



**50 JAHRE**

**STIFTUNG  
LUFTBRÜCKENDANK**

**1959 - 2009**

Zweck der Stiftung ist es,  
die Verbundenheit Berlins mit den Staaten,  
die Träger der Luftbrücke waren,  
zum Ausdruck zu bringen

Auszug aus der Gründungssatzung



## Grußwort des Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Vom 24. Juni 1948 bis zum 12. Mai 1949 waren 2,2 Millionen West-Berliner von der Versorgung aus dem Westen abgeschnitten. Die Luftbrücke rettete sie. Weder die West-Berliner noch die alliierten Flieger haben damals aufgegeben. Menschen auf der ganzen Welt bekundeten ihre Solidarität.

Aus tiefer Dankbarkeit wurde auf Initiative des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt und des Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin Willy Henneberg im Jahr 1959 die Stiftung Luftbrückendank ins Leben gerufen.

Meine beiden Vorgänger Willy Brandt und Willy Henneberg haben die historische Verantwortung erkannt und auch ihre Nachfolger haben das Gedenken an die Hilfe durch die Westalliierten stets aufrechterhalten.

Ich bin sicher, dass sich die Stiftung auch in der Zukunft durch ihre laufende Arbeit dafür einsetzen wird, das Gedenken an die Luftbrücke wach zu halten. In diesem Sinne freue ich mich gemeinsam mit vielen Berlinerninnen und Berlinern den 50. Jahrestag der Gründung der Stiftung Luftbrückendank zu begehen.

Walter Momper  
Präsident des Abgeordnetenhauses



## Grußwort

des Regierenden Bürgermeisters  
von Berlin, Klaus Wowereit

Die Luftbrücke war einer der tiefsten Einschnitte in der Berliner Nachkriegsgeschichte. Dem Westteil Berlins sollten die Lebensadern durchtrennt werden, seine Bürgerinnen und Bürger wurden zum Spielball eines globalen Machtkampfes im Kalten Krieg.

Was dann kam, war etwas Überwältigendes, und die Berliner werden es nicht vergessen: die Luftbrücke – eine logistische Meisterleistung und ein Meisterwerk der Solidarität. Daran haben viele mitgewirkt: Amerikaner, Briten und Franzosen sowie Kanadier, Südafrikaner, Neuseeländer und Australier. Aber auch innerhalb Deutschlands gab es eine Welle der Solidarität. Trotz eigener großer Not wurde den Berlinern aus allen Teilen des Landes geholfen, um West-Berlin das Überleben zu ermöglichen.

In Berlin ist dieser wichtige Teil der Geschichte bis heute lebendig: Seit 1951 gibt es auf dem Platz der Luftbrücke das von Eduard Ludwig entworfene Denkmal, das die Berliner liebevoll „Hungerharke“ nennen. Jedes Jahr am 12. Mai gedenken wir des Jahrestages der Beendigung der Luftbrücke. Immer wieder kommen Veteranen der Luftbrücke nach Berlin und pflegen den Kontakt. Und einen wichtigen Teil der Erinnerung verdanken wir dem Engagement der Stiftung Luftbrückendank, die vor 50 Jahren ins Leben gerufen wurde.

Fest steht: Ohne diese großartige Hilfe wäre Berlins Existenz in der schweren Nachkriegszeit bedroht gewesen. Die Luftbrücke schuf ein neues Verhältnis zwischen den Besatzern und den Deutschen. Mit der Luftbrücke weckten sie in dem Land, das noch wenige Jahre zuvor der menschenfeindlichen NS-Ideologie verfallen war, Sympathie für die Werte der Freiheit und der Demokratie und bereiteten damit den Boden für die Rückkehr Deutschlands in die Gemeinschaft der zivilisierten Nationen. Aus den Besatzern wurden so Beschützer und Freunde.

Die vorliegende Schrift dokumentiert das jahrzehntelange Wirken der Stiftung Luftbrückendank. Und sie schildert auf eindrucksvolle Weise das persönliche Engagement so vieler Berlinerinnen und Berliner, denen es ein tiefes inneres Bedürfnis war und ist, die Verbundenheit mit den Beteiligten an der Luftbrücke auch in Zukunft zu pflegen.

Mein Dank gilt allen, die dieses großartige Werk der Völkerverständigung innerhalb und außerhalb der Stiftung über die Jahrzehnte hinweg persönlich unterstützt und mit Sympathie begleitet haben. Ihr Engagement mahnt uns, nicht nur die Erinnerung an die nächste Generation weiterzugeben, sondern auch in Zukunft alles zu tun, um internationalen Konfrontationen bereits frühzeitig entgegenzuwirken und an einem friedlichen Miteinander zu arbeiten. Das ist eine der wichtigsten Lehren aus der jüngeren Geschichte.

