die nüchterne Mitteilung, dass die Rote Armee zwischen dem 9. und dem 14. Mai 1‘230‘000 deutsche Soldaten und 101 Generäle gefangengenommen habe. Die ‚Tägliche Rundschau‘ war ein wichtiges Instrument der Russischen Militärregierung in Berlin. Das Blatt verherrlichte zwar die russischen Siege, sagte aber auch der Bevölkerung, was zu tun sei, und war ein bedeutsamer und nicht sehr kostspieliger Zweig der Sowjetischen Militärverwaltung.

Die meisten Berliner bangten damals um das Schicksal ihrer männlichen Angehörigen, ob sie an der Ostfront gefallen oder in Gefangenschaft geraten seien. 1945 war Berlin gewissermassen eine Stadt von Kriegerwitwen oder von Frauen, die nicht wussten, ob sie Witwen waren oder nicht. Viele Monate lang gab es keine Verbindung zwischen den Gefangenen in den russischen Kriegsgefangenenlagern und ihren Angehörigen. Beim Ziegelklopfen hofften die Berliner Frauen auf Nachrichten.

Inzwischen hatte es mehrere Besprechungen zwischen den westlichen Alliierten und den Russen gegeben; Einzelheiten der Unterbringung der Garnisonen der Westmächte in den drei Westsektoren der Stadt mussten geregelt werden. Gleichzeitig mit der Besetzung von West-Berlin sollten sich die Westmächte aus ihren vorgeschobenen Positionen östlich der Elbe zurückziehen, da dieses Territorium zur Sowjetischen Besatzungszone gehörte. Der Gebietsaustausch fand in den ersten Julitagen 1945 statt. Mit gezierender Achtung vor Jahrestagen traf die Zweite Panzerdivision der US-Armee pünktlich am 4. Juli, dem amerikanischen Nationalfeiertag, in West-Berlin ein und hielt eine Parade ab: die Amerikaner vergessen selten Gedenktage ihrer demokratischen Tradition.

Die Verhandlungen, die zum Austausch von Gebieten zwischen den Alliierten geführt hatten, liessen bereits erkennen, dass die Russen nicht geneigt waren, den westlichen Alliierten bei der Ernährung und Versorgung der Bevölkerung West-Berlins viel zu helfen. Schukow bestand darauf, dass West-Berlin seinen Bedarf an Kohle aus dem Ruhrgebiet in der Britischen Zone Westdeutschlands beziehen solle. Als man ihn fragte, ob Berlin die Kohle nicht wie gewohnt aus Schlesien bekommen könne, sagte Schukow, dass Schlesien nunmehr polnisches Gebiet sei, worüber er keine Befugnisse habe. Mit Nahrungsmitteln war es das gleiche. Schukow erklärte, er habe die Westsektoren bisher aus den Reservebeständen der Roten Armee versorgt und

könne dies nicht auf unabsehbare Zeit fortsetzen. General Lucius D. Clay, Eisenhowers Stellvertreter und erster Amerikanischer Militärgouverneur, verstand es zwar im Allgemeinen, den Eindruck zu erwecken, er schlucke Feuer zum Frühstück und genieße den Geschmack, aber bei dieser Gelegenheit stimmte er Schukow zu und meinte, man habe den schlecht gepflegten Russen nicht zumuten können, noch weniger zu essen, um die Berliner zu füttern.

Anfang Juli verschafften sich die westlichen Alliierten einen Überblick über die Berlin verbliebenen Einrichtungen. Drei von jeweils vier Feuerwehren waren zerstört, das Wasserleitungssystem hatte dreitausend schadhafte Stellen, Leichen lagen in den Kanälen, die Kanalisation war stark beschädigt. Im Westbezirk Steglitz ergab eine Übersicht über den vorhandenen Wohnraum, dass von 14'000 Häusern 3'260 vollständig zerstört, weitere 3'200 unbewohnbar waren, und dass von den 43'000 Räumen der restlichen 7'500 Häuser 10'000 schwere Beschädigungen aufwiesen. In einem anderen Bezirk, Schöneberg, waren fünfundvierzig Prozent des Häuserbestands gänzlich vernichtet, fünfzehn Prozent stark beschädigt worden und nur fünf Prozent erhalten geblieben. Für diese traurigen Zustände in der Stadt Berlin hatten die vier siegreichen Alliierten gemeinsam die Verantwortung auf sich zu nehmen. Wären die Berliner so trübselig gewesen, wie ihre Lebensbedingungen trist waren, wäre nichts zustande gekommen. Was die Alliierten jedoch

im Lauf der nächsten vier Jahre erlebten, war die Bekundung einer beispiellosen Energie der Berliner Bevölkerung. Mehr als andere Menschen haben die Berliner für Verzweiflung nur Verachtung. Allmählich brachten sie das Kanalsystem in Ordnung, schafften den Schutt beiseite, besserten die Schäden der Wasserversorgung aus; trotz aussichtsloser Knappheit an Material machten sie ihre Häuser wieder bewohnbar. Berlin zu verwalten war immer noch Sache der Alliierten, aber die Arbeit taten die Berliner. Und während sie schufteten und die Frauen Ziegel klopfen, ging ihnen allmählich auf, dass ihre Besatzer untereinander uneins wurden.

Die Konzeption der Bundesrepublik

Beim Zwist der siegreichen Alliierten ging es darum, ob es sicherer und besser sei, Deutschland ausbluten zu lassen, oder das Wiederaufleben des Nationalsozialismus dadurch zu verhindern, dass man eine Wiederholung des wirtschaftlichen Chaos der zwanziger Jahre vermied, das Hitler an die Macht gebracht hatte. Die Sowjetunion wollte die endgültige Schwächung, die Briten und die Amerikaner wünschten die Gesundung Deutschlands.

Verständlich waren beide Gesichtspunkte. Die Russen wollten alles haben, was aus Deutschland herauszuholen war, weil sie es brauchten und weil sie dachten, Deutschland schulde es ihnen. 1941 waren sie unter Vertragsbruch hinterrücks überfallen worden (hinterrücks, weil sie durch den Molotow-Ribbentrop-Pakt von 1939 zum Verbündeten des Deutschen Reichs geworden waren) und hatten zwanzig Millionen Tote zu beklagen – eine Zahl, die der doppelten Bevölkerung von Pennsylvanien, zweieinhalbmal jener Londons oder vierzigmal der Dresdens entspricht. Ihr Land war verwüstet worden, entweder von den Deutschen, oder

weil sie in Selbstverteidigung verbrannte Erde hinter sich zurückgelassen hatten: Erlebnisse und Tatsachen, die niemand vergessen konnte und durch die die Sowjetunion grausam verarmt war. Die Bevölkerung der Sowjetzone hatte keinen Grund, über die sowjetische Reparationspolitik erstaunt zu sein.

Die Amerikaner, deren Land nicht verheert worden war, neigten anfänglich dazu, den Russen zuzustimmen. Der sogenannte Morgenthauplan, den Churchill und Roosevelt 1944 bekräftigt hatten, sah ein agrarisches Deutschland vor, das von Industrie entblösst und aller Mittel beraubt sein würde, durch wirtschaftlichen Aufschwung wieder reich zu werden; es sollte dadurch militärisch ungefährlich bleiben. Die Amerikaner änderten aber ihre Ansichten, und 1947 war Morgenthau auch von den Briten abgetan, aus Gründen, die weit in die Zukunft reichten.

Am besten hat der Brigadekommandeur P.K. Debenham von den Coldstream Guards, einer der Wirtschaftsberater des Britischen Militärgouverneurs, das Wesen des britischen Standpunkts erläutert, der mit den Argumenten von John Maynard Keynes viel gemein hat, mit denen dieser nach dem Ersten Weltkrieg vergebens versuchte, Chaos und Revolution zu verhindern. Debenham fasste zusammen:

«Hitler gewann an Macht dank der Wirtschaftskrise von 1929 bis 1933, die den Deutschen die Überzeugung beibrachte, dass die Weimarer Verfassung nicht funktionsfähig und dass ein höherer Grad von Konzentration der

Macht nötig sei. Es gibt guten Grund zu der Annahme, dass sich die gleichen Konsequenzen ergeben werden, wenn wir Deutschland ein nicht funktionierendes Finanzsystem aufbürden; später hätten wir dann unter dem Druck der Ereignisse beträchtliche Umstellungen vorzunehmen, oder wir müssten Deutschland zur Fortdauer eines wirtschaftlichen Chaos verdammen, das Gesetz und Ordnung gefährden würde. Überdies ist eine zentrale Geldwirtschaft eine wirkliche Alternative zur Zentralisierung auf anderen Gebieten. Wenn wir Deutschland die Möglichkeit versagen, sein Finanzwesen auf ordentliche Weise zu verwalten, wird es gezwungen sein, unter wirtschaftlichen und anderen Kontrollen zu existieren, die den gleichen Endzweck haben.»²

In anderen Worten: man muss Deutschland ein starkes zentrales Geldsystem geben, weil sonst ein erneutes finanzielles Chaos wiederum zu einem zentralistischen Regime führen würde, das so gefährlich werden könnte wie das Hitlers.

Präsident Truman und der britische Premierminister Clement Attlee, der Nachfolger Churchills, waren nicht sehr redselig und hatten ausserdem auf die öffentliche Meinung in ihren Ländern Rücksicht zu nehmen: so verkündeten sie nie ausdrücklich, dass sie Westdeutschlands Genesung wollten oder dass es ihr Wunsch sei, der geschlagene Feind möchte sich so schnell wie möglich erholen. Dies war je-

doch ihre feste gemeinsame Politik. Sie verärgerte die Russen; man sollte sie aber Truman und Attlee immer zugutehalten.

1946 entstand auch das unmittelbare Problem, dass das eroberte Westdeutschland die Alliierten zu viel kostete, weil es keinen wirtschaftlichen Aufschwung nahm. Und es nahm keinen Aufschwung, weil es in drei separate Zonen aufgeteilt war und eine allgemeine Inflation herrschte. Die Zersplitterung Westdeutschlands verhinderte die Entwicklung einer kräftigen Wirtschaft. Das irre Tempo, mit dem Hitlers Reichsmark an Wert verlor, vereitelte das Wiedererstehen von Wohlstand in Westdeutschland – zu Lasten der britischen und amerikanischen Steuerzahler. Eine weitere Bürde war West-Berlin.

Von jeher hatte das westliche Deutschland an Nahrungsmitteln viel aus dem Osten des Reichs bezogen. Polen hatte die meisten Getreideanbau-Gebiete, die Russen hatten die Sowjetzone besetzt, und so blieben diese Zufuhren aus. Die Russen und die Polen brauchten die Erzeugnisse der Landwirtschaft selbst. Die Britische und die Amerikanische Militärregierung hielten sich also für verpflichtet, grosse Mengen Getreide und anderer Nahrungsmittel aus Nordamerika einzuführen, um die deutsche Bevölkerung vor dem Verhungern zu bewahren. Es war eine schwere Belastung besonders für die Briten, deren Wohlstand während des Kriegs aufgezehrt worden war. 1947 gab es etwa vierunddreissig Millionen Menschen in den westlichen Zonen, die ernährt werden mussten, dazu noch etwa sieben Millionen Flücht-

linge aus Polen, Ostdeutschland und der Tschechoslowakei.

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten Westdeutschlands setzten sich aus sich heraus ständig fort. Weil die Ernährung mangelhaft war, hatten die Industriearbeiter nicht die Kräfte, so hart zu arbeiten, wie sie es gern getan hätten. Da die Produktivität und das Sozialprodukt gering waren, exportierten die Britische und die Amerikanische Zone nicht annähernd genug Industriegüter, um damit die importierten Lebensmittel zu bezahlen. Eine andere Ursache des vergleichsweise mässigen Ausstosses von Industrieerzeugnissen war die Tatsache, dass die zwei Zonen sich wirtschaftlich ‚ergänzten‘. Grob ausgedrückt: die Schwerindustrie – Kohlenbergwerke und Eisenhütten – lag in der Britischen Zone, während die verarbeitende Industrie mehr in der Amerikanischen Zone beheimatet war. Rohmaterial für die Amerikanische Zone wurde in der Britischen produziert; weil aber die Zonen voneinander isoliert waren und die beiderseitigen ‚Bürokratien‘ einander behinderten, fehlte der Industrie der Amerikanischen Zone das Rohmaterial.

James F. Byrnes, Jurist und amerikanischer Experte für die Umstellung der Friedens- auf Kriegsindustrie und umgekehrt, stimmte mit Clay und dem amerikanischen politischen Berater Robert Murphy überein, dass eine Vereinigung der zwei Zonen sowohl Grossbritannien und Amerika wie auch den Deutschen zugutekäme, die in den Zonen lebten. Der Britische Aussenminister Ernst Bevin teilte Byrnes‘

Ansicht. Sie alle hätten es gern gesehen, wenn die Franzosen mitgemacht hätten, um aus Westdeutschland eine wirtschaftliche Einheit zu bilden, die wenigstens einige Nahrungsmittel aus der mehr landwirtschaftlich orientierten Französischen Zone bekam. Aber die französische Regierung, die damals noch immer befürchtete, Deutschland könnte wieder zu stark werden, lehnte ihre Beteiligung ab. Byrnes und Bevin machten sich allein ans Werk, gestärkt durch das offenkundige Widerstreben der Russen, der Sowjetischen Zone zu gestatten, Teil eines wirtschaftlich vereinigten Deutschland zu werden. Die Russen kritisierten mit viel Nachdruck die Entscheidung zur Verschmelzung zweier Westzonen. Byrnes und Bevin liessen sich nicht stören, entschlossen sich aber, den Russen wenigstens formell ein Angebot zu machen.

Am 18. Juli 1946 gab Clay das Angebot im Kontrollrat ab.

«Da die Zonen in Deutschland sich nicht selbst erhalten können und die Lage sich verbessern würde, wenn zwei oder mehr Zonen als Wirtschaftseinheit behandelt werden, sind die amerikanischen Vertreter in Deutschland bereit, sich mit den Vertretern jeder anderen Besatzungsmacht zusammenzutun, um Massnahmen zu ergreifen, die zu einer Behandlung ihrer Zonen als Wirtschaftseinheit führen, – bis eine Viermächte-Übereinkunft über die Ausführung des Potsdamer Abkommens erreicht ist,

demzufolge Deutschland als Wirtschaftseinheit behandelt und die Wirtschaft Gesamtdeutschlands ausgeglichen werden soll.»³

Auf der Sitzung des Aussenminister-Rats am 11. Juli hatte Aussenminister Byrnes die hinter dem Angebot stehende Politik hinreichend erklärt:

«Die Regierung der Vereinigten Staaten wünscht keinen Frieden der Rache. Sie ist davon überzeugt, dass die friedliche Wiedergenesung der deutschen Wirtschaft für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas unerlässlich ist. Unsere Regierung strebt die Entnazifizierung Deutschlands an, damit die demokratischen Kräfte, die sich andernfalls nicht stark genug fühlen könnten, angeregt werden, sich mit Aussicht auf Erfolg zu behaupten. Ein sicherer Weg, das Wachstum der demokratischen Kräfte zu fördern, eröffnet sich, wenn wir uns weigern, uns Bedingungen für ein Abkommen auferlegen zu lassen, gleichzeitig aber die Massnahmen zur deutschen Abrüstung und die Höhe der Reparationen festlegen, die geleistet werden müssen. Das deutsche Volk wird dann einsehen, dass es umso eher in den Genuss der europäischen Wiedergesundung kommen wird, je härter es arbeitet. Auch die künftigen Grenzen Deutschlands sollten festgelegt werden. Das deutsche Volk soll wissen, dass, solange es sich an das Abkommen hält, niemand seine Bemühungen um den Wiederaufbau stören wird, die ihm selbst und ganz Europa von Nutzen sein werden. Zwar wird es in

Deutschland noch lange Zeit Kontrollen und Sicherungskräfte geben müssen, doch kann eine starke Besetzung und eine lange dauernde Verwaltung durch eine Militärregierung unsere eigenen Ziele zunichte machen. Das deutsche Volk muss die Möglichkeit erhalten, die unvermeidlichen Schwierigkeiten und Härten seiner Lage durch eigene Anstrengungen zu mindern. Es soll sich nicht daran gewöhnen, seine Probleme der alliierten Besetzung in die Schuhe zu schieben; es soll sie vielmehr, wie es den Tatsachen entspricht, auf den verheerenden Angriffskrieg zurückführen, den seine Führer entfesselt haben.»⁴

Byrnes' Worte waren prophetisch. Die Verschmelzung der Britischen und der Amerikanischen Zone ergab die wirtschaftliche Grundlage für die Erholung des westlichen Deutschland und – weil man zu sorgen hatte, dass die Vereinigung funktionierte – ebenso die Notwendigkeit, deutsche Institutionen zu schaffen, die in beiden Zonen Verantwortung trugen. Bis zum Herbst 1946 hatten Clay und der Britische Militärgouverneur Sir Brian Robertson deutsche Exekutivausschüsse für Wirtschaft, Ernährung und Landwirtschaft, Transport, Verkehr, Verwaltung und Finanzen ernannt. Robertson war das vollkommene Gegenstück zu dem Feuerkopf Clay, ein Mann, dessen Unerschütterlichkeit so massiv wie die Kreidefelsen von Dover war. Sie unterschieden sich wie Kalk von Käse, arbeiteten aber erfolgreich und, im ganzen gesehen, harmonisch zusammen.

Anfänglich, damit die Russen sie nicht beschuldigen konnten, einen Einheitsstaat zu errichten, verstreuten sie die Ausschüsse möglichst weit. Es war dies nicht gerade die wirksamste Art, ein Land zu regieren, wohl aber politisch einwandfrei; auch versah es einen grossen Teil Westdeutschlands mit einer ersten, noch embryohaften deutschen Nachkriegsregierung. Sie war nicht mit grossen Vollmachten ausgestattet, weil die Alliierten sich die hauptsächlichsten Entscheidungen vorbehalten, aber sie war deutsch.

Um die Arbeit der Ausschüsse zu lenken, richteten Clay und Robertson in Frankfurt einen gewählten Wirtschaftsrat ein. Er zählte zweiundfünfzig Mitglieder, die von den bestehenden Landtagen bestimmt wurden. Auf bescheidene Art stellten sie Deutschlands erste frei gewählte Regierung seit den Tagen der Weimarer Republik dar. Sie war noch schwach, da die Alliierten die entscheidende Macht hatten: der Wirtschaftsrat und seine Ausschüsse gaben Empfehlungen, konnten aber nicht regieren. Clay und Robertson sahen, dass der Rat nicht genügend Macht für eine wirksame Koordinierung der deutschen Dienststellen hatte. Sie schlugen vor, sich weiterhin am Alliierten Kontrollrat zu beteiligen, bis er von der ‚anderen Seite‘ zerstört würde. Man erwarte Schwierigkeiten in Berlin, empfahl aber, trotz sowjetischen Drucks dort zu bleiben. Schon damals, während des Winters von 1946 auf 1947 fassten Clay und Robertson die Schaffung eines demokratischen westdeutschen Staats ins Auge.

Der nächste grosse Schritt sollte die Einführung einer neuen deutschen Währung sein. General Clay brachte das Thema im Januar 1947 zur Sprache, als er sagte, er wünsche dringend Überlegungen hinsichtlich einer Sonderwährung für die Britische und Amerikanische Zone.

Die Russen jedoch verloren die Geduld. Am 4. März 1947 machte die Regierung Sowjetrusslands in einer ihrer Zeitungen ihren Gefühlen Luft. Die ‚Iswestija‘ hatte von General Clays Anregung erfahren; sie schrieb, dass die Briten und die Amerikaner sich offensichtlich darauf vorbereiteten, in ihren Zonen eine Sonderwährung einzuführen, und dass die westdeutsche Wirtschaft im Gegensatz zur ostdeutschen von Kapitalisten und Kriegsgewinnlern beherrscht werde. «Die neue Währungseinheit», hiess es in der ‚Iswestija‘, «soll die Funktion einer goldenen Kette übernehmen, die Deutschland gewaltsam an den berüchtigten Westblock bindet».

Der berüchtigte Westblock aber hatte echte Probleme. In London rangen Wirtschaftler, so gut sie konnten und einigermassen verzweifelt mit dem Chaos der Hinterlassenschaft Hitlers und seiner Reichsmark, die immer noch frei in ganz Deutschland umlief. Die Exportpreise für deutsche Erzeugnisse waren so unberechenbar wie die Reichsmark selbst. Es gab enorme Wertunterschiede in den Wechselkursen: bei manchen Exportartikeln galten zehn Reichsmark für das Pfund, bei anderen dreissig oder vierzig (so wurden

etwa irgendwelche Ersatzteile im Verhältnis zehn Reichsmark zu einem Pfund, Maschinen zur Herstellung von gemasertem Linoleum aber im Verhältnis von 30,5 je Pfund exportiert). Die Briten, die sich lange Zeit sehr abmühten, Ordnung in das Durcheinander zu bringen, ärgerten sich über die Amerikaner, die von sich aus eigene Wechselkurse festsetzten. In der Amerikanischen Zone war z.B. Spielzeug billig, Ersatzteile für Bosch-Auto-Zubehör waren teuer. Die Briten vertraten die Ansicht, dass das in ihrer Zone geltende System, so unbefriedigend es war, den deutschen Exporteuren Anreize gebe, zu exportieren, während das amerikanische dies nicht tue, weil es den Exporteuren nur den internen Preis in Reichsmark bot. Jedenfalls hatte Grossbritannien dringendere Gründe als die Amerikaner, den deutschen Export zu steigern, denn es hatte ein ernstliches Defizit in der Zahlungsbilanz. Die Kosten für die Unterhaltung der Britischen Besatzungszone waren drückend, hauptsächlich weil die Britische Zone fast alle Lebensmittel einführen musste. Je eher und mehr die Deutschen wieder exportierten, umso besser für die Briten.

Bei Konferenzen im Lauf des März 1947 kam es zwischen amerikanischen und britischen Offizieren in Berlin zu manchem harten Wortwechsel. Eine zusätzliche Meinungsverschiedenheit gab es über die Umtauschquote für eine eventuelle künftige ‚Deutschmark‘. Die Amerikaner wollten sie mit 30 Cents bewerten, die Briten mit 20 Cents. Am gleichen Tag, als die ‚Iswestija‘ düstere Vermutungen über

ein anglo-amerikanisches Komplott nährte, gab es in Wirklichkeit einen anglo-amerikanischen Streit.

Augenblicklich fanden die Russen noch etwas Bedenkliches. Sie beklagten sich über das Vorhandensein einer britischen Besatzungswährung, die zur Besoldung der Truppe diente. Das Geld hiess ‚British Armed Forces Service Vouchers‘ (BAFSV) und basierte auf dem Pfund Sterling. Die Russen meinten, dies sei nicht recht, sei unfair und spalterisch, weil es einer zweiten Währung gleichkomme. Die Besatzungsmächte sollten bis zur endgültigen Währungsreform nur Reichsmark verwenden. Die Antwort der Briten wies darauf hin, dass die Restaurants bei der von den Russen organisierten Leipziger Messe nur US-Dollars, schweizer Franken, schwedische Kronen und englische Pfunde annehmen.

Gegen Ende März 1947 hatten die Briten und die Amerikaner wesentliche Fortschritte gemacht – und die Russen scheinen zumindest zeitweise damit einverstanden gewesen zu sein – auf dem Wege dahin, die Reichsmark in die neue Deutsche Mark umzuwandeln. Mehr als ein Jahr vor der tatsächlichen Lösung der Frage stimmten alle vier Alliierten mehr oder weniger darin überein, dass siebzig Prozent allen Gelds und der Bankguthaben gänzlich entwertet, dass zwanzig Prozent blockiert und dass zehn Prozent ausgezahlt werden sollten. 100 Reichsmark würden gegen 10 Deutsche Mark umgetauscht.

Es gab auch ins Detail gehende und vereinbarte Vorschläge für die Behandlung von Schulden. Geschäftsschulden

sollten voll beglichen werden, Hypotheken bis zu fünfzig Prozent; andere private Schulden würden auf dreissig Prozent ihres Reichsmark-Werts reduziert, davon aber nur zehn Prozent ausbezahlt und der Rest gesperrt.

Trotzdem waren die Briten ungeduldig. Der amerikanische Plan sah vor, im Hinblick auf eine Währungsreform schrittweise vorzugehen. Die Amerikaner wollten den Druck von Banknoten erledigt wissen, bevor man an die Finanzreform ging, sie wollten die Finanzreform unter Dach und Fach haben, bevor man sich mit dem Preisgefüge befasste, und das Preisgefüge sollte feststehen, bevor man eine Umtauschquote für die Deutsche Mark festlegte. Die Briten ihrerseits hielten es für das Beste, alle vier Probleme gleichzeitig anzugehen, weil die ganze Prozedur sonst zu lange dauern würde.

Ihre Vorschläge zur Währungsreform waren weitblickend und detailliert, und schliesslich setzten sie die meisten gegen die amerikanischen durch; sie waren das Ergebnis der Arbeit der namenlosen, pflichttreuen und schwer arbeitenden Armee älterer britischer Beamter und im Besonderen das Verdienst von Debenham und später von Professor Cecil Weir von der Universität Glasgow.

Der Ausgangspunkt – 1947 durchaus zu verstehen – war, dass das künftige deutsche Geldwesen Sicherheiten gegen eine Wiederholung der chaotischen Situation bieten müsse, die Hitler zur Macht verholten hatte. Auf Debenhams Argumente gestützt, schlugen die Briten ein Finanzsystem vor,

das gesund und zentralisiert sein sollte und ein zentralisiertes politisches System unnötig machen würde – ein Vorschlag, der sich schon an die damals erst in Ansätzen vorhandenen Anregungen einer bundesstaatlichen Verfassung für Nachkriegsdeutschland hielt, die die Vereinigung von Macht in den Händen eines Diktators ausschliessen oder erschweren würde, indem man sie unter Westdeutschlands elf Länder aufteilte.

Die Briten sahen ganz richtig die Schaffung einer starken und praktisch unabhängigen Zentralbank (der späteren Bundesbank) vor, der die Regelung des Notenumlaufs obliegen würde. Sie sahen die Möglichkeit einer grossen Arbeitslosigkeit in Deutschland; eine Arbeitslosenunterstützung war auf nationaler Ebene zu finanzieren. Die künftige deutsche Regierung war darauf hinzuweisen, sich von Anfang an zu bemühen, die Einkommensunterschiede auszugleichen oder wenigstens genügend Mittel bereitzuhalten, um Härtefällen, Armut und sozialen Unruhen begegnen zu können.

Die Briten bestanden auch darauf, dass die Einkommenssteuer als Hauptsteuer betrachtet werde, weil sie wiederverteilbar ist: sie wird den Reichen abgezogen und bietet der Regierung die Möglichkeit, den Armen zu geben. Diese Steuer sollte einheitlich sein und von der Bundesregierung eingezogen werden; den Ländern würden lediglich Verbrauchssteuern verbleiben. Dieses System, meinten die Briten, habe sich in Australien gut bewährt. Es bewährt sich heute in der Bundesrepublik.

Der Streit um die Währungsreform unter den Alliierten setzte sich widerlich und gelegentlich absurd fort. Bei der ersten Unstimmigkeit ging es nicht um die Wirtschaftspolitik, sondern um die praktische Frage des Drucks des neuen Papiergelds. Die Amerikaner wollten es gleichzeitig in Berlin und Leipzig herstellen lassen. Sie vermuteten, dass die Russen, überliesse man ihnen in Leipzig allein den Druck, so viele Noten drucken würden, wie es ihnen passte, und dass damit eine neue Inflation die bisherige ablösen könnte.

Es erfolgte eine entmutigende Intervention seitens Mr. Chamberlains, des Chefs der Sicherheitsabteilung für den Druck von Banknoten bei der Bank of England. Er liess wissen, dass Sicherheitsmassnahmen in den Notendruckereien und den Papierfabriken dahin zielten, Betrügereien der Angestellten und Arbeiter zu verhindern; gegenseitiges Vertrauen zwischen den Repräsentanten der Besatzungsmächte könne man durch solche Massnahmen nicht ersetzen. Wenn die Bank of England eine Hintergehung beabsichtige und entgegen den Wünschen der anderen Besatzungsmächte grosse Mengen Papiergeld in Umlauf bringen wollte, käme es ihm nie in den Sinn, die Möglichkeiten des Notendrucks in Berlin oder Leipzig zu nutzen. Auch mache die Verwahrung der Druckplatten nicht den geringsten Unterschied. Nach einem Satz Banknoten könne er unschwer Platten herstellen lassen und in Grossbritannien so viele Scheine drucken, wie es ihm beliebe. Genau das könne auch jede der anderen Besatzungsmächte tun. Im Besonderen seien aus-

geklügelte Massnahmen zur Sicherheit des Notendrucks in Leipzig nicht der geringste Schutz gegen die Ausgabe grosser Mengen zusätzlichen Papiergelds seitens der Russen, das sie in der Sowjetunion oder sonstwo drucken könnten. Es sei gerade die Leipziger Notenpresse gewesen, die während des Kriegs Millionen falscher Fünf-Pfund-Noten hergestellt habe. Die Fälschungen seien so vollkommen gewesen, dass nur ein Team der erfahrensten Notendrucker die deutschen Fünf-Pfund-Noten von den echten hätte unterscheiden können. Kein Bankkassierer in Grossbritannien wäre dazu imstande gewesen.

Ende April 1947 äusserte William H. Draper jun., Unterstaatssekretär im Kriegsministerium und Clays Vorgesetzter in Washington, zustimmend, es gebe im Fall Grossbritanniens Gründe, nicht darauf zu bestehen, das neue Papiergeld nur in Berlin drucken zu lassen. Vielleicht hatte ihn Mr. Chamberlain überzeugt. Draper war mit Clay einer Meinung, dass die Briten und Amerikaner in ihren Zonen vielleicht mit ihrer eigenen Währung vorangehen müssten, dass es aber nötig sei, die Gespräche mit den Russen fortzusetzen, bis es sich herausstelle, dass sie ergebnislos blieben.

Ende April veröffentlichte die „New York Times“ eine genaue Darstellung der britischen und amerikanischen Absichten und nannte sogar die für die Reichsmark vorgesehene Abwertungsrate von siebzig Prozent. Kaltblütig und einstimmig dementierten die Briten und die Amerikaner diesen Bericht.

«Nichts Wahres ist an den Gerüchten, die in London und in New York in Umlauf gesetzt wurden, dass ein Abkommen bestehe, die deutsche Mark neu zu bewerten. Diese Gerüchte sind unwahr und bössartig. Keine Umwandlung der deutschen Währung steht bevor, und schon aus technischen Gründen kann es sie auf viele Monate hinaus nicht geben.»

Und General Clay meinte, erfahrene Spezialisten seien der Ansicht, dass gegenwärtig eine Reform gefahrlieh und nicht ratsam sei.

So bekommen wohlmeinende Reporter ihre Nasenstuber, wenn sie eine Nachricht bringen, die peinlich und noch dazu geheim ist: Edward Morrrows Bericht in der ‚New York Times‘ und ein ähnlicher von Norman Clark im Londoner ‚News Chronicle‘ entsprachen der Wahrheit, wogegen das Dementi eine nackte Lüge war. Aber schliesslich erzählt jeder Lügen, der etwas über bevorstehende Änderungen von Wahrungsverhaltnissen weiss.

Obwohl sich Draper zum britischen Standpunkt bekehrt hatte, waren die Alliierten im Oktober noch immer nicht einig, wo das neue Papiergeld gedruckt werden sollte. Auch tauchte die Frage des Materials zur Papierherstellung auf. In der Sowjetischen Zone gab es reichlich Sulfitzellstoff, in der amerikanischen Lumpen zur Herstellung von holzfreiem Papier. Das Problem war, diese Stoffe einander zuzuführen und Deutsche Mark daraus zu machen.

Aber die Zeit des Argumentierens ging zu Ende.

Ausserhalb des Schutzwalls der verhältnismässig komfortablen Unterkünfte der Besatzungsmächte herrschte Inflation. Journalisten zahlten eine Million Reichsmark für eine Schreibmaschine, Hausfrauen tausend für ein Dutzend Eier, Bauern tauschten ein Schwein gegen ein Klavier. Hochinflation ist eine Seuche und kann wie jede Seuche eine Nation demoralisieren.

Neue Mark für die alte

Anfang 1948 war ganz Deutschland, nicht nur Berlin, von der Krankheit der Inflation befallen. Die Sowjetunion druckte Papiergeld in Leipzig, wollte aber nicht mitteilen, wieviel. Wie schlimme Erfahrungen im Kontrollrat bereits gezeigt hatten, widersprachen sich die Vorstellungen der Sowjetunion und der Westlichen Alliierten, wie ihre jeweiligen Teile Deutschlands sich entwickeln und regiert werden sollten. Die Briten, die Franzosen und die Amerikaner sahen nicht nur ein schnelleres wirtschaftliches Wachstum für Westdeutschland vor als die Sowjetbehörden für Ostdeutschland, sondern auch eine andere Regierungsform. Die Situation erwies sich als unhaltbar. Die tiefen, geheimen, drei Jahre alten Unstimmigkeiten zwischen der sowjetischen, der amerikanischen und britischen Regierung erreichten ihren kritischen Punkt.

Als erstes offenkundiges Anzeichen der Krise, die zur Blockade Berlins führte, kann das Treffen des Alliierten Vier-Mächte-Kontrollrats für Deutschland am 20. Januar 1948 in Berlin gelten. Marschall Sokolowski, damals Sowjetischer Militärgouverneur für ganz Deutschland, sagte

zum erstenmal formell und entschlossen, dass das Übereinkommen zwischen den Briten und den Amerikanern, ihre beiden Besatzungszonen im Interesse grösserer wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit gemeinsam zu verwalten, der Errichtung einer separaten deutschen Regierung gleichkomme und eine gröbliche Verletzung der interalliierten Übereinkünfte darstelle. Es verletze auch frühere Abmachungen, die im Kontrollrat selbst erzielt worden waren. Die französische Delegation behielt sich ihren Standpunkt vor und hielt sich abseits. Die Briten und die Amerikaner beharrten auf ihrer Ansicht.

Bei der nächsten Sitzung des Kontrollrats am 30. Januar diskutierten die Alliierten ohne Ergebnis die Frage der Währungsreform. Am 11. Februar beschloss der Kontrollrat einstimmig, einen weiteren Versuch zu machen, innerhalb von sechzig Tagen ein gemeinsames Abkommen über die Währung zu erzielen. Aus Washington hatte man Clay bereits am 9. Februar wissen lassen, das Ziel der amerikanischen Politik sei es, ein Viererabkommen zu erreichen, vorausgesetzt, es geschehe ohne Verzögerung.

Am 20. März brachte Sokolowski die Dinge zur Entscheidung. Er vermute, sagte er, dass ein zweiseitiges Abkommen zwischen Grossbritannien und Amerika getroffen worden sei, das in Widerspruch zu Jalta und dem darauf folgenden Vier-Mächte-Abkommen stehe, das man in Potsdam vereinbart habe. Grossbritannien und Amerika seien also aus dem System des Kontrollrats ausgebrochen und

müssten die Konsequenzen selbst tragen. Der Kontrollrat existiere als Regierungsorgan nicht mehr.

Es geschah hier zum erstenmal, dass die Sowjets das Weiterbestehen des Kontrollrats in seiner rechtlich festgesetzten Form in Frage stellten. Unmittelbar darauf vertagte Sokolowski, der den Vorsitz führte, die Konferenz, der Kontrollrat als solcher trat nie mehr zusammen.

Am 1. April berichtete Murphy prophetisch nach Washington:

«... Die Beschuldigung, die Westmächte hätten den Kontrollrat zersetzt, stellt ein wichtiges Element des sowjetischen Plans dar, alle drei Westmächte aus Berlin zu verdrängen, um das noch verbliebene ‚Zentrum der Reaktion‘ östlich des Eisernen Vorhangs zu liquidieren. Der nächste Schritt seitens der Sowjets kann die Aufkündigung des Abkommens vom 14. November [das die Verbindungen zwischen West-Berlin und der Bizone regelte] und eine Aufforderung zum Abzug der Westmächte aus Berlin sein. Bei der Aussicht, dass ein Ultimatum zurückgewiesen würde, könnten die Sowjets indirekt tätig werden, indem sie sich bemühen, es den Westmächten zunehmend unerträglich zu machen oder zwecklos erscheinen zu lassen, noch länger zu bleiben – [sie könnten] z.B. die empfindlichen Verbindungswege zwischen Berlin und der Bizone behindern, weitere Massnahmen zur Auf-

spaltung der Stadt ergreifen, Druck auf nicht-kommunistische Parteien im sowjetischen Sektor ausüben usw.

Unsere Position in Berlin ist delikater und schwieriger. Unser Rückzug, freiwillig oder unfreiwillig, hätte ernstliche psychologische Rückwirkungen, die in diesem kritischen Stadium der europäischen Situation weit über die Grenzen Berlins und auch Deutschlands ausstrahlen würden. Die Sowjets wissen das ganz genau.»⁵

Tags darauf konnte Murphy die beginnende Erfüllung seiner eigenen Prophezeiung feststellen. Die Russen wollten sich das Recht – das sie nicht hatten – sichern, alliierte Züge auf der Strecke von Berlin nach dem Westen zu betreten. Sie unterrichteten die Westlichen Alliierten auch, dass ihre (der Russen) Telefoningenieure die Verstärkerstationen in Weimar und Magdeburg, die für die Fernsprecheverbindung zwischen Berlin und dem Westen wichtig waren, nicht länger aufrechterhalten könnten.

Am nächsten Tag, dem 2. April, berichtete Murphy:

«Während ihre [der Russen] gegenwärtige Aktionen Teil eines grösseren und anspruchsvolleren Programms sind, kann unserer Ansicht nach mit vorschnellem Entgegenkommen, mit Konzessionen nichts zu gewinnen sein. Offenbar ist unsere Nachschubsituation in Berlin ungünstig, das britische und das französische Nachschubwesen schwach. Es hat aber bisher im Frachtverkehr nach Berlin

noch keine Unterbrechungen gegeben. Nahrungsmittel für über zwei Millionen Einwohner von Berlin, die von den Vereinigten Staaten, Grossbritannien und den Franzosen aus dem Westen beschafft werden, stehen also weiterhin zur Verfügung.»

An diesem Abend telefonierte Clay mit Washington, Washington mit Aussenminister Marshall (der sich gerade durch einen jener Zufälle, die den Terminkalender von Diplomaten durcheinanderbringen, in Bogota aufhielt), um ihm hoffnungsvoll zu sagen, man glaube, dass die Stellung gehalten werden könne.

«Clay stellt fest», verlautete aus Washington, «dass er unter den gegenwärtigen Umständen unbegrenzt weitermachen kann, und empfiehlt dringend, diesen Kurs weiterzuverfolgen, auch wenn eine beträchtliche Steigerung des Lufttransports erforderlich sein wird. Wir sind der Ansicht, dass jeder zu Kompromissen neigende Vorschlag den Sowjets in die Hände arbeiten und eine ernstlich nachteilige Wirkung auf die Westmächte in ganz Europa haben würde. Er [Clay] ist nicht für die Evakuierung von amerikanischen Zivilisten aus Berlin.»⁶

Am 13. April kabelte Murphy nach Washington, seiner Ansicht nach sei der Kontrollrat am Ende, aber die Vereinigten Staaten sollten keine Schritte unternehmen, ihn aufzulösen, weil er technisch das «Symbol der Einheit Deutschlands» sei. Er sah die Fortsetzung der Belästigung der westlichen Berliner Garnisonen seitens der Russen voraus, war aber nicht sicher, ob dies zu einer Aufkündigung

des Abkommens führen würde, unter dem die Westmächte in Berlin präsent waren. «Es erhebt sich natürlich», fuhr er fort, «die praktische Frage der Nahrungsmittelversorgung für die drei Westsektoren Berlins mit einer Bevölkerung von etwa 2‘300‘000 Menschen, die jetzt von Importen aus dem Westen leben. Ich bin sicher, dass die Sowjetunion bis zum letzten Augenblick eine Aktion vermeiden wird, diesen wichtigen Vorgang abzuschneiden.» Murphy sprach auch von seiner Befürchtung, dass die Vereinigten Staaten hinsichtlich ihrer, wie er gesagt hatte, «ungünstigen Nachschubsituation» in ihrer Entschlossenheit nachlassen könnten, ihre Stellungen zu behaupten.⁷

Um diese Zeit (Mitte April 1948) schaltete sich Winston Churchill – damals Führer der Opposition – in die Diskussionen der Westlichen Alliierten mit einem aggressiveren Vorschlag ein, als sonst ein Verbündeter erwogen hatte. Er meinte, die Zeit sei gekommen, der Sowjetunion klarzumachen, dass die Alliierten ihre Städte zerstören würden, falls die Russen ihre Kräfte nicht von Berlin und aus Ostdeutschland an die polnische Grenze zurücknehmen. Zur Stützung seiner Argumentation führte Churchill an, dass seiner Ansicht nach ein Krieg mit Sicherheit bevorstehe, sobald die Sowjetunion die Atombombe entwickelt haben werde. Zeit zum Zuschlagen sei es, solange Amerika als einzige Macht die Bombe habe. Churchill regte auch an, die Westlichen Alliierten sollten die sowjetische Handelsschifffahrt belästi-

gen, in allen westlichen Häfen die Schiffsbesatzungen eingehend kontrollieren und die Schiffe stören, wenn sie den Suez- oder den Panamakanal benützen wollten.

Der amerikanische Botschafter Lewis Douglas, der das alles in London gehört hatte, berichtete dem stellvertretenden Aussenminister Robert Lovett nach Washington: «Sie kennen besser als ich die Schwächen dieser Anregungen in der Praxis. Sie sind von weittragender Bedeutung einschliesslich der politischen.» Er definierte Churchills Vorschlag, russische Schiffe zu belästigen, als «eine als Strohbüschel getarnte Keule». Ernest Bevins Haltung war ähnlich missbilligend.

Gegen Ende April gelangten die Westlichen Alliierten bei ihren Beobachtungen des Verhaltens der sowjetischen Vertreter in der Berliner Kommandantur, die, anders als der Kontrollrat, noch zusammentrat, zu der Anschauung, dass die Sowjets nicht länger an einem ernstlichen Versuch einer Vier-Mächte-Regierung der Stadt interessiert seien.

Am 29. April gab es Schwierigkeiten mit den Kommandantur-Dolmetschern, es gab Verdruss mit der Tagesordnung. Die sowjetische Delegation machte sich nicht einmal die Mühe eines Versuchs, auf die von den westlichen Mitgliedern gestellten Fragen eine Antwort zu geben. Es kam sogar zu Beleidigungen. Oberst A.I. Jelisarow, der Stellvertreter des Sowjetischen Kommandanten, äusserte, das Nervensystem des Obersten William Babcock, des Stellvertreters des Amerikanischen Kommandanten, breche zusam-

men. Warren M. Chase, ein Mitglied von Murphys Stab, gab zur Antwort, dass Oberst Babcocks Nervensystem dazu geschaffen scheine, jenes des Obersten Jelisarow zu überdauern. Es gab Gelächter, aber kein Russe lachte. Auch bei der noch kühleren Zusammenkunft der Kommandantur vom 29. Mai gab es kein Lächeln.

Am 2. Juni liessen die Westlichen Alliierten (nach einem kurzen Zögern der Franzosen) das Programm anlaufen, das zur Abschaffung der Reichsmark und zur Ausgabe der Deutschen Mark in Westdeutschland führen sollte. Bevor irgendeine Massnahme ergriffen werden konnte, verliess Oberst Jelisarow die Kommandantur in Berlin, um nie wieder zu kommen.

Die Stimmung bei der Konferenz, die etwa dreizehn Stunden dauerte, scheint gereizt gewesen zu sein. Am 16. Juni um 22.45 Uhr erklärte nach einer ergebnislosen Diskussion um einen britischen Vorschlag einer allgemeinen Lohn- und Gehaltserhöhung der amerikanische Kommandant, Oberst Frank Howley, er gehe heim und übergebe an seinen Stellvertreter. An diesem Punkt raffte Oberst Jelisarow seine Papiere zusammen, erhob sich und führte die russische Delegation aus dem Raum. Es war das Ende der Vier-Mächte-Regierung von Gross-Berlin und der Anfang vom Ende der Einheit der Stadt.

Zweierlei Währung bedeutet ein geteiltes Land, aber am Freitag, dem 18. Juni 1948, war die Schaffung einer zweiten deutschen Währung nicht so sehr die Ursache der deutschen Teilung wie das Zeichen, dass sie nun vollständig sei. An

diesem Freitag – nachdem die Banken geschlossen hatten und in Frankfurt eine grosse Pressekonferenz abgehalten worden war – liessen die Briten und die Amerikaner die Deutsche Mark mit einem Schwall zuversichtlicher Beredsamkeit vom Stapel. Die Währung sei nicht mit Gold gedeckt, sondern mit dem «Fleiss des deutschen Volks, seiner Tradition harter Arbeit und den Zusicherungen des Marshall-Plans». Das neue Geld werde am Sonntag, dem 20. Juni zur Verfügung stehen. Am Samstag blieben die Banken geschlossen. Die Reichsmark werde um Mitternacht des Samstags aufhören, gesetzliches Zahlungsmittel zu sein. Altes Papiergeld und Münzen im Nennwert von einer Mark und darunter sollten in Umlauf bleiben, aber zu einem Zehntel ihres bisherigen Werts. (Dies geschah, um die nötigen Mengen Kleingeld in Umlauf zu haben.) Ein Moratorium für alle Schulden sollte bis zum 26. Juni dauern. Warenbestände sollten unverzüglich inventarisiert werden, um zu versuchen, die von Horthern knapper Waren erwartungsgemäss erzielten Vorteile auf ein Minimum zu beschränken und durch eine Erfassung des Grundbesitzes die Grundlage zur Einführung einer Art Kapitalabgabe zu einem späteren Zeitpunkt (Erhebung des Lastenausgleichs) vorzubereiten. Die Westlichen Alliierten sagten, sie wüssten wohl, dass soziale und wirtschaftliche Ungerechtigkeit ein Problem sei, das die ganze Struktur der deutschen Gesellschaft betreffe; deswegen müsse es von den Deutschen selbst gelöst werden.

Die Bekanntgabe der neuen Währung behob die Unsicherheiten und Ängste, die in den Wochen zuvor aus 45 Millionen sparsamer Westdeutscher verzweifelte Verschwender gemacht hatten. Der Samstag war ihre letzte Chance, Reichsmark gegen Waren einzutauschen, die auf dem Schwarzen Markt noch zu haben waren, der aber praktisch kaum mehr existierte. Briten und Amerikaner unternahmen nichts, zu verhindern, dass Reichsmark in die Sowjetzone gebracht wurde.

Die neue Währung sollte in Etappen eingeführt werden. Zum Beginn konnte jeder Bewohner der westlichen Zonen sechzig Reichsmark gegen sechzig Deutsche Mark eintauschen, wovon die ersten vierzig von den örtlichen Kartenstellen am Sonntag ausgegeben wurden; der Rest sollte innerhalb von zwei Monaten folgen. Jeder Arbeitgeber sollte sechzig neue Mark für jeden Beschäftigten erhalten, so dass Löhne und Gehälter ungefähr auf ihrem gegenwärtigen Stand gehalten werden konnten.

Ich berichtete an diesem Tag von Frankfurt aus:

«Es ist klar, dass die vollständige Teilung Deutschlands durch so etwas wie eine Zoll- und Wahrungsgrenze entlang der Westgrenze der Sowjetischen Zone für viele einen unangenehmen Schock bedeuten wird. Die Deutschen, deren Vorstellung von einer Währungsreform eine Art schmerzloses Universalheilmittel betraf, fangen bereits an zu begreifen, wie hoch sich die Schranke zwischen ihnen und ihren Landsleuten im Osten erheben wird.»⁸

Am selben Tag sandte General Robertson in Berlin einen Brief an Marschall Sokolowski, in dem er schrieb:

«Ich bin mir der besonderen Gegebenheiten der Viermächte-Regierung in Berlin bewusst und habe nicht den Wunsch, sie zu stören, ausser wenn dies unvermeidlich ist. Wie Sie wissen, haben wir uns seit vielen Monaten bemüht, ein Viermächte-Abkommen über eine Währungs- und Finanzreform zu erreichen, die auf Gesamtdeutschland anwendbar wäre. Es ist nach wie vor meine feste Überzeugung, dass der einzige vertretbare Weg in einer Finanzreform auf gesamtdeutscher Basis besteht.

Inzwischen leidet die Wirtschaft der Britischen Zone schwer unter dem Übel der Inflation und der wirtschaftlichen Stagnation; unsere längst entworfenen Vorschläge für eine Viermächte-Finanzreform sollten dem abhelfen. Ich finde, dass ich nicht befugt bin, entsprechende Massnahmen noch länger zu verzögern. Ich habe mich daher entschlossen, die Britische Zone in einen Währungsreformplan einzuschliessen, der am Sonntag, dem 20. Juni, in den Westzonen durchgeführt werden soll. Vorausexemplare der betreffenden Gesetze werden Ihnen zugehen.»⁹ Die Reaktion erfolgte umgehend. Im Lauf des Freitagabends, ebenfalls am 18. Juni, stoppten die Russen jeden Personenverkehr aus der Bundesrepublik nach Berlin auf Strasse und Schiene. Die russischen Vorschriften, die noch spät am Abend des Frei-

tags bekanntgegeben wurden und um 0.00 Uhr in Kraft traten, untersagten Fussgängern, Motorisierten und Bahnreisenden, von Westdeutschland aus die Grenze der Sowjetzone zu überschreiten. Auf der Autobahn bei Helmstedt weigerten sich die russischen Posten, Autos nach Osten weiterfahren zu lassen, und wiesen alle ab bis auf eines, in dem drei Jugoslawen sassen. Interzonenzüge mit deutschen Fahrgästen wurden an der Grenzstation Marienborn angehalten und in die Britische Zone zurückgeschickt. Gleichzeitig wurden alle kleineren Übergänge entlang der Grenze der DDR geschlossen; massiv verstärkte Kräfte sowjetischer und deutscher Grenzschutzeinheiten patrouillierten ständig, um illegale Grenzübertritte Deutscher zu verhindern, die Währungsschmuggler sein könnten, vielleicht aber auch nur harmlose Bürger waren, die nach Hause wollten. Es erfolgten Stromabschaltungen, die die Russen mit Kohlenknappheit begründeten. Die Einstellung des Schienenverkehrs sei technischen Mängeln zuzuschreiben, erklärten sie.

Murphy blieb gelassen. «Manche dieser Massnahmen», sagte er zu Marshall, «sind nicht unvernünftig, wenn man sie als natürliche Verteidigungsmassnahmen sieht, zu denen wohl gegriffen werden musste, um die Sowjetzone vor einer Überflutung mit alter Währung zu schützen.» Denn er vermutete, dass Westdeutsche, die die alte Währung der Reichsmark im Verhältnis eins zu zehn in die neue Deutsche Mark hatten umtauschen müssen, versuchen würden,

ihre Reichsmark in der Sowjetzone auszugeben, wo sie noch gesetzliches Zahlungsmittel war.

«General Robertson telefonierte heute Morgen mit General Clay und regte an, sofort energisch gegen die neuen sowjetischen Verkehrsregelungen Protest einzulegen. Clay antwortete (m. E. richtig), dass es besser wäre, zwei oder drei Tage zu warten, weil die Regelungen nicht übertrieben seien; er meinte auch, dass wir bei umgekehrter Sachlage uns gezwungen gesehen hätten, ähnliche Vorsichtsmassregeln zu ergreifen.»¹⁰

Murphys erste Reaktion – dass die sowjetischen Massnahmen vorübergehend und nur dazu bestimmt seien, die ostdeutsche Währung zu schützen – erwies sich als falsch. Am 20. Juni um 17.00 Uhr stoppten die russischen Wachposten in Marienborn einen amerikanischen Militär-Güterzug, den Major Lefevre von der US-Armee befehligte, und entfernten, um ihren Standpunkt und ihre Entschlossenheit zu demonstrieren, eine Schiene vor dem Zug. Den deutschen Interzonenverkehr zu stören, war eine ernste Sache; den Zugverkehr der Alliierten zu behindern, war eine ernstere Angelegenheit.

Inzwischen hatten die Russen in Warschau ihre osteuropäischen Bundesgenossen informiert, was sie getan hatten und zu tun planten. Nach französischen Quellen war dies der Hauptzweck einer Konferenz der Aussenminister der Sowjetunion, Albaniens, Bulgariens, der Tschechoslowakei, Jugoslawiens, Polens, Rumäniens und Ungarns. (In die-

sem Stadium der Geschichte erschienen Jugoslawien und Albanien noch bei Zusammenkünften der Aussenminister des Ostblocks).

Die Versammlung gab ein offizielles Kommuniqué heraus, das die engere wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den drei Westzonen verurteilte. Wenn die französischen Quellen stimmen – und dies ist wahrscheinlich – bot die Konferenz von Warschau der Sowjetunion auch die Gelegenheit, sich für ihre Aktionen gegen Berlin die Unterstützung ihrer osteuropäischen Satellitenregierungen zu sichern. Die Konferenz dauerte zwei Tage und endete am Donnerstag, dem 24. Juni.

Mit dem Abschalten der Elektrizitätsversorgung und der Unterbrechung jeglichen Verkehrs zwischen Berlin und dem Westen hatten die Sowjetbehörden bereits ihre zwei wirksamsten Waffen gebraucht. Am 24. Juni 1948 hatte die wirtschaftliche Belagerung der Berliner Westsektoren in vollem Ernst begonnen.

Spannung und Bruch

Am Nachmittag des 19. Juni 1948 bekam der Luftwaffenoffizier A.G. Weller von der 46. Squadron, RAF Transport Command, seinen Marschbefehl, während er gerade mit Privatangelegenheiten in Oakington beschäftigt war, wohl der friedlichsten Stadt in Cambridgeshire, einer Grafschaft, die selbst wohl die friedlichste von England ist. «Man hat uns gesagt, wir hätten uns in Bückeburg zu melden, um dort einen P-19-Pendelverkehr einzurichten, was immer das sein mochte. Die Air Force erklärt einem nämlich nichts.»

In Wirklichkeit waren Pilot Weller, Navigator Rance und Bordfunker Evans unterwegs, um den Versuch zu machen, 2,1 Millionen Berliner vordem Verhungern zu retten, sie ein Jahr lang am Leben zu erhalten, dazu beizutragen, eine Grosstat, einen Kraftakt durchzuführen, den wohl niemand ausser den Amerikanern Truman und General Wedemeyer, den Briten Clement Attlee, Ernest Bevin und Luftmarschall Sir Charles Portal für möglich gehalten hätte. Stalin mit seinen siebzehn Divisionen verfügbarer Bodentruppen hatte die grösste Stadt Deutschlands von allen ihren Versorgungs-

quellen abgeschnitten. Weller, Rance und Evans waren nicht die einzigen, als sie zu ihrer Dakota in Oakington eilten. Transportflieger aus allen Teilen der westlichen Welt waren unterwegs. Die Berliner wussten zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass sorgfältig ausgebildete Piloten aus der halben Welt ihnen zu Hilfe kommen würden.

Leutnant Gail Halvorson von der US Air Force erhielt seine Befehle in einem Swimming-pool des Luftwaffenstützpunkts Brookley in Alabama. Die Air Force schnappte Hauptmann Jim Huston auf dem Flugplatz Hamilton in Kalifornien, als er nach Japan unterwegs war. Er war Pilot einer viermotorigen Maschine. Also brauchte ihn Berlin. Also ging er.

Die Berliner Luftbrücke machte ihre mächtigen Fortschritte in drei Etappen. Anfangs gab es den P-19-Pendelverkehr, bei dem Weller und viele andere Piloten aus Grossbritannien und dem Commonwealth mit den Flugzeugen, die sie gerade hatten, ihr Bestes taten. Zur gleichen Zeit machte auch die US Air Force in Europe (USAFE) ähnliche Anstrengungen. Stufe zwei begann mit dem Eintreffen von mehr und grösseren Flugzeugen von amerikanischen Stützpunkten aus aller Welt; die meisten waren C-54-Skymasters, die im Gegensatz zur Nutzlast von Wellers Dakota von dreieinhalb Tonnen deren zehn transportieren konnten. Der dritte Abschnitt setzte mit der Ankunft des amerikanischen Generals William H. Tunner ein, der damals der erfahrenste Fachmann und Organisator von Lufttransporten in der ganzen Welt war. Ab Ende Juli, als Tunner erschien, fing die

Luftbrücke – wie die Militärs sagen – wirklich zu rauschen an.

Im Juni 1948 hatten die Diplomaten – natürlich – noch ihre Zweifel. Niemand hatte jemals zuvor eine so gigantische Luftbrücke errichtet. Clay verlangte immer noch einen bewaffneten Durchbruch zu Lande.

«Ich bin immer noch der Überzeugung, dass entschlossene Konvois mit Truppenschutz Berlin erreichen würden und dass dies dem sowjetischen Druck, der zum Krieg führen könnte, eher zuvorkommen als ihn verstärken würde. Trotzdem sehe ich natürlich die Gefahren dieses Vorschlags, den wir, führten wir ihn aus, nicht mehr zurücknehmen könnten.»¹¹ In der Zwischenzeit hatten er und General Curtis LeMay, Kommandeur der USAFE, am 26. Juni für den Anfang eine Nutzlast von zweihundertfünfundzwanzig Tonnen pro Tag angeordnet, die von siebzig Luftransportern zu befördern waren. Murphy berichtete Marshall, dass mit weiteren dreissig Transportern der Nachschub auf fünfhundert Tonnen täglich gesteigert werden könnte. Davon würden die amerikanischen und britischen Streitkräfte jeweils fünfzig Tonnen für ihre eigene Versorgung benötigen. «Der Rest», sagte Murphy, «ist für die Bedürfnisse der deutschen Bevölkerung bestimmt.» Er gab aber zu, dass die tatsächlichen Erfordernisse für die Westberliner an Nahrungsmitteln allein etwa zweitausend Tonnen pro Tag betragen. Von Berlin aus schien die Aussicht auf eine erfolgreiche Luftbrücke in weiter Ferne zu liegen.

An diesem Abend murrte Murphy zum erstenmal vernehmlich über die unangenehme Situation, mit der fertig zu werden man von ihm, Clay und Robertson verlangte.

«Meine Annahme ist die», sagte er zu Marshall einigermaßen bitter, «dass die Westmächte, als sie sich mit der Berlin-Regelung [in Jalta] einverstanden erklärten, von der Möglichkeit eines Drucks der Sowjets wussten. Die ungünstige Nachschubsituation war von Anfang an bekannt. Sie leitet sich von einem lückenhaften Abkommen her, das Mr. Winant [US-Botschafter in Grossbritannien 1941 bis 1946] und andere 1944 in einer Aufwallung von Zutrauen und Goodwill abgeschlossen haben und das gedacht war, die Sowjets dazu zu bewegen, in Deutschland mit den Vereinigten Staaten und Grossbritannien in irgendeiner institutioneilen Form zusammenzuarbeiten, mochte sie auch mangelhaft sein.» Er drängte seine Regierung, sich mit den Briten und Franzosen zu einem gemeinsamen Protest auf höchster Ebene zusammenzutun, und meinte, dass es nun abgesehen von anderen Gründen für diesen Protest wichtig geworden sei, die Moral der Westberliner und ganz Westeuropas zu stützen. Es ging ihm um:

«Schutz der Berliner Bevölkerungsteile, die Widerstand leisten wollen und Mut beweisen, wenn sie verhindern möchten, dass das grösste städtische Gemeinwesen Deutschlands unter sowjetische Herrschaft kommt.

Ermutigung des deutschen Widerstands gegen eine

Beherrschung von achtzehn Millionen Bürgern in der Sowjetischen Besatzungszone ausserhalb Berlins durch die Kommunisten.

Die Tatsache, dass ein Rückzug der Alliierten aus Berlin dem Eingeständnis eines Mangels an Mut gleichkäme, dem sowjetischen Druck bei Risiko eines Kriegs entgegenzuwirken, gleichkäme auch dem öffentlichen Bekenntnis von Schwäche bei Ausübung von Druck. Es wäre das München von 1948.»

Die nächste Initiative, eine britische, kam von Bevin und Robertson. Am 26. Juni schickte Robertson an Sokolowski einen Brief, in dem es auszugsweise heisst:

«Die Unterbrechung wichtigen Güterverkehrs kann nicht als Massnahme betrachtet werden, die erforderlich wäre, um die Währungssituation in der Sowjetzone zu schützen... Ich möchte betonen, dass, wenn sie [die Transitrechte] nicht wiederhergestellt werden und wenn dadurch der deutschen Bevölkerung unnötige und vermeidbare Übelstände bereitet werden – es daran liegen wird, dass Sie mich der Mittel beraubt haben, die Bevölkerung zu versorgen.» Am selben Tag erklärte Bevin:

« 1. Das Rundumtelegraphieren der Amerikaner in Berlin nach Washington und zurück nach London muss aufhören. Stattdessen sollen die Amerikaner und die Briten Informationen an drei Stellen – Washington, London und Berlin – austauschen, damit Entscheidungen schneller getroffen werden können.

2. Die Gemeinsamen Stabschefs in Washington [ein anglo-amerikanisches Gremium, das während des Kriegs gegen Hitler gebildet worden war] und die Generalstäbe in London müssen eine einheitliche, abgestimmte Einschätzung der militärischen Möglichkeiten verfassen.
3. Die Alliierten Militärbehörden in Berlin sollten gemeinsam das Nachschubproblem beurteilen, wie die Zivilbevölkerung von Berlin aus der Luft oder sonstwie versorgt werden kann ... Aller verfügbare Lufttransportraum sollte unverzüglich aufgeboten werden, um so bald wie möglich konzentrierte Nahrungsmittel wie Trockenmilch, Trockenei und Trockengemüse besonders für die Frauen und Kinder der Westsektoren als Ersatz für Frischnahrung zu transportieren, die bisher aus der Sowjetzone geliefert wurde, nunmehr aber Berichten zufolge ausbleibt.
4. Die Chefs der Stäbe sollten versuchen, eine Flotte schwerer US-Bomber nach Europa zu schicken. Dies würde beweisen, dass es den westlichen Alliierten ernst sei.
5. Die Westlichen Alliierten müssen dringend ihre Ansichten vom Nutzen einer gemeinsamen an Moskau gerichteten Protestnote austauschen.»¹²

Am nächsten Tag, dem 27. Juni, stimmte Marshall den Vorschlägen Bevins lebhaft zu, am 28. Juni auch Präsident Truman. Nachdem er sich mit Verteidigungsminister Forrestal beraten hatte, erging der Befehl an Clay, keinerlei

Äusserungen über Möglichkeit eines Kriegs wegen Berlin zu tun. Truman meinte, wenn ein Krieg nicht zu vermeiden sei, so sollte es nicht aussehen, als sei er wegen der Frage zweier getrennter Währungen in Deutschland ausgebrochen. Washington stimmte Clays Anschauung zu, dass die Währungsfrage nicht das grundlegende Berlin-Problem sei, sondern vielmehr, wie Clay zu verstehen gegeben hatte, die viergeteilte Macht. Nach Rücksprache mit dem Verteidigungsministerium verfasste Marshall eine politische Entschliessung, die dann vom Kabinett gebilligt wurde. Seine drei ersten Punkte lauteten:

- «1. Wir bleiben in Berlin.
2. Wir werden die gegenwärtigen propagandistischen Vorteile unserer Situation bis ins letzte nutzen.
3. Wir werden die Stadt aus der Luft versorgen wie eine belagerte Festung.»

Präsident Truman stellte sich am 1. Juli bei einer Pressekonferenz hinter Marshall, und Bevin gebrauchte im Unterhaus die gleichen herausfordernden Ausdrücke. Zum erstenmal verpflichteten Grossbritannien und die Vereinigten Staaten öffentlich sich selbst, ihre Streitkräfte und ihr Geld, mit allen nur möglichen Mitteln die Westberliner zu unterstützen. Zu diesem Zeitpunkt konnte jedoch niemand ganz sicher sein, worin diese Mittel bestehen würden. Nur Bevin hatte sich bisher zu dem Glauben bekannt, dass die Luftbrücke ein Erfolg sein werde.

Während der nächsten Tage brüteten Diplomaten der drei Westmächte ausgiebig über dem Wortlaut einer gemeinsamen Protestnote, die nach Moskau geschickt werden sollte. Unterdessen machten die Militärs einen letzten Versuch, Sokolowski zu überzeugen. Die Generäle Clay, Robertson und Noiret besuchten ihn am 3. Juli um 17.00 Uhr, um ihm wegen des Bahn- und Strassenverkehrs Fragen zu stellen. Sokolowskis letzte Erklärung an Robertson war gewesen, dass es auf den Strassen und Eisenbahnlinien technische Schwierigkeiten gebe. Um eine Äusserung bedrängt, sagte Sokolowski, wenn die gegenwärtigen technischen Schwierigkeiten behoben seien, könne er nicht garantieren, ob nicht andere aufträten. Es sei klar, berichteten dann die Generäle, dass weitere Schritte seitens der westlichen Militärgouverneure keinen sinnvollen Zweck hätten.

Die Amerikaner fingen allmählich an, schwarz zu sehen. In einem Telegramm nach London erklärte Marshall am 9. Juli, dass eine Luftbrücke «offenbar keine Lösung» sei. Tags darauf wiederholte Clay seine Überzeugung, dass die Russen keinen Krieg wollten, und regte an, die westlichen Alliierten sollten das Angebot machen, die «technischen Schwierigkeiten» zu beheben, oder einen bewaffneten Konvoi auf die Autobahn nach Berlin schicken. «Mit diesem Verfahren», liess er Washington wissen, «ist natürlich ein Risiko verbunden, weil der Konvoi, hat er einmal die Grenze überschritten, darauf festgelegt ist, nach Berlin zu fahren.»¹³

Bis zum 4. Juli hatten die westlichen Alliierten ihre Protestnote der Sowjetunion überreicht, und die Antwort der Sowjets war in den westlichen Hauptstädten eingetroffen. Ihr Ton war unfreundlich, anklägerisch und unnachgiebig. Sie enthielt ein Angebot der sowjetischen Regierung, «aus eigenen Mitteln eine angemessene Versorgung für ganz Gross-Berlin zu sichern», was die faktische Übernahme West-Berlins durch die Sowjets bedeutet hätte.

Bevin reagierte Steinhart und meinte, die westlichen Alliierten hätten es nicht nötig, sich mit einer Antwort auf eine Note dieser Art abzugeben. Was sie tun müssten, sei der Ausbau der Luftbrücke. Er wollte auch wissen, wann die amerikanischen Bomber in Europa eintreffen könnten.

Marshall stimmte zu:

«Wir sind mit Bevin einer Meinung, dass Presseberichte über die Absicht der Sowjets, Verpflegungsgüter und möglicherweise Strom zu liefern – wahrscheinlich zu ihren Bedingungen- am Grundproblem unserer Position und unserer Rechte in Berlin nichts ändern, auch wenn sie damit zweifellos beabsichtigen, Einfluss auf unsere Luftbrücke zu nehmen, und sich einen Vorwand für das Beharren bilden können, diese Nachschubmethode zu unterbinden.»¹⁴ Dies waren die quälenden Besorgnisse der Diplomaten der Alliierten. Zwei Tage später begannen die militärischen Realitäten Gestalt anzunehmen. Der Nationale Sicherheitsrat trat in Washington zusammen und beschloss, die Luftbrücke

mit fünfundsiebzig C-54-Skymasters zu verstärken und die Erstellung eines dritten Berliner Flughafens in Tegel im französischen Sektor zu genehmigen.

Die Berliner Luftbrücke war die Idee zweier kluger alter Soldaten – des Generals Albert C. Wedemeyer von der US Army und des Luftmarschalls Sir Charles Portal von der Royal Air Force. Sie waren alte Freunde. Sie wussten, worüber sie sprachen, besonders Wedemeyer, weil er im Zweiten Weltkrieg Kommandeur der US Army auf dem chinesischen Kriegsschauplatz gewesen war und seine Streitkräfte aus der Luft hatten versorgt werden müssen, denn es gab keine andere Möglichkeit ausser von Indien aus über den Himalaya.

Portal brauchte sich keine Mühe zu geben, Attlee und Bevin zu überzeugen, dass die Luftbrücke funktionieren werde. Wedemeyers Aufgabe war härter. Die Alternative zur Luftbrücke war General Clays Plan, aus der Britischen Zone nach Berlin einen Durchgang zu erzwingen, Panzer einzusetzen, falls es nötig werden sollte, und den Russen zu Lande entgegenzutreten. Was Wedemeyer, nicht aber Clay kannte, war die Stärke der Sowjetarmee in der DDR und in Polen. «Unsere Kräfte», schrieb Wedemeyer an den Kommandeur des Luftwaffenstützpunkts Langley, «wären vernichtet worden.» Und er stellte sich vor, dass westalliierte Bürger in Berlin möglicherweise «zu den Salzbergwerken in Sibirien abtransportiert würden». Wedemeyer hatte die Verantwortung für Planung und Einsatz der US Army.

Er las die Berichte des Geheimen Nachrichtendienstes. Und er weigerte sich, einem Plan zuzustimmen, der seiner Ansicht nach zum Scheitern verurteilt war.

In der Praxis entschieden fünf Männer, dass eine Luftbrücke eingerichtet wurde. Es waren Attlee, Bevin, Truman, Wedemeyer und Portal. Attlee und Truman bereiteten die Entscheidungen vor; die beiden ähnelten sich sehr, man durfte sie nicht mit Nebensächlichkeiten belästigen, beide liebten präzise und feste Entschlüsse. Hatten sie sich für eine bestimmte Handlungsweise entschieden, erwarteten sie, dass sie auch durchgeführt werde.

Wedemeyer und Portal waren Militärs von grossen Verdiensten. Portal hatte lange Zeit die RAF befehligt und kannte seine Arbeit. Er war es gewohnt, dass man ihm gehorchte. Und er wusste, was Flugzeuge leisten können und was nicht. Wedemeyer war ein erfahrener Kommandeur – ein grosser, gesetzter Soldat, der manche Spannungssituation durchgemacht hatte. Den Mann, dem sie den ‚Betrieb‘ der Luftbrücke anvertrauten – General Tunner –, hatten sie als Techniker ausgewählt, er war der hervorragendste Spezialist der westlichen Welt für Lufttransporte.

Wedemeyer selbst übernahm die unangenehme Aufgabe, seine Vorgesetzten zu überzeugen, dass er recht habe und nicht sie. Zuerst wandte er sich an den Abteilungsleiter William Draper im Heeresministerium, der ihm zustimmte. Beide gingen dann gemeinsam zu Heeresminister Kenneth Royall. Royall war geneigt, Clays Vorschlag zu akzeptieren.

Wedemeyer flog nach London, um einen Verbündeten zu suchen, und fand ihn. Portal hatte bereits eine Luftbrücke in Betracht gezogen und Wellers P-19-Pendeldienst organisiert. Beiden, Wedemeyer und Portal, war klar, dass die RAF allein Berlin nicht versorgen konnte.

Gestärkt durch Portals Entscheidung und Rat flog Wedemeyer nach Washington zurück und legte seine Linie den Generalstabschefs und dann Präsident Truman dar. Er sagte, es sei lächerlich, anzunehmen, dass die US Army sich zu diesem Zeitpunkt vor der Sowjetunion aufspielen könne. Wenn man Clays Plan ausführte, konnten die Russen ganz einfach weitere Blockierungen auf der Autobahn oder den Eisenbahnlinien vornehmen. Mit dieser Hinhaltenaktik könnten sie auf unabsehbare Zeit weitermachen. Andererseits sei eine Luftbrücke durchführbar; er wisse das aus seinen Erfahrungen in China. Er wisse auch, dass General William H. Tunner, der die Luftbrücke über den Himalaya organisiert hatte, der beste Mann sei, eine Luftbrücke nach Berlin einzurichten. Der Präsident stimmte ihm zu. Der Chef des Stabs der US Air Force General Vandenberg erhielt den Auftrag, die Angelegenheit voranzubringen.

Zuerst war Vandenberg alles andere als begeistert. Die US Air Force, die sich erst vor einem Jahr von der Army selbständig gemacht hatte, fand keinen Geschmack an der Aussicht, ihre Stützpunkte im Pazifik ihrer Transportflugzeuge zu entblößen. Eine Weile herrschte in Washington

eine ausserordentlich paradoxe Situation. Die Armee war an der Einrichtung einer Luftbrücke mehr interessiert als die Luftwaffe. Aber Wedemeyer hatte den Präsidenten überzeugt, dieser hatte gesprochen, und schliesslich war Wedemeyer Oberbefehlshaber aller US-Streitkräfte.

Wedemeyer hatte aber Vandenberg nicht überzeugt, dass General Tunner gebraucht werde. Vandenberg meinte, jedermann könne eine Luftbrücke leiten; der angesehene General Curtis LeMay, Oberkommandierender der USAFE, sei dafür kompetent. Wedemeyer, der sich nicht gut in Ernennungen der Air Force einmischen konnte, verhielt sich still, beobachtete aber sorgfältig die Fortschritte, die die Luftbrücke machte. Vierzehn Tage danach kamen Wedemeyer und Vandenberg unabhängig voneinander zum gleichen Schluss. Die Luftbrücke beförderte nicht genug Fracht. Das fliegende Material wurde nicht ausgenützt. Obwohl es zwischen Frankfurt und Berlin ausser dem Harz keine Hindernisse gab, flogen die Piloten weniger Lieferungen ein, als man über das höchste Bergmassiv der Erde, den Himalaya, gebracht hatte. Eines Abends in der letzten Juliwoche in Fort Myers, wo die Generäle wohnten, sagte Vandenberg Wedemeyer, dass er nach Tunner geschickt habe.

Als die gutgeschulten Piloten in Berlin eintrafen, wollte ihnen, was sie sahen, nicht recht gefallen. So bot sich vom

Cockpit aus dem Leutnant Halvorson der Anblick Tempelhof's, des Hauptflugstützpunkts im Amerikanischen Sektor:

«Als wir diesen Flugplatz anflogen, war ringsum alles, was wir sehen konnten, eine Masse zerbombter Häuser. Dann erspähten wir das Grasfeld – es sah eher wie eine Schafweide denn wie ein Landeplatz aus – kamen über die Funkbake herein, und es war tatsächlich Tempelhof... Wir überflogen ein Miethaus und eine Öffnung im Stacheldrahtzaun, und da waren wir. Mich liess das irgendwie an ein Sprühflugzeug im Westen Amerikas denken, das Schädlingsgift verstäubt und auf einer Landstrasse oder einer Wiese oder einem Feld landet, das es bestäubt hat.»

Ein anderes Problem der Piloten war die Gewichtsbelastung. Alle Maschinen, die nach Berlin flogen, hatten Treibstoff genug an Bord, der es ihnen ermöglichte, wenn schon nicht nach Frankfurt oder Celle, so doch zu einem anderen Flugplatz zurückzukehren, falls ihre Heimatbasen im Westen schlechten Wetters wegen nicht angeflogen werden konnten. Irgendein amerikanischer Pilot, der eine C-54-Skymaster steuerte, flog von Frankfurt nach Berlin, konnte wegen Schlechtwetters weder dort noch nach dem Rückflug in Frankfurt landen und kutscherte seine Ladung von zehn Tonnen Kohle nach Marseille in Südfrankreich.

Weil die Flugzeuge für Notfälle genügend Treibstoff mit sich führten, mussten sie in Berlin mit ungewöhnlich schwerer Belastung landen. «Wenn man das Gas wegnahm, wie man es nach einem achtstündigen Flug aus Übersee ge-

wöhnt war, sank die alte Kiste ab wie ein Felsklotz», äuserte sich Halvorson.

Eine andere unangenehme Sache war die Unterbringung. Der australische Pilot Jack Cornish (jetzt Vize-Luftmarschall) flog am ersten Tag der Luftbrücke nach Berlin, arbeitete eine Zwölf-Stunden-Schicht – Beginn entweder um 4 Uhr oder um 16 Uhr – und schaffte in jeder Schicht drei Berlin-Flüge hin und her. «Die improvisierte Schlaf-Unterkunft in Wunstorf war überfüllt. Das ständige Kommen und Gehen des Flugpersonals und das Landen und Starten der Maschinen die ganze Nacht hindurch liessen einen nicht zur Ruhe kommen.»

Den amerikanischen Piloten erging es nicht anders. Die Truppen, die zuerst Deutschland besetzten, hatten sich die besten Quartiere, die besten Kasernen, die besten Betten gesichert. General Tunner schlug Krach, wenn sich die Gelegenheit bot, aber die Piloten der Luftbrücke erreichten nie den ‚Lebensstandard‘ der Besatzungstruppen.

Ungewissheit

Als General Tunner am 28. Juli in Deutschland ankam, hatte er an dem, was er in Tempelhof sah, auch keine grössere Freude als die Piloten:

«Der erste Gesamteindruck bestätigte nur meine Vorahnungen – ein Operationsfeld für Cowboys. Kaum jemand wusste, was er anderntags tun würde. Weder das fliegende noch das Bodenpersonal hatte eine Ahnung, wie lange man hier sein würde, oder kannte Pläne, nach denen man sich richten sollte. Alles war provisorisch. Ich besuchte den Flugstützpunkt Wiesbaden, sah mich um und stieg in eine Maschine nach Berlin. Durcheinander überall –.» General Tunner hat inzwischen seine Anschauungen in seinem Buch ‚Over the Hump‘ (1964) als eine bemerkenswerte Verdammung des Cowboy-Geists niedergelegt:

«Die praktische, von Erfolg begleitete ‚Operation Luftbrücke‘ ist ungefähr so schillernd wie ein Tropfen Wasser auf einem stumpfen Stein. Es gibt da keine wilde Begeisterung, keine Panik, es gibt da nur die Unerbittlichkeit der Arbeit, die getan werden muss.

Bei einer funktionierenden Luftbrücke sieht man keine haufenweise herumstehenden Flugzeuge auf dem Platz; sie sind entweder in der Luft oder an Lade- und Entlade-rampen. Die Besatzungen fliegen oder ruhen aus, damit sie morgen wieder fliegen können ... Die wahre Spannung bei der Leitung einer erfolgreichen Luftbrücke entsteht aus der Beobachtung Dutzender von Linien auf Dutzenden graphischer Blätter, die ständig nach oben klettern – abgelieferte Tonnage, Nutzung des Flugzeugparks-oder steil nach unten fallen, wenn sie Unfälle und Verletzungen aufzeichnen. Darin liegt der Zauber des Lufttransports.»

General Tunner erkannte schnell, dass die Luftbrücke einem einzigen Kommando unterstehen müsse, sollte sie wirksam funktionieren.

«Weitaus hinderlicher als die Russen mit ihrer Lähmung Berlins waren die gleichen alten Schreckgespenster, die mir seinerzeit in Indien begegnet waren – geteiltes Kommando, Zwist zwischen älteren Offizieren, die sich auf die technischen und strategischen Funktionen der Air Force verstanden, und jenen, die sich einige Erfahrung im praktischen Lufttransport angeeignet hatten.»

Tunner befasste sich mit dem ersten Problem gemeinsam mit der RAF. Der Kombinierte Luftbrücken-Sonderverband (Combined Air-Lift Task Force – CALTF) war eine anglo-amerikanische, von General Tunner und Air Commodore

J.W.F. Merer von der RAF als dessen Stellvertreter befehligte Organisation. Planoffizier für die Luftbrücke war Geschwader-Hauptmann Noel C. Hyde von der RAF.

Was CALTF den Piloten als erstes auferlegte, war, dass sie in einem Drei-Minuten-Abstand fliegen müssten. Obwohl es anfänglich nicht genug Maschinen gab, vierundzwanzig Stunden hindurch eine Kette von Luftfrachtern mit dreiminütigem Abstand zu bilden, wurde dieser Abstand angeordnet, um die Luftbrücke ausbauen zu können, wenn mehr Maschinen zur Verfügung stünden. Tunner bestand auf den drei Minuten, was bedeutete, dass in Tempelhof jeweils ein Flugzeug in Intervallen von 90 Sekunden landen und zum Rückflug starten würde, dem kürzesten Abstand, der mit den damaligen Luftkontrollleinrichtungen aufrechterhalten war. Das Intervall in Gatow, einem übersichtlicheren Flugplatz, betrug zwei Minuten.

Eine zweite, später festgelegte Vorschrift bestand darin, dass ein Pilot, der beim ersten Anflug nicht landen konnte, sofort nach Westen zurückfliegen musste. Der Grund dafür waren schlimme Unfälle, die sich am 13. August 1948 ereigneten, als Tempelhof plötzlich in Nebel und starkem Regen lag. Ein Pilot schoss über die Landepiste hinaus, ein anderer konnte die Begrenzung nicht sehen, landete zu weit draussen und musste notbremsen, so dass die Reifen des Fahrgestells platzten. Ein dritter verfehlte die Landepiste überhaupt.

Bei der starken Beanspruchung des Flugplatzes staffelte die Bodenkontrolle die im Abstand von drei Minuten ein-

fliegenden Maschinen eine über die andere im Luftraum über Berlin. Bald erstreckte sich die «Staffel» von 3'000 auf 12'000 Fuss. Eine C-54, die zufällig General Tunner an Bord hatte, flog mit 8'000 Fuss Höhe in der Mitte. Er liess sich über die Ursache des ungewöhnlichen Staus in der Luft unterrichten. «Das wirft den ganzen Eisenbahnzug aus den Gleisen», stellte er nicht sehr witzig fest und befahl die ganze Staffel nach Westdeutschland zurück. Er war kein sturer Vorgesetzter im schlimmen Sinn des Worts, konnte aber so handeln.

«Ich stellte in aller Öffentlichkeit fest, dass ich jeden Piloten zum Kopiloten degradieren würde, der es nicht fertigbringe, bei einer Sicht von mehr als einer Meile und vierhundert Fuss zu landen, und jeden Piloten vors Kriegsgericht stellen würde, der bei Sicht von weniger als einer Meile und vierhundert Fuss [ca. 1'700 Meter] lande. Ich habe unter diesem Anklagepunkt nie einen Piloten vors Kriegsgericht gebracht und auch keinen zum Kopiloten degradiert. Hatte auch von Vornherein nicht die geringste Absicht, es zu tun, aber die Botschaft kam an.»

Das dritte CALTF-Prinzip war, dass alle Piloten unabhängig von der Wetterlage nach dem Instrumente-Landesystem zu fliegen hatten, so als flögen sie im Nebel und müssten sich auf die Instrumente verlassen. Man wollte sicher sein, dass alle Piloten zu allen Zeiten nach den gleichen Regeln und Vorschriften flogen.

Schliesslich verbot CALTF den Piloten, in Berlin ihr

Flugzeug zu verlassen, damit sie keine Zeit verlören und sofort starteten, wenn ihre Fracht entladen war. Flugfreigaben und Wettervorhersagen wurden den Crews gebracht, ebenso die Verpflegung, die auf besonderes Ersuchen des Sonderverbands CALTF von den hübschesten Berliner Mädchen serviert wurde.

Die Luftbrückenmaschinen hatten einen Appetit auf Ersatzteile wie hungrige Schweine auf ihr Futter. Ein Vorrat Scheibenwischer, der normalerweise für sechs Monate gereicht hätte, war in zwei Wochen verbraucht. Weil die Piloten im Verhältnis zur Flugzeit ungewöhnlich oft landeten, mussten die Fahrgestelle häufiger als vorhergesehen ersetzt werden. Bereifung und Bremstrommeln mussten ‚organisiert‘ und aus der ganzen Welt nach Deutschland geschafft werden.

Die offizielle geheime Geschichte des Luftstützpunkts Tempelhof, die von Earle Overolzer jun., einem Hauptmann der US Air Force, und dem Offizier-Historiker des Flugplatzes verfasst wurde, ist nunmehr vom Verteidigungsministerium in Washington zur Veröffentlichung freigegeben worden. Hauptmann Overolzers Ausführungen für den Juni 1948 schliessen so:

«Man bemerkt und fühlt es überall in Berlin, dass der Versuch der Russen, Berlin von jeglichem Verkehr auf der Strasse abzuriegeln, wegen dergrossartigen Antwort, die die Air Force gegeben hat, auf sie selbst zurückgefallen ist. Das deutsche Volk ist dankbar und weiss die Operation in ihrem ganzen Umfang zu schätzen. Im Grossen gesehen ist daraus etwas wie Verehrung und Bewunde-

rung seitens der deutschen Bevölkerung für die Amerikaner entstanden.»

Es ist ein Kennzeichen des guten Piloten, dass er den Eindruck erweckt, sein Job sei leicht, auch wenn er es nicht ist. Nur wenige Berliner können erkannt haben, welche Geschicklichkeit ihretwegen aufgebracht, welche Risiken eingegangen wurden, um sie am Leben zu erhalten.

Bei Beginn der Luftbrücke war die Royal Air Force besser ausgerüstet und fähig, bei schlechtem Wetter zu navigieren als die United States Air Force. Die RAF hatte die Radarblindlandung und Flugnavigationseinrichtungen entwickelt, um die sie von den amerikanischen Piloten sehr beneidet wurde. Alle RAF- und britischen Zivilflugzeuge hatten einen Navigator, die meisten waren mit Hochfrequenz-Radarinstrumenten ausgestattet. Ausserdem hatten die RAF-Navigatoren die Instrumente und die Ausbildung, auch ohne alle elektronische Hilfen navigieren zu können. Wenn alle Bordsysteme versagten, der Himmel aber klar war, konnten sie, wenn nötig, auf das letzte Hilfsmittel des Navigators, die Sonne und die Sterne, zurückgreifen. Alles Mögliche kann mit einem Funkkompass, einem Radargerät oder Kurszeiger schiefgehen, aber nichts mit dem Arkturus. Auch wenn der Netzanschluss dahinschwindet, stehen die Sterne immer noch am Himmel.

Die USAF war in bedeutend schlechterer Verfassung. Alles, was die amerikanischen Piloten an Hilfsmitteln hatten, ihren Weg zu finden, waren ein magnetischer und ein Ra-

diokompass und eine einigermaßen unzuverlässige Niederfrequenz-Funkverbindung zum Boden. Ein Radiokompass ist eigentlich gar kein Kompass, da er den Nordpol ignoriert. Er weist aber auf eine Funkbake hin, vorausgesetzt, er ist genau auf deren Frequenz eingestellt, vorausgesetzt auch, dass die Funkbake in Reichweite liegt. Als die Luftbrücke anließ, hatten sich die amerikanischen Piloten im Südkorridor (eine der drei vereinbarten Einflugschneisen nach Berlin, die intensiver beflogen wurde als die nördliche) mit einer Gläubigkeit an die Stimmen der Funkbaken zu halten, die etwa jener der ersten Christen an die Erlösung gleichkam.