Klaus Wowerit

# 50 Jahre

## Stiftung

### Luftbrückendank



Die Berliner haben vor 50 Jahren, 10 Jahre nach der Luftbrücke, den Regierenden Bürgermeister, Willy Brandt, und den Präsidenten des Abgeordnetenhauses, Willy Henneberg, mit Briefen und Besuchen, mit öffentlichen Diskussionen, so lange bearbeitet, bis diese sich gemeinsam entschlossen haben, eine Stiftung zu gründen, deren Aufgabe es in den 50 Jahren, die sie jetzt besteht, immer war, an die Hilfe der Alliierten zu erinnern, die uns in Berlin das Überleben trotz sowjetischer Maßnahmen aller Art - wir nannten sie die Politik der Nadelstiche - ermöglicht haben. Es sind die Veteranen unterstützt worden, die zu mehreren Besuchen auf Einladung der Stiftung in Berlin waren, es sind Witwen unterstützt worden und Kinder von Luftbrückenopfern. Und es wird auch in Zukunft wichtig sein, dass wir an die fundamentale Entscheidung der Alliierten erinnern, die Berlinerinnen und Berliner in der höchsten Not, der Blockade durch die Sowjetunion, nicht alleine zu lassen, denn sie war, ist und bleibt eine der Grundlagen unserer Freiheit.

Aus Anlass des 50. Jahrestages der Gründung der Stiftung Luftbrückendank möchte allen Mitgliedern des Vorstandes und des Beirats der Stiftung meinen Dank aussprechen und vor allem meinem Geschäftsführer, Heinz-Gerd Reese, der die Stiftung mit der Unterstützung des Vorstandes zu einem lebendigen Teil der Berliner politischen Landschaft gemacht hat.

Hanns-Peter Herz  
StS. a. D.  
Vorstandsvorsitzender

# Aufruf zur Sammlung „Luftbrückendank“

„Berlinerinnen und Berliner!

Am 12. Mai 1959 sind zehn Jahre vergangen, seitdem der böse Versuch der Blockade scheiterte.

In unserem Entschluß, nicht noch einmal der Diktatur anheimzufallen, fanden wir damals tatkräftige Hilfe bei unseren Freunden in der westlichen Welt. Sie organisierten die bis dahin größte Luftbrücke.

Zehn Jahre nach dem Abbruch der Blockade sind wir erneuter Bedrohung ausgesetzt. Noch einmal müssen wir für unsere Freiheit und für die Erhaltung dessen einstehen, was wir uns seitdem durch unermüdliche fleißige Arbeit mit Unterstützung des Bundes und unseren Freunden im Ausland auf allen Gebieten erkämpft haben. Wir werden der Welt beweisen, daß wir in dem gleichen Geist, der uns die Blockade überwinden ließ, auch die erneute Bedrohung unserer Existenz gemeinsam mit unseren Freunden abwehren werden.

Die Erinnerung an die zehnjährige Wiederkehr des Tages, an dem die Blockade abgebrochen wurde, darf uns gerade in der Stunde der Bewährung mit Stolz erfüllen. Ernst Reuter hat einmal von jener ‚heroischen Zeit Berlins‘ gesprochen aber Mahnend hinzugesetzt, niemand könne von vergangenem Ruhm auf Dauer leben. Wir werden beweisen, daß wir die Gleichen geblieben sind und uns nicht auf die Knie zwingen lassen werden.

Wir gedenken der Opfer der Luftbrücke. 77 Menschen gaben damals ihr Leben für diese Aufgabe hin: 41 Engländer, 31 Amerikaner und 5 Berliner. Die Namen der Gefallenen sind in Erz auf dem Podest des Luftbrückendenkmals verzeichnet .

Wir rufen die Bewohner Berlins auf, als Ausdruck unseres Dankes an die Gefallenen und ihre Kameraden gerade jetzt für eine Sammlung ‚Luftbrückendank‘ Spenden zu geben. Das Aufkommen aus dieser Sammlung soll dazu dienen, die berufliche Ausbildung der Kinder der Gefallenen durch Stipendien zum Studium an Berliner Hoch- und Fachschulen zu fördern und darüber hinaus im Zeichen des Luftbrückensymbols die geistige Verbindung zwischen Berlin und den anderen Völkern durch berufs- und studienfördernde Maßnahmen für junge Menschen zu verstärken.

Berlinerinnen und Berliner! Das Opfer, das die Gefallenen für uns ge-

bracht haben, kann niemals in Geldeswert vergolten werden. Wir wollen aber durch unsere Spende einen Opfersinn bekunden, mit dem wir einen kleinen Teil unserer Dankesschuld abzutragen versuchen. Zugleich finden wir uns durch die Sammlung ‚Luftbrückendank‘ im friedlichen Bekenntnis zur Macht des Geistes und unserer freiheitlichen Ideale.“

gez. Willy Brandt (Regierender Bürgermeister von Berlin)

gez. Willy Henneberg (Präsident des Abgeordnetenhauses von Berlin)

gez. Alexander Völker (Vorsitzender der Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin)

gez. Egon Endres (Vorsitzender der Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus von Berlin)

gez. Heinrich Vockel (Bevollmächtigter der Bundesrepublik Deutschland in Berlin)

gez. Ferdinand Friedensburg (Bürgermeister a. D.)

gez. Gustav Klingelhöfer (Stadtrat für Wirtschaft a. D.)

gez. Dr. Wilhelm Borner (Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin)

gez. Herbert Snigola (Präsident der Handwerkskammer Berlin)

gez. Ernst Scharnowski (Landesvorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes)

gez. Erich Giessner (Landesverbandsleiter der Deutschen Angestellten-gewerkschaft)

gez. Prof. Dr. Gerhard Schenk (Rektor der Freien Universität Berlin)

gez. Prof. Dr. Werner Kniehahn (Rektor der Technischen Universität Berlin)

# Cyril Buffet

50 JAHRE

STIFTUNG LUFTBRÜCKENDANK

1959 - 2009

## KAPITEL I: Blockade und Luftbrücke

Die Geschichte Berlins seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts ist voll von Veränderungen, Wandlungen, Brüchen und Überraschungen. Das Tempo dieser Stadt ist schnell. In nur wenigen Jahrzehnten erlebte sie den Wahn und die Schrecken der Hitlerzeit, eine verheerende Zerstörung, einen schwierigen Wiederaufbau, die Besetzung durch die Siegermächte, eine Blockade, die politische Teilung, im Westteil die Einmauerung mit Beton und Stacheldraht, im Ostteil eine Zeit der Entmündigung der Bürger durch ein sozialistisches Unterdrückungssystem, am Ende eine friedliche Revolution und schließlich die Wiedervereinigung.