Die «Stimmen» der Funkbaken waren nicht mehr als ihre Morse-Rufzeichen. Niemand, der einmal in der Luftbrücke mitflog, kann sie vergessen. Für die meisten amerikanischen Piloten lag der Start von Westdeutschland nach Berlin in Fulda. In Fulda befindet sich eines der berühmtesten Benediktinerklöster Europas. Im zehnten Jahrhundert war es für die von ihm sich über Deutschland erstreckende missionarische Tätigkeit berühmt, im zwanzigsten wurde die Stadt wegen ihrer flugtechnischen Anlagen bekannt. Amerikanische Piloten, die von Rhein-Main und Wiesbaden starteten, wussten, wo sie sich befanden, wenn sie Fulda überflogen, weil die Radiokompassanzeige sich um 180° drehte, wenn man über der Funkbake war. Die Nadel, die bisher geradeaus nach vorn gewiesen hatte, drehte sich in die entgegengesetzte Richtung und zeigte nach rückwärts.

Fulda war ein Punkt der Beruhigung. Danach konnte Unsicherheit vorherrschen. Die Entfernung Fulda-Tempelhof beträgt knapp dreihundertvierzig Kilometer. Um im Luftkorridor zu bleiben, war es erforderlich, ohne grössere Abweichungen den Kurs zu halten. Im Frühstadium der Luftbrücke gab es oft Zeiten von bis zu vierzig Minuten, während welcher weder Fulda noch Berlin von den Amerikanern zu hören war. Was die Sache nicht besser machte, war die Unsicherheit des Elements, in dem sich dies abspielte.

Wichtig für die Navigation – zu Wasser oder in der Luft – ist ein Dreieck-Vektor. Eine Seite zeigt den angegebenen Kurs und die Geschwindigkeit des Flugzeugs, die nächste die Richtung und das Tempo des Luftstroms, in dem sich die Maschine befindet – oder auf dem Meer den Gezeitenstrom oder die Strömung, in der ein Schiff fährt –, die dritte den wirklichen Kurs und die Geschwindigkeit des Flugzeugs oder des Schiffs. Diese dritte Seite ist wichtig und wird von den Seeleuten als tatsächlicher Kurs über Grund, von den amerikanischen Piloten als Korrektur der Abtrift bezeichnet. In der Theorie ist diese Korrektur eine einfache Sache, in der Praxis aber kompliziert.

USAF-Piloten, die von Frankfurt und Wiesbaden nach Fulda flogen, berechneten den Windfaktor auf der ersten Strecke des Flugs und wendeten den gleichen Faktor auf die längere und unsichere von Fulda nach Berlin an. Mehr konnten sie nicht tun, weil beim Überfliegen der Sowjet-

zone ihnen kein Mensch Windrichtung und -geschwindigkeit auf der Route ab Fulda bekanntgab. Sollte die Abtrift korrigiert werden, konnten sich die amerikanischen Piloten – anfänglich – nur nach jener beim Abflug richten, die aber keineswegs immer die gleiche war, die sie dann in dem nur zweiunddreissig Kilometer breiten Korridor antrafen.

Für die im südlichen Korridor von Fulda nach Berlin fliegenden amerikanischen Piloten war das schlimmste Pech der Zusammenbruch der Verbindungen zum Boden mit gleichzeitigem Versagen der Richtungsanzeiger.

Eine besonders bedauernswerte Crew verlor zuerst die Richtungskontrolle am Kompass, dann versagte die Funkverbindung zum Boden. Sie überflogen ein offenbar grenzenloses Wolkenfeld, die Flugrichtung konnten sie nicht bestimmen, der Treibstoff wurde knapp. Nach einer Weile fanden sie ein Loch in der Bewölkung, stiessen durch und fanden zu ihrer Erleichterung einen Flugplatz. Sie landeten in Prag. Die tschechoslowakische Luftwaffe begrüsst sie herzlich, bewirtete sie und brachte sie für die Nacht unter. Es dauerte aber nicht lang, und der US-Militärattaché in Prag liess sie wissen, je eher sie die Tschechoslowakei verliessen, desto besser sei es. Um drei Uhr früh wiederholte er seinen Rat und sagte ihnen, dass die Russen unterwegs seien, um die Maschine zu beschlagnahmen und die Flugzeugbesatzung festzunehmen. Dies scheuchte die Amerikaner zu Taten auf. Eiligst starteten sie in Richtung Wiesbaden und kamen dort samt ihren zehn Tonnen Kohle frühmorgens

an. Der Militärattache berichtete später, dass man keinen der tschechoslowakischen Flieger, die die Amerikaner so freundlich aufgenommen hatten, wieder gesehen oder von ihnen gehört habe.

Dies war aber ein Einzelfall. Denn nahezu nie gab es bei den amerikanischen Piloten ein Versagen der Systeme, die sie sicher nach Tempelhof, Gatow oder Tegel leiteten. Leutnant Halvorson war und ist ein treuer Bewunderer des Radiokompasses:

«Stell' die Station ein, lass dir ein gutes Signal geben, gib es in die Automatik, und die Nadel kommt und weist wie ein spürender Hühnerhund genau auf diese Station. Und du schwebst dort ein, wenn du die Nadel direkt darauf gerichtet hältst.»

Aber viel konnte schiefgehen. Halvorson erinnert sich:

«Im Spätsommer 1948 gab es noch Gewitter. Wir waren auf einem Nachtflug nach Berlin und bereits nah genug, die Funksignale zu empfangen; wegen der Schlechtwetterzone, die wir durchflogen hatten, waren wir nicht ganz sicher, ob wir im Korridor waren, machten uns aber weiter keine Sorgen. Yaks [sowjetische Jagdflugzeuge] würden keine in der Luft sein und uns nicht in die Quere kommen, weil es eher Schönwettermaschinen waren. Es war stockdunkel, das Wetter verheerend. Richtig besorgt waren wir über unseren Standpunkt. Das Signal auf dem Funkkompass erschien, wurde deutlicher und deutlicher, und plötzlich wich der Kompass um etwa 30° ab. Man

hatte uns gesagt, dass die Russen eine Sendestation mit der gleichen Frequenz hätten und dass wir sehr vorsichtig sein müssten. Das ging so weiter, wir konnten keine Peilung bekommen. Der gute John Pickering, mein Kopilot, ein lebhafter Alabamamann-wir hatten Tausende von Meilen zusammen geflogen –, war durch nichts kleinzukriegen. Ich habe ihn in allerlei Situationen erlebt, und er regte sich nie auf, und das da regte ihn ebensowenig auf. Wir konnten unsere Position einfach nicht ausmachen. Schliesslich griff er nach seinem Kopfhörer, gar nicht ärgerlich oder wütend, nahm ihn wie resignierend ab, hängte ihn langsam über einen Haken, schaute zu mir herüber und sagte: ‚Diese Russen sollten das wirklich nicht tun.‘ Mir ist, als hätte er gesagt ‚Diese gottverdammten Russen«, aber nein, Pickering flucht nicht. Wir flogen fünf oder zehn Minuten weiter. Ich bat ihn nicht, es noch einmal zu versuchen, er hatte nicht mehr tun können. Schliesslich, nach weiteren fünf oder zehn Minuten griff er selber nach dem Ding und meinte: ‚Na, vielleicht sind sie jetzt weg.‘ Er bekam dann endlich Verbindung, die Landung klappte.» Halvorson und Pickering waren nicht die einzigen, die auf Schwierigkeiten dieser Art stiessen und damit fertig wurden. Die Einrichtung des Bodenkontroll-Radar-Anfluggeräts im September 1948 änderte die Situation gründlich, soweit es die Amerikaner betraf. Über Radar in Tempelhof konnte der Mann am Boden dem Piloten sagen, wo er sich befinde, in welche Richtung er

fliege und, wenn nötig, was er tun solle. Leutnant Halvorson spricht anerkennend von der Radarkontrolle:

«Das Radar brachte uns zwischen den Gebäuden über dem Friedhof herein, als wir auf die neue Rollbahn einschwenkten. Und als wir in Landeposition waren, wussten wir, dass wir unterhalb der Häuser waren.

Mit Radar kann einen der Fluglotse auf halbem Weg nach Berlin auf gabeln und sagen: ‚Ich hab dich auf dem Radarschirm‘, und seine Stimme ist ruhig, egal was für Wetter herrscht. Wir hatten damals Hochfrequenzverbindung und brauchten uns wegen Gewittern, die uns die Berichterstattung störten oder unmöglich machten, keine Gedanken mehr zu machen ... Und er ruft einen mitten in einem Gewitter und sagt: ‚Hör zu, du bist jetzt genau über der Elbe, gut schaust du aus, flieg geradeaus weiter, hier ist dann alles in Ordnung.‘»

Es sei, wie Halvorson sagt, gewesen, als tätschle einem jemand den Kopf.

Das letzte Ergebnis der Bodenkontrolle durch Radar-Anfluggerät (Ground Control Approach – GCA) war die vollständige Blindlandung. GCA ermöglichte es dem Mann im Kontrollturm, dem Piloten genau anzugeben, wo die Maschine sich befinde, wie hoch, wie schnell sie fliege und wde ihre Position sei. Der Mann am Boden wusste besser als der Pilot, was oben zu tun war. Dies brachte in die Beziehungen Pilot – Fluglotse einen revolutionären psychologischen Wandel. Der Mann, der die Maschine flog, der bisher ihr

Herr gewesen war und entschieden hatte, was als nächstes zu geschehen habe, hatte sich nun dem Urteil eines Irgendjemand auf dem Boden zu unterwerfen, der mehr wusste als er selbst. Den meisten Piloten fiel die Unterordnung unter die Entscheidung anderer nicht leicht, aber ziemlich bald fanden sie sich damit ab.

Mit Hilfe von GCA waren Landungen bei Sicht Null-Null möglich, was für den Piloten bedeutet, dass er weder oben noch unten noch seitlich etwas sieht. Hauptmann Huston beschreibt, wie eine Landung bei Null-Null-Sicht vor sich geht:

«Alles, was man tun kann, ist die präzise Befolgung der Weisungen des Fluglotsen hinsichtlich Flugrichtung, Flughöhe, Sinkgeschwindigkeit; und wenn er dir sagt, du fliegst über dem Ende der Landebahn, musst du's ihm glauben. Bring deine Maschine herunter, als wären die Reifen des Fahrgestells Eier, setze sie auf und rolle die Landebahn entlang, bis du beidrehen kannst.»

Hauptmann Huston und viele andere führten das wieder und wieder geschickt aus und hielten die Luftbrücke in Betrieb.

Die Flugnavigation war nicht die einzige Gefahr. Fliegeroffizier Weller traf auf ein Problem, das für die Luftbrücke bezeichnend war, und löste es. Mehr als die USAF wickelte die RAF den für Westdeutschland bestimmten Frachtverkehr aus Berlin ab. Die beförderten Ladungen wechselten:

von Glühbirnen, einem Berliner Exportartikel, bis zu Waisenkindern wurde alles Mögliche ausgefliegen. Diese Waisenkinder machten ihre eigenen Schwierigkeiten, und mit ihnen erlebte Pilot Weller bei Schlechtwetter über der Zone kurz vor Weihnachten den schlimmsten Augenblick seiner langen und hervorragenden Laufbahn als Flieger.

«Wir hatten eine Gruppe Kinder von Gatow nach Lübeck zu fliegen. Üblicherweise wurden sie von einem Erwachsenen betreut, aber diesmal fehlte die Begleitperson aus irgendwelchen Gründen. Es war kein sehr schöner Tag, nicht gerade rauhes Wetter, aber trüb und dunstig, und so flog ich nach Instrumenten. Alles ging gut, bis wir in den Bereich des Lübecker Gleitwegsenders kamen und uns zur Radar-Blindlandung bereit machten... Auf einmal fing die Maschine an, die Nase ziemlich kräftig nach oben zu heben; ich versuchte einen Ausgleich mit dem Steuerknüppel und musste Gas wegnehmen. Wir waren blind im Dunst, auf die Instrumente angewiesen und flogen bereits nicht mehr sehr hoch, etwa zwölfhundert Fuss. Ich bat meinen Bordfunker, er möge nachsehen, was da nicht in Ordnung sei. Er öffnete die Tür zum Passagierraum und entdeckte, dass sich fast alle Kinder hinten zusammengedrängt hatten. Er gab ihnen Zeichen und rief ihnen zu, sie möchten nach vorn kommen, was sie begriffen und auch taten. Ich bekam die Maschine wieder in die Gewalt und konnte mehr Gas geben. Ich war aber bereits über die Landepiste hinausgeflogen und machte mich daran, in einem zweiten blinden Anflug zu

landen. Es glückte. Was gewesen war? Gegen Ende des Flugs war ein Kind nach hinten auf die Toilette gegangen, die anderen hatten sich angestellt und warteten. Na, was passiert nicht alles auf Kinder-Parties. Jedenfalls brachte ich sie wieder sicher herunter.»

Die Hastings Mark I, eine der hauptsächlichsten Beiträge der RAF zur Luftbrücke, wurde wie die C-46 für eine empfindliche Maschine gehalten. RAF-Piloten, die von Dakotas auf Hastings umstiegen, mochten nicht, was sie da fliegen sollten. Die Hastings war ein hervorragender Frachttransporter, ‚half‘ aber ihren Piloten kaum. Wie Weller sagt, war es schwierig, ihr beizubringen, sich ruhig zu verhalten. Jedes Flugzeug hat zwei Lenksysteme; das hauptsächlich betätigt der Pilot durch den Steuerknüppel; mit einem zusätzlichen, den Trimmrudern, kann der Pilot die Wirkung störender Faktoren wie etwa einer ungleich verteilten Ladung ausgleichen, die die Maschine unter Umständen steigen oder fallen lässt. Die Hastings Mark I nun reagierte im Großen und Ganzen nicht auf gehörige Weise. Schlimmer war, dass infolge dieser Weigerung, auf Trimmen einzugehen, und weil es ihr an einer natürlichen longitudinalen, d.h. Bug-zu-Heck-Stabilität mangelte, ihr Pilot gezwungen war, bei der Landung mit beiden Händen den Steuerknüppel zu bedienen. Das bedeutete, dass er fürs Gas keine Hand frei hatte. Was wiederum bedeutete, dass er jemanden bitten musste, den Gashebel zu betätigen. Was letztlich bedeutete, dass der Pilot falsch verstanden werden konnte. Weller er-

innert sich an den misslichsten Zwischenfall: beim Einschweben auf den Flugplatz Schleswig-Land drosselte sein Bordingenieur die Gaszufuhr auf praktisch Null – die Landung glückte, aber nur knapp.

Eine andere Schwierigkeit lag im Fehlen von Reparaturwerkstätten. Es gab keine Räumlichkeiten, an Flugzeugen etwas auszubessern oder Monteure unterzubringen. Tunner entschied, dass jede amerikanische Maschine, bei der auf dem Flug nach Berlin ein Motor ausfiel, leer mit drei Motoren nach Westdeutschland zurückzufliegen habe. Diese schwierige Aufgabe wurde den Pilotenausbildern anvertraut, zu denen Hauptmann Huston gehörte. Das Flugfeld Tempelhof, das an einem Ende von den zerbombten Miethäusern und am anderen von einem Friedhof, den jeder Luftbrückenpilot nur zu gut kannte, eingeengt wurde, war für den Start einer mit nur drei Motoren arbeitenden viermotorigen Maschine ein denkbar ungünstiger Platz; in jedem Fall bleibt es ein unangenehmes Unternehmen, das heute weder die RAF noch irgendeine Luftverkehrsgesellschaft gutheissen würde, die etwas auf sich hält.

Was man hier tun konnte: die Maschine so leicht wie nur möglich zu machen, den Propeller des gestorbenen Motors in Segelstellung zu bringen, die drei anderen laufenzulassen und zu überprüfen, die Gaszufuhr bei dem ausgefallenen Motor gegenüberliegenden Motor so zu drosseln, dass er auf kleinsten Touren lief. Man kann dann an den Start mit zwei Motoren denken, die einander ausgleichen, bis (bei der

C-54) eine Geschwindigkeit von 60 Knoten erreicht ist. Bei diesem Tempo kann das Seitenruder betätigt werden. Nun kann auch der dritte Motor mitarbeiten, denn ohne ihn würde die Kraft für den Start nicht reichen. Hauptmann Huston, der dieses knifflige Manöver oft durchexerziert hat, meint dazu: «Ungefähr zu dem Zeitpunkt, wenn sich das Bugrad vom Boden löst, kann man den dritten Motor auf volle Touren bringen. Eine leere C-54 hebt mit drei Motoren recht gut ab. Fällt aber noch ein Motor aus, dann wird die Lage allerdings bedenklich.»

Der übervolle Berliner Luftraum

Der Bau des Flugplatzes Tegel ist einer der Triumphe der Blockade. Er wurde im Französischen Sektor nahe beim Französischen Hauptquartier auf einem Exerzierplatz errichtet, der zur ehemaligen Hermann-Göring-Kaserne gehört hatte. Grosse Mengen Sand und Erde waren zu bewegen, vier Sandhügel, zehn bis zwölf Meter hoch, mussten eingeebnet werden. Und es gab nur vier Bulldozer.

Es gab aber auch neunzehntausend Berliner, die zur Tag- und Nachtarbeit nach Tegel kamen. Sie fingen am 5. August 1948 an zu graben, und am 5. November konnte die erste amerikanische C-54 auf der neuen Rollbahn landen. Nie ist ein Flugplatz in solchem Tempo gebaut worden. Tegel ist heute einer der bestausgestatteten und grössten Flughäfen Deutschlands.

Von Anfang an war es klar, dass die Sicherheit von Flugzeugen nach und von Tegel durch die Sendetürme von Radio Berlin, der sowjetzonalen Radiostation für Berlin und Umgebung, gefährdet wurde. Der französische Kommandant General Ganeval, der im Konzentrationslager Buchen-

wald gewesen war, wies den Direktor von Radio Berlin dreimal darauf hin, dass die Masten verschwinden müssten. Der Direktor unternahm nichts. Für ihn erhob der Stabschef des sowjetischen Kommandanten Einwände. Schliesslich liess General Ganeval die Masten sprengen. Der sowjetische Kommandant, General Kotikow, fragte ihn später: «Wie konnten Sie so etwas tun, mon général?» «Mit Dynamit, mon général», antwortete Ganeval, und damit war die Sache erledigt.

Auch als Tegel zur Verfügung stand, war die Berliner Luftbrücke für die Flugleiter ein Alptraum. Mit Tegel hatte Berlin drei Flugplätze, die nach Massstäben der Piloten viel zu nah beieinander lagen. Die Flugstrecken hatten sich den drei schmalen Luftkorridoren einzupassen, von denen zwei für den Einflug nach Berlin bestimmt waren, während der mittlere zum Ausflug in den Westen diente.

Das Kunststück, das zu vollbringen war und dreizehn Monate lang alle drei Minuten vollbracht werden musste, bestand darin, die Flugzeuge in diesem Abstand – alle zwei Minuten in Gatow – landen zu lassen. Am schlimmsten war es im Norden Berlins. Die Fluglotsen des nördlichen Korridors hatten Transporte aus sechs westdeutschen Nachschubbasen zu koordinieren: um die Zeit, da die Luftbrücke voll arbeitete, benutzten die britische und die amerikanische Luftwaffe und die zivilen britischen Frachttransporter sechs verschiedene Flugplätze in der britischen Zone – Schleswig-

Land in Schleswig-Holstein, Lübeck, Hamburg-Fuhlsbüttel, Fassberg, Celle und Wunstorf in Niedersachsen. Die Maschinen der US Air Force kamen aus Fassberg und Celle, und um die Dinge noch mehr zu komplizieren, flogen Sunderland-Flugboote der RAF von Hamburg nach Berlin. Die Fluglotsen waren gezwungen, den Verkehr von allen diesen Flugplätzen aus so zu koordinieren, dass die Maschinen in den Korridor zur richtigen Zeit, Höhe und Geschwindigkeit einflogen, um sicher zu gehen, dass alle im genauen Abstand von drei Minuten in Berlin eintrafen, ohne irgendwo im Korridor zu kollidieren.

In der Theorie bestand also die Aufgabe der Fluglotsen darin, eine Kette von Maschinen, deren Reisegeschwindigkeiten weit voneinander differierten, ins westliche Ende des nördlichen Korridors im Drei-Minuten-Abstand einzufädeln – und nicht nur das: sie mussten auch die Abflüge von den sechs Flugplätzen anordnen. Die Luftverkehrskontrolle über den südlichen Korridor nach Berlin war einfacher, da in ihn von nur zwei Flugplätzen, Wiesbaden und Frankfurt-Rhein-Main, Maschinen nur eines Typs einflogen – die robuste und verlässliche C-54 und dann die DC-4-Skymaster von der US Air Force.

Die Praxis war natürlich etwas anderes als die Theorie. Die Piloten konnten nicht einfach alles tun, was die Fluglotsen ihnen sagten, und erwarten, jedesmal pünktlich über den Einflugzeichen einzutreffen. Der Wind konnte drehen, Starts sich verschieben, Instrumente sich verlangsamen. Je-

der Pilot bekam die Zeit gesagt, zu der er über der für ihn bestimmten Berliner Funkbake zu sein hatte. Die meisten Piloten mussten fast immer ihre Geschwindigkeit im Korridor berichtigen, um den rigorosen Erfordernissen der Berliner Luftraumkontrolle zu genügen.

Es gab auch strenge Vorschriften über die Höhenabstände; sie wechselten von Zeit zu Zeit, waren aber immer obligatorisch, denn ohne sie wäre die Luftbrücke nicht möglich gewesen. Ebenso zwingend waren die Geschwindigkeiten einzuhalten, damit die Flugzeuge einander nicht überholten oder im Längsflug kollidierten.

So wurde z.B. den RAF-Yorks aus Wunstorf aufgegeben, nach Gatow mit hundertsechzig Seemeilen die Stunde und in einer Höhe von dreitausendfünfhundert Fuss zu fliegen. Die RAF-Hastings aus Schleswig-Land hatten nach Tegel fünfzehnhundert Fuss Höhe zu halten. Die RAF-Dakotas aus Lübeck mussten fünftausendfünfhundert Fuss und die amerikanischen C-54 aus Fassberg zweitausendfünfhundert Fuss einhalten. Diesen Höhenangaben musste entsprochen werden, ganz gleich, wie das Wetter war und ob den Piloten die Höhe passte oder nicht.

Die Luftlotsen brachten System in die Luftbrücke, als sie ‚Verbände‘ oder ‚Wellen‘ von Flugzeugen von jedem der Flugplätze im Westen in koordinierten Abständen starten liessen. Es war das Operationsziel, jederzeit eine maximale Zahl von Flugzeugen in der Luft zu haben, die von den Ber-

liner Flugplätzen aus kontrolliert und eingewiesen werden konnten. Die Organisation, die dies mehr als ein Jahr lang ständig zuwege brachte, erstreckte sich weit nach Westdeutschland hinein. Die Flugwege von den westlichen Flugplätzen bis hinein ins westliche Ende des nördlichen Korridors waren sorgfältig geplant, um jede Möglichkeit von Zusammenstößen zu vermeiden. Die Vogelfluglinie von Wunstorf nach Berlin beträgt nicht viel mehr als hundertneunzig Kilometer (hundert Seemeilen). Um aber Flugwege aus anderen Plätzen zu vermeiden, flogen die Piloten von Wunstorf nach Berlin in Wirklichkeit hundertfünfundsiebzig Seemeilen, und ihr Flug führte sie über drei Funkbaken im Westen, bevor sie das Frohnauer Landezeichen in Berlin anfliegen konnten. Zwanzig Meilen davon entfernt hatten alle Piloten ihren Bestimmungsflughafen, Flughöhe, Landung und Ankunftszeit am Landezeichen durchzugeben. Vom Kontrollturm erfuhren sie die für sie bestimmte Landepiste, die Windgeschwindigkeit am Boden und die Flugrichtung; dann erhielten sie die Erlaubnis, auf eine bestimmte Höhe über der Berliner Funkbake herunterzugehen. Über ihr angekommen rief der Pilot abermals zurück und erbat die Genehmigung, den Einflugzubeenden. Das ‚Ritual‘ war kompliziert; weil aber die Piloten hart trainiert worden waren und sich an Disziplin in der Luft gewöhnt hatten, flog der Verkehr reibungslos.

Die Anordnungen für britische Piloten, die Gatow anfliegen, lauteten, wie man sich in der Lufthistorischen Abtei-

lung des britischen Verteidigungsministeriums erinnert:

«Ist Frohnau erreicht, ruft der Pilot Gatow und erhält Erlaubnis, den Anflug zu vollenden... Für eine Westlandung fliegt er dann die Grunewald-Funkbake an und geht auf fünfzehnhundert Fuss herunter, aber bis südlich vom Flugplatz Tegel nicht unter zweitausend Fuss. Über der Grunewald-Bake macht er den Schluss-Turn und wechselt auf die Frequenz des Zielstation-Fluglotsen zum letzten Anflug und zur Landung. Sobald Sichtkontakt hergestellt ist, geht er wieder auf die Frequenz des Gatower Kontrollturms und führt die Landung durch.

Für eine Ost-Landung fliegt er die Huston-Funkbake an, nachdem er Frohnau verlassen hat, und hält eine Höhe von nicht weniger als zweitausend Fuss. An der Huston-Bake wendet er und geht auf fünfzehnhundert Fuss herunter. Dann macht er den Schluss-Turn und wechselt auf die Frequenz seines letzten Fluglotsen zum letzten Anflug und zur Landung. Ist Sichtkontakt hergestellt, geht er wieder auf die Frequenz des Gatower Kontrollturms und führt die Landung durch.»

Für die Piloten und die Navigatoren waren diese und eine Menge anderer, ähnlich ausführlicher Instruktionen die Zehn Gebote. Bei der Luftbrücke war kein Platz für einen Lawrence von Arabien und nicht einmal für einen General Custer. Jedermann hatte nach Vorschrift zu fliegen, und es mussten die gleichen Vorschriften sein.

Andernfalls war man verloren und, was schlimmer war, der Zustrom von Gütern nach Berlin war unterbrochen.

Die RAF benutzte zur Navigation drei elektronische Systeme: Gee, ein Funk-Ortungssystem, das nunmehr zum Decca-Navigator und zum Loran-Ocean-Flugfunksystem verfeinert wurde. Gee arbeitete mit der Messung kürzester Zeitintervalle. Wenn auf dem Boden zwei Sender gleichzeitig Signale aussenden und wenn beide Signale das Flugzeug zur gleichen Zeit erreichen (Flugzeuganpeilung), weiss der Navigator, dass er sich auf einer Linie befindet, die die Linie halbiert, welche die beiden Sender verbindet. Kommt ein Signal vor dem anderen an, so befindet sich das Flugzeug näher an einer der beiden Stationen. Wenn beide Signale, jedes für sich, erfasst und wenn der Zeitunterschied gemessen werden kann, hat der Navigator seine Positionslinie, d.h. er weiss, dass seine Maschine sich über einem Punkt auf einer Linie befindet, die auf der Karte von einem Sender zum anderen gezogen wird. Zwei weitere Sender oder ein mit einem der beiden ersten verbundener dritter ermöglichen weitere Signale und liefern dem Piloten noch eine Hyperbel. Er kann dann sicher sein, dass seine Maschine sich auf zwei Positionslinien befindet und dass seine genaue Position im Schnittpunkt der beiden Linien liegt.

Die RAF-Luftfrachter waren meist mit Gee ausgerüstet, dessen Nutzen östlich des Eisernen Vorhangs beschränkt war, weil die Bodensender dann zu weit entfernt waren.

Eine andere elektronische Hilfe trug den Namen Eureka und war ein Radar-Funkpeiler. Die Eureka-Funkbake am Bestimmungsort des Piloten sendete ein Signal, das ihm sagte, ob seine Maschine auf Kurs flog und wie weit sie von der Bake entfernt war. Auch dieses Instrument arbeitete mit der Messung kürzester Zeitintervalle und war für Piloten von unschätzbarem Wert, die über Berliner Baken pünktlich ankommen wollten. Es kam darauf an, während des Flugs im Luftkorridor so früh wie möglich die Ankunftszeit zu schätzen, damit etwa erforderliche Korrekturen der Geschwindigkeit so gering wie möglich gehalten werden konnten.

Eine dritte Navigationshilfe bei der RAF war ein Mittelfrequenz-Peiler, ein Standard-Instrument, das schon vor dem Zweiten Weltkrieg benützt worden war.

Alle drei elektronischen Flughilfen konnten teilweise oder ganz von den Russen gestört werden. Jeder Pilot und Navigator musste darauf vorbereitet sein, wenn nötig auf primitive Hilfsmittel zurückzugreifen – Landkarte, Kompass, Parallellineal, Bleistift und Uhr.

Von heute aus gesehen werden die Statistiken der Luftbrücke zu einer Lobeshymne auf die Piloten, General Tunner und seinen anglo-amerikanischen Stab, auf die Standhaftigkeit der Bevölkerung West-Berlins. Die Briten und die Amerikaner waren über das Geleistete selbst erstaunt. Als die Blockade begann, galt es, 2‘100‘000 Menschen zu ernähren, zu wärmen und ihre Moral zu stützen – mit Hilfe von etwa hundertsechzig Flugzeugen. Und alle waren klein auch nach den Massstäben von 1948. Hundertsechzig Ma-

schienen, davon ungefähr hundert amerikanische, schienen der Anzahl nach mehr als ungenügend, hoffnungslos ungenügend zu sein.

General Clay stellte die Summe der Probleme dar:

«Als der Befehl der Sowjetischen Militär-Verwaltung, der den Bahnverkehr mit den Westzonen stilllegte, am 24. Juni um 6 Uhr früh in Kraft trat, waren die drei Berliner Westsektoren mit einer Zivilbevölkerung von rund 2,5 Millionen [diese Schätzung ist inzwischen auf 2'100'000 berichtigt worden] Menschen auf die vorhandenen Vorräte und den Nachschub über die Luftbrücke angewiesen. Es war einer der brutalsten Versuche der neueren Geschichte, eine Massenhungersnot als politisches Druckmittel zu benutzen. Unsere Lebensmittelvorräte reichten für 36, die Kohlevorräte für 45 Tage. Es war ziemlich schwer gewesen, diese Vorräte aufzuspeichern, denn unsere Beförderungsmöglichkeiten nach Berlin hatten nie ausgereicht. Die sowjetische Aktion hatten wir seit ein paar Monaten vorausgesehen. Der Minimalbedarf konnte mit einer durchschnittlichen Tages-Transportleistung von 4'000 Tonnen für die deutsche Bevölkerung und 500 Tonnen für die Alliierten auf dem Luftweg gedeckt werden. Die Industrieproduktion war damit nicht aufrechtzuerhalten, Hausbrand und normaler Verbraucherbedarf nicht zu befriedigen; die Stromerzeugung wäre selbst dann begrenzt gewesen, wenn die Möglichkeit bestanden

hätte, Kohle in beliebiger Menge nach Berlin zu bringen, weil die Russen, bevor wir gekommen waren, die Ausrüstung des modernsten Kraftwerks demontiert hatten. Stromlieferungen aus der Sowjetzone wurden eingestellt, als die Blockade begann. Die verbliebene Kapazität konnte nur einige Stunden täglich Strom für die lebenswichtigen Zwecke liefern, und selbst diese Stromstunden mussten in den verschiedenen Teilen West-Berlins umschichtig zugeteilt werden. Dennoch waren wir voll Zutrauen, dass die Bevölkerung lieber die grössten Unannehmlichkeiten ertragen würde, als wieder unter einem totalitären Regime zu leben, und dass sie, um frei zu bleiben, viele Härten in Kauf nehmen würde.

Wir hatten in Europa nur begrenzte Mittel in der Hand, um die Blockade zu brechen. Die Zahl der Fracht- und Truppentransportflugzeuge belief sich zwar auf über hundert, es waren aber nur zweimotorige Maschinen vom Typ C-47 mit 2,5 Tonnen Ladefähigkeit, und viele von ihnen waren im Krieg hart mitgenommen worden. Die britischen Hilfsmittel waren noch beschränkter, französische Transportmaschinen waren nicht verfügbar.»¹⁵

Faktisch mussten vier sorgenvolle Monate vergehen – Juli, August, September und Oktober 1948 –, bis die Luftbrücke das Minimum von täglich viertausendfünfhundert Tonnen in die Stadt brachte; diese Menge erachteten die Westlichen Alliierten für erforderlich, die Bevölkerung lediglich mit Nahrung zu versorgen; von Hausbrand, norma-

len Verbrauchsgütern und Rohmaterial für die Westberliner Industrie, um die Erzeugung irgendwelcher Fabrikate in Gang zu halten, war dabei noch keine Rede.

Angriff auf die Demokratie

Am 26. August 1948, nachdem die Luftbrücke fast zwei Monate funktionierte, aber längst bevor irgendjemand wusste, ob sie Erfolg hätte, entschlossen sich die Kommunisten der Sowjet-Zone und die Russen, Berlin politisch und administrativ, wenn auch noch nicht wirtschaftlich zu spalten.

Die Berliner Stadtverordnetenversammlung war noch ein einheitliches, von allen Berlinern gewähltes Gebilde. Versammlungsort war das Neue Stadthaus in der Parochialstrasse im Bezirk Mitte des Sowjetischen Sektors. Grösste Partei waren die Sozialdemokraten; zusammen mit den Christlichen Demokraten und den Liberalen waren sie an Zahl den Kommunisten (der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands) im Verhältnis vier zu eins überlegen. Den Sowjetischen Sektor beherrschte jedoch die sogenannte Volkspolizei, die von Paul Markgraf befehligt wurde; die Ernennung Markgrafs, eines zum Kommunismus bekehrten früheren Nationalsozialisten, zum Polizeipräsidenten von Gross-Berlin war eine der ersten administrativen Massnahmen der Russen, als sie 1945 Berlin eroberten.

Die Russen und die deutschen Kommunisten waren nicht gewillt, dem frei gewählten Magistrat noch länger die Ausübung von Autorität im Sowjetischen Sektor zuzugestehen. Sie entschieden sich, offenen Zwang auszuüben, um ihn vom Betrieb der Versorgungsdienste im Sowjetischen Sektor fernzuhalten. Sie waren willens, ihm die Existenz gänzlich oder wenigstens im sowjetischen Sektor abzusprechen. Als Instrument wählten sie eine organisierte Gruppe kommunistischer Agitatoren, die die Stadtverordneten auf ihrem Weg zum Stadthaus belästigten und versuchten, sie am Einnehmen ihrer Sitze zu hindern. Die Volkspolizei stellte sich blind und taub.

Versuchsweise und im kleinen wurde diese Methode am 23. Juni angewendet, kurz nachdem die Luftbrücke begonnen hatte. Dieses Stör-Unternehmen war zahm, die Stadtverordneten wurden nicht sehr belästigt. Immerhin nahmen der Parlaments-Sprecher Dr. Otto Suhr und der stellvertretende Oberbürgermeister Dr. Ferdinand Friedensburg die Angelegenheit ernst genug, eine Ergänzungsverordnung einzubringen, die Ansammlungen oder Demonstrationen innerhalb eines bestimmten Abstands vom Neuen Stadthaus untersagen sollte. Sie wurde am 29. Juni angenommen; in Form, Inhalt und Zweck erinnert sie an ein ähnliches Gesetz, das nichtgenehmigte Versammlungen im Umkreis von einer Meile um Westminster verbietet.

Die Verordnung war aber nicht durchzusetzen. Der erste ernstliche Versuch, auf Stadtverordnete Druck auszuüben

oder sie zu hindern, an Sitzungen teilzunehmen, ereignete sich am 26. August, als bei einer grösseren Störaktion Stadtverordnete in der Parochialstrasse belästigt wurden, während die Volkspolizei müssig danebenstand. Eine noch grössere Menge probierte es wieder am 27. August, verlief sich aber. Der dritte und letzte Auftritt geschah am 6. September, als die Demonstranten in das Gebäude eindrangen, den Versammlungsraum besetzten und sich des Rednerpults bemächtigten. Diesmal wurden sie direkt von der Volkspolizei unterstützt. Markgraf war persönlich anwesend, ebenso der Chef des Staatssicherheitsdienstes (SSD) im Sowjetischen Sektor Wagner, und Eggebrecht, der für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im Bezirk Mitte verantwortlich war. Diese drei Männer führten, ein starkes Kontingent der Volkspolizei hinter sich, eine Operation durch, die den ‚Volkswillen‘ durchsetzen sollte.

Die Sitzung war auf zwölf Uhr angesetzt. Das ‚Volk‘ kam um elf Uhr auf Lastwagen, in kleinen Gruppen, in Marschformation. Die Menge zerbrach das Glas der Eingangstüren, überwältigte die Pförtner und besetzte den Sitzungssaal einschliesslich der Sitze der Stadtverordneten und der Publikumsгалerie. Zeitungsreporter wurden tätlich angegriffen. Dr. Suhr, einer der wenigen, die es geschafft hatten, durch den Hintereingang ins Gebäude zu gelangen, berichtete später, dass es unmöglich gewesen sei, sich in den Gängen durch die Demonstranten zu drängen. Es ist anerkennens-

wert, dass er eine halbe Stunde wartete, um zu sehen, ob die Menge auf der Strasse sich zerstreuen würde. Unter diesen Umständen, sagte er später den Stadtverordneten, sei im Neuen Stadthaus keine Sitzung möglich gewesen. Jeder Versuch, seinen Platz einzunehmen, wäre ein Missgriff gewesen, ganz abgesehen davon, dass die Mehrzahl der Kollegen gar nicht die Möglichkeit gehabt hätte, das Gebäude zu betreten. Dr. Suhr vertagte die Sitzung formell und berief eine neue für 19.45 Uhr im Versammlungsraum eines Studentenheims im britischen Sektor ein.

Die Demonstranten waren aber nicht damit zufrieden, die Stadtverordneten nur aus ihrem rechtmässigen Sitzungssaal verdrängt zu haben. Der Fraktions-Führer der Sozialistischen Einheitspartei Karl Litke wurde natürlich nicht belästigt; vielmehr konnte er das Wort ergreifen und zog die Schau eines Scheinparlaments ab, indem er vom Rednerpult aus die Mitglieder aller anderen Parteien an den Pranger stellte. Selbstverständlich applaudierte ihm der mit Demonstranten gefüllte Saal. Gegen 14.30 Uhr verliessen sie ihn unter Absingen der Internationale. Inzwischen waren auch Volkspolizisten ins Neue Stadthaus gekommen und verhörten viele ‚Zeugen‘, darunter auch Presseleute, und nahmen einige fest. Im Ganzen wurden neunundfünfzig Personen verhaftet; sechsundvierzig davon waren Polizisten aus den Westsektoren, die man beigezogen hatte, um die Stadtverordneten zu schützen, wozu sie voll berechtigt waren. Manche verbrachten die Nacht in der Dienststelle des amerikani-

schen Verbindungsoffiziers zum Magistrat; von den Franzosen bekamen sie Sekt, von den Briten Gebäck.

Bei der in den Britischen Sektor vertagten Sitzung verteidigte Dr. Suhr seine Entscheidung, die Sitzung westwärts zu verlegen, als er sagte, wenn die Demokratie nicht aufs Spiel gesetzt werden solle, könne man nicht zulassen, dass man dauernd zum Narren gehalten werde. Nur ein Verordneter widersprach. Es war Dr. Brandt (nicht mit Willy Brandt zu verwechseln), der die Ostberliner Christdemokraten repräsentierte, eine Partei, die bereits ins SED-System als eine Art zahmes Schaupferdchen oder Marionette integriert worden war; ihr Auftritt auf der politischen Bühne sollte dartun, dass eine Demokratie existiere. Dieser Dr. Brandt sagte, auch er habe die Vorgänge im Neuen Stadthaus beobachtet und sehe keinen Grund, warum die Sitzungen nicht hätten stattfinden können. Jeder Politiker, der einen Standpunkt habe, sollte ihn auch in nicht ganz angenehmen Situationen zu vertreten wissen. Er stellte die Rechtmässigkeit der vertagten Sitzung in Frage und verliess den Raum, ohne eine Entgegnung abzuwarten.

Die kam von dem imposanten, ungestümen und tüchtigen SPD-Stadtverordneten Franz Neumann. Er sagte, Dr. Brandt sei am Morgen einer der Agitatoren gewesen und habe es zusammen mit anderen für gut befunden, politische Methoden anzuwenden, die von den Nazis in den Jahren 1928, 1929 und 1930 eingeführt worden seien.

Auf die meisten Berliner wirkte das gewaltsame Vorgehen gegen das Stadthaus unmittelbar schockierend. Die junge Demokratie, die sie nach Ende des Kriegs mit Stolz und Befriedigung gepflegt hatten, war mit der gleichen brutalen Missachtung demokratischer Prinzipien beiseitegeschoben worden, die Hitler und Göring gegen Ende der Weimarer Republik im Reichstag bewiesen hatten. Das alte Gemeinwesen, das seit 1307 als Einheit bestand, war politisch (wenn auch noch nicht wirtschaftlich) in zwei feindliche Lager gespalten. In Ost-Berlin, wo die Menschen keine Entscheidungsfreiheit hatten, war die Reaktion dumpfer Groll; in West-Berlin folgte auf Entrüstung eine Aufwallung demokratischen Eifers. Niemand wusste am 6. September 1948, ob die Luftbrücke zu einem Erfolg oder einem Fehlschlag führen würde. Auch wusste niemand, ob die Ostberliner, die sich zur Demokratie und Freiheit bekennen mochten, nicht nach Sibirien geschickt würden.

Drei Tage danach, am Donnerstag, dem 9. September, versammelten sich dreihunderttausend Berliner, also ein Siebtel der gesamten Bevölkerung West-Berlins vor dem Brandenburger Tor, um gegen die Belagerung des Stadthauses zu protestieren. Die Führer aller Westberliner politischen Parteien ergriffen das Wort. Auch wenn bei der ungeheuren Menschenmenge nicht alle hören konnten, was gesprochen wurde, war doch ihre Stimmung nicht misszuverstehen. Sie waren gekommen, um ihrer brüderlichen Verbundenheit mit den Ostberlinern, ihrem Abscheu vor Poli-

zisten und Randalierern Ausdruck zu verleihen, die Sitzungen gewählter Volksvertreter sprengten; ihr grosser Wunsch war, die Freiheiten zu bewahren, die ihnen erst vor zwei Jahren gegeben worden waren. Es war eine Bürgerversammlung grössten Umfangs; die Menschen kletterten auf die Bäume im Tiergarten, um einen besseren Blick auf die Stufen des zerstörten Reichstagsgebäudes zu haben, wo die Redner standen. Wer zu weit von den Lautsprechern entfernt war und die Reden nicht hören konnte, drängte sich um ein Auto, das mit einem Radio ausgestattet war. Bei dieser Versammlung trat der Redner Willy Brandt erstmals in Erscheinung: es war der Beginn seines Diensts an West-Berlin und Westdeutschland.

Die Versammlung war aber kein Anlass zu Pöbeleien. Höhepunkt war ein Marsch vom Brandenburger Tor zum Gebäude der Alliierten Kommandatura, parallel zur Grenze zwischen dem Britischen und dem Sowjetischen Sektor. Es gab nur zwei Zwischenfälle. Einige Demonstranten drangen durch das Tor auf den Pariser Platz im Sowjetsektor vor (wo zu sein sie immer noch das volle Recht hatten) und bewarfen in der Dorotheenstrasse einen mit Volkspolizisten besetzten Lastkraftwagen mit Steinen. Die Vopos antworteten mit Gewehrfeuer, verletzten wenigstens zehn Personen und töteten, wie man annimmt, zwei weitere. Ein Demonstrant begann, an einer Säule des Tors hinaufzuklettern, um die rote Fahne herunterzuholen, die oben wehte. Ein sowjetischer Jeep versuchte, durch die Menge zum sowjetischen Ehrenmal vorzudringen, das knapp innerhalb der Britischen

Zone beim Reichstag und Brandenburger Tor steht, um die Wachablösung dort hinzubringen. Ein erster Versuch von Demonstranten, den Jeep umzustürzen, wurde von britischer Militärpolizei mit dem Hinweis verhindert, dass die russischen Soldaten für die Taten Stalins nicht verantwortlich seien. Als die Russen dann in ihren Sektor zurückfahren wollten, wurde das Fahrzeug aber doch umgestürzt. Wenn man die riesige Anzahl von Menschen und ihre Erregung bedenkt, verlief die Demonstration trotz der Zwischenfälle verhältnismässig ruhig.