Keine andere moderne Stadt der Welt hat ein solches Schicksal geteilt.

An der Spree stießen der Westen und der Osten aneinander. Und dort ereignete sich ein Wunder, als im Westteil der Stadt die Feinde von gestern in wenigen Jahren Freunde wurden. Das geschah 1948-1949 während der Blockade und der Luftbrücke von Berlin. Dieses entscheidende Ereignis prägte auf Dauer die Stadt und die Mentalität ihrer Einwohner.

Der 60. Jahrestag des Endes der Berliner Blockade fällt im Jahr 2009 zusammen mit dem 50. Jahrestag der Gründung der Stiftung Luftbrückendank. Dies gibt Veranlassung, noch einmal auf Blockade und Luftbrücke sowie auf die Tätigkeit der Stiftung Luftbrückendank in den vergangenen 50 Jahren zurück zu blicken.

In einer Zeit höchster politischer Spannung, als das Chruschtschow-Ultimatum von November 1958, West-Berlin in eine „Freie Stadt“ umzuwandeln, eine zweite Berlin-Krise ausgelöst hatte, erinnerte sich die Bevölkerung an die erste Berlin-Krise, die zugleich den Höhepunkt der Anfangsphase des Kalten Krieges, die Spaltung Deutschlands und die Teilung der ehemaligen Reichshauptstadt bedeutete. Im Frühjahr 1959 riefen der Regierende Bürgermeister Willy Brandt und der Präsident des Abgeordnetenhauses Willy Henneberg die Bevölkerung Berlins zu einer Spendenaktion auf, um die Stiftung Luftbrückendank zu gründen. Damit verbanden sie einen ermutigenden Rückblick auf die Überwindung der Blockade, um der Bevölkerung Zuversicht zu geben, dass Berlin auch diese Krise überstehen werde.



Willy Brandt und Willy Henneberg

## Flugzeuge als Hoffnungsträger

In der Nacht vom 23. zum 24. Juni 1948 sperrte die sowjetische Militäradministration in Deutschland die Zufahrtswege zwischen den Westzonen und den westlichen Sektoren Berlins. Diese Maßnahme sollte den Westmächten das Verbleiben in der ehemaligen Reichshauptstadt unmöglich machen. Hunger, Kälte und Arbeitslosigkeit sollten 2,2 Millionen Einwohner im Westteil der Stadt in die Knie zwingen.

Seit dem Beginn der gemeinsamen Verwaltung von Groß-Berlin durch die vier Siegermächte im Sommer 1945 zeichnete sich immer deutlicher ab, dass es in Berlin zu einer Krise zwischen den Siegermächten kommen würde. Als diese dann an der Frage der Währungsreform in Deutschland tatsächlich ausbrach, waren die westlichen Alliierten keineswegs darauf vorbereitet, dass ihnen als Alternative zum gewaltsamen Erkämpfen des freien Zugangs nach Berlin nur der Himmel offen stand.

Obwohl am Anfang niemand wirklich wusste, ob die notwendige Versorgung allein mit Flugzeugen auf längere Sicht erfolgreich durchzuführen war, entschieden sich Amerikaner und Briten, die Versorgung nicht nur ihrer eigenen Truppen, sondern der gesamten Zivilbevölkerung in den Westsektoren durch eine Luftbrücke zu organisieren.

Die Amerikaner hatten während des Zweiten Weltkrieges unschätzbar wichtige Erfahrungen gesammelt, als sie die gewaltige Operation *Hump*, die Luftversorgung ihrer Truppen in China von Indien aus über das Himalaja-Gebirge, durchgeführt hatten, auf deren Erkenntnisse sie jetzt für die Berliner Luftbrücke zurückgreifen konnten.

Schon am 25. Juni gab General Lucius D. Clay, der amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, den Befehl, für die von der Versorgung mit Gütern aus den Westzonen abgeschlossenen Menschen in Berlin sofort alle verfügbaren amerikanischen Flugzeuge einzusetzen. Am 26. Juni flogen die ersten Maschinen und bereits zwei Tage später traf auf dem Flugplatz Tempelhof alle acht Minuten ein amerikanisches Transportflugzeug mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern ein. Die US-Luftstreitkräfte schickten unverzüglich 39 Transportflugzeuge vom Typ Skymaster (C-54) nach Deutschland.



General Lucius D. Clay

Neuseeland, aus Hawaii, aus Japan, aus Südafrika, aus Indien, aus Panama, aus Alaska.