Als die Menschen oder doch ein grosser Teil der Menge die Alliierte Kommandantur erreichten, begegnete ihnen eine amerikanische Wache vom Dienst – ein Leutnant, ein Sergeant, ein Gefreiter. Als der Zug, voran alle führenden Westberliner Politiker, in Sicht kam, fragte der Leutnant den Sergeanten: «Wer sind alle diese Leute und was wollen sie?» Der Sergeant sagte, er habe keine Ahnung. Ich ging vor den dreien, eher, um in der Nähe eines Telefons zu sein als aus einem anderen Grund, erklärte ihnen, diese Berliner wollten bestätigt haben, dass die westlichen Alliierten ihnen ihre Freiheiten garantieren. Der Leutnant nahm mit löblicher Würde und Geistesgegenwart im Namen der westlichen Alliierten, der freien Welt, General Clays und Präsident Trumans die Petition entgegen.

Trotz der Ereignisse des 6. September war das «Parlament» von Gross-Berlin noch nicht ganz am Ende. Die Amtsträger blieben unter Führung des gestrengen Ex-Sena-

tors Otto Theuner, wo sie waren. Zuerst gab es keine «Störer» mehr. Eine Weile hatte es den Anschein, als seien die sowjetzonalen Machthaber gewillt, sie in Ruhe zu lassen, handelte es sich doch nur um Verwaltungsbeamte. Aber das dauerte nicht lange; am 12. Dezember wurde Friedensburg mitgeteilt, er solle die Büros im Neuen Stadthaus räumen. Obwohl die reale Möglichkeit einer Verhaftung wie seit jeher bestand, ging Friedensburg in den Bezirk Mitte zurück, um Theuner in der Arbeit zu unterstützen.

Friedensburg zusammen mit drei anderen Stadtverordneten – Margarethe Ehlert, Valentin Kielinger und Friedrich Haas – waren auch die letzten gewesen, die am 6. September das brennende Schiff in der Parochialstrasse verlassen hatten. Sie hatten sogar darauf bestanden, aus dem Gebäude hinausgeworfen zu werden, damit kein Zweifel an der Verantwortlichkeit der Kommunisten für die Spaltung Berlins bestehe. Der ‚Stadtrat‘ war von nun an nur für die drei Westsektoren repräsentativ. Die Verordneten verwahrten sich, auch nur implizit zuzugeben, dass die Kommunisten ein Recht gehabt hätten, Berlin zu teilen. Sie weigerten sich, ein Ersatz-Rathaus im Westen zu beziehen, und versammelten sich stattdessen im Schöneberger Rathaus. Noch heute stehen sie zu ihrer Überzeugung, dass das Neue Stadthaus ihr rechtmässiger Versammlungsort sei; im Schöneberger Rathaus betrachten sie sich als Gäste des Bezirks.



Ernst Reuter (SPD, 1889-1953) konnte erst 1948, nach der Teilung der Stadt, im westlichen Teil der Stadt das höchste Amt antreten. Als ehemaliger Kommunist galt Reuter den Kommunisten als gefährlichster Gegner.



Ferdinand Friedensburg (1886-1972) war vor 1933 zuletzt Vizepräsident der Berliner Polizei. Nach dem Krieg war er der führende Politiker der Berliner CDU.



Luise Schröder (1887-1957). Die SPD-Politikerin gehörte bis 1933 dem Reichstag an. Achtzehn Monate lang vertrat sie 1947/48 Ernst Reuter, als dieser wegen des sowjetischen Vetos sein Amt als Oberbürgermeister nicht antreten konnte.

Der britische Außenminister Ernest Bevin (Mitte) bei der Ankunft im östlichen Berlin im Mai 1949. Am Flughafen Tempelhof empfingen ihn US-General Lucius D. Clay und der britische General Brian Robertson.

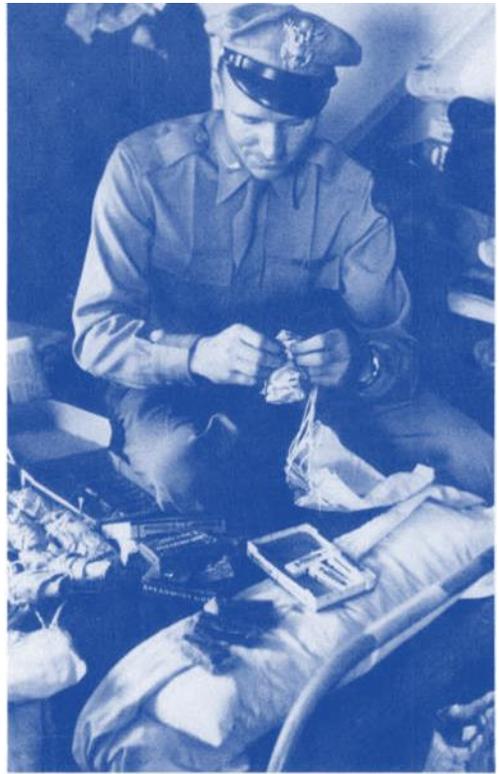




Das Luftbrückendenkmal vor dem Flughafen Tempelhof stellt eine dauernde Erinnerung an die Zeit der Blockade dar.

Die Vertreter der «Grossen Vier» versuchen ein Lächeln. Vor der Sitzung des Alliierten Kontrollrats am 30. Juni 1947. Von links nach rechts: Generalmajor Roger Noiret (Frankreich), General Lucius D. Clay JSA), Marschall Sokolowski (UdSSR), Luftmarschall Sir Sholto Douglas (GB).

Leutnant Gale D. Halverson, US Air Force, aus Provo, Utah, der zu Ruhm kam, als er als erster Pilot andere folgten seinem Beispiel – Süßigkeiten für Berliner Kinder abwarf.



Ein symbolisches Bild. Während der Blockade landete alle 62 Sekunden ein «Rosinenbomber».





12. Mai 1949. Ende der Blockade. Es gibt wieder
rotffeln zu kaufen!

Trotz Stromsperre kann die Bevölkerung der West-
sektoren Nachrichten hören: ein Lautsprecherwagen
des RIAS.

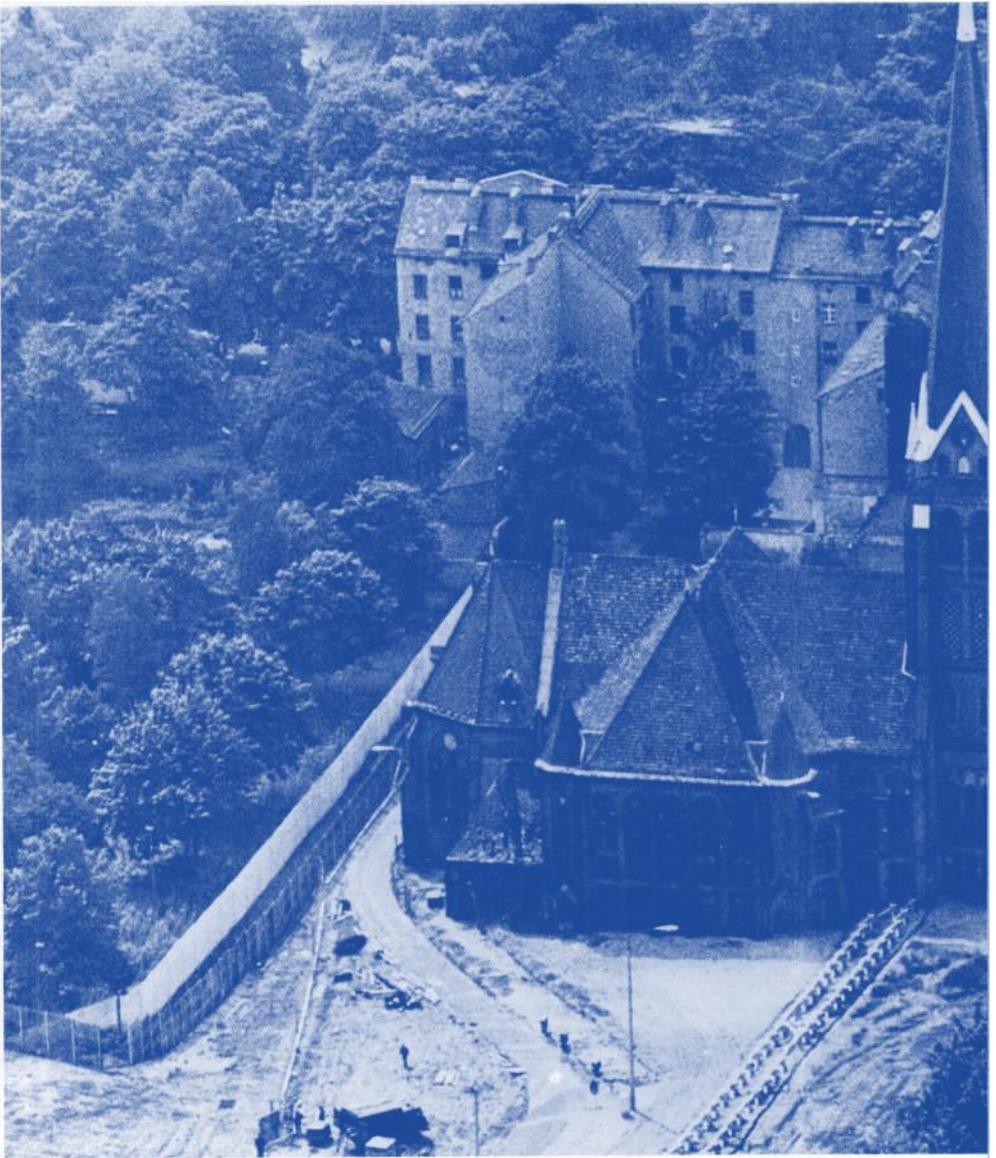
General William H. Tunner, US Air Force, Ameri-
kas erfahrenster Lufttransportspezialist, Organisator
der Berliner Luftbrücke.



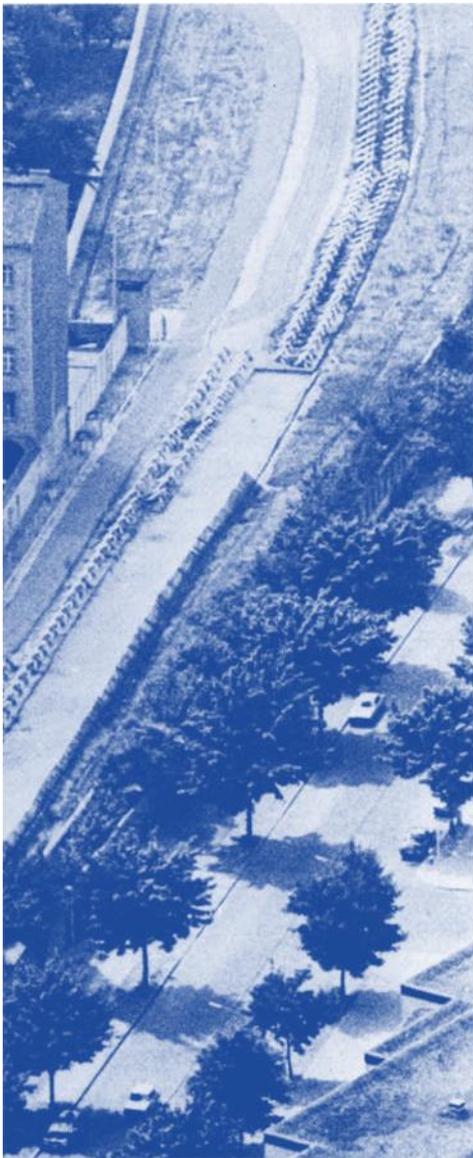
Erneute Konfrontation: Der «Checkpoint Charly»
im Herbst 1961. Die Panzer fahren auf, weil ameri-
kanischen Soldaten der Zugang nach Ost-Berlin
verwehrt wurde.

Die Mauer – heute.



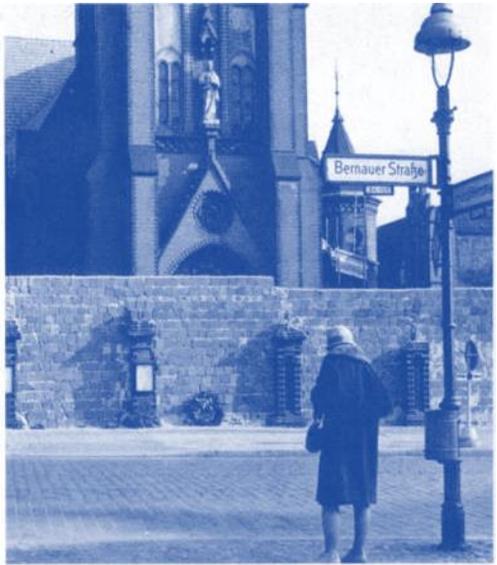


Die Versöhnungskirche in Berlin-Wedding: Gotteshaus im Todesstreifen.



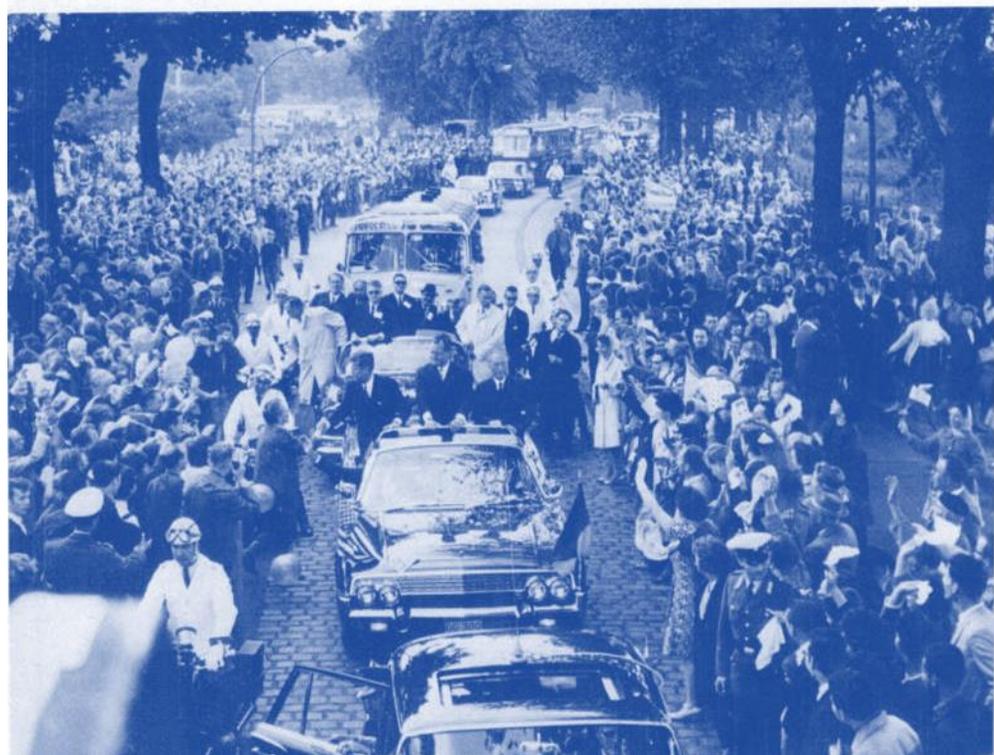
Die Mauer vor dem Portal der Versöhnungskirche (oben).

Blick von Westen aufs Brandenburger Tor (unten).



Ein Tag der Freude: Die ersten Fernlastzüge treffen nach der Blockade im Westen Berlins ein, 11. Mai 1949 (nächste Seite oben).

Ein Tag der Hoffnung: Berliner jubeln Präsident Kennedy zu, 26. Juni 1963 (nächste Seite unten).



Leben während der Blockade

Während der Blockade war das Leben in West-Berlin von Kälte, Hunger, Dunkelheit und Lärm verdüstert. Die Menschen konnten sich nicht wärmen, weil die Elektrizitätswerke alle Kohle brauchten. Die Lebensmittelrationen waren nur gerade noch hinreichend. Die Stromabschaltungen aus Kohlenknappheit dauerten immer länger. Das Dröhnen der Flugzeugmotoren der Luftbrücke hörte nie auf; war es einmal der Fall, wurden die Menschen unruhig. Dreizehn Monate lang waren zu jeder Tages- und Nachtzeit wenigstens drei schwerbeladene Luftfrachter auf dem Einflug zu den drei Westberliner Flugplätzen. Und Tegel und Tempelhof liegen mitten in der Stadt. Der Krach, der 1948 und 1949 in Berlin herrschte, lässt sich überhaupt nicht mit dem Lärm vergleichen, der heute in der Nähe von London und New York so viele Proteste der Flughafen-Anrainer hervorruft.

Die Kälte des Winters von 1948 auf 1949 war bitterer Ernst. Sie wurde wegen des schlechten Zustands der Häuser, die nicht gänzlich zerstört worden waren, besonders schmerzlich empfunden. Es wird schwierig, ein Haus, eine

Wohnung zu heizen, wenn die Fenster zerbrochen sind und es kein Glas gibt, sie zu ersetzen. Gegen die Kälte bekamen die Westberliner eine wöchentliche Kohlenzuteilung, die sie in der Einkaufstasche heimtragen konnten, eine Menge, die nicht genügt, eine Familie eine Woche lang zu wärmen, wenn es draussen schneit.

Weil die Berliner praktische und einfallsreiche Menschen sind, fanden sie Ersatz. Holz gab es in den Ruinen und Bombentrümmern, verstreute Kohlen auf den Flugplätzen und entlang den Gleisen. Schliesslich konnte man auch Bäume fällen.

Trotz all diesen Schwierigkeiten und Entbehrungen weiss man von keinem Menschen, der im Winter von 1948 auf 1949 in Berlin an Kälte gestorben oder verhungert wäre. Die Zuteilungen waren schmal, aber man bekam sie wenigstens. Ein im Vergleich zur Zeit vor der Luftbrücke besonders hart empfundener Zustand war die Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit, aus der Sowjetischen Zone Frischgemüse zu bekommen.

Vor der Blockade konnten die Westberliner aus der landwirtschaftlichen Produktion ihrer Umgebung ihre mageren Rationen aufbessern. Während der Blockade wurden Hausfrauen, die sich nach Ostberlin wagten (was damals noch möglich war), um sich bei Gemüsehändlern umzusehen, von Volkspolizisten behelligt; zuweilen beschlagnahmten sie sogar Kartoffeln.

Von allen Westberlinern waren die Hausfrauen zu den grössten Opfern aufgerufen. Auf der Ostseite gab es damals

mehr Gemüse, es gab mehr Nahrung überhaupt, auch mehr Strom. Im Herbst 1948 gaben die Sowjetzone und die Russen allen Westberlinern die Möglichkeit, Ostberliner Lebensmittelkarten zu beziehen, die damals mehr boten als jene der Westsektoren. Von 2,1 Millionen Westberlinern nahmen diese nur zwanzigtausend an. Es blieb das Problem der Westberliner Hausfrau, die Familie zu ernähren, die Wohnung warm, Kleider und Wäsche sauber zu halten. Man muss es wieder und wieder aussprechen: die Situation wird bitterer, wenn die Zeiten der Abschaltungen länger werden als die des verfügbaren Stroms. Kerzen wurden zu Kostbarkeiten, ebenso Thermosflaschen, um Wasser oder Kaffee über die stromlose Zeit hinweg warm zu halten. Ohne Warmwasser konnte auch nicht gewaschen werden. Die Berliner Hausfrauen pflegten mitten in der Nacht aufzustehen, wenn es Strom gab, zu waschen und zu bügeln. Mit allen diesen unangenehmen Umständen fertigzuwerden und Ruhe und Gleichmut zu bewahren, war nicht leicht. Aber die Berlinerinnen schafften es.

Auch die Beleuchtung war ein Problem. Man merkt in einer grossen Stadt erst dann, wie abhängig man vom Strom ist, wenn die Lichter ausgehen. Und in West-Berlin gingen sie während der Blockade Tag für Tag aus. Die Abschaltungen waren drastisch, aber gut durchdacht und nicht unfair; so wurde Kreuzberg kaum einmal schlechter behandelt als Spandau. Die Berliner griffen zur Kerze – nicht, dass sie in

Mengen zu haben gewesen wären oder so viel Licht abgegeben hätten wie viele der interessanten Notlösungen, die sich die Berliner zurechtbastelten, um Licht in ihre Wohnungen zu bringen. Es gab Handgeneratoren zur Stromerzeugung oder die gefährlichen Gaslampen. Irgendwie brachten sie es fertig, sich genug Licht zum Zeitunglesen zu verschaffen.

Die westlichen Alliierten achteten darauf, zusammen mit Kohle, Mehl und Kerzen genügend Zeitungspapier einzufliegen, um eine freie Presse in Berlin in Gang zu halten. Für manche Berliner war das ein erstaunliches Vorhaben, aber die britischen und die amerikanischen Dienststellen waren sich einig, dass die Westberliner so viele Zeitungen haben sollten, wie aufzunehmen und zu kaufen sie willens waren. Die westlichen Alliierten betrachteten es als eine wichtige demokratische Übung. Eine Vielfalt der Nachrichtenquellen, koste es, was es wolle, war für das demokratische Experiment lebenswichtig.

Grossbritannien und Amerika, die zwei Nachschubstaaten, waren entschlossen, West-Berlin als ein lebensfähiges Gemeinwesen zu erhalten, kümmerten sich aber auch um die Evakuierung von Menschen, die zu Schaden kommen könnten, wenn sie blieben. Es handelte sich dabei einerseits um Waisen und kleine Kinder, andererseits um Tuberkulosekranke. Während der Blockade flog die RAF Tausende von Kindern nach Westdeutschland aus, wo sie unter besseren Bedingungen leben konnten. Die amerikanische Luft-

waffe brachte etwa fünfzehnhundert Tuberkulosekranke nach Westdeutschland. Angesichts dieser Erfordernisse löschten die Transporter Kohle und flogen Waisenkinder zurück.

Die Statistiken sagen aus, dass 15 426 Kinder aus West-Berlin in westdeutschen Erholungszentren untergebracht wurden. Alle wurden von Berliner Wohlfahrtseinrichtungen und vom Internationalen Roten Kreuz betreut.

Bei der Blockade gab es auch tragische Unfälle. Achtundsiebzig Menschen verloren ihr Leben, meist britische und amerikanische Flieger. Die Mehrzahl von ihnen hatten versucht, Berlin unter Umständen zu erreichen, die ein Pilot als gerade noch tragbar ansieht. Wenn eine Maschine abstürzte, trauerten die Berliner. Als zwei Dakotas am selben Tag, dem 25. Juli 1948, verunglückten, waren die Trauer und Bestürzung allgemein. Die Bevölkerung von Friedenau kam zu Tausenden, um die Toten zu ehren und Dank zu zeigen. West-Berlin hat eine Stiftung zur Erziehung und Betreuung der Hinterbliebenen der Toten gegründet. Achtundsiebzig Opfer, neununddreissig Engländer, einunddreissig Amerikaner, acht Deutsche, waren während einer der intensivsten Luftoperationen zu beklagen, die die Welt gesehen hat. Im Vergleich zu heutigen Statistiken der zivilen Luftverkehrslinien war die Unfallquote minimal. Senat und Bevölkerung von West-Berlin haben beschlossen, dass kein Angehöriger der Luftbrücken-Toten in Not geraten darf.

Die Piloten brachten die Güter, die Stadtväter und die Westlichen Alliierten hatten sie zu verteilen. Die Schwierigkeiten waren immens. Magere Lebensmittelrationen und Heizmaterialzuteilungen mussten an eine belagerte Stadt mit einer Bevölkerung von 2,1 Millionen ausgegeben werden. Was die Lage noch erschwerte, war, dass es in Berlin viele Menschen gab, die besondere Bedürfnisse hatten und besonderer Betreuung bedurften. Ein grosser Teil der Westberliner, etwa sechsfünftel, waren Frauen, viele davon Kriegerwitwen oder Frauen, die ihre Männer aus sowjetischen Kriegsgefangenenlagern zurückerwarteten.

Die Hauptverantwortung für diese schon im Vorhinein entmutigende Übung in Fairness, jedem Berliner, jeder Berlinerin nach seinen oder ihren Bedürfnissen Zuteilungen zu geben, lastete auf den schmalen, starken Schultern von Louise Schröder, Berlins erstem weiblichen Bürgermeister. Die Berliner wussten, was sie an ihr hatten. Sie wusste, dass bei Zeit geben doppelt geben heisst und dass man sich bei gutem Wetter aufs schlechte vorbereiten muss. Während ihrer Amtszeit schuf sie die Grundlagen für ein Zuteilungssystem, das ausgeglichener und effektiver war, als es die Deutschen seit Langem gekannt hatten.

Während der letzten Monate des Dritten Reichs brach das deutsche Rationierungssystem so weit zusammen, dass die Zuteilungen in manchen Perioden nicht immer eingelöst wurden, so dass die Bevölkerung das Vertrauen zu den Karten vollends verlor und sich dem Schwarzmarkt zuwandte.

Frau Schröder und ihren Nachfolgern gelang es nicht, den Schwarzmarkt gänzlich auszuschalten, aber andererseits machten sie die Rationierung wieder glaubwürdig. Die Zuteilungen waren klein, sogar winzig, aber sie waren vorhanden, was die Moral der Westberliner stärkte. Die Briten, deren Rationen während des Kriegs immer geliefert wurden, haben keine Vorstellung von der Unsicherheit und der Verzweiflung, die ein nicht funktionierendes Zuteilungssystem nach sich zieht. Dank der städtischen Behörden und der westlichen Alliierten lief es in West-Berlin ausserordentlich gut.

Die Westberliner Hausfrauen mussten sich von Beginn der Blockade an mit der unerwünschten Realität ‚entwässert‘, d.h. getrockneter Nahrung abfinden. Natürliche Kartoffeln, worauf die Berliner einen aussergewöhnlichen Appetit haben, wogen zu schwer und wurden daher vom Nachschub durch die Luftbrücke praktisch gestrichen. Sacharin ist leichter als Zucker. Alles für West-Berlin bestimmte Fleisch wurde entbeint, bevor es Westdeutschland verliess, um Gewicht einzusparen. Praktisch jedes Nahrungsmittel vom Brot bis zum Kaffee oder einer unansehnlichen Nährpulversubstanz war rationiert. Als Ergänzung der Zuteilungen wurde West-Berlin reichlich mit Vitamin C versorgt, das kaum etwas wiegt.

Es gab Ausnahmefälle: besondere Rationen für Diabetiker, Blutspender, stillende Mütter und die Hochbetagten. Auch die Demokratie wurde ernährt. Als West-Berlin am

5. Dezember 1948 zu den Urnen ging, um die neuen Westberliner Stadtverordneten zu wählen, bekamen die diensttuenden Beamten Sonderzuteilungen (einschliesslich fünf Gramm wertvollen Kaffees), damit sie den langen Tag über munter blieben. Um Weihnachten, als die Alliierten glaubten, sie hätten in der Luftbrücke etwas Reserveraum, gab es als besondere Weihnachtzuteilung Schokolade. Für Ostern wurden ausser der Sonderschokolade für die Kinder genau fünfundsiebzig Gramm Kaffee für die Erwachsenen ausgegeben. Ein bemerkenswertes Verdienst des Berliner Rationierungssystems war es jedenfalls, dass kaum jemand vergessen wurde, der in Not war. Auch hatte kein Berliner etwas gegen das Futter einzuwenden, das für die Tiere des Berliner Zoo eingeflogen wurde.

Ernstliche Verstimmung entstand wegen des Baumbestands. Berlin hat eine Menge Wälder; viele Strassen und Hinterhöfe sind mit Bäumen bepflanzt. Am 7. Oktober 1948 teilten die Vertreter der Alliierten, die die täglichen Tonnen aus der Luftbrücke so sorgfältig mitgezählt hatten wie eine Krankenschwester den Puls des Patienten, dem Regierenden Bürgermeister (damals Ernst Reuter) mit, dass eine Menge Bäume in Berlin gefällt werden müssten. Die Kommandanten der westlichen Alliierten dachten wie vor ihnen Louise Schröder an morgen. Zu dieser Zeit betrogen die täglichen Lieferungen über die Luftbrücke etwa viertausend Tonnen, die für die Jahreszeit knapp genügten. Berlins meteorologischer Jahresablauf bringt im November gewöhn-

lich Schlechtwetter, was, wie man annehmen durfte, die Luftbrücke beeinträchtigen würde. Der kälteste Teil des Winters war nach Weihnachten zu erwarten. So forderten die Kommandanten 350'000 Kubikmeter Holz als Brennmaterial der Westberliner für Januar, Februar und März.

Ein Schrei der Entrüstung. Die deutschen Behörden schlugen 120'000 Kubikmeter vor, man schloss einen Kompromiss. Die Stadtkommandanten meinten, diese Menge genüge vorläufig; sollte das Wetter sich ungünstig gestalten, müssten weitere 150'000 Kubikmeter Holz geschlagen werden. Schliesslich verschonte das Wetter viele Bäume, denn Berlin kam mit 120'000 Kubikmetern aus, viel Wald war gerettet.

Der Transport von Kohle war eines der entscheidendsten und schwierigsten Probleme, mit denen die Männer der Luftbrücke zu tun bekamen. Kohlenstaub ist schlecht für die Innenräume von Flugzeugen, und so musste die Kohle befeuchtet werden, bevor man sie einladen konnte, was sie aber schwerer machte, als sie trocken gewesen war. Im ersten ‚Vollmonat‘ der Luftbrücke, im Juli 1948, betrugen die Kohlenimporte nur 43'000 Tonnen; im Vergleich dazu belief sich der normale Juli-Verbrauch auf 325'000 Tonnen. Damals war es unklar – und klar wurde es erst geraume Zeit später – ob West-Berlin den Winter überleben konnte, ohne zu erfrieren. Anfänglich wurde die Kohle in Seesäcken transportiert, wovon die US-Marine grosse Vorräte hatte, später in Papiersäcken. So oder so, der Transport von Kohle

per Luftfracht war eine Schinderei, mit der sich aber nach anfänglicher Verwunderung, so etwas überhaupt über die Luftbrücke befördern zu sollen, alle Piloten abfanden.

Die alliierten Kommandanten und die Westberliner Behörden verhielten sich entsprechend; kein Gramm Kohle wurde in Westberlin im Winter von 1948 auf 1949 vergeudet. Am 19. Juli 1948 wurde bei praktisch allen Westberliner Kohleverbrauchern als erste drakonische Massnahme jedes Stückchen Kohle, das über den zu erwartenden Verbrauch der nächsten zehn Tage hinausging, aus den Kellern beschlagnahmt. Betroffen waren auch Schulen, Fabriken und sogar Krankenhäuser, nicht aber die Versorgungsdienste wie Gas, Wasser und die Kraftwerke. Einmütig waren die westlichen Kommandanten und die deutschen Stellen der Ansicht, dass die Kraftwerke, die Pumpstationen der Wasserwerke Berlins und an dritter Stelle die Gaswerke vordringlich versorgt werden müssten. Die schlimmste vorstellbare Möglichkeit auf dem Energiesektor war ein totaler und lang andauernder Stromausfall. Elftausend Tonnen wertvoller Kohle wurden von den Berliner Gaswerken zu den Elektrizitätswerken gebracht. Es gab deren fünf in Moabit, Spandau, Schöneberg, Steglitz und Wilmersdorf. Keines konnte als besonders leistungsfähig bezeichnet werden. Sie waren Vorjahren für den Verbrauch von Kohle aus Schlesien gebaut worden, das nun in Polen lag und woher keine Kohle mehr kam. So verbrauchten sie unersättlich westdeutsche Kohle.

Die Stromabschaltungen waren grausam. Für längere Zeiten konnten die Berliner die Nachrichten nur auf der Strasse hören, wo sie von RIAS-Wagen aus Lautsprechern verbreitet wurden. RIAS war der Hauptsender Berlins in den Westsektoren; der Name ist eine Abkürzung der ursprünglichen Bezeichnung ‚Radio in the American Sector‘.

Es bestand tatsächlich die Möglichkeit, dass Tausende von Berlinern, besonders alte Leute, an der Kälte hätten sterben können. West-Berlins einzige Verteidigungsmassnahmen gegen eine Katastrophe waren die Kohlen über die Luftbrücke und das Holz der Wälder; es war zudem zu nicht viel nütze, weil es zuerst getrocknet werden musste. Ferdinand Friedensburg, Louise Schröders unmittelbarer Nachfolger als Oberbürgermeister-Stellvertreter und ein Mann von Mut und Ideen, fand eine dritte Alternative. Als Bergbauingenieur aus Schlesien wusste er, dass Braunkohle unter Spandau lagern müsse. Es gab in der Tat auch Vorkommen unter Reinickendorf und Marienfelde, von denen keines bisher als abbauwürdig betrachtet worden war. Friedensburg gab schlicht zu verstehen, man lebe nicht in normalen kommerziellen Zeiten, und es schade den Westberlinern bestimmt nicht, wenn sie Tagebau betrieben und Bergleute würden. Fünfzehn Bohrlöcher wurden niedergebracht in der Hoffnung, dass Berlins innerstädtische Braunkohleflöze fünfhundert Tonnen pro Tag hergeben und damit fünfzig C-54-Flüge einsparen würden.

Friedensburg behielt recht, wenigstens insoweit, als

Braunkohle vorhanden war, nur eben leider so wenig, dass es selbst bei der angespannten Situation West-Berlins unwirtschaftlich gewesen wäre, sie abzubauen. Friedensburg musste einigen Spott über sich ergehen lassen.

Friedensburg blieb unverzagt und meinte, es sei zwar schade, dass West-Berlin nun doch nicht über Braunkohlereserven verfüge, es wäre aber absurd gewesen, nicht danach zu suchen. Eine Menge besorgter ‚Kohlepiloten‘ und die grosse Mehrheit der Westberliner waren seiner Ansicht.

Als die Berliner in ihrer Blockade ihre Trockenkartoffeln assen, kam eine seltsame Gruppe von amerikanischen Soldaten und deutschen Rundfunkleuten zu dem hellstichtigen Schluss, dass nächst dem Essen zuverlässige Nachrichten und gute Stimmung das Beste seien. Das Ergebnis war der Sender RIAS, der die vielseitigste Rundfunkstation Mitteleuropas war – und ist. Die grösste Aufgabe und der schönste Erfolg des Senders waren es, während der Blockade klipp und klar die Wahrheit zu berichten und den Menschen ein Lächeln abzugewinnen. Am Weihnachtstag 1948, als die Aussichten für West-Berlin so schwarz wie nur möglich waren, begann RIAS eine neue Sendereihe, die zum Inbegriff des Senders nicht nur in Berlin, sondern in der ganzen Sowjetzone wurde. Acht begabte Unterhalter brachten unter Leitung von Günter Neumann die erste von hundertachtundvierzig Folgen der ‚Insulaner‘. Ihr Hauptthema, das sie bis zur letzten beibehielten, war, dass aus irgendeinem Grund,

den sie nicht ganz begreifen konnten, Berlin von Wasser umgeben und also eine Insel sei. Neumanns talentierte Mitarbeiter – Tatjana Sais, Edith Schollwer, Bruno Fritz, Ilse Trautschold, Jo Furtner, Agnes Windeck und Ewald Wenck – waren geborene oder «gelernte» Berliner. Ihr Humor und Witz waren überwältigend, ihre Opfer fanden sie überall. Sie brachten die frierenden und hungrigen Berliner dazu, eine Weile nicht an die nächste Mahlzeit oder ein Kilogramm Kohle zu denken, und lehrten sie, sich über jedermann zu amüsieren. Sie nahmen sich die Freiheit, über alle vier Besatzungsmächte zu lachen, über die östlichen Machthaber und, was das Wichtigste war, über sich selbst. Nicht viele Deutsche haben diese Gabe – oder nicht viele hatten sie in jenen Tagen –, aber Günter Neumann und die Insulaner und schliesslich auch die Berliner selbst. Die Insulaner waren ein Glanzstück während der Blockade und darüber hinaus.

RIAS bot und bietet aber mehr als ein unterhaltsames Programm. Da waren vor allem die Nachrichten, die auch in den Sowjetischen Sektor und in die Sowjetzone drangen. Dem Sender war die Aufgabe gestellt, den Berlinern jene Welt ins Haus zu bringen, die ihnen verschlossen war, seit Hitler 1933 die Macht ergriffen hatte. Der Krieg, sagte Friedrich Luft, der hochgeschätzte Theaterkritiker, in einer der ersten Sendungen im Februar 1946, habe die Deutschen als Besiegte in einem geistigen Nebel zurückgelassen, aber sie hungerten nach guten substantiellen Ideen und seien voll

Neugier auf die Welt draussen. Für die Berliner tat RIAS die Türen auf und hält sie seitdem offen. Jenseits von Berlin, in der Sowjetzone bzw. der DDR und in der Tschechoslowakei, haben die Hörer von RIAS seit mehr als dreissig Jahren Zugang zu einem der besten kulturellen Rundfunkprogramme Europas. Der Sender RIAS betrachtet sich aber immer und vor allem als Institution für das Gemeinwesen der Westberliner. Als während der Blockade wegen der Stromabschaltungen RIAS nicht ständig gehört werden konnte, wurden die Sendungen und die Nachrichten von Lautsprecherwagen im ganzen Stadtgebiet wiedergegeben. Im Schöneberger Stadtpark wurden Bänke zum Zuhören aufgestellt.

In den frühen Tagen hatte RIAS eine Suchdienst-Sendung, die dazu bestimmt war, Flüchtlingen aus dem Osten zu helfen, ihre Angehörigen zu finden. 7'268 gelang es. Als am 12. Mai 1949 RIAS freudig verkündete, dass die Blockade zu Ende gehe, folgten 400'000 Menschen – fast ein Viertel der Bevölkerung – der Einladung des Senders, sich auf dem Rudolph-Wilde-Platz zu versammeln, die Freiheitsglocke zu hören und der allgemeinen Freude Ausdruck zu verleihen.

Günter Neumann war ein schöpferischer Mensch und immer zur Stelle, wenn Berlin ihn brauchte. Er hatte die Gelegenheit und ergriff sie, in den Alltag der Menschen frische Luft zu bringen, die ihnen während der Nazizeit gefehlt hatte. Er schuf Gestalten, die im Bewusstsein der Menschen lebten und mit denen sie sich identifizierten. Als Neumann später versuchte, neue Personen in die Texte der Insulaner

hineinzubringen, protestierten die Zuhörer. Ihre Sympathie gehörte den bereits vertrauten: dem grässlichen, aufgebläsen, dummen, rechthaberischen Ostberliner Beamten, dem unverständlichen russischen Professor, der ihn unterbricht, den zwei alten Damen vom Kurfürstendamm, dem armen «Otto Normalverbraucher», der schreckliche Zeiten erlebt.

Allen diesen Typen wurde Leben eingehaucht, sie wurden Teil des Berliner Daseins und gehörten auch zum Alltag der Menschen in der Sowjetzone. Und nie liess das Tempo nach oder wurde der Scherz schal. Die Insulaner lieferten den Berlinern die eine lebenswichtige Zutat zum Dasein, die ihnen Hitler, der Krieg und danach die Russen vorenthalten hatten – über alles und besonders über Autorität und Behörden zu lachen. Eine von Neumanns besten Arbeiten hiess ‚Ich war Hitlers Schnurrbart‘, ein Titel, der auf glückliche und gesunde Art die Welle der Hitlerbiographien der siebziger Jahre vorwegnahm.

Wären die Berliner so grossspurig, eine Ehrenliste derjenigen aufzustellen, die ihnen am meisten geholfen haben, die Blockade zu überleben, stünde der Name Günter Neumann darauf zusammen mit Lucius Clay, Louise Schröder, Ferdinand Friedensburg, Ernst Reuter, Willy Brandt, General Tunner und den Luftbrücken-Piloten. Neumann schrieb einmal, die Berliner seien grob zueinander, nur um ihre Sensibilität zu verbergen. Dies ist hübsch gesagt und gut gemeint. Und es kommt vielleicht dem Grundwesen der Ber-

liner am nächsten. Was aber Neumann und seine Insulaner fertigbrachten, war, dass sie über sich selbst lachen konnten.

RIAS hat die Nachrichten immer hervorragend, schnell und der Wahrheit entsprechend gebracht. Es gab in Berlin seit 1945 viele Krisen – die Blockade, eine lange Krise; den Aufstand vom 17. Juni 1953 nicht nur im Sowjetischen Sektor, sondern auch in der DDR, die Errichtung der Mauer 1962. Schliesslich war da, nicht sehr weit von Berlin entfernt, 1968 die Erhebung in der Tschechoslowakei und ihre Unterdrückung. RIAS war immer dabei. Es war der Mann vom RIAS, dem sie bei dem Angriff vom September 1948 auf das Rathaus das Kabel durchschnitten. RIAS-Leute waren die ersten, die auf dem Alexanderplatz bei den Ereignissen des 17. Juni festgenommen wurden. RIAS war an dem Sonntag, als sie die Mauer bauten, vor Sonnenaufgang zu hören. RIAS hörte die Funkbotschaften ab und gab sie weiter, die die tschechoslowakischen Eisenbahner beim Versuch, die russische Invasion von 1968 zu vereiteln, einander sendeten.

Der Mann, mit dem all das im November 1945 anfang, war ein amerikanischer Oberst namens Westerfield. Was seitdem daraus entstanden ist und sich entwickelt hat, war Ausdruck des Geists von Berlin auf Mittelwelle 303 Meter, 6'005 Kiloherz. Halb Europa kann RIAS hören, eine Menge Europäer hören.

Die tägliche Tonnage

Für West-Berlin richtete sich der Zeiger des Lebens – Überlebens – nach der täglich eingeflogenen Durchschnittstonnage. Obwohl die RAF nie so viel zur Luftbrücke beitrug und beitragen konnte wie die US Air Force, war sie doch in der Lage, ihre Hilfsquellen schneller zu mobilisieren, teils weil Grossbritannien näher an Berlin liegt als Amerikas weit über die Welt verstreute Aussenposten, teils aber auch, weil Ernest Bevin darauf bestand, dass die RAF keine Zeit verlieren und die grössten Anstrengungen unternehmen solle. Bis zum Juli 1948 hatte der Beitrag der RAF zur Luftbrücke bereits neunzig Prozent ihres Maximums erreicht. Die Zahlen für Juli, den ersten ‚Vollmonat‘ der Luftbrücke, machten aber den westlichen Alliierten grosse Sorge. Die RAF transportierte täglich 937 Tonnen, die US Air Force 1‘289, was 2‘226 Tonnen ergab, also weit hinter den allein für die Ernährung der Westberliner benötigten 4‘500 Tonnen lag.

1‘340 Tonnen der RAF, 123 der britischen Zivilluftfahrt und 2‘376 durch die Amerikaner ergaben im August ein bedeutend besseres Ergebnis von 3‘839 Tonnen.

Der September war ziemlich schlecht mit einer Gesamttonnage von 3'654 Tonnen; der Oktober brachte dann eine wesentliche, ermutigende Zunahme des amerikanischen Beitrags, die der Ankunft von mehr C-54-Maschinen zuzuschreiben war: insgesamt 4'760 Tonnen, bestehend aus 1'026 der britischen Flugzeuge und 3'734 der USAF. Zwischen September und Oktober brachten die Amerikaner es also fertig, ihren Beitrag von 2'395 auf 3'734 Tonnen zu steigern. Wäre das Wetter besser gewesen, hätte die Luftbrücke eine noch grössere Leistung erbracht.