Diese viermotorigen Maschinen konnten 8 Tonnen Fracht tragen anstatt 2,5 Tonnen, wie die in den ersten Tagen eingesetzten Dakotas (C-47). Die britische Luftwaffe unterstützte die amerikanischen Bemühungen und entsandte 100 Transportflugzeuge der Royal Air Force, darunter mehrere Sunderland-Flugboote, die im Sommer 1948 einige Monate auf dem Grossen Wannensee landeten, und auch Zivilflugzeuge, die u. a. flüssigen Brennstoff (Benzin) transportierten. Aus allen Teilen der westlichen Welt eilten die Flugzeuge zur Versorgung Berlins herbei, aus

4 000 Piloten und Bodenpersonal aus diversen amerikanischen Flugzeugstützpunkten wurden in einer Blitzaktion in Deutschland zusammengezogen. Auf den verschiedenen Flughäfen in Westdeutschland und Berlin versammelten sich Piloten aus Tokio, Hydrauliker aus Kalifornien, Propellerwarte aus Neufundland, Elektriker aus Guam. Noch nie zuvor waren für ein militärisches Projekt so viele verschieden begabte Menschen in so kurzer Zeit von so vielen verschiedenen Plätzen zusammengerufen worden. Die US Air Force eröffnete in Great Falls (Montana) eine besondere Flugschule zur Ausbildung von Ersatzpiloten für die Luftbrücke, wo sie in einem -gedachten- Luftkorridor übten, der in seinen Ausmaßen den drei Korridoren von und nach Berlin in Deutschland entsprach: insgesamt wurden 1.124 Piloten und Co-Piloten, 496 Ingenieure und 126 Mechaniker dort ausgebildet. Über 56.000 Beteiligte, einschließlich der deutschen Transportarbeiter, zählte die gewaltige Organisation der Luftbrücke. Nicht nur Militärs, auch viele Zivilisten wurden bei der Luftbrücke tätig. Mindestens 64 gecharterte Zivilflugzeuge von 20 verschiedenen privaten Gesellschaften waren während der Luftbrücke im Einsatz. Zum Beispiel beteiligte sich die britische Fluggesellschaft Overseas Airways Corporation mit sieben Dakotas und den dazugehörigen Besatzungen. Neben der British European Airways beförderte die private American Overseas Airlines, Vorläufer der späteren PanAm, auf 2.186 Flügen mehr als 28.000 Passagiere.

Man fürchtete zunächst, dass derart umfangreiche Lufttransporte nicht möglich wären. Niemand glaubte ernsthaft, dass das Unternehmen *Vittles*, wie die Amerikaner es nannten, bzw. *Plainfare*, so die Bezeichnung bei den Briten, länger als drei Wochen dauern würde.

Am Anfang waren die Leistungen dieser Luftbrücke auch schlichtweg unzureichend. Die 2,2 Millionen Menschen in den Westsektoren brauchten z. B. monatlich 27.000 t Kartoffeln, 19.000 t Mehl, 4.300 t Gemüse, 3.600 t Nahrungsmittel, 3.400 t Fleisch und Fisch, 2.500 t Zucker.

Die Luftbrücke begann mit 110 Maschinen mit einer Ladefähigkeit von je ungefähr drei Tonnen. Das waren Flugzeuge, die im Krieg in Nordafrika, in der Normandie oder in Asien eingesetzt waren. Viele Besatzungsmitglieder hatten noch drei Jahre vorher Deutschland bombardiert. Doch bald ermöglichten eine hoch entwickelte Organisation und die Bildung eines gemeinsamen anglo-amerikanischen Flugkommandos unter der Leitung des amerikanischen Generalmajors William H. Tunner eine Zusammenfassung von Hunderten von Flugzeugen, so dass die Transportfähigkeit sich von Monat zu Monat steigerte und die Versorgung der Bevölkerung von West-Berlin mit den lebensnotwendigsten Gütern gesichert werden konnte. Was aus der Not geboren eher spontan begonnen hatte, wurde dank seines großen Organisationsgeschicks sehr bald zur größten Luftoperation der Geschichte.

Ende Juli hatten die Amerikaner bereits 100 C-47 und 50 C-54 mobilisiert, und die Briten 48 Dakotas und 40 Avro York. Schon im August 1948 konnten fast 20.000 Flüge registriert werden, die über 100.000 Tonnen Güter nach Berlin brachten. Der Erfolg der Luftbrücke basierte auf der schnellen Be- und Entladung und Wartung der Maschinen, der Häufigkeit der Flüge in den Luftkorri-



Genral William Tunner

doren, strengster Flugdisziplin, einer zentralisierten Fernlenkung durch Funkanlagen und moderne Radarstationen, stetigem und gleichbleibendem Takt der Flugzeuge, einer rationalisierten Warenanlieferung und nicht zuletzt auf dem aufopferungsvollen unermüdlichen Einsatz der an ihr beteiligten Männer und Frauen.

Schon nach wenigen Monaten arbeitete die Luftbrücke mit der Präzision eines Schweizer Uhrwerks. Trotz sowjetischer Behinderungen, wie Flak-schießübungen, Fallschirm-Absprungübungen und aggressiven Flugmanövern, wurde die Kapazität der Luftbrücke ständig erhöht: mit der Nutzung der Havel als Start- und Landebahn durch die britischen Sunderland Flugboote sowie dem Ausbau der Flugplätze Tempelhof und Gatow, wo neue



Rollbahnen schon in Sommer 1948 in Betrieb genommen wurden, und vor allem mit der Errichtung eines dritten, völlig neuen Flugplatzes in Tegel im französischen Sektor, der in einer Rekordzeit von nur drei Monaten förmlich aus dem Boden gestampft wurde. Tag und Nacht arbeiteten hier 19.000 Männer und Frauen mit geringen technischen Hilfsmitteln und

Materialien und mit vielen eingeflogenen Baustoffen, um diese unglaubliche Leistung zu verwirklichen. Sie bauten in Tegel die damals längste Rollbahn Europas.