Nebel, Schnee und Eis, aber hauptsächlich Nebel, taten sich im November zusammen und erschwerten die Lufttransporte, wodurch die in diesem Monat beförderte Tonnage stark absank. Die britische Leistung fiel auf täglich 854, die amerikanische auf 2'932 Tonnen. Mit diesen 3'786 Tonnen war das Tagesergebnis niedriger als im August, als weniger Flugzeuge verfügbar gewesen waren. Der Dezember war fast ebenso schlecht mit einem Tagesdurchschnitt von 4'563 Tonnen (einer Monatsleistung von 141'468 Tonnen).

Für die westlichen Alliierten und im Besonderen für die Kommandanten der Westsektoren waren die Monate November und Dezember reich an Sorgen. Nicht so sehr über die Ernährung machten sie sich Gedanken, sondern mehr noch über Brennmaterial. Die Stromabschaltungen waren zahlreich und entnervend, aber für die Kommandanten war das Wärmeproblem immer noch die grösste Sorge. Im Ok-

tober hatten sie ernstliche Zweifel, ob über die Luftbrücke genügend Kohle herangeschafft werden könnte, um die Westberliner und besonders die alten Leute vor dem Erfrieren zu bewahren. Die Alliierten baten, ja befahlen den Westberlinern fast, Holz einzuschlagen.

Ab Dezember lag die Tagesstonnage immer über den 4'500 Tonnen, die die alliierten Kommandanten als das Minimum an Lebensbedürfnissen betrachteten. Teils wegen des rauhen Klimas, teils weil die Westberliner Kraftwerke veraltet und nach modernen Massstäben unzulänglich waren, stellte es sich heraus, dass West-Berlin etwa dreimal so viel Kohle – 1'586'529 Tonnen – wie Lebensmittel brauchte, die sich auf 538'016 Tonnen beliefen. Andere Hauptimporte waren Dieselöl und Benzin, wovon die britischen Zivilflugzeuge 92'282 Tonnen einflogen, das meiste während des Winters. Der hauptsächliche ‚Export‘ waren Menschen. Über die Luftbrücke wurden 174'020 Personen ausgeflogen, die meisten von der RAF. Als sich Berlin allmählich an die Luftbrücke gewöhnte, belebte sich die Industrie und lernte es, ihre Produkte den Formaten nach so zu verpacken, dass sie für den Lufttransport in den Westen geeignet waren. Die RAF allein beförderte aus Berlin fast 12'000 Tonnen Fracht für Abnehmer von Industrieprodukten in Westdeutschland.

Zu Beginn des Frühjahrs 1949 ‚lief‘ die Luftbrücke wie die Eisenbahn. Die Tagesleistungen betrug häufig 7'000 Tonnen. General Tunner entschied, dass die Zeit für einen Tag der Demonstration, für die grosse ‚Parade‘ gekommen

sei. Er wollte pro Tag viel mehr als die Nutzlast von 7'000 Tonnen einfliegen lassen.

Sein hauptsächlichster Grund, mit so etwas wie einer ‚Show‘ aufzuwarten, war der gewesen, dass er annahm, die Russen seien so weit, ihre Niederlage zuzugeben und die Blockade aufzuheben. Er konnte wohl etwas nachhelfen und sie noch früher dazu bringen, wenn er an einem einzigen Tag das Doppelte der üblichen Tonnage nach Berlin schaffte, so dass die Russen einsehen würden, dass die Blockade wirkungslos gewesen war.

Tunner hatte ein unwandelbares Vertrauen in die Tüchtigkeit und Findigkeit der unter seinem Kommando stehenden Leute. Beschäftigte man viertausend statt zweitausend Menschen, um so viel Kohle wie möglich nach Berlin einzufliegen, so werde man – dies war sein Glaube – auch eine Menge neuer Ideen bekommen, weil viertausend Köpfe besser seien als zweitausend. Also setzte er ein, was er hatte; Köche mussten Kohle entladen, Generäle als Copiloten fliegen, Müsiggang gab es keinen mehr, Wettstreit zwischen den Flugzeugstaffeln war an der Tagesordnung. Die Erfahrung hatte ihn bei der Luftbrücke von Indien nach China gelehrt, dass die grosse, rekordbrechende Gesamtleistung eines Tags die Piloten, Copiloten, Lade- und Entladekräfte und die Mechaniker immer anspornt, mehr zu leisten, als sie vorher zustande gebracht hatten. Tunner wusste aus Erfahrung und aus den Statistiken der Luftbrücke über den Himalaya, dass die Durchschnittsleistungen nach einem Rekordtag besser sein würden.

Alle Erwartungen Tunnners erfüllten sich. Für die ganz grosse Anstrengung hatte er sich Ostern ausgesucht und dachte sich das Ganze als Ostergeschenk für die Westberliner. Zwischen zwölf Uhr am Karsamstag 1949 und zwölf Uhr am Ostersonntag beförderten CALTF-Piloten und Flugzeugbesatzungen, Lade- und Entlademannschaften 12'941 Tonnen Fracht in 1398 Flügen nach Berlin, mehr als genug, West-Berlin für drei Tage zu versorgen. Zudem gab es keinen Unfall, keine Stockung in der Luftüberwachung und überhaupt kein Problem, mit dem CALTF nicht fertig geworden wäre. Tunner hatte diese 24 Stunden damit zugebracht, von einem Stützpunkt zum anderen zu pendeln, und war in Wiesbaden, als das letzte Flugzeug starten sollte. Er erinnert sich, dass er sah, wie ein Enthusiast, einen Kübel roter Farbe und einen Pinsel in der Hand, zu dieser letzten Maschine rannte, die Berlin vor der Stichstunde zwölf Uhr erreichen würde. An die Seite der wartenden C-54 malte er eiligst die statistischen Zahlen für Brennstoff und Flüge und duckte sich dann vor dem Wind der anlaufenden Propeller, als der Pilot ein paar Sekunden vor dem Start Gas gab und zur Piste rollte.

Tunnners Entschluss, seine ‚Osterparade‘ zu inszenieren, war zweifellos richtig. Eine Rückschau zeigt die Verblüffung der Russen vor der Tatsache, dass die Luftbrücke imstande war, innerhalb von vierundzwanzig Stunden das Dreifache dessen an Tonnage und Nachschub zu befördern, was West-Berlin brauchte.

«Was es auch gekostet haben mag, die Luftbrücke hat

ihre Schuldigkeit getan, West-Berlin war frei. Wir hatten der Welt gezeigt, was freie Nationen zustande bringen können.»¹⁶

Es bleibt Tunnors unvergängliches Verdienst, dass er seine ‚Osterparade‘ angesichts einer ziemlich starken Opposition durchsetzte. Der Kommandeur der US Air Force in Europa, General Joe Cannon, hatte sich von der Operation Luftbrücke distanziert, die schliesslich die grösste der von den Amerikanern in Europa durchgeführten Aktionen in der Luft wurde. Als Tunner sich entschied, die Osterparade aufzuziehen, war General Cannon auf Urlaub in den Staaten. Tunner behielt seine Pläne für sich, wie er mir sagte:

«Ich rief meinen Stab zusammen, und wir fingen an, endgültige Pläne zu machen. Zuerst entschieden wir uns für absolute Geheimhaltung. Wenn wir ein Kontingent von, sagen wir, zehntausend Tonnen festsetzten – fünfzig Prozent mehr als je zuvor – und es dann nicht schafften, würden sich die Kommunisten ins Fäustchen lachen.

Trotz unserer Geheimhaltung sprach sich die Sache zur US AFE und zu Cannons Stellvertreter Generalmajor Robert Douglas herum. ‚Ich möchte Sie nicht entmutigen‘, meinte er, ‚aber selbst, wenn Sie eine grosse Tonnage befördert haben und fallen nächsten Tag ab, wird Joe Krach machens ‚Das wird nicht geschehen‘, sagte ich ihm und war dessen sicher. Bei der Krise in China hatten wir es erlebt, dass nach einer Kraftanstrengung die Tonnage am Tag darauf sich vermindert hatte, was natürlich

war, aber sie würde auf einen höheren Durchschnitt abnehmen als früher.»¹⁷

Tunners Luftbrücken-Parade war ein grosser Wurf mit Resonanz; sie beeindruckte die Russen, ermutigte die Berliner und die Regierungen Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten. Und General Douglas' Vorhersage, dass die Luftbrücke am Tag nach der Sonderanstrengung kraftlos einstürzen werde, erwies sich als unzutreffend. Die gemeinsame Leistung der Luftbrücke zeitigte Erfolge, wo die Politiker an ein Misslingen geglaubt hatten, und die Osterparade war kein Schlag ins Wasser, wohl aber das Vorspiel zu noch höheren Tagestonnagen an Nachschub, die nach West-Berlin geflogen wurden.

General Tunner behielt auch recht, wenn er voraussah, dass der offenkundige und glänzende Erfolg der Luftbrücke den Russen den Mut nehmen und sie veranlassen werde, die Blockade zu beenden. Einige Tage nach Tunners ‚Osterparade‘ sprach der sowjetische Botschafter bei den Vereinten Nationen Jakob Malik den Amerikanischen Botschafter Dr. Philip C. Jessup in den Gängen des UN-Palasts in New York an. Das Treffen war entscheidend, aber geheim. Die Russen machten das Angebot, die Blockade aufzuheben und die Landverbindungen zwischen West-Berlin und Westdeutschland wiederherzustellen; die Gegenleistung sollte die Wiederaufnahme des Handels zwischen den beiden Teilen Deutschlands sein.

Bei Beginn der Blockade hatten die westlichen Alliierten als natürliche Vergeltungsmassnahme ein Handelsembargo zwischen ihren Zonen und der sowjetischen ausgesprochen. Dies behinderte die wirtschaftliche Entwicklung Ostdeutschlands in einem beängstigenden Mass. Diese Lage hatte die Überlegungen der Russen offenbar beeinflusst, aber die ‚Osterparade‘ war doch wohl der entscheidende Faktor des Umdenkens. Die Piloten hatten die Russen in den Augen der Welt und – was die Russen am meisten zu fürchten schienen – ihrer osteuropäischen Satelliten lächerlich gemacht. Wer in der Sowjetzone RIAS hörte, wusste, dass die Blockade nicht mehr wirksam war. Wer in Osteuropa BBC oder die ‚Stimme Amerikas‘ hörte, erfuhr das gleiche.

Das Treffen Malik-Jessup wurde bis zur Absurdität geheim gehalten. Mit der Taktlosigkeit, mit der Diplomaten oft Militärs behandeln, unterliess es das US-Aussenministerium, Tunner oder Clay zu informieren. Clay erfuhr davon zuerst aus der Zeitung und war natürlich aufgebracht, Tunner nahm es gelassener hin. Wie immer sie auch bekannt wurde, die Nachricht war gut. Am 4. Mai 1949, achtzehn Tage nach Tunnens ‚Osterparade‘, waren die Russen, Amerikaner, Briten und Franzosen bereit, zu verkünden, dass die Blockade am 12. Mai enden und der Interzonenhandel wieder aufgenommen werde.

Im Rückblick scheint es sicher zu sein, dass die Ostdeutschen den Handel dringend brauchten. Ihre Stahlwerke wa-

ren knapp an Koks von der Ruhr, der schlesische genügte nicht. Die Wirtschaft stagnierte, zum Teil aus Mangel an Lieferungen aus dem Westen, während die westdeutsche, gestärkt durch die Einführung der DM, auf dem Weg zum Aufschwung war. Die Unterschiede des Lebensstandards und des Geldwerts in den westlichen und den östlichen Teilen Berlins wurden für jedermann sichtbar. Sogar während der Blockade ging es mit West-Berlin mehr aufwärts als mit Ost-Berlin.

Die politischen Motive zur Aufhebung der Blockade waren mindestens so stark wie die wirtschaftlichen. Die ganze Welt konnte sehen, dass die Russen samt ihren siebzehn Divisionen Bodentruppen eine moralische Niederlage erlitten und dass im Besonderen die Westberliner alle Angebote und Verlockungen zurückgewiesen hatten, die ihnen vorzulegen, die Russen in der Lage gewesen waren.

In West-Berlin waren der 12. und 13. Mai Tage grosser Freude. Viele Menschen aus Ost-Berlin machten mit, wenn sie es ohne Gefahr tun konnten. Eine riesige, freudig bewegte Menge versammelte sich am Berliner Ende der Autobahn von Helmstedt. Lastwagenfahrer wurden willkommen geheissen, als wären sie siegreiche Soldaten. Die Menschen hängten Girlanden an die hässlichen Dampflokomotiven. Elf Monate Ungemach waren an einem Nachmittag vergessen.

Clay und Robertson, die sich genau so freuten wie alle, bestanden trotzdem darauf, dass die Luftbrücke weitergehen müsse. Ihr erster Grund dafür war, Reservevorräte in West-

Berlin für den Fall anzulegen, dass die Blockade abermals verhängt würde; der zweite, den Russen zu zeigen, dass die westlichen Alliierten immer noch skeptisch seien. Die Weiterführung der Luftbrücke sollte ein Hinweis sein, dass die Alliierten Marschall Sokolowski noch nicht trauten. Somit trat am 13. Mai am Himmel über Berlin keine Ruhe ein. Die Luftbrücke arbeitete bis zum September und brachte mehr Kohle nach West-Berlin, als mit der Bahn und auf Lastkähnen hereinkam.

Robert Murphy war ein scharfsinniger Beobachter, und seine Freude war gedämpft. Er legte dar, dass die westlichen Alliierten nicht viel erreicht hätten, was diplomatisch von Wichtigkeit gewesen wäre. Gewiss, die Luftbrücke war ein gewaltiger Triumph, hatte aber lediglich den Beweis erbracht, dass man für viel Geld eine Stadt auf unbeschränkte Zeit auf dem Luftweg versorgen kann. Als die westlichen Alliierten eine Brücke in die Luft bauten, hatten sie es versäumt, in logischer Konsequenz auf ihren Rechten des Zugangs auf dem Landweg und der Schiene zu bestehen. Das Übereinkommen, das die Blockade beendete, beließ Berlin in der gleichen Lage, in der es vorher gewesen war. Murphy war ein guter Prophet. Die Luftbrücke hatte sicherlich gezeigt, dass General Wedemeyer und Luftmarschall Sir Charles Portal recht gehabt hatten, als sie sagten, man brauche ihnen nur genug Flugzeuge und die Piloten dazu zu geben, und sie könnten damit alles machen – auch wenn es sich darum handelte, zwei Millionen Menschen zu ernähren

und es ihnen über einen schlimmen Winter hinweg in ihren Wohnungen halbwegs warm zu machen. Aber die Probleme West-Berlins blieben die gleichen wie vorher. Immer noch war West-Berlin eine Insel. Die Verbindungen zwischen Berlin und dem Westen waren zu Land und zu Wasser wieder aufgenommen, aber das Recht der Berliner, sie zu benutzen, war nicht eindeutig gesichert worden.

Dies bedeutete, dass, obwohl diese Blockade überstanden war, die Russen und die Regierung in Ost-Berlin immer noch Vorwände finden konnten, die Verbindungswege auf mancherlei spitzfindige und unangenehme Art und Weise zu stören. Sie taten es auch über Jahre hinweg, und obwohl im Resultat eher Ärger als Unheil dabei herauskam, setzte sich in den Westberlinern das Gefühl ständiger Unsicherheit fest. Auch in anderer Hinsicht erwies sich das Ende der Blockade als weniger erfreulich. Premierminister, Minister, Kongress- und Parlamentsmitglieder und sogar Bob Hope waren mit der Kohle nach Berlin gekommen, um die Westberliner aufzumuntern. Als sich nun die Dinge änderten und sozusagen normalisierten, wurde dieses Berlin der Welt langweilig. Ein Berlin in Schwierigkeiten brachte Schlagzeilen auf der ersten Seite, ein Berlin aber, das zwar isoliert war, wirtschaftlich aber ganz gut vorankam – immer noch ging es hauptsächlich um Wiederaufbau – wurde zur Routine bis zum Entschwinden in Vergessenheit. Die Tatsache, dass West-Berlin immer noch von lüsternen Feinden umge-

ben, dass der Weg von und in die Westzonen Deutschlands immer noch lang war, dass es als Stadt immer noch durch einen harten Konflikt zwischen Diktatur und Freiheit gespalten war, ging ohne viel Aufsehen in die Geschichte ein.

Piloten fliegen für die Freiheit

Hauptmann Huston erinnert sich: Als er zum erstenmal auf dem Leitstrahl nach Tempelhof einschwebte, dachte er darüber nach, dass bei seinem letzten Flug nach Berlin seine Instruktionen gelautet hatten, Tempelhof in Grund und Boden zu bombardieren – und dass das nun paradox sei. Ein sprachlich weniger Versierter hätte es vielleicht als verwunderlich bezeichnet. Sechs Jahre lang bis 1945 hatten Briten und Deutsche mit allen Mitteln versucht, sich gegenseitig umzubringen, ebenso Amerikaner und Deutsche eine kürzere Zeit lang. Und da war Hauptmann Huston, der im Dunkeln eine gefährliche Route flog, um die Menschen zu retten, die er mit Bomben beworfen hatte. Viele Piloten, britische wie amerikanische müssen bei dieser Überlegung ein Gefühl der Betroffenheit gehabt haben. Huston hatte eine todbringende B-17 für eine menschenfreundliche C-54 eingetauscht. Diesmal ging es um Kohle und Mehl statt um Phosphor und Sprengbomben.

Die Berliner Luftbrücke bedeutete aber nicht, dass die westlichen Alliierten die Fronten gewechselt hätten. Was sie taten – wie Truman, Attlee, Wedemeyer und Portal die

Sache sahen –, galt der Verteidigung dessen, wofür Grossbritannien und Amerika so viel Blut vergossen hatten. Bei der Luftbrücke ging es hauptsächlich um die Freiheit, um das Recht der Westberliner auf Freiheit und auf die Lebensweise, die sie sich wünschten.

Deswegen wurden die Angliederung und dann der Eintritt der Bundesrepublik in die westliche Allianz freier Völker möglich. Die Luftbrücke machte die westlichen Alliierten, im Besonderen die Piloten, und die Westberliner aus früheren Feinden zu Kameraden in der Not. Die Glieder der Kette, die die Bundesrepublik jetzt mit der NATO verbindet, wurden 1948 in West-Berlin und am Himmel über West-Berlin geschmiedet.

Abgesehen von den elenden Zuständen, vielleicht zum grossen Teil eben deswegen, wurde die Blockade zu einem einigenden Erlebnis. Niemand, der diese Zeit durchlebt hat, wird beabsichtigen, je einmal wieder Trockenkartoffeln zu essen. Die Briten, die Amerikaner und die Franzosen, die damals in Berlin waren, werden die Westberliner so wenig vergessen können wie diese ihre früheren Feinde. Die Blockade machte aus einer besetzten Stadt eine Interessengemeinschaft. Daraus entstand die Überzeugung, dass Grossbritannien, die Vereinigten Staaten und Westdeutschland sich in der NATO zusammenschliessen sollten, die vor allem für die Freiheit eintritt. So gesehen, war die Blockade von Berlin wohl einer der grössten Fehler Stalins.

Widrige Umstände haben eine einigende Kraft, wie die Briten während des Kriegs entdeckten. Und jede Hausfrau,

ob eine britische, amerikanische, französische oder deutsche, weiss aus der Zeit der Blockade recht gut, wie man knappe Rationen streckt. Jeder Journalist, der die Blockade in Berlin erlebte, war Fachmann in der Kunst, Wachstropfen aus der Schreibmaschine zu entfernen.

Es gab auch belebende offizielle Besuche. Clement Attlee kam bescheiden auf einer Ladung Kohle an, Ernest Bevin, der das Fliegen hasste, erschien gleichwohl. Und ein einfallsreicher Direktor der Berliner Zweigstelle des British Council namens Guy Wint, ein hervorragender Kenner des Fernen Ostens und Leitartikler des ‚Guardian‘, importierte die Marlowe-Society aus Cambridge in zwei Dakotas mit der Begründung, dass die Westberliner, wenn sie den Text des ‚White Devil‘ nicht verstünden, wenigstens die Gestik der Schauspieler zu schätzen wissen würden. Zuerst wurde Wint heftig kritisiert und sein Vorhaben ins Lächerliche gezogen. Schliesslich hatte er mit seiner Aktion die Westberliner um sechs Tonnen Fleisch gebracht. Aber Wint behielt recht. Die Marlowe-Society spielte vor überfüllten Sälen, auch wenn nicht alle Zuhörer alles verstanden. «Nichts trocknet schneller als die Tränen einer Frau», lässt sich recht gut übersetzen, aber «Ich bin dabei, ein langes Schweigen zu studieren», ist schon etwas schwieriger. Schliesslich applaudierte das Westberliner Theaterpublikum Wint und der Marlowe-Society nicht zuletzt deswegen, weil es das Wintsche Unternehmen zu Recht auch als eine heitere britische Initia-

tive auffasste. Wenn man solche verrückten und sorglosen Freunde wie beim British Council hatte, wie konnte Berlin da verlieren?

Ohne etwas gegen Wint und Webster¹⁸ zu sagen – die stärksten Bindungen schufen doch die Piloten. Wahrscheinlich alle empfanden mit der Zeit Zuneigung für die Westberliner; wer aber immer für sie spricht, ist Leutnant Halvorson, ein bescheidener Mormone aus Provo, Utah, der zu Ruhm kam, als er als erster Pilot – andere folgten seinem Beispiel – Süßigkeiten für Westberliner Kinder abwarf. Er machte aus Taschentüchern Miniaturfallschirme, band Süßigkeiten oder Schokoladetafeln daran und liess das Schirmchen aus der Signalluke der C-54 niederschweben. Wenn Halvorson am Tag der Air Force nach Berlin kommt, versammeln sich manchmal eine halbe Million Menschen in Tempelhof und wollen ihm die Hand schütteln. Er ist – wie er selbst als erster sagen würde – nur das Symbol für alle anderen Piloten, die die Menschen ins Herz schlossen, denen sie Nahrung brachten. Jedes Jahr, auch heute noch, kommt mehr als ein Viertel der Bevölkerung West-Berlins – Männer, Frauen, Kinder, Ruheständler – zusammen, um für die Luftbrücke zu danken.

Über die Menschen, die er mit Lebensmitteln versorgte, sagte Halvorson zu mir:

«Ich denke gerade darüber nach, wo ich meine ersten Eindrücke bekam. Ich glaube, es war schon auf dem ersten Flug in die Stadt. Wir landeten mit hundertachtunddreissig Sack Mehl und reihten uns hinter eine oder zwei

C-54, um ans Transportband zu gelangen, wo wir vor der grossen Flughalle ausluden, die Hitler 1933/34 entworfen und 1936 gebaut hatte – wie ein Adler im Flug. Wir stoppten, und kaum standen die Propeller still, als unser Bordingenieur die Luke aufmachte, und da standen drei oder vier Berliner vor der Tür. Der Laster stand bereit, als wir hielten, und fuhr rückwärts heran, als die Propeller Stillständen. Die Berliner schauten auf die Säcke, und man konnte an ihren Gesichtern sehen, was für eine Bedeutung unsere Fracht für sie hatte. Ich glaube, das war ihr Billett in die Freiheit, und wenn genügend solche Säcke durchkämen, würden sie in Berlin bleiben können, würden frei bleiben können, und sie schauten uns Amerikaner mit Respekt an, als wir zwischen den Säcken herunterrutschten, und sie lachten und gaben uns einen Klaps auf den Rücken – und doch waren sie die Helden.

Sie waren es, die abends in zerbombte Häuser heimgingen, nicht anders als viele Engländer im Krieg, und sie gingen heim und hatten nicht genug zu essen und brachten heim, was sie gerade Essbares für ihre Familie auftrieben, und sie waren es, die uns anlachten, und da waren wir noch vor kurzer Zeit Feinde gewesen. Es war ein Gefühl, wie ich es seither nicht mehr gehabt habe, einen anderen Menschen zu sehen, der dich anschaut, und du tust deine Arbeit und sonst nichts.

Ich hab auch das Gefühl zuvor nicht richtig gehabt, dass

wir uns hier für etwas Wichtiges miteinander ins Zeug legten. Und wie ich mehr und andere solche Leute sah und kennenlernte, wenn sie jedesmal mit ihrem Lkw herangefahren kamen, wenn unser Flugzeug gelandet war, wurde das Gefühl noch stärker, dass wir an einem gemeinsamen Ziel arbeiteten, das der Mühe wert war, den Kindern Nahrung zu bringen, den Kranken Medizin und allen das Minimum, das man zum Leben braucht, nicht reich werden, sich bloss anstrengen, dass man am Leben bleibt. Oft waren deutsche Kinder da mit älteren Leuten als Aufsicht, und sie brachten uns Blumen. Mir ist vorher nie so was passiert. In Amerika verwenden wir Blumen nicht so, wie sie es in Europa tun, und sicher nicht wie die Berliner. Aber sie brachten Blumen zu uns heraus. Eines Tags bringt mir ein Vater mit seinem Sohn eine kleine Kutsche – eine von Hand gemachte Kutsche mit Pferden dran und Schlägen, die aufgingen –, und er erzählte mir, wie lange sie daran gearbeitet haben, und dass sie möchten, ich soll die Kutsche haben. Ein kleines Mädchen kommt mit ihrem Lieblingsbär zu mir, einem Berliner Bär, und will, dass ich ihn nehme, und an den Ellbogen war er schon ganz abgewetzt, und ich mache eine Schnur dran, und er fliegt mit mir im Cockpit.

Ich mag Leute, die optimistisch sind. Ich hab Leute gern, die glauben, dass man es schafft, dass es der Mühe wert ist, dass etwas Gutes drin steckt, und die hier sind solche Leute. Sie sind tapfer, sie leben die ganze Zeit im

Rachen des Tigers. Ich glaub, ich hab nie mehr solche Menschen getroffen wie die Berliner gleich nach Kriegsende, die zäh und robust waren und die sagten: ‚Schaut her, wir geben alles her, was wir haben, es macht uns nichts aus, wenn wir nichts mehr als ein Hemd auf dem Leib haben‘ – und das war buchstäblich wahr, sie wollten gar nichts für sich behalten, sie sagten: ‚Ihr haltet zu uns, wir geben euch alles, was wir haben – und wenn das nicht genug ist, wir bleiben mit euch hier, mag sein, was will.‘ Wenn man Leute sieht, die sich so hingeben, dann muss man sie einfach gernhaben.

Ich glaub, dass dieser Geist von Freiheit, der in den Berlinern lebte, sich verstärkt hat. Als die Blockade sie traf, sahen sie die Möglichkeit, ihre Freiheit zu verlieren, und das war hinter den Gesichtern der Freiwilligen zu sehen, die ausserhalb des Flugplatzes standen und zu uns sagten: ‚Wenn ihr noch mehr Hilfe braucht, wir sind da.‘ Und wie sie hereinkamen, das Mehl auszuladen und die Kohle auszuladen, und was für Blicke und was für Empfindungen da ausgetauscht wurden – das sagte mehr aus als alle Worte oder ein Bild oder eine Predigt, die irgendjemand hätte halten können. Ich hab ein ganz besonderes Empfinden für sie und ich glaub, dass sie die eigentlichen Helden dieser Zeit waren, dass ihre Entschlossenheit und ihr Widerstandsgeist bei den Alliierten einen Rückfunken zündete.»¹⁹

Gail Halvorson wäre der letzte Pilot Amerikas, der Lob

und Preis für sich beanspruchen würde. Bürger von Salt Lake City und Provo fragen neugierig, warum die Welt da draussen an Bischof Halvorson in Provo interessiert ist. In Universal City, Texas, wundern sich die Leute, warum Fremde aus London sich nach Oberst Jim Huston erkundigen. Huston ist jetzt Mitglied des Gemeinderats von Universal City, Halvorson von norwegischer Abkunft und Bischof der Mormonenkirche (was keineswegs etwas so Anspruchsvolles ist wie die Würde eines Bischofs der Anglikanischen Kirche), beide aber sind Menschen, denen Mitgefühl und Teilnahme am Nächsten aus den Augen leuchten.

Es gibt viele, viele andere Piloten, Briten und Amerikaner – es dürften wenigstens zweitausend sein –, deren Zuneigung zu den Menschen, die sie retteten, gleich stark ist. Innerhalb der Grenzen dieses Buchs war ich gezwungen, vier Piloten für Tausende sprechen zu lassen. Es sollte mich sehr wundern, wenn irgendein Pilot, ob von der RAF, aus dem Commonwealth oder von der zivilen britischen Luftfahrt, ob von der US Air Force oder Marine, grundlegend anders dächte. Die Berliner Luftbrücke war eine Mission des Mitgefühls. Die Männer, die sie flogen, waren so geschult, dass sie entgegen allen Widrigkeiten einen Erfolg aus ihr machten, aber auch so einfühlsam und verständig, zu wissen, dass der Sinn ihrer Unternehmung war, 2,1 Millionen Menschen die Freiheit zu erhalten, weil sie frei bleiben wollten.

Diplomatische Überlegungen

Als General Tunner erst einmal gegen Ende Juli 1948 die Verantwortung für die Luftbrücke übernommen hatte, war sehr wenigen Piloten Zeit und Gelegenheit geboten, die Stadt kennenzulernen, der sie halfen, oder mit den Menschen näher bekannt zu werden, denen sie die Freiheit bewahren wollten. General Tunner hatte befohlen, dass die Piloten entweder zu fliegen oder sich auszuruhen hätten, um für den nächsten Flug fit zu sein. Über den Konflikt nachzudenken und ihn zu analysieren, der sich zwischen Grossbritannien und Amerika einerseits und der Sowjetunion andererseits zu entwickeln begann, dazu hatten die britischen und amerikanischen Diplomaten in Berlin, London, Washington und Moskau Zeit. Aus ihrer Korrespondenz, die nunmehr zumeist veröffentlicht ist, geht hervor, dass hauptsächlich zwei Probleme sie beunruhigten. Das erste, kleinere, war die ungewisse Haltung Frankreichs. Amerika und Grossbritannien, besonders Grossbritannien, waren bestrebt, angesichts der ernstlichen sowjetischen Bedrohung, die sich seit dem Ende des 2. Weltkriegs entwickelt hatte, eine gemeinsame Front der drei westlichen Grossmächte si-

cherzustellen. Die Franzosen leisteten aber keinen Beitrag zur Luftbrücke, teils wegen ihres Engagements in Indochina, teils wohl aus Unentschlossenheit.

Gegen Ende Juli erörterte der amerikanische Botschafter in London, Lewis Douglas, Washington gegenüber Bevins Besorgnisse:

«Bevin meint, er tue das Äusserste, um ein, wie er befürchtet, angsterfülltes und bankrotttes Frankreich zu stützen; der auf ihm lastende Druck und die Mühe, eine einheitliche Front der westeuropäischen Mächte aufrechtzuhalten, sind eine schwere Bürde, die zu tragen er sich ohne viel Hoffnung abmüht.»

Mit dem Herannahen des Winters verschlimmerte sich die Lage Frankreichs. Die Regierung trat am 4. September zurück, und es dauerte sechs Tage, bis die neue unter Ministerpräsident Henri Queuille gebildet werden konnte.

Während des Interregnums schrieb Douglas verzweifelt nach Washington:

«Frankreich hat keine Regierung mehr, wenigstens gab es heute Morgen keine. Nach meinen Informationen hatte Schuman [der zurückgetretene Premierminister und Führer der Republikaner, der im Kabinett Queuille Außenminister wurde] Schwierigkeiten bei dem Versuch, ein neues Kabinett zu bilden, und sagte dem Staatspräsidenten Auriol, er sei nicht in der Lage, ein Kabinett zu bilden, und wolle der Verantwortung entbunden werden. Wann eine neue Regierung gebildet wird, ist schwer zu

sagen. Ist es geschehen, bleibt immer noch die Frage, wann sie in der Lage sein wird, in dieser [Berliner] Sache eine Entscheidung zu treffen.»²⁰

Das andere Problem, die Beziehungen zur Sowjetunion, machte den Diplomaten noch mehr Kopfzerbrechen. Die Ratschläge, die sie von den Militärs erhielten, waren widersprüchlich und im ganzen genommen nutzlos. General Clay glaubte nicht, dass die Luftbrücke durchgehalten werden könne, und sagte es auch. Eine von ihm befürwortete Alternative, ein bewaffneter Durchbruch von den Westzonen nach Berlin, wurde von Verteidigungsminister Forrestal am 28. Juli nachdrücklich abgelehnt. Er sagte den Diplomaten geradeheraus, dass die Stäbe in Washington die Entsendung eines bewaffneten Konvois auf die Autobahn nach Berlin nicht befürworten könnten – «mit Rücksicht auf das damit verbundene Risiko eines Kriegs und bei der Unzulänglichkeit der Vorbereitungen Amerikas auf einen globalen Konflikt». Er setzte noch hinzu, ein solcher Plan könne nur bedacht werden, wenn jeder andere Lösungsversuch scheitere oder man ihn fallenlassen müsse; ferner falls eine neue Abschätzung der Situation ergäbe, dass der bewaffnete Konvoi wahrscheinlich durchkäme, und falls sich die Vereinigten Staaten entschieden, dass das Risiko eines Kriegs für die Sache Berlins akzeptabel sei.

Für die verantwortlichen Politiker in London und Washington waren das zwei deprimierende Ratschläge. Gleich darauf kam ein drittes und ebenso niederschmetterndes Te-

Telegramm vom US-Botschafter in Moskau Walter Bedell Smith. Er war überzeugt, dass auch eine funktionierende Luftbrücke Berlin nicht retten würde.

«Obwohl die westliche Luftbrücke entgegen den ursprünglichen Erwartungen der Sowjets voraussichtlich echte Hungersnot unbegrenzt abwenden kann, arbeitet die Zeit immer noch gänzlich zugunsten der Sowjets, wenn es sie gelüftet, die Position der Westmächte unhaltbar zu machen. Denn abgesehen vom Nervenkrieg gegen nichtkommunistische Deutsche kann das Wirtschaftsleben der Westsektoren mit Lebensmitteln allein nicht aufrechterhalten werden. Es ist nunmehr offensichtlich, dass die Luftbrücke nicht genügend Kohle, andere Rohstoffe und Verbrauchsgüter beschaffen kann... Die Sowjets müssen überzeugt sein, dass sie der gegenwärtigen Blockade nur zuzuschauen brauchen, um die Westmächte schliesslich hinauszudrängen.»²¹

Man muss es den Politikern ziemlich hoch anrechnen, dass sie bei all diesen düsteren Informationen unverzagt blieben. Bevin, Truman und Attlee liessen sich nicht erschüttern. Bevin vor allem war durchaus zuversichtlich. Er liess Botschafter Douglas wissen, dass die Zeit für die Westmächte arbeite, dass die Luftbrücke wie bisher, nunmehr verstärkt durch weitere C-54, die Sowjets verblüffen und ermüden werde. Douglas berichtete nach Washington, dass an Bevins Zielen und Entschlossenheit keinerlei Zweifel bestünden. Bevin habe gesagt, dass ein Aufgeben Berlins den Verlust Westeuropas bedeuten würde. Bevin und

Truman dachten nicht daran, den Dingen ihren Lauf zu lassen, ohne so viel diplomatischen Wirbel zu machen, wie sie unter den gegebenen Umständen aufrühren konnten.

Am 3. August wurden die drei Botschafter der Westmächte auf Verlangen ihrer Regierungen in Moskau von Stalin empfangen. Es war eine ergebnislose Konferenz, die zwei Stunden dauerte. Stalin sagte, die Reisebeschränkungen seien durch technische Mängel verursacht worden, es gebe aber auch noch andere Gründe. Grosse Mengen an Ausrüstungen aller Art seien aus Berlin in die Westzonen transportiert worden, die Ostzone sei der neuen Westwährung gegenüber verwundbar, die Entscheidung der westlichen Alliierten habe die Teilung Deutschlands in zwei Staaten zur Folge. Da es nun zwei deutsche Staaten gebe, gebe es auch zwei Hauptstädte – Berlin und Frankfurt. Weil man in Deutschland nun zwei Staaten und zwei Hauptstädte habe, argumentierte Stalin, könne Berlin nicht länger als Hauptstadt ganz Deutschlands, sondern müsse als Ostdeutschlands Hauptstadt betrachtet werden. Da dem so sei, sei es unerträglich, dass eine besondere westdeutsche Währung in West-Berlin eingeführt werde.

Bedell Smith nahm aus den Gesprächen den Eindruck mit, dass Stalin und Aussenminister Molotow, der ebenfalls anwesend war, einer Übereinkunft nicht abgeneigt seien. Bevin war nicht dieser Ansicht. Trotzdem versuchten die drei Botschafter weiterhin, die sowjetischen Absichten aus-

zuloten. Smith von den Vereinigten Staaten, Frank Roberts von Grossbritannien und Yves Chataigneau von Frankreich mussten die entnervende Erfahrung machen, von Molotow und einem seiner Stellvertreter, Andrej Smirnow, bis Ende August hingehalten zu werden. Die sowjetische Regierung bot schliesslich gegen die wirtschaftliche Kontrolle über ganz Berlin die Aufhebung der Reisebeschränkungen an. Die Ostwährung wäre dann das einzige gesetzliche Zahlungsmittel; die Notenausgabe und die Regulierung des Umlaufs würden von der Deutschen Notenbank der Sowjet-Zone kontrolliert.

Als erster wies Clay dies zurück, dann Marshall und Bevin. Die Botschafter blieben tätig. Vielleicht wegen ihrer Bemühungen, vielleicht weil die Russen es immerhin für angebracht hielten, nahm Marschall Sokolowski eine Einladung General Roberts' zu einer Zusammenkunft der vier Alliierten Kommandanten in Berlin am 31. August an, die nach allgemeiner Auffassung nicht als eine Sitzung des damals schon gestorbenen Kontrollrats betrachtet wurde.

Sie hielten eine Reihe von Besprechungen ab, die erste seit dem Frühjahr, konnten aber keine Übereinkunft erzielen. Die Probleme waren die Währung, die Reisebeschränkungen und die Einheit Berlins. Die westlichen Alliierten vermuteten, dass Sokolowski auf die begrenzten Vereinbarungen zurückkommen würde, die die Botschafter in Moskau erreicht hatten. Wie vor ihm Molotow begann Soko-

lowski jedes neue Treffen mit einem neuen Einwand. Die drei westlichen Kommandanten bewiesen eine löbliche Geduld und hielten das Gespräch mit den Russen bis in den Winter hinein in Gang. Schliesslich entschied der Planungsstab des US-Aussenministeriums, sich mit den unfruchtbaren Komplikationen der Deutschen Notenbank nicht länger zu befassen und die Lage objektiv zu überprüfen. Das Ergebnis war ein Dokument der höchsten Geheimhaltungsstufe mit der Bezeichnung PPS 42, das im Auszug lautet:

«Die Berliner Situation stellt diese Regierung vor ein echtes Dilemma. Die Umriss dieses Dilemmas sind einfach. Einerseits ergibt die Berücksichtigung des nationalen Interesses, dass wir zu diesem Zeitpunkt nicht in einen Krieg verwickelt werden sollten. Bei der Entwicklung der augenblicklichen europäischen Lage im Allgemeinen macht eine fortdauernde Verschlechterung der kommunistischen politischen Position einen Krieg möglicherweise unnötig. Unsere eigene militärische Position ist zudem heute im Verhältnis zur Sowjetunion weniger günstig, als man sie in einem oder zwei Jahren erwarten darf. Schliesslich können die militärische Kraft und das Selbstvertrauen unserer westeuropäischen Freunde in einer weiteren Periode der Fortentwicklung zu einem nordatlantischen Verteidigungsübereinkommen vermutlich beträchtlich gesteigert werden.

Somit scheint, können wir diesmal den Krieg vermeiden, die gute Aussicht zu bestehen, a) dass wir es mögli-

cherweise fertigbringen, ihn überhaupt zu vermeiden (dies ist wohl der grundlegende Unterschied zwischen unserer jetzigen Situation und jener der Franzosen und Briten in München), und b) dass wir, sollte der Krieg kommen, in jedem Fall sicher sein können, uns in ein oder zwei Jahren in einer besseren Position zu befinden, den Kampf aufzunehmen, als es heute der Fall wäre.

Andererseits müssen wir uns bewusst sein, dass das Vertrauen und die Bewunderung, zu der unsere Haltung die Bevölkerung von Berlin inspiriert hat, und die symbolische Bedeutung, die diese Situation als ein Test der Stärke und Entschlossenheit zwischen Ost und West angenommen hat, Faktoren von enormer Bedeutung darstellen. Diese Faktoren machen einen einseitigen westlichen Rückzug aus dieser Stadt unmöglich, der gleichbedeutend wäre mit der Auslieferung der Bevölkerung der Westsektoren an kommunistische Unterdrückung und Vergeltung.» Weiter hiess es: «Der Westen ist bis jetzt in der Lage gewesen, die Ausdehnung des kommunistischen Polizeisystems auf europäische Völker über die Hochwassermarke des militärischen Vorrückens der Sowjets im Krieg hinaus zu verhindern. Jetzt eine Ausdehnung durch die Aufgabe unserer Position in Berlin zuzulassen – auch wenn die Menschen, die wir opfern würden, Deutsche sind, um deren Schicksal wir uns vor drei Jahren recht wenig gesorgt hätten –, würde unweigerlich anderswo in Europa und besonders an so empfindlichen

und exponierten Stellen wie Wien und Triest das Vertrauen zu uns untergraben...

Wir haben hier eine der grossen, immer wieder auftretenden Imponderabilien der auswärtigen Politik, einen emotionalen Faktor, der zu den praktischen Überlegungen geringen logischen Bezug haben mag, dem aber eine höhere, unwiderlegbare Wichtigkeit eignet...

Wir müssen erkennen, dass man Berlin für den Nachschub nicht auf unbeschränkte Zeit in Abhängigkeit von der Luftbrücke lassen kann. Es genügt nicht, die Luftbrücke allein nach ihren technischen Aspekten zu beurteilen, indem man Schätzungen anstellt, wie lange wir hoffen können, Berlin mit diesen Mitteln zu versorgen. Wir müssen auch psychologische und politische Überlegungen einkalkulieren. Wir müssen begreifen, dass die Bevölkerung einer grossen Stadt, besonders dieser Stadt, die einen Wiederaufbau in grossem Massstab dringend nötig hat, nicht endlos mit einem absoluten Minimum an Nahrung und Heizung weiterexistieren kann. Früher oder später müssen aus den damit verbundenen Opfern und vor allem aus der ständigen Unsicherheit selbst Entmutigung, Missbehagen und Unwille über uns entstehen.»

PPS 42 scheint das hauptsächlich politische Dokument gewesen zu sein, das die anglo-amerikanische Politik bestimmte, bis die Blockade am 12. Mai 1949 aufgehoben wurde. Es ist ein in mancher Hinsicht prophetisches Doku-

ment. Die Luftbrücke wird als ein gewagtes Unternehmen eingeschätzt, aber als ein Hasardspiel, auf das sich einzulassen die Briten und die Amerikaner moralisch verpflichtet sind. Es sah auch zutreffend die Art der Spannung voraus, die nach Beendigung der Blockade unweigerlich weiterbestehen würde. Die Spannung zwischen den Russen, die eine moralische Niederlage erlitten, und den westlichen Alliierten, die einen moralischen Sieg errungen hatten, war stark und dauerhaft genug, die Einigung Deutschlands unmöglich zu machen. Diese war wahrscheinlich schon von Anfang an unmöglich – d.h. seit 1944, als Roosevelt, Churchill und Stalin das Jalta-Abkommen unterschrieben hatten –, aber durch die russische Blockade Berlins 1948 und 1949 war die Teilung bzw. Einigung Deutschlands nicht einmal mehr ein Verhandlungsthema.