Es war eine kollektive Herausforderung: die Briten stellten die Flugzeugbesatzungen, das amerikanische Radar-Personal sicherte die Landung, französische Bodenmannschaften bedienten die Flugzeuge nach der Landung und deutsche Arbeiter entluden sie.

Der Bau dieses Flugplatzes, zu dem auch die legendäre Sprengung der Sendemasten des sowjetisch beherrschten Berliner Rundfunks durch französische Pioniere gehörte, war übrigens der wichtigste Beitrag der Franzo-



sen, die sonst nicht an der Luftbrücke teilnehmen konnten, weil ihre Transportmaschinen in Indochina benötigt wurden und weil ihre eigenen Flugzeuge im Einsatz bei der Luftbrücke zu langsam flogen und damit nicht richtig in die Flugtaktung eingefügt werden konnten, so dass sie bald zurückgezogen werden mussten.

Mit den drei Flugplätzen konnte die Transportleistung auf über 200 000 Tonnen im Monat gesteigert werden. Größere und schnellere Maschinen wurden eingesetzt, wie das britische Flugzeug Avro York (7-9 t Ladekapazität). Im Mai 1949, zehn Tage vor Aufhebung der Blockade, flog versuchsweise auch der Boeing Stratocruiser C-97 für die Luftbrücke, damals das größte und schnellste Passagierflugzeug der Welt mit einer Ladekapazi-

tät von 26,5 t. Die Briten verstärkten die Luftbrücke mit Handley Page Hastings, den modernsten ihrer Transportflugzeuge, die über acht Tonnen Fracht befördern konnten. Sogar schwerste Kesselteile für den Ausbau des Kraftwerks West in Spandau wurden über die Luftbrücke nach Berlin transportiert.

Wegen der ungünstigen Witterung musste der Flugbetrieb im November und Dezember 1948 häufig für Stunden oder sogar für mehrere Tage unterbrochen werden. Starker Nebel, strömender Regen und starke Schneefälle störten die Luftversorgung, aber sie wurde nie komplett eingestellt. Ab Januar 1949 wurde der Wetterdienst für die Piloten durch den Einsatz „fliegender Wetterstationen“ wesentlich verbessert : 17 „fliegende Festungen“ führten täglich Wettererkundungsflüge in den drei Luftkorridoren durch. Im Februar wurde mit 899 Flügen ein Rekord aufgestellt: alle 90 Sekunden traf ein Transportflugzeug auf einem der drei Berliner Luftbrückenstützpunkte ein, während sich der Wechsel Starten - Landen in Abständen von 45 Sekunden abwickelte.

Von Ostersonntag bis Ostermontag 1949 erzielte die Luftbrücke in 24 Stunden einen neuen Rekord: britische und amerikanische Flugzeuge flogen in 1.398 Einsätzen insgesamt 12.940 t Lebensmittel und Versorgungsgüter nach Berlin. Das war die bis dahin größte Transportleistung in der Geschichte der Luftfahrt.



## Direkt am Himmel entlang

Das Leben der Stadt wurde von dem ununterbrochenen Karussell der Flugzeuge beherrscht, und der Lärm der Motoren wurde zu einem Zeichen der Hoffnung und der Freiheit. Für alle Einwohner der Stadt war dieser Lärm wie Musik in ihren Ohren: solange die Maschinen zu hören waren, bedeutete es, dass die Versorgung gesichert wurde. Etwa alle 2 Minuten landete oder startete eine Maschine. Trotz eintöniger und wenig schmackhafter Trockennahrung, trotz mangelnder Kohle und Strom, ertrug die Berliner Bevölkerung mit Mut und Selbstdisziplin die Strenge dieser Zeit.

Auf dem Rückflug nahmen die Flugzeuge der Luftbrücke Kinder und kranke Personen nach West-Deutschland mit, wo sie unter Betreuung durch das „Hilfswerk Berlin“ und andere alliierte und deutsche Wohlfahrtsorganisationen untergebracht und versorgt wurden.

In der Zeit vom 20. September 1948 bis zum 21. März 1949 sind mehr als 15.000 Kinder nach Westen gebracht worden, darunter fast 8.000 in die britische, 6.500 in die amerikanische und ca. 1.000 in die französische Zone. Im Januar 1949 brachten drei britische Flugzeuge 60 Tuberkulosekranke nach Braunschweig. Ein kleiner Berliner schilderte in einem Brief an seine Mutter die Freude über seinen ersten Flug: „Liebe Mutti! Als wir aufstiegen, wurdest du immer kleiner und dann warst du weg. Wir sind ganz hoch geflogen, direkt am Himmel entlang. Am liebsten wäre ich ein Jahr lang in der Luft geblieben.“ Die in der Stadt gebliebenen Kinder wurden nicht vernachlässigt, dank des beliebten amerikanischen Piloten Gail S. Halvorsen, der „Schokoladen-Flieger“ genannt wurde, weil er Kaugummi und Schokoladentafeln aus seiner Ration an kleine Fallschirme aus Taschentüchern band und diese kurz vor der Landung in Tempelhof aus dem Cockpit warf. Halvorsen wurde von den Berliner Kindern als Held gefeiert. Bald reichte seine eigene Ration und die von seinen Kameraden erbetelten Süßigkeiten nicht mehr aus für die vielen, den Anflug des „Candy – Bombers“ sehnsüchtig erwartenden Berliner Kinder. Nachdem seine „Operation Little Vittles“ in den USA bekannt wurde, bastelten dort hunderte Schulklassen Fallschirme aus gespendeten Taschentüchern, und be-

kannte Firmen wie die Schokoladenfabrik Hershey's spendeten tonnenweise Schokolade für „Little Vittles“.

An den unglaublichen Leistungen der Luftbrücke waren Viele beteiligt: die Flugeugbesatzungen, die aus der ganzen westlichen Welt kamen, Funker und Flugzeugmechaniker, Logistiker, Radarspezialisten und das Bodenpersonal, einschließlich der deutschen Arbeiter, die die Flugzeuge be- und entluden.

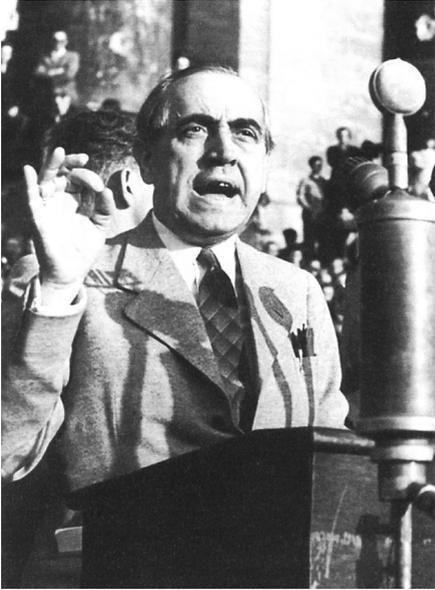
Die 227.569 Einsätze der Luftbrücke transportierten insgesamt 2,3 Millionen Tonnen Versorgungsgüter, darunter zu etwa 68% Kohle und zu etwa 23% Nahrungsmittel, nach Berlin.

Am 12. Mai 1949 wurde die Blockade beendet.

Die Luftbrücke hatte den sowjetischen Plan zum Scheitern gebracht.

Die Luftbrücken-Flüge selbst wurden jedoch noch weitere 3 Monate fortgeführt: am 23. Juli 1949 landete in Gatow die letzte Dakota; am 30. September 1949 beendete eine Skymaster die Operation Vittles; am 6. Oktober 1949 traf eine Hastings als letztes Luftbrückenflugzeug in Berlin ein.





Oberbürgermeister Ernst Reuter  
bei seiner berühmten Rede:  
„Ihr Völker der Welt...  
...schaut auf diese Stadt...“