Die beiden Deutschland entfernen sich voneinander

Im Lauf der nächsten vier Jahre von 1949 bis 1953 erholten sich Westdeutschland und West-Berlin mit Hilfe des Marshall-Plans – wirtschaftlich gesehen – mit aussergewöhnlicher Schnelligkeit. Als die Wirtschaftler der westlichen Alliierten bei der Einführung der Deutschen Mark 1948 in Frankfurt sagten, dass hinter der neuen Währung der Fleiss des deutschen Volks stehe, sagten sie Prophetisches. Obwohl West-Berlin, das immer noch isoliert war, nicht so schnell gesundete wie Westdeutschland, konnte es doch aus dessen rapid wachsendem Wohlstand Nutzen ziehen. Die Bundesrepublik unterstützte West-Berlin weitaus grosszügiger und wirksamer, als die DDR oder die Sowjetunion Ost-Berlin half. Die Stadt bestand aus einem Ostteil, wo Nüchternheit und Sparsamkeit alles beherrschten, und einem Westteil, der Jahr um Jahr reicher, geschäftiger und zufriedener wurde. Die Jahre zwischen 1949 und 1953 waren eine Zeit, in der der Kontrast zwischen der Prosperität West-Berlins und der anhaltenden Ärmlichkeit Ost-Berlins Monat für Monat deutlicher hervortrat. Im Osten hatten die staatli-

chen Geschäfte der ‚Handelsorganisation‘ (HO-Läden) wenig anzubieten. In West-Berlin füllten sich die Warenhäuser allmählich mit so vielfältigen und teuren Waren aus aller Herren Ländern, wie sie besser nicht in der Rue de Rivoli, der Fifth Avenue oder der Bond Street zu haben waren.

Grösser wurde auch der Unterschied des Inhalts der Lohntüten in West- und Ost-Berlin. Was der Arbeitnehmer nach Haus trägt, ist die wirtschaftliche Statistik, die ihn interessiert und die für jeden von grösster Bedeutung ist. Maurer in West-Berlin verdienten ‚real‘ mehr als ihre Kollegen in Ost-Berlin. Statistiken, von denen nur einige etwas zweifelhaft waren, weisen nach, dass ein ostdeutscher Arbeiter für ein Paar Schuhe dreimal so lange arbeiten musste wie einer in West-Berlin. Die Deutsche Mark (West, DM-West) war viermal so viel wert wie die Deutsche Mark (Ost; DM-Ost). Diese Unterschiede waren beträchtlich und wurden noch grösser.

Was vom Standpunkt der Regierung der DDR aus schlimmer war: diese Differenzen liessen sich nicht verheimlichen. RIAS und andere westliche Sender waren überall zu hören, die ostdeutschen Behörden hatten keine Möglichkeit, Nachrichten aus dem Westen zu zensieren. Ein rumänischer Schuhmacher konnte aus dem Rundfunk nicht mit letzter Sicherheit feststellen, ob es ihm besser oder schlechter ging als einem österreichischen. Die ostdeutschen Arbeiter wussten aber genau, wie viel ‚drüben‘ verdient wurde, und es war eine Menge mehr als ihr Lohn.

Trotz bemerkenswerter Leistungen auf ostdeutscher Seite – es lässt sich behaupten, dass die DDR das einzige europäische kommunistische Land ist, in dem die landwirtschaftliche Betriebsform des Kollektivs funktioniert – nahm die Ungleichartigkeit der beiden Berlin, der beiden Deutschland zu. Dementsprechend wuchs die Unzufriedenheit unter der ostdeutschen Arbeiterschaft. Viele gingen wegen der besseren Löhne und Arbeitsbedingungen in den Westen, andere, weil sie in Freiheit leben wollten; die Zurückbleibenden wurden zunehmend missmutiger, Löhne und Gehälter genügten immer weniger der Aufrechterhaltung eines gewissen Lebensstandards. Und wenn die Regierung der DDR etwas unternahm, der Inflation zu steuern oder sie aufzuhalten, geschah es mit einem Minimum an Rücksichtnahme. Schliesslich durchbrach 1953 Unzufriedenheit die Dämme.

Der Arbeiteraufstand für die Freiheit, der am 17. Juni 1953 in Ost-Berlin ausbrach, richtete sich gegen einen Arbeiterstaat und eine starre Lohnfestsetzungspolitik. An der Lohnfront gewannen die Arbeiter gegen die ganze Macht eines Polizeistaats und zehn Divisionen der Roten Armee. An der Front der Freiheit verloren sie, und es kostete viele Menschenleben.

Es begann in der Stalinallee, dem Berliner Ende der Strasse nach Frankfurt an der Oder, Warschau und schliesslich Moskau. Die im Krieg von Bomben zerstörte Strasse wurde neu aufgebaut, um Ostberliner in Wohnungen unterzubringen, die der Söhne und Töchter einer Volksdemokra-

tie würdig wären. Es war ein Riesenprojekt, konzipiert im damals modischen architektonischen Geist des sozialistischen Realismus. Tausende waren an der Arbeit – ein eindruckvolles Bild des Fleisses, wenn schon nicht der Baukunst. Diese gewaltige Baustelle war der Schauplatz eines ursprünglich von Industriearbeitern ausgehenden Protests, mit dem die Maurer von Ost-Berlin die DDR-Regierung das Fürchten lehrten.

Ihr Grund zur Klage war eine Regierungsentscheidung, das Arbeitssoll um zehn Prozent zu erhöhen, d.h. die Maurer sollten zehn Prozent mehr Ziegel für den gleichen Lohn verarbeiten. Es ist begreiflich, dass sie diese Massnahme als eine Lohnminderung um zehn Prozent betrachteten, die sie auch war und die geblieben wäre, hätten sie nicht die Regierung, die bewaffnete Polizei und die Sowjetarmee herausgefordert – und Erfolg gehabt.

Wie es oft geschieht, wurde die Demonstration durch schwächliches und zögerndes Verhalten der Regierung ausgelöst. Die Entscheidung, die Norm zu erhöhen, war überhaupt ein grober Fehler gewesen; die Entscheidung, sie dann rückgängig zu machen, der zweite, für die Regierung nahezu verhängnisvolle Missgriff.

Am Montag, dem 15. Juni hatte es bereits kleinere Kundgebungen gegeben, die dem Anschein nach – soweit sie die Arbeiter an den Stalinallee-Bauplätzen betrafen – zu einem Zugeständnis führten. Es hatte bereits am Freitag zuvor Gerüchte gegeben, dass der Beschluss, die Norm zu erhöhen,

zurückgezogen würde. Die Arbeiter wollten nun die Bestätigung haben, und sie wollten sie früh am Morgen des Dienstags, am 16. Juni.

Um neun Uhr teilte ein unglückseliger und wahrscheinlich nicht informierter Parteifunktionär namens Gützlaff den achtzig Arbeitern am Block 40 der Stalinallee mit, dass die Norm nun doch erhöht werde. Gützlaffs lakonische Bekanntgabe liess das Mass überlaufen. Block 40 legte die Werkzeuge nieder und ging auf die Strasse. Es dauerte keine Stunde, und die ganze Belegschaft der Stalinallee hatte sich angeschlossen. Fünfhundert Arbeiter zogen zum Alexanderplatz und zum Sitz der Regierung. Bis sie ankamen, hatten die ersten etwa dreitausend Mann hinter sich. Die Polizei hielt – sicherlich aus Klugheit, vielleicht aus Sympathie – die Verkehrsampeln auf Grün.

Vom Alexanderplatz ging der Marsch zu den Gebäuden der DDR-Regierung in der Leipziger Strasse, dem früheren Hauptquartier von Görings Luftwaffe. Unterwegs schlossen sich dem Zug noch andere Bauarbeiter an, die die Staatsoper wiederaufbauten, und dann Tausende, die keine Bauarbeiter waren. Zwischen Alexanderplatz und Leipziger Strasse verlangten die Demonstranten nicht nur die Rücknahme der Erhöhung der Norm, sondern auch freie Wahlen und eine andere Regierung. Die Volkspolizei zog sich in ihre Kasernen zurück und verrammelte die Tore.

Die versammelten Demonstranten riefen nach Walter Ulbricht, dem Generalsekretär der Sozialistischen Einheitspar-

tei Deutschlands (SED) und faktischen Diktator der DDR, und dem Ministerpräsidenten Otto Grotewohl. Keiner wollte sich zeigen. Stattdessen gelang der Menge ein kurzer Blick auf Grotewohls Stellvertreter Heinrich Rau und den Bergbauminister Fritz Selbmann, die aus einem Fenster lugten. Die Menge wich nicht. Schliesslich, als das Geschrei lauter wurde und die Forderungen nach Freiheit und freien Wahlen sich häuften, erschien Selbmann am Portal des Regierungsgebäudes. Jemand schob ihm einen Tisch hin, auf den er steigen konnte. Jemand rief nach Ruhe, die dann eintrat. Selbmann, der sich (mit seinem Mut) schon einen Orden verdient hatte, sagte dann, dass die Norm nicht erhöht werde. Die Menge antwortete, das sei nicht genug, man wolle Freiheit. Ein Mann stieg neben Selbmann auf den Tisch. Er sei in Nazi-Konzentrationslagern gewesen, weil er an die Freiheit geglaubt habe. Sei es nicht möglich, jetzt Freiheit zu haben? Wenn er morgen von seinem Arbeitsplatz verschwinde, würden seine Kameraden wissen, dass er wieder in das Gefängnis geschickt worden sei, in das ihn Hitler gesteckt hatte. Die Demonstranten wüssten, was sie meinten, wenn sie von Freiheit sprächen. Es erhob sich der Ruf nach einem Generalstreik, der tags darauf, am Mittwoch, dem 17. Juni verkündet werden sollte.

Die Rote Armee kam in der Nacht. Gegen Morgengrauen waren mindestens zehn Panzer des Typs T 34 vor den Regierungsgebäuden in der Wilhelmstrasse postiert. Grosse Kontingente sowjetischer Infanterie erschienen beim Bran-

denburger Tor und am Potsdamer Platz an der Grenze zwischen dem Britischen und dem Sowjetischen Sektor. Die Volkspolizei hatte gleichfalls während der Nacht ihre Unterkünfte verlassen und war bewaffnet ausgerückt. Es gab unbestätigte Gerüchte von einem Eisenbahnerstreik in der DDR und von Unruhen in Leipzig, Gera, Bitterfeld, Halle und Torgau. Um 13.30 Uhr verhängte die Sowjetische Militärverwaltung das Standrecht über Ost-Berlin.

Der Mittwoch war schlimmer als der Dienstag. Statt dreitausend Demonstranten in der Leipziger Strasse waren es am frühen Morgen zehntausend. Diesmal eröffneten die Polizei und die Rote Armee das Feuer. Bis gegen Abend hatte es wenigstens sieben Tote gegeben; sechs davon waren von der Polizei erschossen, einer von einem russischen Panzer überfahren und getötet worden. Die hauptsächlichen Zusammenstöße ereigneten sich an drei Stellen – dem Brandenburger Tor, dem Potsdamer Platz und der Friedrichstrasse. Trotz der auf sie gerichteten Waffen machten die Demonstranten überall Tumult. Sie kletterten auf das Brandenburger Tor und rissen die rote Fahne herunter und zündeten sie an. Sie bemächtigten sich der sowjetischen Buchhandlung und legten Feuer. Sie setzten mindestens zwei Panzer ausser Gefecht, indem sie Balken in die Gliederketten schoben und Hölzer in die Mündungen der Kanonen steckten. Sie trieben die Volkspolizei aus ihrer Bezirksstation im Columbia-Haus am Potsdamer Platz und legten Feuer an das leere Gebäude.

Im Lauf des Tages gesellten sich Stahlarbeiter aus dem westlich von Berlin in der DDR gelegenen Stahlwerk Henningsdorf dazu; die Arbeiter marschierten durch West-Berlin, um zu den Ostberliner Demonstranten zu stossen.

Der Donnerstag war der Tag der Vergeltung. Bei der Verkündung des Standrechts am Tag vorher hatte der Sowjetische Militärkommandant, Generalmajor Pavel Dibrowa, alle Demonstrationen, Zusammenrottungen und Ansammlungen von mehr als drei Personen verboten. Sollte derartiges öffentlich stattfinden, würden die Teilnehmer nach dem Militärgesetz bestraft. Er verhängte auch eine Ausgangssperre von 21.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Am Donnerstag war Ost-Berlin ruhig und wie ausgestorben – nicht so die Gerichte. Als erstes verhandelten die sowjetischen Militärrichter gegen den 35 jährigen arbeitslosen Westberliner Willi Göttling und befanden ihn der Provokation im Dienst eines ausländischen Geheimdiensts für schuldig. Er wurde zum Tod verurteilt und anschliessend erschossen.

Inzwischen waren in der Stalinallee, wo alles angefangen hatte, sowjetische Panzer immer noch in Stellung und sowjetische Infanteristen auf Patrouille. In welche Richtung die Panzer ihre Rohre drehten, sie wiesen nur auf müssig herumstehende Maurer, Zimmerleute, Installateure und andere Bauarbeiter.

Um diese Zeit erreichten Berlin weitere Berichte über gleichzeitige Aufstände in der DDR selbst. Das Standrecht war in Potsdam, Babelsberg und Karl-Marx-Stadt (früher:

Chemnitz) verkündet worden. Streiks und Demonstrationen wurden aus Brandenburg, Dresden, Halle, Leipzig, Erfurt, Cottbus, Rostock, Warnemünde und Magdeburg gemeldet; zwanzig Personen wurden in diesen Städten von russischen Soldaten erschossen. Die Annahme lag nah, dass die ganze DDR von den Ereignissen in Ost-Berlin ergriffen worden war. Zu dieser Zeit konnten diese Berichte nicht bestätigt werden; erst viel später war dies möglich. Es stand ausser Frage, dass man westlichen Reportern nicht gestatten würde, in diesen Städten zu recherchieren. Aus einer sorgfältig zusammengetragenen Sammlung von Dokumenten politischer Prozesse im Ullstein-Archiv in West-Berlin geht hervor, dass z.B. Willi Götting nicht der einzige, aber wahrscheinlich der erste war, der erschossen wurde. Im Allgemeinen wurden Todesurteile von den sowjetischen Gerichten, Gefängnisstrafen von den deutschen ausgesprochen.

Ebenfalls am Donnerstag verurteilte ein sowjetisches Militärgericht Alfred Ardetsch und Herbert Strauch wegen Teilnahme an einer Demonstration zum Tod. Über Peter Heider, Walter Schädlich und Heinz Sonntag sprach ebenfalls ein sowjetisches Militärgericht in Leipzig das Todesurteil, über Alfred Diener in Gera, über Günther Schwarzer und Axel Schäfer in Erfurt, aber erst in der folgenden Woche. Erna Dorn wurde in Halle am 22. Juni zum Tod verurteilt, diesmal ausnahmsweise von einem deutschen Gericht. Eine Woche später, am 30. Juni fällte ein sowjetisches Mi-

litärgericht in Rostock über Heinz Brandt, Vera Knoblauch und die zwei Küstenwächter Ernst Markgraf und Hans Wojkowsky Todesurteile.

Die deutschen Gerichte arbeiteten langsamer als die sowjetischen und hatten viel mehr Fälle zu behandeln. Nach den zuverlässigsten, jetzt verfügbaren Schätzungen wurden etwa vierhundert Personen für schuldig befunden und zu Strafen von zwei Jahren bis lebenslänglich Zuchthaus verurteilt. Die sowjetischen Militärgerichte ergriffen die Initiative und statuierten Beispiele, besonders weil die deutschen Gerichte durch einen – vom Standpunkt der Regierung der DDR – unglücklichen Wechsel im Justizministerium behindert waren. Der Justizminister Max Fechner, ein Werkzeugmacher und ehemaliger Sozialdemokrat, der in die SED gegangen war, hatte die Unvernunft, öffentlich zu sagen, dass das Streikrecht in der Verfassung der DDR festgelegt sei. Er hatte recht damit, das Recht zu streiken ist ausdrücklich darin proklamiert.

Verfassungssätze sind eine Sache, die Gegebenheiten einer Diktatur eine andere. Nachdem Max Fechner törichterweise am 1. Juli die Verfassung zitiert hatte, wurde er festgenommen und in ein Konzentrationslager gesteckt – wahrscheinlich Sachsenhausen, das Hitler intakt hinterlassen hatte. Fechners Nachfolgerin Hilde Benjamin kümmerte sich nicht darum, was die Verfassung über das Streikrecht sagte, und die DDR-Gerichte machten weiter.

Die Theorie hat viel für sich, dass der Entschluss der Re-

gierung der DDR, die Normen zu erhöhen, das Ergebnis für sie unlösbarer wirtschaftlicher Schwierigkeiten, sowie von Kopflosigkeit und einer Art Panik war. 1953 war das Jahr von Stalins Tod, er starb am 5. März. Danach revidierte die Sowjetregierung ihre Politik, auch der DDR gegenüber. Der einflussreiche und kluge politische Berater der Sowjetischen Kontrollkommission in der DDR, Wladimir Semjonow, wurde am 22. April nach Moskau zum Empfang neuer Richtlinien gerufen und kam am 5. Juni nach Ost-Berlin zurück. Gleichzeitig wurde die Sowjetische Kontrollkommission aufgelöst und durch eine Hohe Kommission ersetzt, deren Vorsitzender Semjonow war. Man darf annehmen, dass seine Instruktionen für die DDR-Machthaber dahin gingen, dass die DDR wirtschaftlich unabhängig werden müsse. Die Sowjetunion wollte mehr Verbrauchsgüter für die eigenen Leute und die anderen Satellitenstaaten behalten. Die DDR-Bürger hätten den Gürtel enger zu schnallen oder ihre Wirtschaft effektiver zu machen oder beides. Stimmten diese Instruktionen, so entsprachen sie sicherlich Chruschtschows Wunsch, als Nachfolger Stalins im eigenen Land Sparmassnahmen zu reduzieren.

Jedenfalls scheint die DDR-Regierung in den ersten Juni-tagen 1953 in grosser Verwirrung gewesen zu sein. In den staatlichen Geschäften stiegen die Preise, die wiederum dazu zwangen, die Löhne halbwegs anzugleichen. Man weiss nicht mit Sicherheit, wie der Beschluss zustande kam, die Normen zu erhöhen. Wie die polnische Regierung in-

zwischen erkannt hat, kann man die Arbeiter zu allem möglichen überreden, nicht aber zur Hinnahme eines sinkenden Lebensstandards. Zehn Prozent mehr Ziegel fürs gleiche Geld vermauern, bedeutet weniger Geld für die gleiche Arbeit. Wie auch immer die Regierung ihr Vorhaben formulierte, die Arbeiter begriffen, welche Wahrheit dahintersteckte, denn dumm sind sie nicht. Dumm war übrigens auch die Zeitung der SED ‚Neues Deutschland‘ nicht, das eine Woche vor dem Aufstand einen in die Augen fallenden Artikel gebracht hatte, in dem es hiess, dass die Normen ohne die Zustimmung der Arbeiter selbst nicht erhöht werden sollten und nicht erhöht werden würden. Man brauchte ihnen dann nicht mehr zu sagen, dass man sie verkaufen wollte. Dem ‚Neuen Deutschland‘ muss man es zugutehalten, dass der Artikel erschien.

Am 17. Juni um 22.36 Uhr trat das Westberliner Abgeordnetenhaus zusammen, um die Ereignisse im Osten zu besprechen; die Stimmung war gedrückt. Noch während der Sitzung erhöhten sich die Verlustziffern an Westberlinern von einem Toten auf zehn, von sechzig Verwundeten auf sechsundsechzig. Die Vorsitzenden aller Parteien drückten ihren Abscheu und ihre Bestürzung aus. Als einzige Massnahme, den Ostberlinern zu helfen, blieb nur, sie ausgiebig mit Medikamenten zu versorgen.

Der ‚Siebzehnte Juni‘, wie der Tag in West-Berlin und in der Bundesrepublik heisst, demonstriert drei Wahrheiten, die möglicherweise für alle Zeit gelten. Die erste ist, dass

auch die härteste und am besten organisierte Diktatur nicht ohne Weiteres und leichthin eine Minderung des Lebensstandards ihrer Bürger anordnen kann. Die Waffe des Streiks ist überall wirksam, sogar in Ost-Berlin, und mit Kanonen kann man auch nicht alles erreichen. Die zweite Wahrheit des Jahres 1953 ist, dass auch noch acht Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die Sowjets in ihrem Besatzungsgebiet die wirkliche Verantwortung hatten. Es waren sowjetische Militärgerichte, nicht deutsche, die sofort zusammentraten, um Deutsche zum Tod zu verurteilen. Es war die Rote Armee, nicht die Nationale Volksarmee der DDR, die den Potsdamer Platz und die Stalinallee besetzte. Die dritte ist die, dass in diesem tragischen Augenblick der Geschichte Berlins der Widerstand nicht nur von Berlinern ausging. Die ganze DDR war ebenfalls in Aufruhr und kampfbereit.

Ich hoffe sehr, dass der Mann aus Rostock, den ich am 17. Juni in der Stalinallee kennenlernte, nicht zu denen gehörte, die am 18. Juni zum Tod verurteilt wurden. Jedenfalls war er wie viele andere von weither nach Berlin gekommen.

Der 17. Juni bestärkte die Westberliner nur noch mehr in der Überzeugung, dass Kompromisse mit der Regierung der DDR nicht in Frage kämen. Man kann nicht mit Leuten verhandeln, die Streikende erschossen. Bis zum Juniaufstand gab es immer noch Freunde von mir in West-Berlin, die glaubten, dass eine Wiedervereinigung der Stadt möglich sei. Von da an änderten sie ihre Meinung. Verwandtschaftli-

che Bindungen hielten die Berliner noch so weit zusammen, dass sich Familien von diesseits und jenseits der Grenze treffen konnten. Westberliner Kinder konnten ihre Grosseltern in Pankow besuchen, Ostberliner Kinder nach Charlottenburg fahren. Aber die Grenze bestand, jenseits derer im Osten die Menschenrechte in Frage gestellt wurden oder zum mindesten nicht den Massstäben entsprachen, die die Westberliner erwarten zu dürfen glaubten. Da Hitler dem Volk so lange die Demokratie vorenthalten hatte, setzte West-Berlin für sich selbst hohe demokratische Massstäbe.

In diesen Tagen – wenn auch später nicht immer – konnte kein Westberliner Politiker jemanden hinters Licht führen, denn im Schöneberger Rathaus residierte damals wohl die sauberste Regierung Europas. Es war auch eine Regierung, die dem bemerkenswertesten Element des deutschen Wirtschaftswunders vorstand. Weithin wieder aufgebaut, machte sich West-Berlin daran, sich am eigenen Zopf aus dem Sumpf zu ziehen. Die Findigkeit der Westberliner, ihr Fleiss und ihre Standhaftigkeit wurden in einer mächtigen Anstrengung zusammengefasst, sich in einer kalten Welt des Konkurrenzkampfs ein anständiges Leben zu sichern.

Der Anlauf war heroisch. Seit dem Krieg hatte West-Berlin damit zu rechnen, dass seine Märkte im Westen weit entfernt sind, der Nachschub an Rohmaterial teuer sein muss und dass es sich nicht ausdehnen kann. Wirtschaftsgeographisch kann es kaum je eine ungünstigere Situation gegeben

haben. Es war, als wollte ein Gärtner den Lebensunterhalt mit einer Maschinenwerkstatt verdienen. Eben dies taten vergleichsweise die Westberliner. Sie machten aus ihren Sachkenntnissen das Möglichste, sie stellten sich die Aufgabe, die Märkte nach Spezialprodukten zu erforschen, zu deren Herstellung viel Geschick, aber nicht viel Rohstoff erforderlich war. Die Bundesrepublik und die Deutsche Mark waren West-Berlins solide Stütze. Jedermann weiss, dass West-Berlin von Bonn subventioniert wird, aber das bedeutet nicht, dass sich die Westberliner des Status von Rentnern erfreuen. Sie haben es sich nie in dem Bewusstsein gemütlich gemacht, dass die Bundesrepublik immerzu zahlen werde.

West-Berlin machte Fortschritte und gedieh, Ost-Berlin nicht. Die Wohlstandskluft wurde in den sechziger Jahren immer breiter. Die sichtbarste Folge war eine Flut von Flüchtlingen, denen daran lag, sich im Westen zu verbessern. Bis 1961 war es den Berlinern möglich, den Eisernen Vorhang zu passieren und im Westen Arbeit, Wohnung und Wohlstand zu suchen.

Acht Jahre lang nach dem Siebzehnten Juni entfernten sich die Lebensstandards voneinander und auch die zwei Währungen. Die DDR erlaubte den Umtausch von DM-West gegen DM-Ost nur im Verhältnis von eins zu eins. Jedermann wusste, dass es lächerlich war, denn die inoffizielle Umtauschquote war eins zu fünf. Die DDR machte auch kein Hehl daraus, dass ihr nur daran lag, die eigene Währung so gut wie möglich zu schützen.

Was sie nicht schützen konnte, waren ihre Bürger. Als es in West-Berlin und in der Bundesrepublik immer rapider bergauf ging, wechselten mehr und mehr Bürger Ost-Berlins und der DDR in den Westen über. Schliesslich entschied sich die Regierung der DDR, die Schande und Blamage zu riskieren und ihre Bürger einzusperren.

Eine Mauer, die Menschen einzuschliessen

Eine Stunde vor Sonnenaufgang am 14. August 1961 fragte die NATO bei Corporal Michael Moore von der C-Squadron des 4. Royal Tank Regiments an, was er vor sich sehen könne. Corporal Moore und seine Männer waren die vorderste Spitze des Westens, die Besatzung des einzigen Panzers, den die westliche Welt in der Invalidenstrasse an der Grenze zwischen dem Britischen und dem Sowjetischen Sektor von Berlin postieren konnte.

Was geschah, war, dass die DDR mit kräftiger Unterstützung durch die Russen quer durch Berlin eine Mauer baute, um ihre Bürger am Entkommen in den Westen zu hindern. Die enge Invalidenstrasse war eine Hauptübergangsstelle zwischen Ost- und West-Berlin und überschreitet die Grenze an der Sandkrugbrücke.

Die NATO wollte also von Corporal Moore wissen, was er sehen könne. Corporal Moore sagte mit der Geduld des Panzerkommandanten in vorderster Position, dass er nichts ausmachen könne, weil es zu dunkel sei. Er wusste, dass er die ‚Speerspitze‘ des Westens war.

«Immer wieder blickte ich in die Runde und suchte mit

dem Episkop und dem Fernglas das Blickfeld ab. Aber wenn, was man sieht, schwarz ist, macht eine siebenfache Vergrößerung das Schwarze auch nicht heller... Jede halbe Stunde riefen sie mich an, ob ich was sehen könnte, was ich hören könnte, ob ich erraten könnte, was da vor sich ging. Und ich konnte nicht. Dann, etwa um vier Uhr, wurde es ein bisschen heller. Man konnte ahnen, dass die Sonne sich dranmachte, aufzugehen. Und wieder schaute ich raus. Und dann begannen die Dinge, einen Umriss anzunehmen. ..

Als es langsam heller wurde, sah ich's deutlicher. Das war bestimmt ein Panzer, und sie fragten mich, was für einer. Es war ein sowjetischer. Und dann kamen ihre Fragen. ‚Was für ein Typ?‘ ‚Einen Augenblick. Er hat Raupenkettens und eine Kanone. Aber lassen Sie mir Zeit, bis es heller wird.‘ Als es dann lichter wurde, sagte ich: ‚Es ist ein T 34-85.‘ Dann machte ich das Schild an der Seite aus und sagte: ‚Ja, es ist ein sowjetischer Panzer, es ist ein T 34-85, und es ist ganz entschieden ein sowjetischer‘. Sie wollten wissen, wie weit er weg sei, und ich sagte: ‚Es sind ungefähr fünfzehn Meter‘, worauf sie fragten: ‚Sagten Sie fünfzehn Meter?‘ Ich sagte: ‚Ja, fünfzehn Meter/

Ich konnte mir nur denken, dass der sowjetische Panzer bereits dort gestanden hatte, als ich um Viertel vor zwölf hierherkam, und dass er mich gehört haben musste, als ich den meinen da aufstellte. Aber ich wusste damals

natürlich nicht, dass der dort war. Und so hatte er wohl einen Vorteil über mich. Es war dann ganz hell, und der Abstand war tatsächlich fünfzehn Meter, und zwar von Rumpf zu Rumpf. Und also waren unsere Kanonenläufe etwas mehr oder weniger als fünf Meter voneinander, die Mündung von meinem Lauf zur Mündung von seinem. Was machen in einer solchen Situation?

Weil wir alleweil gute Briten sind, auch in Krisenzeiten, was machen wir – wir trinken eine Tasse Tee. Panzersoldaten sind da alle gleich. Wenn man die ganze Nacht wachgesessen ist, verlangt's einen mächtig nach einer Tasse Tee, und mein Funker-Lader, der auch eine Art Küchenchef in einem Panzer ist, hatte den Tee schon gekocht, die Eiersandwiches gerichtet und reichte mir meinen Teebecher und Sandwiches zum Frühstück herauf, was ich immer als mein Recht als Panzerkommandant angesehen habe. Ich stellte alles wie gewöhnlich vor die Luke der Kommandokuppel und machte mich dran, meinen Tee zu trinken.

Bis jetzt hatte der T 34 kein Lebenszeichen gegeben. Er könnte leer gewesen sein. Aber dann – und ich hätte beinahe meinen Tee verschüttet – ging drüben der Kuppeldeckel auf, und ein Kopf erschien, auf dem so ein sowjetischer Superhelm sass, und ein Fernglas, und alles, was ich sehen konnte, war ein Kopf und ein Fernglas, und er schaut zu mir herüber, und ich schau zu ihm hinüber. Ich denk mir, dass er wahrscheinlich über den Tee mehr gestaunt hat als über alles sonst.

Was wir für uns buchen können, ist, dass es ausgeschlossen war, dass der drüben eine Tasse Tee oder Kaffee trinken konnte, weil die nämlich in ihren Panzern nichts hatten, auf dem sie hätten was kochen können.

Ich schaute ihn wieder an, er reagierte überhaupt nicht. Ich trank meinen Tee aus und richtete mich ein bisschen höher in der Kuppel auf, und er tat das gleiche. Na, denke ich, wenn er A sagt, wird er auch B sagen. Und so deute ich ein kleines Winkewinke an. Er reagiert bloss insofern, als er ausser Sicht verschwindet und den Deckel schnell zuklappt. Ob ich ihn geärgert habe oder ob sein Handbuch nichts über den Austausch von Grüssen mit Panzersoldaten der British Army enthält – ich weiss es nicht.»

Der Bau der Mauer war das tiefste Trauma der Berliner. Es war, als hätte man den Times Square in New York zweigeteilt oder im ‚Strand‘ von London eine Grenze gezogen. Die Mauer liess nicht mit sich reden. Man konnte sie nur mit Erlaubnis passieren, und hatte man keine, standen da Männer mit automatischen Waffen, die einen erschossen. Psychologisch wie real war die Mauer ein schrecklicher Schlag gegen ein Gemeinwesen, das seit dem dreizehnten Jahrhundert eine Einheit gewesen war. Die westlichen Alliierten taten ihr Bestes, die Menschen aufzumuntern.

Nachdem Corporal Moore in der Invalidenstrasse im Namen der NATO dem Warschauer Pakt entgegengetreten war, wurde er ausgesandt, den Westberlinern Mut zuzusprechen.

«Ich nehme an, wir sollten demonstrativ die britische Macht zur Schau stellen, wie die Dinge eben waren, und unsere sechs Panzer bezogen entlang der Grenze des Britischen Sektors verschiedene Positionen. Die nächsten sechs Wochen brachte ich fast jeden Abend damit zu, dem Fortschreiten des Mauerbaus zu folgen und dem Hochmauern zuzuschauen. In etwa drei Monaten konnte man die Änderung in der Haltung der Berliner sehen. Wir hatten Berlin als offene Stadt erlebt. Wir hatten dann gesehen, wie Berlin plötzlich zu einer geteilten Stadt wurde, und wir hatten gesehen, was für ein Schock es für die Bevölkerung dieser Stadt war. Danach bekamen wir Beweise dafür zu sehen, dass sich die Berliner wieder gefangen hatten.

Wir fuhren regelmässig mit unseren Panzern durch den Britischen Sektor, und das war, sagen wir, vier oder fünf Monate nach dem Mauerbau. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten wir nicht begriffen, wie sehr die Berliner uns schätzten. Ich bin nicht so alt, dass ich bei der Landung in der Normandie oder der Besetzung der grossen Städte in ganz Europa dabei gewesen wäre, aber als ich Filme darüber sah, fühlte ich mich stark an diese Tage erinnert. Mein Panzer fuhr durch West-Berlin den Kurfürstendamm hinunter und war am Ende mit Blumen zugedeckt. Die Menschen bewarfen uns mit Blumen. Sie gaben uns Geschenke, Bier und alle möglichen Aufmerksamkeiten überall in der ganzen Stadt.

Sie standen am Strassenrand, drei und vier Reihen tief. Sie winkten und schrien, und wir wunderten uns, warum sie so viel Wesens wegen nichts machten.»

In der besten Tradition von Hitlers Blitzkriegen begann die DDR am Sonntag, dem 13. August zwischen Mitternacht und Sonnenaufgang den Bau ihrer Mauer. Den ersten Hinweis, dass etwas geschah, gaben ihre Eisenbahner, als sie einen Zug aufhielten. Er sollte um 01.10 Uhr von Staaken nach West-Berlin fahren. Die Fahrgäste wurden aufgefordert, auszusteigen, bekamen ihr Geld zurück und erfuhren, dass der Zug nicht fahre. Staaken ist die Grenzstation der S-Bahn zwischen dem Britischen Sektor und der DDR. Die S-Bahn ist die von Ost-Berlin kontrollierte Hochbahn. Der Zug fuhr ohne Erklärung nach Westen in die DDR zurück.

Der diensttuende Einsatzleiter der Polizei in West-Berlin erfuhr davon um 1.54 Uhr von der Polizei in Spandau. Eine Minute danach, um 1.55 Uhr, berichtete das Polizeirevier Wedding, dass der S-Bahn-Verkehr am Gesundbrunnen gänzlich eingestellt sei. Gesundbrunnen liegt nicht in der Nähe der Grenze zur DDR, sondern ganz nah an jener zwischen dem Westberliner Stadtbezirk Wedding und dem Ostberliner Bezirk Prenzlauer Berg. Die Station ist ein wichtiger Knotenpunkt von vier Linien der S-Bahn. Der Beamte kam zu der Ansicht, dass der zweite Stopp kein zufälliges Zusammentreffen, dass etwas im Gang sei und er gut daran tue, den Polizeipräsidenten zu wecken. Dieser, Erich Dün-

sing, gab um 2.15 Uhr allgemeinen Alarm und informierte die alliierten Dienststellen der drei Westsektoren.

Es war etwas im Gang. Um 2.30 Uhr berichtete die Polizeistreife am Brandenburger Tor, dass dreiundzwanzig Mannschaftswagen mit Volkspolizisten den östlich davon gelegenen Pariser Platz besetzt und dass sie den Verkehr durch das Brandenburger Tor gestoppt hatten. Mehr dergleichen geschah. Ein anderer Polizeibericht wurde aus der Gegend von Spandau um 3.05 Uhr durchgegeben und besagte, dass starke Panzerkräfte und russische Soldaten auf der Bundesstrasse 5 gesehen worden seien, einer Hauptfernstrasse nach Hamburg, die an der Stadtgrenze in die Heerstrasse übergeht. Den ersten sachlichen Anhaltspunkt zu dem Geschehen gab es fünf Minuten danach. Die Ebertstrasse, die südlich vom Brandenburger Tor zum Potsdamer Platz verläuft und die Grenze zwischen dem Britischen und dem Sowjetischen Sektor bildet, wurde von Arbeitskolonnen aufgerissen. Weiter nördlich zogen sie in der Bernauer Strasse Stacheldrahtverhaue – ein besonders empfindlicher Teil der Grenzlinie, weil sie vor den Türen der Wohnhäuser verläuft.

Im Verlauf des Morgens wurde klar, warum drüben Strassen aufgerissen wurden. Man machte sich daran, zuerst Stacheldraht Hindernisse zu errichten und dahinter auf dem zum Sowjetsektor gehörenden Grund die Mauer zu bauen, die heute noch steht.

Als sich die Nachricht verbreitete, Berlin werde durch eine Mauer geteilt, strömten die Berliner zusammen, um zu

beobachten und – teilweise – zu protestieren. Die Volkspolizei hatte dies erwartet. Ihre Aufgabe, wie man bald erkannte, war es, die Arbeiterkolonnen zu schützen, die die Strassen aufrissen und schon am Bau der Mauer waren. Die Berliner kamen von beiden Seiten der Grenze. Bis zum späten Nachmittag hatten sich etwa viertausend Westberliner in der Bernauer Strasse versammelt, um zuzuschauen, hinüberzuwinken und Einspruch zu erheben. Etwa zehntausend Menschen sammelten sich an der Westseite des Brandenburger Tors. Bei Einbruch der Dunkelheit forderte die Volkspolizei für etwaige Unruhen Wasserwerfer an.

Der Bau und die Verstärkung der Mauer wurden den Herbst hindurch weitergeführt. Ende November waren die Abschnitte gegenüber dem Brandenburger Tor und dem Potsdamer Platz mit Panzern gegen Angriffe abgesichert. Die beiden Teile der Stadt waren nun fast vollständig voneinander getrennt. Nur fünfhundert Westberliner hatten Visen für den Besuch der Osthälfte ihrer Stadt bekommen. Am 18. November wurden die letzten der dreizehnhundert Kinder unter fünf Jahren, die während des Wochenendes des Mauerbaus zufällig bei Verwandten auf der ‚falschen‘ Seite der Mauer gewesen waren, vom Deutschen Roten Kreuz zu ihren Eltern zurückgebracht. Die S- und die U-Bahn verbanden die zwei Teile der Stadt nicht mehr, es gab keine direkte Telefonverbindung, lediglich die Post wurde befördert. Es verkehrte jede Nacht ein Postzug aus acht Wagen zwischen Ost- und West-Berlin. Manchmal waren zusätzli-

che LKW-Ladungen mit Briefpost und Paketen erforderlich, die bei einer Brücke in der Heinrich-Heine-Strasse formell ausgetauscht wurden.

Vier andere Übergänge standen den Westberlinern noch zur Verfügung. Sonst war die Mauer undurchdringbar. Sie folgte den östlichen Grenzen von fünf Westberliner Bezirken: Reinickendorf und Wedding (Französischer Sektor), Tiergarten (Britischer), Kreuzberg und Neukölln (Amerikanischer). Innerhalb der Stadt selbst war die Mauer damals 42,5 Kilometer lang und nahm im Norden ihren Anfang, wo die Grenzen des Französischen Sektors, des Sowjetischen Sektors und der DDR zusammentreffen.

Die Mauer beginnt in einem Vogelschutzgebiet an den Ufern eines Wasserlaufs, der Tegeler Fliess heisst. Er fliesst durch eine sumpfige Senke etwa 180 Meter vom Dorf Lübars entfernt, das aus vier grossen landwirtschaftlichen Anwesen, einem Polizisten, einem Dorfweiher und einem Wirtshaus ‚Zum fröhlichen Finken‘ besteht und den Ruf hat, der kälteste Fleck von Berlin zu sein. Es gehört zum Französischen Sektor, und die Strasse aus Lübars hinaus führt nur in den sowjetischen Sektor. Die Grenze ist sieben Minuten vom ‚Fröhlichen Finken‘ entfernt, aber die Volkspolizei sichtet einen früher. Hier wie überall die Mauer entlang patrouillieren sie zu zweit, ein Vopo mit dem Fernglas, der andere mit der Maschinenpistole.

Damals und bis November 1961 bestand die Barriere aus drei Stacheldrahtzäunen, die von zwei Meter hohen und

fünfzehn Zentimeter dicken Betonpfosten getragen wurden. Der erste Zaun war und steht noch auf der Grenze selbst, der zweite dreissig Meter rückwärts, der dritte 135 Meter hinter dem zweiten. Jeder Zaun hat bis zu zehn Drähten, der Boden zwischen dem ersten und dem zweiten Zaun ist mit über hölzerne Stützen gezogenem Stacheldraht verbarriadiert: zwei miteinander verbundene Kreuze, die, aber ohne Stacheldraht, riesigen Messerbänkchen gleichen.

Der Grund zwischen dem zweiten und dem dritten Zaun ist kahl und kann bei Nacht beleuchtet werden. Eine Reihe von zehn Meter hohen Lichtpfosten im Abstand von etwa dreissig Metern trägt eine Starkstromleitung, und jeder Pfosten hat elektrische Birnen. Schon damals gab es sieben Meter hohe Wachtürme im Abstand von etwa 550 Metern.

Weiter südlich, wo die Vorstädte dichter bebaut sind, ist ein Eisenbahndamm die Grenze. In Berlin werden Eisenbahnlinien in grünen Vorstädten meist von Schrebergärten begleitet. Die Volkspolizei hat es fertiggebracht, die meisten der an der Ostseite des Damms gelegenen Gärten einzu-ebnen. Das Strauchwerk und die Gartenhäuschen verbrannten sie zusammen mit den Kirschbäumen am Bahnhof Bornholmer Strasse.

Südlich vom Fussballstadion im Bezirk Wedding in der Bernauer Strasse fällt die Grenze mit der Bauflucht an der Südseite der Strasse zusammen. Hier wie auch anderswo hat die DDR aus Häusern ihre Mauer gebildet. Zuerst vermauerte man die Haustüren und die Fenster der Erdgeschosse,

später verrammelte man sämtliche Fenster; Menschen, die an der Südseite der Strasse im Sowjetischen Sektor wohnten, unterhielten sich illegalerweise mit ihren Nachbarn gegenüber auf der Nordseite.

Es geschah auch anderes. An der Bushaltestelle dem Haus Nummer 44 gegenüber haben Nachbarn zum Andenken an den Studenten Bernd Lünser ein Kreuz errichtet; auf der Flucht vor Volkspolizisten sprang er am 4. Oktober 1961 vom Dach. Die Westberliner Feuerwehr versuchte vergebens, ihn im Sprungtuch aufzufangen. Bernd Lünser riskierte alles, zu entkommen. Nummer 44 ist fünf Stock hoch.

Etwa zweihundert Meter von Nummer 44 entfernt liegt in Wedding der Friedhof der Versöhnungskirche, weiter westlich der Friedhof der Sophienkirchgemeinde, und da gibt es noch den Friedhof der St.-Hedwig oder Französischen Domgemeinde in der Liesenstrasse. Die Mauer durchschneidet alle drei.

Beim Übergang Invalidenstrasse behauptete lange Zeit ein über die Strasse gespanntes Spruchband, je stärker die Deutsche Demokratische Republik werde, desto grösser sei die Sicherheit des Friedens in Deutschland. Hier schoss ein DDR-Bahnpolizist auf einen unbekanntem Mann und tötete ihn; der Flüchtende war vom Gelände des Charité-Krankenhauses in den anschliessenden Humboldt-Hafen gesprungen. Von da folgt die Grenze dem Ufer der Spree und zieht sich am Reichstagsgebäude entlang weiter zum Brandenburger Tor.