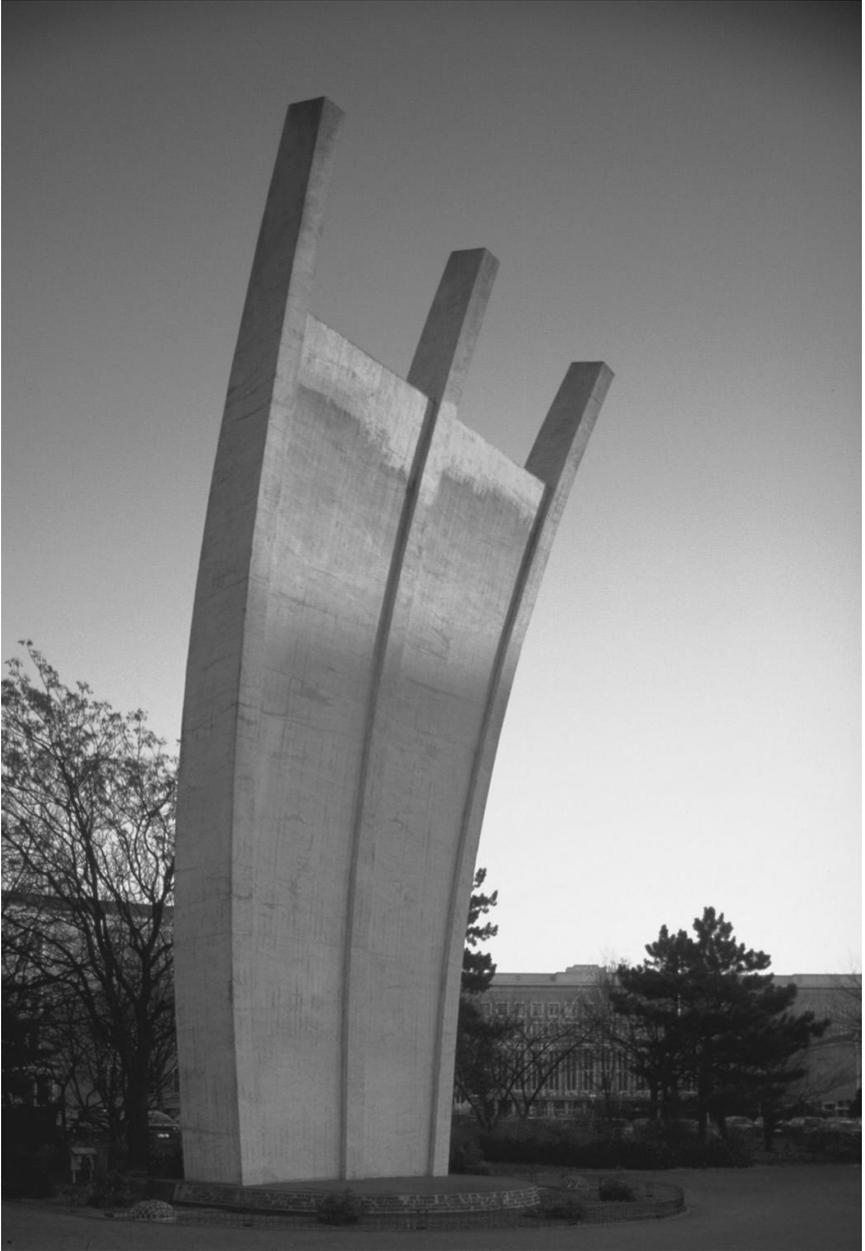
## KAPITEL II: Die Opfer

Der 12. Mai 1949 war ein Freudentag für die Berliner, aber er wurde überschattet von dem Gedanken, dass 77 junge Menschen beim Einsatz der Luftbrücke ihr Leben lassen mussten.

Der damalige Oberbürgermeister Ernst Reuter, in dessen starker politischer Persönlichkeit der Wille der Berliner Bevölkerung zum Widerstand in schwerer Zeit eine Leitfigur gefunden hatte, betonte in seiner Rede zum Ende der Blockade: „Die jungen Piloten, die sich für uns geopfert haben, sollen in dieser Stadt niemals vergessen werden“.

Ihnen zu Ehren wurde die Esplanade vor dem Flughafen Tempelhof am 25. Juni 1949 in „Platz der Luftbrücke“ umbenannt.

Am 10. Juli 1951 wurde auf diesem Platz das von Professor Ernst Ludwig geschaffene Luftbrückendenkmal feierlich enthüllt. Im Sockel sind die Namen der Männer verzeichnet, die ihr Leben für Berlin ließen.



**Sie gaben ihr Leben für die Freiheit Berlins  
im Dienste der Luftbrücke  
1948 - 1949**

William R. Howard  
 Norbert H. Theis  
 Willie F. Hargis  
 Mate Harry R. Crites  
 Craig B. Ladd  
 Royce C. Stephens  
 Edwin C. Diltz  
 G. S.- Burns  
 George B. Smith  
 Karl Victor Hagen  
 Donald J. Leemon  
 Hugh Wallace Thompson  
 E. W. Watson  
 Philip Arthur Louch  
 Kenneth Arthur Seaborne  
 Dornford W. Robertson  
 Theodor Supernatt  
 John Ernest Grout  
 Mel Joseph Quinn  
 Cecil Golding  
 Reginald Heath  
 William R. D. Lewis  
 John Anderson  
 Alexander Dunsire  
 Willi Dühning  
 Hermann Schwarz

William A. Rathgeber  
 Ralph H. Boyd  
 Billy E. Phelps  
 Lowell A. Wheaton  
 Eugene S. Erickson  
 Leland V. Williams  
 Ronald E. Stone  
 Charles H. King  
 Robert W. Stuber  
 Johnnie T. Orms  
 Herbert F. Heinig  
 Lawrence E. Hope Gilbert  
 Francis Ivor Trezona  
 Frank Dowling  
 William Cusack  
 Michael E. Casey  
 Patrick J. Griffin  
 Robert J. Freight  
 James P. L. Sharpe  
 Henry T. Newman  
 Kenneth Arthur Reeves  
 Edward E. Carroll  
 Ian Ronald Donaldson  
 Roy Reginald Gibbs  
 Hans Fiedler  
 Kurt Zülsdorf

Bernhard J. Watkins  
 Richard M. Wurgel  
 G. Wells  
 Rober P. Weaver  
 Charles L. Putnam  
 Joel M. DeValentine  
 Richard Winter  
 William T. Lucas  
 James A. Vaughn  
 Robert C. v. Luehrte  
 R. Marks  
 Sydney M. Lewis Towersey  
 John Graham Wilkens  
 Alan John Burton  
 Cyril Taylor  
 Clement Wilbur Utting  
 Edward O'Neal  
 Joseph Toal  
 Henry Paterson  
 Peter J. Edwards  
 Alan Penny  
 Kenneth G. Wood  
 William George Page  
 Geoffrey Kell  
 Kurt Schlinsog



## Routine als Heldentat

Obwohl es glücklicherweise keine Toten und nur Sachschaden gab, galt der 13. August 1948 als der „Schwarze Freitag“ (*Black Friday*) in der Geschichte der Luftbrücke. Wegen tiefer Wolken und starken Regens konnten die Radarlotsen in Tempelhof keine Flugzeuge mehr auf den Radarschirmen erkennen. Eine C-54 Skymaster landete auf einer Schutthalde; die Maschine war schwer beschädigt, aber die Besatzung blieb unverletzt. Ein anderes Flugzeug rutschte in den Graben und fing Feuer. Die anderen Maschinen, die über Berlin einflogen, wurden in Warteschleifen geschickt; die am Boden ausgeladenen Flugzeuge erhielten keine Starterlaubnis, weil die Gefahr einer Kollision zu groß war. General Tunner befahl, dass alle im Anflug auf Berlin befindlichen Maschinen voll beladen umkehren mussten und zu ihren Basen zurückzukehren hatten. Infolge dieses „Schwarzen Freitags“ traf Tunner verschiedene Maßnahmen, die eine klare Verbesserung des Luftverkehrs brachten. Ein neues Radarsystem mit größerer Reichweite wurde am Flughafen Tempelhof installiert. Die Zahl der



missglückten Landeanflüge konnte stark reduziert werden und die Anzahl der täglichen Flüge nach Berlin stieg sehr schnell.