Als die DDR-Bautrupps das Brandenburger Tor zu befestigen anfangen, ramnten sie eine Reihe von Stahlpfosten in die Strassendecke und zementierten sie ein. Dann liessen sie vorfabrizierte Betonplatten, in denen Löcher für die Pfosten ausgespart waren, über diese Pfosten hinuntergleiten. Auf die Platten wurde Zementmörtel gestrichen und die nächste Platte darübergerlegt und so fort, bis ein vielstöckiges, zwei Meter hohes und 180 Zentimeter dickes Riesensandwich fertig war, in dem Betonplatten das Brot und Zement die Butter darstellen.

Die Mauer folgt zentimetergenau der Westgrenze von Ost-Berlin, die vor dem Brandenburger Tor eine kreissegmentartige Ausbuchtung von 90 auf 45 Meter annimmt. Die Bauarbeiter brauchten 53 Stunden, hier ihre Arbeit zu tun, und wurden von Volkspolizisten streng bewacht. Drei Tage lang bekamen sie aus einer Feldküche beim Brandenburger Tor ihre Verpflegung. Von hier die Ebertstrasse hinunter bis zum Potsdamer Platz kamen zur gleichen Zeit zwei Reihen schwerer geschweisster dreifussähnlicher Gebilde, die einzementiert wurden.

Vom Potsdamer Platz verläuft die Mauer südwärts, schliesst die Ruine des Potsdamer Bahnhofs ein, wendet sich nach Norden, dann ostwärts zur Spree. Sie schneidet die Wilhelmstrasse südlich vom ehemaligen Luftfahrtministerium Görings. Die nächste Strasse östlich ist die Friedrichstrasse, wo Nicht-Deutsche, d.h. Ausländer die Grenze an einer Stelle überschreiten können, die als Checkpoint

Charlie bekannt geworden ist, ein enger Punkt der Spannung, wo nur ein Panzer sich bewegen kann. Hier standen sich im Oktober 1961 einen Tag und zwei Nächte lang die Vereinigten Staaten und die Sowjetunion mit geladenen Kanonen gegenüber. Die ganze Macht und Entschlusskraft der NATO wurden vom Richtschützen eines einzigen Patton-Panzers, dem einfachen Soldaten mit Namen Baker aus Michigan, zwanzig Jahre alt, repräsentiert.

Die nächste Öffnung in der Mauer ist in der Heinrich-Heine-Strasse, wo mittwochs Särge ausgetauscht werden. Sie verläuft dann entlang der nördlichen Grenze des Bezirks Kreuzberg an der Rückseite des Krankenhauses Bethanien ans Spreeufer. Dann folgt sie fast einen Kilometer dem Landwehrkanal, der über dreissig Meter breit ist und einmal ein nützlicher Wasserweg war. In Neukölln schlängelt sich die Mauer zwischen Wohnblocks, Läden, Häusern und Gärten hindurch. In zwei Strassen ist die Bauflucht die Grenze, aber anders als in der Bernauer Strasse gehören hier die Häuser zum Westen, die Strasse selbst zum Osten. Wo solches geschehen ist, wurde die Mauer auf dem Rinnstein errichtet. In der Sebastianstrasse besagte ein Anschlag, bevor die Mauer in die Strassenmitte verlegt wurde:

«Bürger der Sebastianstrasse: Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die Strasse, die Sie begehen, zum Territorium der Deutschen Demokratischen Republik gehört, und dass die Bauflucht die Staatsgrenze ist. Wir erwarten, dass Sie sich auf diesem Territorium jeglicher Provoka-

tion enthalten, weil wir andernfalls die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen ergreifen werden.»

Die Mauer endet 6,5 Kilometer weiter in Rudow, einer angenehmen südlichen Vorstadt an der Fernstrasse 179, die zum Ostberliner Flughafen Schönefeld führt. Unter dem örtlichen Namen Waltersdorfer Chaussee endet die Strasse nun an zwei Stacheldrahtzäunen und einem Graben. Das letzte Haus in West-Berlin ist Nummer 197: klein, hübsch und sicherlich von seinen Bewohnern geliebt. Was einmal Nummer 199 gewesen sein muss, wurde vom Bulldozer abgeräumt. Das Haus 199 war jedenfalls eine so hübsche und bescheidene Heimstatt wie 197. Wo es stand, ist der Erdboden eingeebnet und kahl. Die Kirschbäume sind ebenfalls längst verschwunden und haben dem Stacheldraht Platz gemacht.

Die Berliner Mauer ist die einzige grössere Befestigungsmassnahme in der Geschichte, die gebaut wurde, die Menschen ein-, statt sie auszuschliessen. Die Panzerfalle, ein 3,5 Meter tiefer Graben, ist 105 Kilometer lang. Eine Seite des Grabens ist senkrecht, die andere hat eine Neigung von etwa dreissig Grad. Die senkrechte Kante des Grabens ist auf der Seite des Westsektors. Es soll damit verhindert werden, dass Autos, Lastwagen oder andere Fahrzeuge aus dem Ostsektor in den Westsektor fahren.

Wäre der Zweck der Mauer wirklich defensiv, wie die Regierung der DDR behauptet, wäre der Graben im umge-

kehrten Sinn mit der senkrechten Kante an der östlichen Seite gebaut worden.

Die DDR ist seit 1961 unentwegt dabei, die Mauer zu verbessern – wenn dies das richtige Wort ist. Sie steht nicht nur auf den Grenzen, wo die Westsektoren an das Territorium der DDR stossen. Die Gesamtlänge der Berliner Mauer beträgt 165 Kilometer. Rund hundert Kilometer bestehen aus Vielfach-Stacheldrahtzäunen; es gibt 253 Wachtürme, von denen aus bewaffnete Polizisten die Mauer beherrschen. Die gesamte Anlage kann nachts beleuchtet werden; die Lichter flammen automatisch auf, sobald jemand versucht, über einen Zaun zu steigen. Jetzt gibt es auch gesonderte Hunde-Ausläufe. Dies sind eingezäunte Laufgänge von etwa 1,20 Meter Breite, die jeder Flüchtling überqueren muss und in denen Wachhunde frei laufen. Um zusammenzufassen: ein Flüchtling hat zuerst einen hohen Zaun zu erklettern, dessen oberster Draht mit todbringendem Strom geladen ist; dann muss er mit der Hundebahn zwischen zwei Zäunen und frei laufenden Hunden fertigwerden; darauf folgt die Panzerfalle mit der 3,60 Meter hohen Senkrechten des Grabens auf der Seite der Freiheit; danach kahles Niemandsland, dann wiederein Zaun. Der ganze Komplex, der im offenen Land die Fläche einer Autobahn einnehmen kann, wird nachts beleuchtet. Die Mauer wird von ungefähr 15'000 Mann Grenzpolizei der Nationalen Volksarmee bewacht: 13'000 für die Mauer Tag und Nacht, 2'000 für die Kontrollpunkte und Übergänge zwischen den Westseкто-

ren, Ost-Berlin und der DDR. In den ersten sechzehn Jahren des Bestehens der Mauer wurde 1'513 mal das Feuer auf Flüchtlinge eröffnet, 428 mal Tränengas angewendet; es gab wenigstens 54 Tote und 105 Verletzte. Man schätzt, dass etwa 3'000 Personen festgenommen wurden, die in diesem Zeitraum versuchten, über die Mauer zu flüchten.

Ungehörig ist es, dass die Mauer ein Gemeinwesen willkürlich teilt, das seit Jahrhunderten eine Einheit war. Ungehörig und ärgerlich auch, dass die Mauer unbekümmert und ohne Rücksicht auf ein modernes Stadtgebilde nach innerstädtischen Abgrenzungen gezogen ist, die im achtzehnten Jahrhundert festgelegt waren oder wurden. Nahe bei Potsdam liegt zwischen dem Wannsee und der Havel der Bezirk Wannsee, der fast ganz zu West-Berlin gehört. Eine kleine Enklave aber zählt zu Babelsberg, das seinerseits zum Osten zählt. Die Mauer umrundet sie. Und weil das Gebiet bewaldet ist, hat man hier um die unschuldige Ansiedlung einen besonders breiten Streifen Niemandsland gezogen, der die Gärten der Bewohner aufgefressen hat. Nach diesem ‚Vorbild‘ wurde auch die Landschaft um eine andere Enklave weiter nördlich bei Eiskeller am nordwestlichen Ende des Spandauer Forsts verunstaltet. Jeden Tag den ganzen Sommer hindurch wird die kahle Fläche zwischen den tödlichen Zäunen geharkt und mit Unkrautmitteln besprüht. Damit soll bezweckt werden, dass auf dem im allgemeinen schon unfruchtbaren Boden der Mark Brandenburg keine Gründe-

cke wächst, die jemandem bei der Flucht weiterhelfen könnte.

In der Stadt selbst, wo die Mauer den Ostsektor von den westlichen Sektoren trennt, ist der Todesstreifen, der den DDR-Grenzhütern die Möglichkeit gibt, Flüchtlinge zu erschliessen, zwangsläufig oft schmaler als an den Grenzen zwischen Westsektoren und DDR. Aber das Schaustück ist nicht weniger brutal. In der Bernauer Strasse, wo die Sektorengrenze mit den Hausmauern und -türen auf der östlichen Seite zusammenfällt, ist die Mauer neu gebaut worden und geht jetzt durch das Portal der Versöhnungskirche. Das Westportal der Kirche ärgerte die DDR-Behörden, weil es sich nach westlichem Gebiet öffnete. Die Mauer verläuft nun durch die Rückseite des Portals und schneidet es vom Glockenturm ab. Die Kirchenbesucher müssen sich einen Weg suchen, der Westeingang ist ihnen mit Beton versperrt.

Die Mauer zerschneidet 26 evangelische und fünf katholische Kirchengemeinden und schliesst dreizehn von ihren Friedhöfen aus. Sie hat auch den Betrieb der S-Bahn unterbrochen, die von Ost-Berlin durch die West-Sektoren nach Westen in die DDR und nach Potsdam fuhr. Lastkähne, die ihren Weg in die Bundesrepublik durch West-Berlin nahmen, wurden in ein 35 Kilometer langes Kanalsystem umgeleitet. Man darf auch nicht vergessen, dass die Mauer den Bevölkerungsstand verändert hat. Vorher zeigte er in Ost-Berlin abnehmende, in West-Berlin zunehmende Tendenz

schon wegen der Republikflüchtigen. Hier ist ein Stillstand eingetreten.

Am Sonntag der ‚Grundsteinlegung‘ der Mauer war das demokratische Berlin nicht untätig. Regierender Bürgermeister war nunmehr Willy Brandt. Er berief um 9.15 Uhr an diesem Sonntag Morgen des 13. August 1961 den Senat ein, damals wie heute die demokratisch gewählte Exekutive für West-Berlin.

Der Stellvertretende Präsident Müllerburg (der Sprecher war in Urlaub) eröffnete um 18.34 Uhr des gleichen Tags die 66. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin und sagte:

«Die Öffentlichkeit der Welt soll aus der Durchführung dieser Sitzung ersehen, wie ausserordentlich ernst wir die Lage beurteilen. Das Haus will ... dagegen protestieren, dass mit diesen neuen Unrechtsmassnahmen die Kerkermauern um die Deutschen auf sowjetischem Besatzungsgebiet undurchdringlich gemacht und ihre Ketten noch fester geschmiedet werden sollen. Wir protestieren gegen die damit verbundene Beeinträchtigung des Lebens unserer Stadt und die beabsichtigte Verewigung der deutschen Spaltung.»

Zum Zeichen ihres besonderen Interesses wohnten die drei westlichen Stadtkommandanten der Sitzung bei, statt ihre Verbindungsoffiziere zu entsenden. Präsident Müllerburg begrüßte sie:

«Ich habe die Ehre und die Freude, die Herren Stadtkommandanten zu begrüßen. Ihre Teilnahme an dieser

Sitzung bezeugt den Ernst der zu besprechenden Dinge, aber auch die echte Verbundenheit mit unseren westlichen Freunden.»

Es erfolgte die Übermittlung einer Grussadresse und einer Verbundenheitserklärung des schleswig-holsteinischen Landtags durch Herrn von Heydebreck; Müllerburg stellte mit Genugtuung fest, dass es mitten zur Ferienzeit und an einem Sonntag möglich gewesen war, kurzfristig für 18.00 Uhr eine beschlussfähige Versammlung einzuberufen.

Dann gab der Regierende Bürgermeister Willy Brandt seinen Bericht zur Lage:

«Die vom Ulbricht-Regime... eingeleiteten Massnahmen zur Abriegelung der Sowjetzone und des Sowjetsektors von West-Berlin sind ein empörendes Unrecht. Sie bedeuten, dass mitten durch Berlin nicht nur eine Art Staatsgrenze, sondern die Sperrwand eines Konzentrationslagers gezogen wird... Der Senat von Berlin erhebt vor aller Welt Anklage gegen die widerrechtlichen und unmenschlichen Massnahmen der Spalter Deutschlands, der Bedrücker Ostberlins und der Bedroher West-Berlins.»

Er berichtete dann über die Vorgänge der Nacht und fuhr fort: «Die kalten Betonpfähle, die unsere Stadt durchschneiden, sind mitten ins Herz der deutschen Einheit und in den lebendigen Organismus unserer einen Stadt Berlin gerammt worden... Die Beschlüsse und die Verordnungen des kommunistischen Regimes atmen den Geist der Lüge und des

Unrechts... [Es] hat... in den letzten 48 Stunden das Eingeständnis dafür geliefert, dass es selbst die Schuld trägt für die Flucht von Deutschen nach Deutschland. Eine Clique, die sich Regierung nennt, muss versuchen, ihre eigene Bevölkerung einzusperren. Die Betonpfeiler, der Stacheldraht, die Todesstreifen, die Wachtürme und die Maschinenpistolen, das sind die Kennzeichen eines Konzentrationslagers.»²²

Aber leider musste Brandt zugeben, dass die Mauer ihre Aufgabe erfüllte und dass aus dem Konzentrationslager, das die DDR nunmehr war, ein funktionierendes Gefängnis geworden war. Zwischen Samstag 12.00 Uhr und Sonntag 10.00 Uhr waren 3190 Flüchtige nach West-Berlin gekommen. Die Fluchtrate von etwa 145 Personen pro Stunde war in den Tagen vor dem Mauerbau nichts Ungewöhnliches gewesen. Von 10 Uhr an, sagte Brandt, sei die Zahl gesunken. Nur 800 waren zwischen 10 und 16 Uhr herübergekommen, also 50 statt 145, und zu einer Zeit, als die Mauer noch unvollständig war und bei den DDR-Behörden Verwirrung herrschte.

Der Mauerbau war für das DDR-Regime natürlich die denkbar schlechteste Reklame. Nicht einmal Walter Ulbricht, der eigentliche Diktator der DDR, unternahm viel, die Gründe dafür zu verschleiern.

Für Ulbricht war es eine traurige Tatsache, dass die Arbeiter den Arbeiterstaat im Stich liessen. In der Woche bevor der Bau hochgezogen wurde, verliessen täglich etwa tausend DDR-Bürger Ost-Berlin. Im Grossen und Ganzen

waren es keine Dissidenten wie Sacharow oder Solschenizyn, sondern zumeist Arbeiter und Bauern, deren Loyalität die kommunistischen Führer sicher zu sein geglaubt hatten. Man wird nie wissen, wie viele von den tausend Flüchtigen pro Tag wegen Unterdrückung, wie viele wegen schlechter Lebensbedingungen ihren Staat verliessen. Aber es kann keinen Zweifel geben, dass 1961 für die DDR ein hartes Jahr war – Ergebnis eines Versuchs der Regierung, den Lebensstandard über den anderer europäischer Länder zu heben. Schon im Juli 1958 war es als ausdrückliches Ziel der SED bei ihrem 5. Parteitag proklamiert worden, den Lebensstandard der Bundesrepublik zu erreichen. Die Landwirtschaft musste kollektiviert werden, es gab einen Siebenjahrplan für die Volkswirtschaft, der Ausstoss von Industrieprodukten war zu steigern, aber jedermann würde den Gürtel enger schnallen müssen, bevor der Lebensstandard sich heben konnte.

Dies war nicht in jedermanns Sinn. 144'000 DDR-Bürger emigrierten 1959 in den Westen, fast alle über West-Berlin. 1960 war die Zahl auf 199'000 gestiegen. Bis Anfang August 1961 hatte sich die Gesamtzahl abermals erhöht, auf 365'000. Viele der Republikflüchtigen waren Landwirte, die mit Recht befürchteten, dass ihnen ihr Grund und Boden genommen und kollektiviert würde. Es waren darunter auch Freiberufliche, Ingenieure und Ärzte, aber die grosse Masse bestand aus Industriearbeitern, die eigentlich die Hauptstütze der SED sein sollten und in deren Namen die SED die

DDR angeblich regierte. Die ständig wachsende Flüchtlingswelle bedeutete ein Ausbluten der DDR. Ihr wichtigster wirtschaftlicher Aktivposten, die Facharbeiter, Bauern und Techniker, stimmten sozusagen mit den Füßen für die Gesellschaft der Bundesrepublik und damit gegen den Siebenjahrplan, die SED und Ulbricht.

Ulbricht machte zuerst den Versuch, die blutende Wunde zu stillen, als er die Russen drängte, in der Frage West-Berlins die Initiative zu ergreifen. Von Chruschtschow, der seit Stalins Tod 1953 als Erster Sekretär des Zentralkomitees in der Sowjetunion die Macht hatte, verlangte er, nachdrücklich Anspruch auf West-Berlin zu erheben. Wurde West-Berlin ein Teil der DDR, konnte man Fluchtwillige am Verlassen des Staats hindern. Zuerst stimmte Chruschtschow zu. Vier Monate nach Annahme des Siebenjahrplans und angesichts des Anschwellens des Flüchtligenstroms erklärte Chruschtschow unheilverkündend, dass die Westmächte keinen legalen, moralischen oder politischen Grund mehr für die ständige Besetzung West-Berlins hätten. Gesamtberlin gehöre zur Deutschen Demokratischen Republik. Den Westmächten stellte er das Ultimatum, West-Berlin innerhalb von sechs Monaten nach dem November 1958 zu verlassen und zu entmilitarisieren.

Die Westmächte beachteten das Ultimatum nicht. Es lief im Mai 1959 aus, und nichts geschah, Chruschtschow unternahm nichts. Wenn er eine Drohung beabsichtigt hatte, war es eine leere Geste gewesen. Ulbricht war von seinem Gönner im Stich gelassen worden.

Nach zwei Jahren, als die Zahl der Republikflüchtigen ständig zugenommen hatte, trat Ulbricht wieder an die Russen heran und sagte, dass er die Mauer bauen müsse. Die Russen stimmten zu, die Mauer wurde gebaut, Ulbricht hatte sich vor der Weltöffentlichkeit blossgestellt. Beweis für sein Versagen war eine Mauer, die ein 700 Jahre altes Gemeinwesen in zwei Teile spaltete.

Der 17. Juni 1953 und der 31. August 1961 waren die schwärzesten Tage der DDR-Regierung. Die Welt konnte erkennen, dass die Arbeiter dieses Staats und keineswegs der Mittelstand allein derart unzufrieden waren, dass sie beim ersten Anlass protestierend ihr Leben riskierten, und beim zweiten so sehr darauf aus waren, ihr Land zu verlassen, dass man sie zurückhalten musste. Wollte man nun aber heute annehmen, dass nach Entfernung der Mauer tags darauf der Zustrom von Republikflüchtigen bzw. Einwanderern in den Westen im selben Mass wie früher einsetzen würde, hiesse das ignorieren, was seither in der Deutschen Demokratischen Republik geschehen ist.

Hinter dem Schutz der Mauer kam der Siebenjahrplan auf Touren, wenn auch manche Schritte noch etwas unsicher waren. Die Menschen, die man zum Bleiben gezwungen hatte, blieben, um zu arbeiten, um fleissig zu arbeiten. Man könnte sagen, sie hatten in dem, was ihnen zum Staats-Gefängnis geworden war, nichts anderes zu tun. Arbeit wurde zur Berufung und die wirtschaftliche Genesung eine imponierende Leistung.

Laut einem Bericht der Weltbank betrug 1974 in der Deutschen Demokratischen Republik das Jahreseinkommen pro Kopf 3710 Dollar, in Grossbritannien 3590 Dollar. Die Leistungen der Arbeiter stellten die DDR auf den achten Platz der Industrienationen der Erde.

Niemand kann sagen, warum sie es taten, aber die Annahme ist plausibel, dass sie, eingesperrt innerhalb der Mauer und der Befestigungen auch entlang des gesamten Grenzverlaufs zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik, sich damit abfanden, das Beste aus der leidigen Situation zu machen. Ebenso dürfte es stimmen, dass, wie auch das westdeutsche Beispiel gezeigt hat, die Deutschen Fleiss und Gewissenhaftigkeit als ihre besten Eigenschaften betrachten. Seit 1961 haben sich die Menschen der DDR ihren eigenen Wohlstand, ihre Wohnstätten und auf besondere Weise ihre eigene Gesellschaft aufgebaut. Der Mensch ist stolz, wenn er etwas geschaffen hat, auch wenn er eigentlich lieber etwas anderes geschaffen hätte.

Was noch mehr ins Gewicht fällt: etwa zwei Drittel der DDR-Bevölkerung sind, bis 1970, als Nachkriegsgeneration herangewachsen, hatten das Hitlerregime nur als kleine Kinder gekannt; es wurde dann von der Sowjetischen Militärregierung und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik abgelöst. Die Entwicklung verlief eigentlich für die Deutschen ganz natürlich: sie verlegten sich auf

die verschiedenen Sportarten und errangen bei den Olympischen Spielen erstaunliche Erfolge. Sie führten ein hochstehendes Berufsbildungssystem ein; sie nahmen Richtlinien für die ‚Wohnkultur‘ hin, d.h. für den jungen Leuten und alten Menschen zustehenden Wohnraum, dessen Miete zwar billig, der aber im Allgemeinen minderwertiger ist als die Wohnverhältnisse, die sie im Westen haben könnten. Und die ganze Bevölkerung akzeptierte oder musste eine streng begrenzte Bewegungsfreiheit akzeptieren. Die Menschen können nicht aus freiem Willen in den Westen reisen, weil sie nur mit Erlaubnis die Hürde der Mauer passieren dürfen. Die Auswahl an Gütern aller Art ist beschränkter als im Westen, und gar keine Auswahl gibt es zwischen verschiedenen Gruppierungen von Politikern: die Deutsche Demokratische Republik wird vom Politbüro der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands regiert, und das DDR-Parlament ist ein Witz. Wie Ulbricht ist sein Nachfolger Erich Honecker faktisch ein Diktator.

Gewiss, er hat die Erlaubnis gegeben, dass mehr seiner Bürger die Bundesrepublik und mehr Westdeutsche seine DDR besuchen können. Nach den zwischen den zwei deutschen Staaten ausgehandelten Verbindungen hat der Reiseverkehr zugenommen, aber Visa sind obligatorisch, Reisen in den Westen bedürfen immer noch der behördlichen Genehmigung. Mein Kollege Steele schreibt in seiner klar umrissenen Darstellung der DDR:

«Ausser Personen im Rentenalter können Ostdeutsche,

die Verwandte im Westen haben, diese bei Hochzeiten, Todesfällen und schweren Erkrankungen besuchen, aber auch aus solchen Gründen bekommen junge Leute selten die Erlaubnis, und Ehepaare können nicht zusammen verreisen... aber das Interesse an Reisen ist in der Deutschen Demokratischen Republik sehr gross. Das Fehlen dieser Möglichkeiten ist vielleicht der wichtigste Grund zur Klage, den junge Ostdeutsche haben. Bürger der Deutschen Demokratischen Republik sagen, dass sie, verschwände die Mauer für immer, nur in den Westen fahren wollten, um die verbotene Frucht zu kosten, aber zurückkommen würden. Arbeitslosigkeit, Inflation und Wirtschaftskrisen im Westen haben den Glanz verblasen lassen.»²³

Wie Steele weiter meint, sei die Entfernung der Mauer ein Experiment, das nicht stattfinden werde. Immer noch befürchten die Behörden der DDR, dass Bürger, die in die Bundesrepublik fahren, dort ihren Wohnsitz nehmen könnten. Die Deutsche Demokratische Republik mag, wie Honecker behauptet, eine Stätte der Zufriedenheit sein, die nur wenige verlassen möchten, aber andererseits verstärkt er ständig die Mauer.

Ein steiniger Weg nach Helsinki

Nach dem Ende der Blockade im Jahr 1949 standen die Sowjetunion und die Westmächte mit mehr Misstrauen einander gegenüber als zu irgendeinem anderen Zeitpunkt seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die Belagerung von Berlin hatte die Westmächte zwar erschüttert, aber nicht in Schrecken versetzt. Die Sowjets waren verblüfft über die einhellige Entschlossenheit der Westmächte – besonders Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten –, dem sowjetischen Druck auf Berlin Widerstand zu leisten. Für Berlin selbst war die Konsequenz eine nahezu zweieinhalb Jahrzehnte dauernde Unsicherheit.

Wie Murphy im Mai 1949 vorausgesagt hatte, bewies der Erfolg der Luftbrücke nicht viel mehr, als dass die Westlichen Alliierten in der Lage waren, 2,1 Millionen Menschen durch die Luft zu versorgen. In den Abkommen, das die Blockade beendete, war nichts enthalten, das West-Berlins Zukunft in irgendwelchem rechtlichen oder diplomatischen Sinn gesichert oder legitimiert hätte. Das Ergebnis waren mehr als zwei Jahrzehnte ärgerlicher, wenn auch im Allge-

meinen harmloser Sticheleien und Zänkereien, gewöhnlich wegen der Verbindungsstrassen.

Die Sowjetunion und die westlichen Alliierten verhandelten über die Köpfe der Berliner hinweg und schlossen schliesslich 1972 ein Viermächte-Abkommen. Es sicherte West-Berlins Position als Stadt unter der Kontrolle der westlichen Alliierten und band es an die Bundesrepublik, aber es wurde kein Teil von ihr. Das am 3. Juni 1972 unterschriebene Abkommen garantierte und verbesserte die Verbindungen mit West-Berlin und besagte:

«Es ist Einvernehmen hergestellt, dass die Bindungen zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der fortbestehenden besatzungsrechtlichen Beschränkungen aufrechterhalten bleiben und sich weiter entwickeln werden... Die Westsektoren Berlins sind wie bisher kein Bestandteil im Sinne eines konstitutiven Teils der Bundesrepublik Deutschland und werden wie bisher nicht von ihr regiert.»²⁴

Obwohl dieser Teil des Abkommens viele Westberliner enttäuschte, war es doch der beste Handel, den sie hatten erwarten dürfen. Das grosse Plus war, dass es die Befürchtungen der sowjetischen Regierung beschwichtigte. In einer Rede zum 25. Kongress der sowjetischen KP im Februar 1976 drückte Breschnew seine Befriedigung und auch Erleichterung aus:

«Das Übereinkommen hinsichtlich West-Berlins war eine von den komplizierten Fragen. Man erinnert sich,

dass Krisen, die die Lage in Europa in Unruhe versetzten, wegen dieser Stadt ausbrachen. Aber das im Herbst 1971 von den Regierungen der Deutschen Demokratischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland und dem Westberliner Senat geschlossene [und 1972 unterzeichnete und ratifizierte] Viermächte-Abkommen, das von Abmachungen und Klarstellungen gebildet wird, die bei einer Anzahl von Problemen erreicht wurden, hat die Spannung wesentlich gelockert. Wir wissen die Zusammenarbeit zu schätzen, die in dieser Sache mit den USA, Frankreich und Grossbritannien erzielt wurde. Es sind Bedingungen geschaffen worden, die aus West-Berlin, bisher Anlass zu Kontroversen, ein konstruktives Element des Friedens und der Entspannung machen. Alle Seiten müssen lediglich den erzielten Vereinbarungen die gebührende Achtung erweisen. Unglücklicherweise tun drei der Signatäre in dieser Hinsicht bei Weitem zu wenig. Wir werden auf strikter und vollständiger Beachtung aller Abmachungen bestehen. Die Sowjetunion tritt für ein ruhiges und normales Leben in West-Berlin ein.»

Dies war ein aufrichtiges – wenn auch leicht mürrisches – Anerkenntnis seitens der Sowjetunion, dass eine Quelle der Unruhe und Spannung in Mitteleuropa beseitigt worden war. Vor allem räumte das Viermächte-Abkommen über Berlin ein bedeutsames Hindernis vor dem russischen Hauptziel einer gesamteuropäischen Regelung der Grenzen aus dem Weg. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war

es die wichtigste Absicht der Sowjetregierung, sich vor einer abermaligen Invasion aus dem Westen zu bewahren. Während dieser Zeit wurde sie von älteren konservativen Männern geführt, deren tiefstes gemeinsames Erlebnis die brutale Invasion ihres Landes durch Hitler 1941 gewesen war.

Stalin hatte damals britischen und amerikanischen Warnungen nicht geglaubt, dass Hitlers Überfall bevorstehe. Stattdessen verliess er sich auf die deutsch-sowjetischen Verträge, den Ribbentrop-Molotow-Pakt, der Russland und Deutschland zu Verbündeten machte. Sein Vertrauen war unangebracht. Wenigstens drei Jahrzehnte danach lebte nun der Kreml in der Befürchtung, dass sich der Verrat wiederholen, dass die Deutschen oder die westlichen Alliierten oder alle zusammen eine abermalige Aggression durchführen könnten. Um diese Möglichkeit auszuschliessen, bestand Stalin in Jalta und Potsdam auf einer Teilung Europas in zwei Einflussphären – seine eigene und die der Westmächte. Der Eiserne Vorhang wurde in Jalta konzipiert und in Potsdam geboren, und sein Zweck war im Wesentlichen defensiv. Die osteuropäischen Satelliten der Sowjetunion sollten das Vorfeld darstellen – offenes Land vor den sowjetischen Befestigungen, um die Heimat verteidigen zu können.

Die sowjetische Aussenpolitik hat in anderen Teilen der Welt manchen Wechsel durchgemacht, ab und zu abenteuerlicher Art – zuerst in Kuba, in jüngerer Zeit in Afrika. In Europa jedoch war es das ständige Bestreben der Regierung

der Sowjetunion, die Grenzen zu sichern, auch wenn es erforderlich wurde, wie in der Tschechoslowakei und in Ungarn einzuschreiten, auch wenn man die Weltmeinung gegen sich aufbrachte. Dieses ausschliessliche Defensivdenken war der Hauptanlass der immer wiederholten und hartnäckigen Versuche der Sowjetunion, die Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa in Helsinki zusammenzubringen. Was die Russen wollten und dann auch erreichten, war ein von fünfunddreissig Regierungs- oder Staatschefs unterzeichneter Vertrag, der die Unverletzlichkeit der Grenzen in Europa garantierte. Dies bedeutete, soweit es die Sowjetunion anging, dass fünfunddreissig Regierungen einschliesslich der Vereinigten Staaten die zwischen Stalin, Roosevelt und Churchill 1945 in Jalta und Potsdam festgelegten Grenzen feierlich bestätigten. Der Eisernen Vorhang war durch eine beachtliche Zahl gewichtiger Unterschriften abgeseget worden.

Dies war das Langzeitziel der Russen seit 1966 gewesen. Die Schwierigkeit bestand darin, dass vorher eine Menge von Problemen gelöst werden musste. Der Status von West-Berlin war festzulegen und festzuschreiben, denn niemand konnte die Zustimmung von fünfunddreissig Staats- oder Regierungschefs erwarten, einen Status und eine Reihe von Rechten zu respektieren, über die noch disputiert wurde. Solange die Grenze der DDR ein Provisorium war, konnte sie nicht für unverletzlich erklärt werden. Solange die DDR als Staat – abgesehen von ihren unmittelbaren Nachbarn im

Ostblock – nicht anerkannt war, konnte die DDR in Helsinki oder sonst bei einer internationalen Konferenz nicht vertreten sein.

Es war den westlichen Alliierten und mit Sicherheit auch den Russen klar, dass aus diesen gewichtigen, aber logischen Gründen eine Menge diplomatischer Kleinarbeit zwischen der Aufhebung der Blockade West-Berlins im Mai 1949 und der Unterzeichnung irgendeines umfassenden Übereinkommens über Zusammenarbeit und Sicherheit in Europa geleistet werden musste. Schliesslich erfolgten die Unterschriften am 1. August 1975 – mehr als sechsundzwanzig Jahre nach dem Ende der Blockade.

Die sowjetische Zielsetzung – ein Ersatzfriedensvertrag für den Zweiten Weltkrieg und das Gefühl der Sicherheit, nach der die Sowjetunion so sehnlich verlangte-wurde 1966 deutlich. Im Juli dieses Jahrs nahm das Politische Konsultativkomitee des Warschauer Pakts bei einer Konferenz in Bukarest eine Resolution des Inhalts an, dass es von grosser positiver Bedeutung sei, eine gesamteuropäische Versammlung einzuberufen und Fragen der Sicherheit in Europa und einer gesamteuropäischen Zusammenarbeit zu besprechen. Die Bukarester Resolution umriss auch die Hauptpunkte eines Papiers, das später zu den Vereinbarungen von Helsinki über die Grenzen und ihre Unverletzlichkeit führen sollte.

Eine schwerwiegende sowjetische Initiative schwächte das Vertrauen des Westens in den guten Willen der Sowjet-

union fast bis zum Verschwinden. Es war die Invasion von Dubceks freiheitlich eingestellter Tschechoslowakei im Jahr 1968 durch die Sowjetunion, die Deutsche Demokratische Republik und andere nicht-tschechoslowakische osteuropäische Truppen. Vorher schon, 1956, hatte die Rote Armee in Ungarn eingegriffen, um nach der Revolte den Status quo wiederherzustellen. Und da war Chruschtschows Ultimatum vom November 1958 an die westlichen Alliierten, Berlin aufzugeben, dann die Berliner Mauer 1961 und Chruschtschows Kuba-Abenteuer, das die Welt an den Rand eines nuklearen Kriegs brachte. Und es hatte 1963 und 1965 zwei Zeitabschnitte gegeben, da die Sowjets den Verkehr der britischen und amerikanischen Streitkräfte zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik belästigten.

Die Russen hatten es den anderen Europäern und gar den Amerikanern nicht leicht gemacht, an die Aufrichtigkeit des von der Sowjetregierung ausgesprochenen Wunsches nach Zusammenarbeit und Sicherheit in Europa zu glauben. Im Besonderen fiel es schwer, die Aussage einer Regierung, deren Truppen nach Ungarn und in die Tschechoslowakei einmarschiert waren, über Nichteinmischung in die Angelegenheiten anderer Länder glaubwürdig zu finden.

Breschnew verschlimmerte die Dinge noch nach der Invasion der Tschechoslowakei, als er am 13. November 1968 in einer Rede vor dem 5. Kongress der Kommunistischen Partei Polens sagte:

«Wenn innere und äussere Kräfte, die dem Sozialismus feindlich gesinnt sind, den Versuch machen, die Entwicklung eines sozialistischen Lands auf die Wiederherstellung des kapitalistischen Systems hin auszurichten, wenn der Sache des Sozialismus in diesem Land Gefahr droht – eine Bedrohung der Sicherheit der sozialistischen Gemeinschaft als eines Ganzen –, wird dies nicht nur zu einem Problem für das Volk dieses Lands, sondern zu einem allgemeinen Problem und Gegenstand der Besorgnis aller sozialistischen Länder.»

Dies, die sogenannte Breschnew-Doktrin, machte den Westmächten den Eindruck, sie negiere oder rücke alles ins Zwielficht, was die Sowjetregierung über die Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten anderer Länder sagte. Die westlichen Staatsmänner setzten trotzdem ihre Vorbereitungen für Helsinki fort und hatten dabei natürlich auch Berlin im Sinn. Der nächste Anstoss musste aber von der Regierung der Bundesrepublik in Bonn ausgehen.

Gemäss der Politik der christdemokratischen Bundeskanzler Adenauer, Erhard und Kiesinger hatte sich die Bundesrepublik geweigert, die DDR als eigenen Staat anzuerkennen. Unter der sogenannten Hallstein-Doktrin hatte sie sich ebenfalls geweigert, andere Staaten anzuerkennen, die ihrerseits die DDR anerkannt hatten. Solange die CDU regierte, war die Konfrontation zwischen Bonn und Ostdeutschland absolut und liess keinen Kompromiss zu. Als

dann Willy Brandt Kanzler wurde – der erste und letzte Bundeskanzler, der unter dem Hitlerregime ins Exil getrieben und ausgebürgert worden war –, konnte die Bundesrepublik öffentlich und formell das Zugeständnis abgeben, dass die Deutschen durch Hitlers Angriffskrieg bei den Russen in der Schuld standen. Wie kein anderer war Brandt dazu geeignet, mit den Russen, Polen und Tschechen in überzeugender Weise Gespräche über Versöhnung aufzunehmen. Mutig und ohne zu zögern riskierte er seine politische Zukunft in der Bundesrepublik, zuerst wegen der Verständigung mit Polen und der Sowjetunion, dann wegen der Verträge mit diesen Ländern. Darin wurden Oder und Neisse als die Ostgrenze Deutschlands bzw. der Deutschen Demokratischen Republik anerkannt.

Dies war für Brandt und auch für den Bundestag in Bonn insofern eine schwierige Entscheidung, weil damit schriftlich der Verlust eines grossen Gebiets bestätigt wurde, das seit Jahrhunderten deutsch gewesen war. Brandts entscheidende Aufgabe war jedoch politisch noch härter. Es war sein grosses Problem, sich zwischen der Bundesrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik ein Übereinkommen auszudenken, darüber zu verhandeln und es mit der Ratifizierung abzuschliessen. Die Existenz eines solchen Vorhabens – ja schon der blosse Gedanke daran – schloss die Hinnahme der Teilung Deutschlands in sich. Es war, als hätte Präsident Lincoln mit den Konföderierten einen Vertrag schliessen sollen. Ein Land, das sich zumindest seit 1870 als

eine Nation begriffen hatte, sollte eingestehen, dass die Familie gespalten war. Bevor Brandt den Vertrag mit der Deutschen Demokratischen Republik ratifizieren konnte, hatte er im Bundestag eine schlimme Zeit durchzustehen. Er gewann schliesslich, wenn auch nur mit knapper Mehrheit. Der ‚Grundlagenvertrag‘ zwischen dem westlichen und dem östlichen Deutschland stellte fest, dass die zwei deutschen Staaten füreinander nicht Ausland seien, aber zugleich war es ein Vertrag zwischen zwei verschiedenen Regierungen. Die Bestätigung der Teilung Deutschlands besagte nicht, dass es zwei deutsche Nationen gebe.

Die unmittelbare Folge (nachdem die Hallstein-Doktrin aufgegeben war) bestand darin, dass eine grosse Anzahl von Regierungen das DDR-Regime anerkannte. Die Deutsche Demokratische Republik, auf solche Weise zur Legitimität erhoben, fand Eintritt in die Kongresse und Konferenzen der Völker. Beide deutsche Staaten wurden am 18. September 1973 Mitglieder der Vereinten Nationen. Die Besatzungsmächte hatten ihr Einverständnis erklärt, den Status von Berlin zu regeln. Jede der beiden deutschen Regierungen hatte die andere anerkannt. Der Weg nach Helsinki war frei.

Die Inselstadt

Die in Helsinki getroffenen Abmachungen gefielen den Neutralen, trugen aber wenig dazu bei, die Haltung der Hauptakteure zu ändern. Seitens des Westens gab es viele schöne Reden über die Menschenrechte, die im sogenannten Paket drei enthalten waren. Faktisch jedoch hätte die buchstäbliche Durchsetzung des Pakets, in dem Freiheit der Meinungsäußerung, des politischen Zusammenschlusses und das Recht auf Dissens von der Politik der Regierung gefordert wurden, den Zusammenbruch des sowjetischen Regimes und damit aller Satellitenregierungen in Osteuropa bedeutet. Breschnew war nicht nach Helsinki gegangen, um sein eigenes politisches Todesurteil zu unterschreiben. In Helsinki blieb es im Prinzip bei der abermaligen Bestätigung der bestehenden Grenzen einschliesslich jener um Berlin. Für die West-Berliner war das Hauptplus, dass Helsinki die Grenzen der Stadt festschrieb, denn fünfunddreissig Regierungen hatten eine Garantie unterzeichnet, die dies besagte. Die Mauer jedoch blieb, und so blieben auch die Wächter und die Hunde. Auch konnte kein Übereinkommen Berlins unglückliche geographische Lage ändern. Immer

noch ist die Entfernung zwischen Berlin und dem Westen die gleiche, und immer noch braucht man nur vierzig Minuten, um von Berlin nach Polen zu fahren. West-Berlin ist immer noch ein demokratischer Aussenposten, aber einer in der Einsamkeit.

Es ist eine der bedenklichsten Schattenseiten West-Berlins, dass es mehr oder weniger leicht vergessen werden kann. Egon Bahr, Willy Brandts engster Mitarbeiter, sagte 1974 zum «New Yorker»:

«Die Mauer war wie ein schwerer Verkehrsunfall.

Das Opfer wird ins Krankenhaus gebracht und operiert, es wacht auf und wird in sein Zimmer gefahren, wo Freunde warten. Sie sagen dem armen Mann, er habe Glück gehabt, dass er nicht das Leben verloren habe. Dann gehen die Freunde weg. Irgendwann einmal merkt der Patient, dass man ihm ein Bein amputiert hat.»

West-Berlin ist wohl die angenehmste, aber nicht die reichste Stadt Deutschlands. Viele Berliner, besonders jüngere, sind in die Bundesrepublik gegangen, weil sich ihnen dort bessere Möglichkeiten bieten. West-Berlins ‚Haupterwerb‘ ist die Organisation von Konferenzen, Festspielen und grösseren kulturellen Veranstaltungen. Die Bildung wirklichen Reichtums in Form von Industrieprodukten ist zurückgegangen, allein schon wegen der Entfernung zu westlichen Absatzgebieten, und weil die Märkte um Berlin herum dem Export verschlossen sind.

In den dreissig Jahren zwischen 1948 und 1978 hat sich Berlin in zweierlei Weise verändert; für jeden, der einmal in dieser seltsamen Stadt gelebt hat und sie liebt, liegen diese Unterschiede offen zu Tag.

Die Westberliner, die die Stadt verlassen haben, sind durch Türken ersetzt worden. Berlin ist nunmehr die viertgrösste türkische Stadt. Türkische Gastarbeiter haben die Arbeit übernommen, die die ausgewanderten Berliner nicht mehr tun wollten. Türken haben auch zum guten Teil den nicht sehr schönen Bezirk Kreuzberg ‚übernommen‘. Es handelt sich weder um Siedlungen noch um ein Getto, aber die türkische Bevölkerung überwiegt. Trotz des anscheinend ständig düsteren Gesichtsausdrucks sind die Türken geschickte, hart arbeitende und im Grund freundliche Menschen, die das Berliner Leben und die Gesellschaft nicht stören. Sie sind willkommen und wichtig für die Stadt. West-Berlin verlässt sich auf sie und würde sich ohne sie benachteiligt fühlen.

Es ist ein anderer bedeutsamer, bemerkenswerter und eigentlich gesunder Zug des Lebens in West-Berlin, dass es eine Stadt ohne weit entfernte Vorstädte ist. Der Mauer halber kann niemand in Entfernungen ‚pendeln‘, die etwa denen zwischen Long Island, Dorking, Neuilly oder auch nur Watford und den jeweiligen Metropolen entsprechen. Daraus ergibt sich, dass die Mitte West-Berlins ausserhalb der Geschäftszeit keine leere Stadt wird oder um fünf Uhr nachmittags schlafen geht. Anders als Barbican oder die Bond Street ist der Kurfürstendamm bis spät in die Nacht hinein

belebt. West-Berlin ist und bleibt eine echte Gemeinschaft. Die Westberliner – samt den Türken – sind enger verbunden, als sie es wären, wenn es ihnen freistünde, in die Mark Brandenburg oder nach Potsdam zu fahren und dort zu wohnen oder die landschaftlichen Schönheiten zu geniessen.

Die Westberliner beklagen sich nicht allzu sehr über ihre Isolation. Die Bindungen zu den Menschen, die sie 1948 am Leben erhielten, sind so stark wie eh und je. West-Berlin ist und bleibt in der Erinnerung aller Flugzeugbesatzungen, die es 1948 und 1949 retten halfen, ein ganz besonderer Ort; auch im Bewusstsein der Völker Westeuropas und der Vereinigten Staaten ist es das. Die Bewahrung West-Berlins vor kommunistischer Hegemonie war die letzte grosse Aufgabe, die die Briten und die Amerikaner gemeinsam vollbrachten. Auch wenn viele britische und amerikanische Politiker vielleicht vergessen haben, was in jenen Tagen in ihrem Namen geschah – die Piloten bewahren die Erinnerung und bilden heute noch eine Bruderschaft von Befreiern.

Leider können die vor dreissig Jahren entstandenen Freundschaften und Bindungen allein West-Berlins Zukunft nicht sichern. West-Berlin kann nie ein vollkommen ruhiger Ort sein, teils wegen der durch die Mauer so grausam unterstrichenen Isolation, teils aber auch, weil die Zukunft – wie die des übrigen Europa – von der nuklearen Abschreckung abhängt. Was jeden denkenden Westberliner insgeheim be-

schäftigt, ist die Frage, ob seine Stadt für den Präsidenten der Vereinigten Staaten wichtig genug ist, die Drohung des Abwurfs einer Atombombe auf Moskau zu rechtfertigen. Vom Standpunkt der Westberliner und der meisten Westeuropäer aus ist die Veränderung, die seit 1948 stattgefunden hat und für uns alle am meisten ins Gewicht fällt, die Tatsache, dass die Russen damals keine Atombombe hatten, jetzt aber über sie verfügen. Im April 1948 regte Churchill – streitbar wie immer – an, die Westmächte sollten Kernwaffen anwenden und die Städte Russlands zerstören. Niemand stimmte ihm zu. Trotzdem war die Idee damals vom strikt militärischen Standpunkt aus zum mindesten rational. Heute würde die Zerstörung Moskaus mit grausamer Gewissheit auch die Zerstörung New Yorks bedeuten.

Die Westberliner können so klar wie sonst jemand erkennen, in welchem erschreckendem Masse die Risiken im internationalen Spiel der Macht sich seit der Blockade vervielfacht haben. Die Westberliner wissen auch, und zwar vermutlich besser als andere, wie weit sich die sowjetische Luftwaffe entwickelt hat. Sie besteht nicht mehr aus dem, was die Amerikaner einst als Schönwetterflugzeuge zu bezeichnen pflegten, als man sich darauf verlassen konnte, dass sie bei schlechtem Wetter am Boden bleiben würden. Auch haben die Westmächte nicht mehr die immense Überlegenheit in der Technik von Lufttransporten wie 1948. Alle sechs Monate ‚rotiert‘ die sowjetische Luftwaffe die russischen Garnisonen in der DDR, d.h. sie transportiert 700‘000 Mann aus

der Sowjetunion in die DDR und die gleiche Zahl zurück; für diese Luftoperation braucht sie achtundvierzig Stunden.

Es ist kein Trost für die Westberliner, dass ihre Stadt der Drehpunkt des Gleichgewichts der Kräfte in Europa ist. Düstere als über jeder anderen Stadt schwebt über Berlin die Frage, ob dieses Gleichgewicht ungestört bleibt. Vernünftigerweise ist dies zu erwarten. Die sowjetische Aussenpolitik in Europa hat sich im Unterschied zu jener in anderen Teilen der Welt – wie Mittlerer Osten, Afrika, Ferner Osten – kaum geändert. Sie war immer im Wesentlichen defensiv, seit die Sowjets im Mai 1949 die Blockade gegen West-Berlin aufhoben. Inzwischen hat es die Invasionen nach Ungarn und in die Tschechei gegeben, aber, so fragwürdig sie auch als Interventionen in Bereiche anderer Regierungen waren, Aggressionen gegen den Westen waren sie nicht.

Der fast im gesamten Zeitraum für die sowjetische Aussenpolitik verantwortliche Mann, Andrej Gromyko, ist der am längsten amtierende Aussenminister der Welt und umgeben von ähnlich eingestellten Diplomaten, die er zum grossen Teil selbst ausgebildet hat. Falls im Kreml keine grössere Palastrevolution stattfindet als jene nach Stalins Tod, besteht die Wahrscheinlichkeit, dass es der Wunsch der Sowjetunion ist, im Westen stabiler Grenzen sicher sein zu können. Wäre dem nicht so, hätte sie das Viermächte-Abkommen über den Status von West-Berlin nicht unterschrieben; auch wäre sie nicht jahrzehntelang um die Unter-

schriften unter die Schlussakte von Helsinki bemüht gewesen.

Hinter dem starken Verlangen der sowjetischen Regierung nach Frieden und Stabilität in Westeuropa, das von westlichen Staatsmännern oft angezweifelt wird, muss man die schrecklichen Erinnerungen an den deutschen Angriff von 1941 sehen, die in allen Völkern der Sowjet-Union noch quälend lebendig sind. Der Überfall war verräterisch, brutal und nahezu tödlich für das Land. Zwanzig Millionen Sowjetbürger starben, Millionen verloren allen Besitz. Russen aller Generationen wissen um die Konsequenzen, die ihr Land zu tragen hatte, weil es sich auf einen Vertrag mit den Deutschen verlassen hatte. Das Ergebnis war Betrug, Gemetzel und dauerndes Misstrauen. Napoleon hatte es früher getan, Hitler tat es wieder. Es wäre auch heute noch müssig, zu erwarten, dass die Russen ihr ganzes Vertrauen in Verträge mit dem Westen Europas legten. Von ihrem Standpunkt aus gesehen, der mehr von der Geschichte als von den Ansichten westlicher Regierungen bestimmt ist, sind die Vereinigten Staaten und Grossbritannien als Partner vertrauenswürdiger als Deutschland oder auch Frankreich. Sollte es je zu einer neuen, ebenso schweren Konfrontation wie 1948 wegen Berlin kommen, wäre der jeweilige Präsident der Vereinigten Staaten der Mann, an den sich die Sowjetunion zuerst wenden würde. «[Ich bin ein Berliner](#)», sagte Präsident John F. Kennedy in Berliner Tonfall, und es war ein denkwürdiger Ausruf. Die Westberliner sahen darin mehr als eine flüchtige Redensart.

Die Vereinigten Staaten, Grossbritannien und Frankreich haben das Viermächte-Abkommen über Berlin unterzeichnet, sie haben auch in Helsinki ihre Unterschrift gegeben, aber niemand kann bezweifeln, dass unter diesen drei Mächten die Vereinigten Staaten die bedeutendste Rolle gespielt haben. Kennedy, seine Vorgänger und seine Nachfolger haben die Unterstützung der Vereinigten Staaten für Leben und Freiheit von zwei Millionen freier Bürger feierlich zugesagt, die auf ihrer mitteleuropäischen Insel leben.

Man darf es den Westberlinern im allgemeinen zutrauen, dass sie sich ihrer unglückseligen und unnatürlichen Situation nur zu gut bewusst sind. Im Besonderen wissen sie, dass ihre wichtigsten Aufgaben – diplomatisch gesprochen – darin bestehen, sich ruhig zu verhalten und sich nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. So handeln auch ihre Beschützer.

Ein Missgriff des Corporals Moore in der Invalidenstrasse an dem Abend, als die Mauer erstand, hätte eine politische Katastrophe zur Folge haben können. Die Westberliner sind Krisen gewöhnt, aber sie nehmen sie gefasst hin. Und sie tun ihr Bestes, um sicherzugehen, dass irgendjemand irgendwo im Weissen Haus und irgendjemand irgendwo in Whitehall sie nicht vergisst. Leutnant Halvorson, Corporal Moore, Hauptmann Huston und Luftwaffenoffizier Weller können die Westberliner nie vergessen, noch auch die Westberliner alle jene, die sie 1948 retteten. Kameradschaft in bösen Zeiten ist ein kraftvolles Band. Aber es

ist nicht leicht, die Stärke und die Wichtigkeit der Bindungen West-Berlins an die Welt des Westens Menschen zu vermitteln, die seinerzeit nicht dort waren. Die Kraft der Bindungen existiert für Leutnant Halvorson, Luftwaffenoffizier Weller, Hauptmann Huston und Corporal Moore und ist für sie etwas Natürliches. Wenn aber West-Berlin in Freiheit leben soll, müssen die moralische Haltung und die kameradschaftliche Verbundenheit des Westens mit den Westberlinern auch vom Mann im Weissen Haus verstanden und akzeptiert werden. Andernfalls werden sie aus Insulanern oder Leuchtturmwärtern zu Geiseln.

Anhang

Das Viermächte-Abkommen über Berlin (Auszug)

Das sorgfältig ausgehandelte Viermächte-Abkommen über den Status von Berlin ist in eine manchmal gewundene Diplomaten-sprache gekleidet. Es ist aber die internationale Charta und das Grundgesetz Berlins und sozusagen die Geburtsurkunde der Stadt als eines Gemeinwesens neuer Art.

Unterzeichnet von den Vertretern ihrer Regierungen – der Französi-schen Republik (Jean Sauvagnargues), der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (Pjotr Abrassimow), des Vereinigten Königreichs (Kenneth Rush) und der Vereinigten Staaten von Amerika (R.W. Jack-ling) –, beginnt das Abkommen mit einer Vier-Punkte-Erklärung zu all-gemeinen Prinzipien.

«Die Regierungen der Französischen Republik, der Union der So-zialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Gross-britannien und Nordirland, der Vereinigten Staaten von Amerika, vertreten durch ihre Botschafter, die in dem früher vom Alliierten Kontrollrat benutzten Gebäude im amerikanischen Sektor Berlins eine Reihe von Sitzungen abgehalten haben, handelnd auf der Grundlage ihrer Viermächte-Rechte und – Verant-wortlichkeiten und der entsprechenden Vereinbarungen und Be-schlüsse der Vier Mächte aus der Kriegs- und Nachkriegszeit, die nicht berührt werden, unter Berücksichtigung der bestehenden Lage in dem betreffenden Gebiet, von dem Wunsch geleitet, zu praktischen Verbesserungen der Lage beizutragen,

unbeschadet ihrer Rechtspositionen,
haben Folgendes vereinbart:

I

Allgemeine Bestimmungen

1. Die Vier Regierungen werden bestrebt sein, die Beseitigung von Spannungen und die Verhütung von Komplikationen in dem betreffenden Gebiet zu fördern.
2. Unter Berücksichtigung ihrer Verpflichtungen nach der Charta der Vereinten Nationen stimmen die Vier Regierungen darin überein, dass in diesem Gebiet keine Anwendung oder Androhung von Gewalt erfolgt und dass Streitigkeiten ausschliesslich mit friedlichen Mitteln beizulegen sind.
3. Die Vier Regierungen werden ihre individuellen und gemeinsamen Rechte und Verantwortlichkeiten, die unverändert bleiben, gegenseitig achten.
4. Die Vier Regierungen stimmen darin überein, dass ungeachtet der Unterschiede in den Rechtsauffassungen die Lage, die sich in diesem Gebiet entwickelt hat und wie sie in diesem Abkommen sowie in den anderen in diesem Abkommen genannten Vereinbarungen definiert ist, nicht einseitig verändert wird.»

Der nächste Abschnitt handelt vom Transitverkehr zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik, vom Status West-Berlins und dem Verhältnis zur Bundesrepublik, von den Verkehrsverbindungen zwischen West-Berlin und der Deutschen Demokratischen Republik.

«II

Bestimmungen, die die Westsektoren Berlins betreffen

- A. Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken erklärt, dass der Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen den Westsektoren Berlins und der Bundesrepublik Deutschland auf Strassen, Schienen- und Wasserwegen durch das Territorium der Deutschen Demokratischen Republik ohne Behin-

derungen sein wird, dass dieser Verkehr erleichtert werden wird, damit er in der einfachsten und schnellsten Weise vor sich geht und dass er Begünstigung erfahren wird...

- B. Die Regierungen der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika erklärten, dass die Bindungen zwischen den Westsektoren Berlins und der Bundesrepublik Deutschland aufrechterhalten und entwickelt werden, wobei sie berücksichtigen, dass diese Sektoren so wie bisher kein Bestandteil (konstitutiver Teil) der Bundesrepublik Deutschland sind und auch weiterhin nicht von ihr regiert werden...
- C. Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken erklärt, dass die Kommunikationen zwischen den Westsektoren Berlins und Gebieten, die an diese Sektoren grenzen, sowie denjenigen Gebieten der Deutschen Demokratischen Republik, die nicht an diese Sektoren grenzen, verbessert werden. Personen mit ständigem Wohnsitz in den Westsektoren Berlins werden aus humanitären, familiären, religiösen, kulturellen oder kommerziellen Gründen oder als Touristen in diese Gebiete reisen und sie besuchen können, und zwar unter Bedingungen, die denen vergleichbar sind, die für andere in diese Gebiete einreisende Personen gelten.

Die Probleme der kleinen Enklaven einschliesslich Steinstückens und anderer kleiner Gebiete können durch Gebietsaustausch gelöst werden...»

Die Regierung der UdSSR legte Wert darauf, sich mit der Regierung der DDR abzusprechen und deren Zustimmung zu erhalten. Die drei Westmächte ihrerseits berieten sich mit Bonn. Beide Seiten steuerten zu dem Vier-Punkte-Abkommen Passagen bei, die beide deutsche Regierungen verpflichten, dieses Abkommen und im Besonderen bestimmte Teile des Abkommens zu respektieren. Der Abschnitt, der die Regierung der Bundesrepublik verpflichtet, lautet kurz und bündig folgendermassen:

«Anlage II

Die Regierungen der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika beehren sich, unter Bezugnahme auf Teil II Abschnitt B des Viermächte-Abkommens vom heutigen Tage und nach Konsultation mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken Folgendes mitzuteilen:

1. In Ausübung ihrer Rechte und Verantwortlichkeiten erklären sie, dass die Bindungen zwischen den Westsektoren Berlins und der Bundesrepublik Deutschland aufrechterhalten und entwickelt werden, wobei sie berücksichtigen, dass diese Sektoren wie bisher kein Bestandteil (konstitutiver Teil) der Bundesrepublik Deutschland sind und auch weiterhin nicht von ihr regiert werden. Die Bestimmungen des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland und der in den Westsektoren Berlins in Kraft befindlichen Verfassung, die zu dem Vorstehenden in Widerspruch stehen, sind suspendiert worden und auch weiterhin nicht in Kraft.
2. Der Bundespräsident, die Bundesregierung, die Bundesversammlung, der Bundesrat und der Bundestag, einschliesslich ihrer Ausschüsse und Fraktionen, sowie sonstige staatliche Organe der Bundesrepublik Deutschland werden in den Westsektoren Berlins keine Verfassungs- oder Amtsakte vornehmen, die in Widerspruch zu Absatz 1 stehen.
3. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird in den Westsektoren Berlins bei den Behörden der Drei Regierungen und beim Senat durch eine ständige Verbindungsbehörde vertreten sein.»

Die Russen ihrerseits verpflichteten die Regierung der DDR auf eine Reihe von Massnahmen bezüglich der Verkehrsverbindungen und der Besuchsreisen:

«Anlage III

Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken hat

die Ehre, unter Bezugnahme auf Teil II Abschnitt C des Viermächte-Abkommens vom heutigen Tage und nach Konsultationen und in Übereinkunft mit der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik den Regierungen der Französischen Republik, des Vereinigten Königreiches und der Vereinigten Staaten von Amerika Folgendes mitzuteilen:

1. Die Kommunikationen zwischen den Westsektoren Berlins und Gebieten, die an diese Sektoren grenzen, sowie denjenigen Gebieten der Deutschen Demokratischen Republik, die nicht an diese Sektoren grenzen, werden verbessert werden.
2. Personen mit ständigem Wohnsitz in den Westsektoren Berlins werden aus humanitären, familiären, religiösen, kulturellen oder kommerziellen Gründen oder als Touristen in diese Gebiete reisen und sie besuchen können, und zwar unter Bedingungen, die denen vergleichbar sind, die für andere in diese Gebiete einreisende Personen gelten. Zur Erleichterung der oben beschriebenen Besuche und Reisen von Personen mit ständigem Wohnsitz in den Westsektoren Berlins werden zusätzliche Übergangsstellen eröffnet.
3. Die Probleme der kleinen Enklaven einschliesslich Steinstückens und anderer kleiner Gebiete können durch Gebietsaustausch gelöst werden...»

Diese zwei Anlagen zum Viermächte-Abkommen wiederholen fast wörtlich das Abkommen zwischen den Vier Mächten selbst, haben aber ihre besondere Bedeutung, weil sie die zwei deutschen Regierungen West-Berlin gegenüber zu Massnahmen verpflichten, die international Gesetzkraft haben und von allen vier aussenstehenden Mächten – der Sowjetunion, den Vereinigten Staaten, Grossbritannien und Frankreich – garantiert werden. Wie bei internationalen Verträgen im Allgemeinen normal, ist das Viermächte-Abkommen über Berlin eindeutig und zweckbestimmt. Der Status West-Berlins mag nicht der sein, den die Westberliner sich wünschen oder sich gewünscht hätten, aber er ist mit jener Exaktheit definiert worden, wie Diplomaten zu formulieren pflegen.

Biographisches

Die Generäle

Lucius Dubignon Clay wurde am 23. April 1897 in Marietta, Georgia, geboren, kam 1918 nach West Point ins Ingenieurcorps. Bis er 1945 General Eisenhowers Stellvertreter wurde, machte er sich hauptsächlich um den Bau des Red-River-Damms (1938) in Denison, Texas, verdient. Er wurde 1946 Eisenhowers Nachfolger als Oberkommandierender der US-Streitkräfte in Europa und als Militärgouverneur der Amerikanischen Besatzungszone Deutschlands 1947-1949. 1961-1963 war er Sonderbeauftragter Präsident Kennedys für Berlin-Fragen. Clay starb am 16. April 1978 in Chatham, Mass.

William Tunner wurde 1906 in New Jersey geboren und kam 1928 nach West Point. Er trat ins US Army Aircorps ein (die spätere US Air Force). Er genoss weltweites Ansehen und allgemeine Bewunderung als Amerikas erfahrener Lufttransportspezialist. Ausser der Organisation der Luftbrücke über das Himalaya-Gebirge nach China zur Versorgung der Streitkräfte General Wedemeyers oblag ihm die Schaffung der Berliner Luftbrücke 1948 auf 1949 und der riesigen amerikanischen Luftbrücke 1950 nach Korea.

Albert Coady Wedemeyer, geboren 1897 in Nebraska, kam 1919 nach West Point und besuchte 1938 die Kriegsakademie in Berlin. Im Zweiten Weltkrieg tat er Dienst in China, auf den Philippinen und in Europa. In China hatte er die schwierige Aufgabe eines Stabschefs bei Generalissimo Tschiang Kai-schek. Zur Zeit der Berlin-Krise war er bei Ge-

neral Bradley, dem Generalstabschef der US Army, als stellvertretender Stabschef für Planung und Kampfoperationen.

Wassili Danilowitsch Sokolowski wurde am 21. Juli 1897 in Kozliki bei Bialystok geboren; er stammte aus einer Bauernfamilie. In den Revolutionskämpfen befehligte er eine Kompanie und wurde Chef des Stabs einer Schützendivision. Er absolvierte 1921 die Militärademie und diente in Zentralasien, dann in den frühen dreissiger Jahren in Moskau und im Ural. Den ganzen Zweiten Weltkrieg war er an der Westfront. Er wurde Stellvertretender Befehlshaber und Oberkommandierender der Sowjetischen Besatzungstreitkräfte in Deutschland und Militärgouverneur der Sowjetischen Besatzungszone (1946-1949). 1952-1960 gehörte er dem Zentralkomitee der KPdSU an, 1960 war er Chef des Generalstabs der UdSSR. Er starb am 10. Mai 1968 in Moskau.

Sir Brian Hubert Robertson wurde am 22. Juli 1896 in Simla (Indien) als Sohn des späteren Feldmarschalls Sir William Robertson (1860-1933) geboren. Er machte den Ersten Weltkrieg mit, bekam den Distinguished Service Order, das Military Cross und wurde in Heeresberichten erwähnt. Im Zweiten Weltkrieg trat er wieder in die britische Armee ein, diente im Mittleren Osten und Italien und wurde General Alexanders oberster Verwaltungsoffizier. 1947 wurde er in den Generalsrang erhoben und Oberbefehlshaber der britischen Besatzungstruppen in Deutschland und Militärgouverneur, 1949/50 zugleich Hoher Kommissar in der Bundesrepublik. 1950-1953 befehligte er die britischen Luftstreitkräfte im Nahen Osten. Robertson starb am 29. April 1974 in London.

Die Berliner

Willy Brandt wurde am 18. Dezember 1913 in Lübeck geboren und als uneheliches Kind von seinem Grossvater mütterlicherseits aufgezogen, der landwirtschaftlicher Arbeiter und ein überzeugter Anhänger der Sozialdemokratischen Partei war. Mit siebzehn Jahren trat Willy Brandt dem Jugendverband der Partei bei und geriet bald mit den Nationalsozialisten in Konflikt. 1934 musste er emigrieren, wandte sich nach Norwegen und war 1937 auf Seiten der Republikaner Kriegsberichterstatter in Spanien. Er wurde 1940 ausgebürgert und war von 1940 bis 1948 norwegischer Staatsbürger. Als das Land 1940 besetzt wurde, floh er nach Schweden, wo er sich antinazistischen Gruppen anschloss. 1945/46 war er in Deutschland Berichterstatter für ausländische Zeitungen und als norwegischer Staatsbürger Presse-Attaché der Norwegischen Militärmission. Im Jahr der Blockade, 1948, nahm er wieder die deutsche Staatsangehörigkeit an.

Brandt wurde 1948 Mitglied verschiedener Führungsgremien der Sozialdemokraten, 1950 Mitglied des Berliner Senats und war 1957-1966 Regierender Bürgermeister. 1949-1957 gehörte er als Abgeordneter dem Bundestag an. 1966 wurde er Aussenminister und Vizekanzler, 1969 zum Bundeskanzler gewählt. 1970 unterzeichnete er in Moskau einen Gewaltverzichtsvertrag mit der UdSSR, in Warschauden Warschauer Vertrag. Er bekam 1971 den Friedens-Nobelpreis. 1972 passierten die Ostverträge den Bundestag, der Grundlagenvertrag mit der Deutschen Demokratischen Republik wurde im selben Jahr paraphiert. Seit

1964 ist Brandt Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands.

Er blieb im Amt bis 1974, als er die Verantwortung für die Tätigkeit des DDR-Spions Guillaume in seinem Mitarbeiterstab auf sich nahm und zurücktrat.

Brandt blieb weiterhin Vorsitzender der SPD. Seit 1976 ist er Präsident der Sozialistischen Internationale und 1977 wurde er Präsident der «Trilateralen Kommission».

Ferdinand Friedensburg war Jurist und Bergbaufachmann aus Schlesien, wo er am 17. November 1886 in Schweidnitz geboren wurde. In der Weimarer Republik wandte er sich der Politik zu, blieb aber als Politiker und Verwaltungsbeamter im Grenzland. Von 1927-1933 war er Vizepräsident der Berliner Polizei, bis die Nationalsozialisten ihn entliessen. 1935 wurde er verhaftet. Kurze Zeit nach Kriegsende arbeitete er in seinem eigentlichen Beruf als Ingenieur in der Sowjetischen Besatzungszone und ging dann bald nach Berlin. Den Christdemokraten war er hochwillkommen und wurde, als die Stunde schlug, Stellvertretender Oberbürgermeister von Berlin (1946-1951, seit 1948 von West-Berlin); er hielt es für seine Pflicht, bis zum Ende auszuharren. Seit 1950 war er Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute, 1952-1956 Mitglied des Bundestags. Friedensburg starb am 11. März 1972 in Berlin.

Ernst Reuter, als Sohn eines Navigationslehrers am 29. Juli 1889 in Apenrade, Schleswig-Holstein, geboren, besuchte die Universitäten Marburg, München und Münster und legte 1912 das Staatsexamen ab. Im gleichen Jahr trat er der Sozialdemokratischen Partei bei und wurde 1913 Lehrkraft bei der Berliner Partei. 1915 einberufen, wurde er 1916 von den Russen gefangengenommen. Russische Kommunisten retteten ihn aus einem Bergwerk in Tula, wo er arbeiten musste, und brachten ihn nach Moskau. 1918 entsandten sie ihn an die Wolga, um unter den dort lebenden Deutschen eine Republik aufzubauen (Volkskommissar in

der wolga-deutschen Republik), aber die im gleichen Jahr in Deutschland ausbrechende Revolution rief ihn zurück. Im Dezember 1918 war er als Mitglied der KPD wieder in Berlin. Er wurde fast sofort verhaftet und erst Ende 1919 freigelassen. Er wurde Parteisekretär für Berlin, verließ die KPD aber 1921 zusammen mit vielen anderen wegen politischer Differenzen.

1922 trat Reuter wieder in die SPD ein und wurde 1926 zum Stadtverordneten gewählt, war Mitglied des Transportkomitees und schuf die Berliner Verkehrsgesellschaft. Im Mai 1931 zog er nach Magdeburg und wurde zum Bürgermeister gewählt. Kurz vor Hitlers Machtergreifung, im Juli 1932, wurde er Mitglied des Reichstags. Sobald die Nationalsozialisten regierten, wurde er als Magdeburger Bürgermeister entlassen und kurz danach verhaftet. Entlassen, wieder festgesetzt, wieder frei, floh er nach London, zwei Wochen bevor die Gestapo ihn zum drittmal festnehmen wollte. Die türkische Regierung bot ihm einen Lehrstuhl für Kommunalwissenschaft in Ankara an, den er 1939-1945 innehatte. Die Familie Reuter lebte bis Kriegsende in Ankara und kehrte nach Deutschland zurück, sobald es möglich war. Ernst Reuter widmete sich sofort der Wiederbelebung der Sozialdemokratischen Partei, wurde 1946 in Berlin wieder Verkehrsdezernent, 1947 Oberbürgermeister und wiedergewählt nach der Teilung Berlins 1948; seit 1951 bis zu seinem Tod war er Regierender Bürgermeister von West-Berlin und zugleich Präsident des Deutschen Städtetags. Er starb am 29. September 1953 in Berlin.

Louise Schröder wurde als zehntes Kind eines Bauarbeiters am 2. April 1887 in Altona geboren, wuchs in Armut und elender Umgebung auf und trat früh der Sozialdemokratischen Partei bei. Beim 1. Kongress der SPD nach dem Ersten Weltkrieg war sie eine der 37 weiblichen Delegierten und wurde in den Reichstag gewählt, dem sie von 1920 bis 1933 angehörte. Eine der ersten Massnahmen Hitlers nach der Machtergreifung war die Anordnung, dass sich Louise Schröder täglich zweimal bei der Polizei zu melden habe. Kurz nach dem Zusammenbruch des Dritten

Reichs weigerte sie sich, der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) beizutreten. 18 Monate vertrat sie ab 8. Mai 1947 (bis 14. Januar 1949) den zum Oberbürgermeister gewählten Ernst Reuter, der auf ein sowjetisches Veto hin von der Alliierten Kommandantur nicht bestätigt wurde. Sie sah es als ihre Hauptaufgabe an, der Bevölkerung von Berlin den furchtbaren Winter von 1947 auf 1948 erträglicher zu gestalten als den vorhergehenden. Seit 1949 war sie Vertreterin West-Berlins im Bundestag, 1950-1957 Mitglied des Europarats. Sie starb am 4. Juni 1957 in Berlin.

Otto Suhr stammt aus einer Familie des Mittelstands und wurde am 17. August 1894 in Oldenburg geboren. Er absolvierte die Mittelschule in Leipzig und erhielt nach einem Semester an der Universität den Einberufungsbefehl. In der Armee begann seine politische Erziehung. Von schlesischen Kameraden erfuhr er von den unwürdigen Lebensbedingungen der Arbeiterklasse im Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg. Leutnant Suhr, der sich im Feld auszeichnete, wurde damals schon Sozialdemokrat. Nach dem Krieg nahm er das Studium in Leipzig wieder auf. Er beteiligte sich am politischen Leben der Studentenschaft, fühlte sich aber mehr zu den Arbeitern hingezogen. Er ging als Parteibeauftragter nach Kassel, um dort die Bewegung auszubauen, verstärkte seine und der Partei Bindungen zu den Gewerkschaften. Quer durch die Lande hielt er Vorträge über Weiterbildung, Sozialismus und Gewerkschaftspolitik und kam schliesslich nach Berlin. Suhr war 1921-1933 Sekretär des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbunds. Seine letzte grosse Versammlung wurde von der Polizei aufgelöst, nach Hitlers Machtergreifung erhielt er Redeverbot, das er erst am 4. Juli 1945 brechen konnte, als die Alliierten Deutschland besetzt hatten. Er wurde 1946 Generalsekretär der SPD Berlin und Stadtverordnetenvorsteher (1951 Präsident des Abgeordnetenhauses in West-Berlin). 1949-1952 war er Mitglied des Bundestags, 1949-1955 Direktor der Deutschen Hochschule für Politik (später Otto-Suhr-Institut), seit Januar 1955 Regierender Bürgermeister. Er starb am 30. August 1957 in Berlin.

Bibliographisches

Unter den vielen Informationsquellen über die Nachkriegsgeschichte Berlins sind die wichtigsten die Dokumente des US State Department, des British Foreign Office sowie die Brief- bzw. Telegrammwechsel zwischen General Clay und dem American Secretary for the Army, Kenneth Royall. Für die Blockade und die Luftbrücke bieten die Air History Division of the US Department of Defense und die Air History Branch of the British Ministry of Defence Geschichtsforschern wertvolle Unterlagen. Die von General William H. Tunner der US Air Force geführten umfassenden Akten erhellen die Geschichte dieser Zeit ebenso wie die Unterlagen zu seinen anderen grösseren Unternehmungen in Indien, Vietnam und Korea.

Eine kleine Auswahl der vielen Bücher über Berlin und den Nachkrieg:

Achterberg, Erich, General Marshall macht Epoche, Berlin 1964 Berlin-Regelung, Die. Das Viermächte-Abkommen über Berlin und die ergänzenden Vereinbarungen, hrsg. vom Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Bonn 1971

Brandt, Willy, Von Bonn nach Berlin, Berlin 1957 ders., Mein Weg nach Berlin, München 1960

British Foreign Office Records, Public Records Office, Kew, Surrey

Byrnes, James F., In aller Offenheit, Frankfurt a.M. 1949 Clay, Lucius

D., Entscheidung in Deutschland, Frankfurt a.M. 1950

- Davison, W. Phillips, Die Blockade von Berlin. Modellfall des Kalten Krieges. Mit einem Vorwort von Bürgermeister Ferdinand Friedensburg, Frankfurt a.M. und Berlin 1959
- Deuerlein, Ernst, Die Einheit Deutschlands. Die Erörterungen und Entscheidungen der Kriegs- und Nachkriegskonferenzen 1941-1949. Darstellung und Dokumente, Frankfurt a.M. und Berlin, 2. Auflage 1961
- Dokumente zur Berlin-Frage 1944-1962, hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik in Zusammenarbeit mit dem Senat von Berlin. Dokumente und Berichte, Band 18. Mit einem Vorwort des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt, München, 2. Auflage 1962
- Eisenhower, Dwight, Kreuzzug in Europa, Amsterdam 1948
- Foreign Relations of the US, Washington
- Friedensburg, Ferdinand, Schicksal und Aufgabe, Berlin 1953
- Hillgruber, Andreas, Berlin-Dokumente 1944-1961, Darmstadt 1961
- Keynes, Lord John Maynard, Die wirtschaftlichen Folgen des Friedensvertrags, 1920
- Marienfeld, Wolfgang, Konferenzen über Deutschland. Die alliierte Deutschlandplanung und -politik 1941-1949, 2 Teile, Hannover 1962 f.
- Mee, Charles L., Meeting at Potsdam, London 1975
- Murphy, Robert, Diplomat unter Kriegern. Zwei Jahrzehnte Weltpolitik in besonderer Mission, Berlin, 2. Auflage 1966
- Scherff, Klaus, Luftbrücke Berlin, Stuttgart 1976
- Schmidt, Helmut, Strategie des Gleichgewichts. Deutsche Friedenspolitik und die Weltmächte, 1969, 5. Auflage 1970
- Steele, Jonathan, Socialism with a German Face, London 1977
- Stenographische Berichte des Abgeordnetenhauses von Berlin, III. Wahlperiode, Band III von der 52. Sitzung am 5. Januar 1961 bis zur 80. Sitzung am 21. Dezember 1961, Berlin 1961
- Truman, Harry S., Memoiren, 2 Bände, Stuttgart 1955 f.
- Tschuikow, Wassili, Das Ende des Dritten Reichs, 1966

Tunner, William H., Over the Hump, New York 1964
US Army Department Papers, Library of Congress, Washington
Wilmot, Chester, Der Kampf um Europa, Frankfurt a.M. und
Berlin, 2. Auflage 1954

Anmerkungen

- 1 US Army Department Papers, Library of Congress, Washington; Chester Wilmot, *The Struggle for Europe*, London 1952
- 2 British Foreign Office Records, 1947, Public Records Office, Kew, Surrey
- 3 Lucius D. Clay, *Entscheidung in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1950, S. 191 f.
- 4 ebda., S. 193
- 5 *Foreign Relations of the US*, Bd. II, Washington 1973, S. 886 ff., in Folgendem abgekürzt: USFR
- 6 USFR, a.a.O.
- 7 USFR, a.a.O.
- 8 *The Manchester Guardian*, 19.6.1948
- 9 Robertson an Sokolowski: Cmd 7534, S. 17; HM Stationery Office, London
- 10 USFR, a.a.O., S.910
- 11 USFR, a.a.O., S. 918, 920f.
- 12 USFR, a.a.O., S. 923 ff.
- 13 USFR, a.a.O., S. 958
- 14 USFR, a.a.O., S. 958-976
- 15 Lucius D. Clay, *Entscheidung in Deutschland*, S. 403 f.
- 16 Gespräch Tunnens mit dem Autor 1978 in Ware Neck, Va.
- 17 Gespräch Tunnens mit dem Autor 1977 in Provo, Utah
- 18 John Webster, englischer Dramatiker, geb. um 1580, gest. um 1625, schrieb das Schauerdrama ‚*The White Devil, or, Vitoria Corombona*‘, Erstaufführung 1611

- 19 Gespräch des Autors mit Leutnant Halvorson 1977 in Provo, Utah
- 20 USFR, a.a.O., S. 979, 984, 1117
- 21 USFR, a.a.O., S. 1240ff.
- 22 Stenographische Berichte des Abgeordnetenhauses von Berlin, III. Wahlperiode, Band III (5. 1. 1961-21.12.1961), Berlin 1961, S. 251-254;
- Dokumente zur Berlin-Frage 1944-1962, hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik. Dokumente und Berichte, Bd. 18, München, 2. Auflage 1962, S. 475
- 23 Jonathan Steele, *Socialism with a German Face*, London 1977
- 24 Die Berlin Regelung. Das Viermächte-Abkommen über Berlin und die ergänzenden Vereinbarungen, hrsg. vom Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Bonn 1971, S. 270 f.

Register

- Abrassimow, Pjotr 220
Alexander, Lord Harold
 Rupert 226
Ardetsch, Alfred (17. Juni) 167
Attlee, Clement 31 f., 61, 70f.,
 141, 143, 152
Auriol, Vincent 150
Babcock, William 53 f.
Bahr, Egon 212
Baker, ein Panzer-Richtschütze
 187
Benjamin, Hilde 168
Bevin, Ernest 34, 53, 61, 65-67,
 69-71, 129, 143, 150, 152-
 154
Bradley, Omar 225
Brandt, Dr. (Ostberliner Christ-
 demokrat) 108
– Heinz (17. Juni) 168
– Willy 110, 127, 192-194,
 208-210, 212, 227f.
Breschnew, Leonid 202, 207f.,
 211
Byrnes, James Francis 33-36
Cannon, Joe 134
Chamberlain (Bank of England)
 43 f.
Chase, Warren M. 54
Chataigneau, Yves 154
Chrutschschow, Nikita Serge-
 jewitsch 169, 196, 207
Churchill, Sir Winston 14f., 19f.,
 30f., 158, 205, 215
Clark, Norman 45
Clay, Lucius D. 27, 33f., 36-38,
 44f., 48, 51, 63f., 67 f., 70-72,
 101, 111, 127, 136f., 151, 154,
 225, 231
Cornish, Jack, ein Pilot 75
Debenham, P.K. 30, 41
Dibrowa, Pavel 166
Diener, Alfred (17. Juni) 167
Dorn, Erna (17. Juni) 167
Douglas, Lewis 53, 150, 152
– Robert 134f.
Draper, William 71
– William H. jun. 44f.

Dubcek, Alexander 207
 Dünsing, Erich 180
 Eggebrecht (SSD) 106
 Ehlert, Margarethe 112
 Eisenhower, Dwight D. 21, 225
 Evans, ein Bordfunker 61 f.
 Fechner, Max 168
 Forrestal, James V. 66, 151
 Friedensburg, Ferdinand 105,
 112, 123f., 127, 228
 Fritz, Bruno (Insulaner) 125
 Furtner, Jo (Insulaner) 125
 Ganeval, Jean 93 f.
 Göring, Hermann 109
 Göttling, Willi (17. Juni) 166f.
 Gromyko, Andrej 216
 Grotewohl, Otto 164
 Guillaume, Günther 228
 Gützlaff (SED) 163
 Haas, Friedrich 112
 Hallstein, Walter 210
 Halvorson, Gail, ein Pilot 11, 62,
 73, 75, 85-87, 144, 147f.,
 218f.
 Heider, Peter (17. Juni) 167
 Heydebreck, von 193
 Hitler, Adolf 14f., 23, 29-32, 38,
 41, 66, 109, 125, 127, 145,
 164, 168, 172, 180, 204, 209,
 217, 229f.
 Honecker, Erich 199f.
 Hope, Bob 139
 Howley, Frank 54
 Huston, Jim, ein Pilot 11, 62, 88,
 91f., 141, 148, 218f.
 – John, Generalmajor 11
 Hyde, Noel C. 78
 Jackling, R.W. 220
 Jelisarow, A.I. 53 f.
 Jessup, Phillip C. 135 f.
 Kennedy, John F. 217 f., 225
 Keynes, John Maynard 30
 Kielinger, Valentin 112
 Knoblauch, Vera (17. Juni) 168
 Kotikow, Generalmajor 94
 Krutschinin, N.J. 19
 Langley, US-Kommandeur 70
 Lefevre, Major 59
 LeMay, Curtis E. 63, 73
 Lincoln, Abraham 209
 Litke, Karl (SED) 107
 Lovett, Robert 53
 Luft, Friedrich 10, 125
 Lünser, Bernd, ein Fluchtopfer
 185
 Malik, Jakob Alexandrowitsch
 135f.
 Markgraf, Ernst (17. Juni) 168
 – Paul (SED) 22, 24, 104, 106
 Marshall, George 51, 58, 63f.,
 66-69, 154, 159
 Merer, J.W.F. 77

- Molotow, Wjatscheslaw 29, 153f., 204
- Moore, Michael, ein Panzerkommandant 11, 175, 178, 218f.
- Morgenthau, Henry 30
- Morrow, Edward 45
- Müllerburg, stellv. Parlamentspräsident 192f.
- Murphy, Robert 33, 49-52, 58f., 63f., 138, 201
- Napoleon 217
- Neumann, Franz 108
– Günter (Insulaner) 124-128
- Noiret, Roger-Jean-Charles 68
- Overolzer, Earle jun. 80
- Pickering, John, ein Copilot 86
- Portal, Sir Charles 61, 70-72, 138, 142
- Queuille, Henri 150
- Rance, ein Navigator 61 f.
- Rau, Heinrich 164
- Reuter, Ernst 120, 127, 228-230
- Ribbentrop, Joachim von 29, 204
- Roberts, Frank 154
- Robertson, Sir Brian Hubert 36f., 57, 59, 64f., 68, 137, 226
– Sir William 226
- Roosevelt, Franklin Delano 14f., 19, 30, 158, 205
- Royall, Kenneth 71, 231
- Rush, Kenneth 220
- Sacharow, Andrej 195
- Sais, Tatjana (Insulaner) 125
- Sauvagnargues, Jean 220
- Schädlich, Walter (17. Juni) 167
- Schäfer, Axel (17. Juni) 167
- Schollwer, Edith (Insulaner) 125
- Schröder, Louise 118-120, 123, 127, 229
- Schukow, Grigori Konstantinowitsch 22, 26f.
- Schuman, Robert 150
- Schwarzer, Günther (17. Juni) 167
- Selbmann, Fritz 164
- Semjonow, Wladimir 169
- Smirnow, Andrej 154
- Smith, Walter Bedell 152-154
- Sokolowski, Wassili Danilowitsch 22, 47-49, 57, 65, 68, 138, 154, 226
- Solschenizyn, Alexander 195
- Sonntag, Heinz (17. Juni) 167
- Stalin (Dschugaschwili), Jossif Wissarionowitsch 14-16, 18f., 61, 111, 142, 153, 158, 204f., 216
- Steele, Jonathan II, 199f.

Strauch, Herbert (17. Juni) 167	Wedemeyer, Albert Coady 11, 61, 70-73, 138, 141, 225
Suhr, Otto 105-108, 230	Weir, Cecil 41
Theuner, Otto 112	Weller, A.G., ein Pilot 61 f., 72, 88-91, 218f.
Trautschold, Ilse (Insulaner) 125	Wenck, Ewald (Insulaner) 125
Truman, Harry S. 31 f., 66f., 71f., 111, 141, 152f.	Westerfield, Oberst 128
Tschiang Kai-schek 225	Wilhelm I., Deutscher Kaiser und König von Preussen 19
Tunner, William H. 11, 62, 71- 73, 75-79, 91, 100, 127, 131- 136, 149, 225, 231	Winant, US-Botschafter 64
Ulbricht, Walter 163, 193 f., 196f., 199	Windeck, Agnes (Insulaner) 125
Vandenberg, Hoyt S. 72 f.	Wint, Guy 143 f.
Wagner (SSD) 106	Wojkowsky, Hans (17. Juni) 168
Webster, John 144	

Das Bild Nr. 14 wurde uns freundlicherweise vom britischen Verteidigungsministerium (Army Air Corps) zur Verfügung gestellt.
Alle übrigen Fotos stammen vom Ullstein Bilderdienst.

Titel der englischen Originalausgabe: «[The Siege of Berlin](#)»
erschienen bei Collins, London
© 1979 by Mark Arnold-Forster
Aus dem Englischen von Otto Weith
Übersetzung © 1980 by Verlag Ullstein GmbH, Berlin, Frankfurt/M
Alle Rechte vorbehalten
Satz: Süddeutsche Verlagsanstalt und Druckerei, Ludwigsburg
Druck und Binden: May & Co. Nachf., Darmstadt
Printed in Germany
ISBN 3 550 079060

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16



CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Arnold-Forster, Mark:

Die Belagerung von Berlin: von d. Luftbrücke
bis heute / Mark Arnold-Forster. [Aus d.
Engl. von Otto Weith]. – Berlin, Frankfurt (M.):
Ullstein, 1980.

Einheitssacht.: [The siege of Berlin](#) (dt.)
ISBN 3-550-07906-0