Die Taktfrequenz wurde erhöht: anstatt 436 Flüge im Juli waren es im September schon 658. Und es wurden nach dem Winter immer mehr. Über 1.000 Flugzeugbesatzungen befanden sich im täglichen Einsatz.

Obwohl die Luftbrücke mit der Zeit mehr und mehr routinemäßig verlief, gab es immer noch Zwischenfälle, die meistens glücklich, aber auch manchmal fatal endeten. Die Gründe für die Zwischenfälle waren unter anderem Überladungen der Transportflugzeuge, schlechtes Wetter, Druckverluste im Hydrauliksystem der Flugzeuge, Reifenschäden bei der Landung.

Eine C-54 Skymaster verlor z. B. am 9. März 1949 kurz nach ihrem Start in Celle einen Propeller, aber die Besatzung konnte das Flugzeug sicher nach Celle zurückbringen. Genau vier Monate später konnte die südafrikanische Besatzung einer RAF Dakota, die während einer regnerischen Nacht ein Triebwerk verlor, die Maschine sicher landen, nachdem sie die Ladung von Kohlesäcken über Bord geworfen hatte, um das Gewicht zu reduzieren.



## Die nicht nach Hause zurückgekommen sind

Insgesamt gab es während der ganzen Zeit der Luftbrücke zwanzig tragische Flugzeugabstürze.

Der erste Unfall ereignete sich in der Nacht vom 8. Juli 1948 in der Nähe von Königstein/Taunus, als eine amerikanische Maschine vom Typ Douglas C-47 Skytrain in einem Bergwald zerschellte. Die drei Besatzungsmitglieder verloren dabei ihr Leben.

Zwei Wochen später, am 25. Juli, stürzte eine andere C-47 direkt in Berlin ab. Aus unerklärlichen Gründen zerschellte die Maschine an einem Haus in der Handjery-Straße im dicht bebauten Berlin-Friedenau. Der Pilot und der Co-Pilot starben. Insbesondere durch die dramatischen Bilder des ausgebrannten Flugzeugwracks vor dem Haus wurde den Berlinerinnen und Berlinern schmerzlich bewusst, dass die Besatzungen der „Rosinenbomber“ für sie ihr Leben riskierten.

Einen Monat später, am Morgen des 24. August, kollidierten nördlich von Hanau zwei amerikanische Flugzeuge vom Typ C-47 in der Luft, die vier militärischen USAF-Angehörigen verloren ihr Leben.

Das erste schwere Flugzeugunglück einer Maschine der Royal Air Force seit Beginn der Luftbrücke ereignete sich am 19. September. Kurz nach dem Start zu einem Flug nach Berlin stürzte eine viermotorige Avro York wegen Ausfalls eines Triebwerks über dem Flughafen Wunstorf ab. Die Maschine brannte völlig aus. Alle fünf Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.

Am 2. Oktober prallte ein Feuerwehr-Fahrzeug mit einer Douglas C-54 auf dem Vorfeld des Flughafens Rhein-Main zusammen. Der amerikanische Gefreite Johnnie T. Orms verunglückte tödlich. Er war das erste Todesopfer eines Unfalls am Boden.

Am 18. Oktober 1948 fanden die drei Besatzungsmitglieder einer Sky-master den Tod, als sie sich auf dem Rückweg von Berlin dem Rhein-Main-Flughafen näherten. Ein ungeklärter Unfall ereignete sich am 29. Oktober während der Bauarbeiten am Flugplatz Tegel. Der amerikanische Fahrer

einer Planierdrape, der vermutlich von seinem Gerät gefallen war, wurde von seinem Baufahrzeug überrollt und fand dabei den Tod.

Schlechtes Wetter war die größte Gefahr für die Piloten. Am 17. November 1948 verunglückte eine englische Dakota in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in der Nähe von Lübeck: vier Briten verloren ihr Leben.

Der erste Unglücksfall einer zivilen Maschine ereignete sich am 23. November 1948, als eine Avro Lancastrian, ein Tankflugzeug einer Chartergesellschaft, in Südengland abstürzte und die sieben Angestellten ums Leben kamen.

Die Wintermonate waren besonders gefährlich. Im Dezember 1948 und im Januar 1949 geschahen acht Unfälle mit 27 Opfern. Am 5. Dezember stürzte eine Skymaster kurz nach dem Start in Faßberg ab. Drei Tage später wurde ein britischer Pilot einer zivilen Chartergesellschaft auf dem Rollfeld des Flugplatzes Gatow von einem Lastwagen überfahren und tödlich verletzt. Der Fall blieb mysteriös, weil der LKW spurlos verschwand. Nochmals drei Tage später stürzte eine C-54 der US Navy im Taunus ab. Sechs Amerikaner verloren am 7. Januar das Leben beim Absturz ihrer Skymaster in der Nähe von Liverpool. Am 12. Januar geriet eine C-54 der US Air Force in der Nähe des Flughafens Rhein-Main in einen Schneesturm und stürzte ab. Die dreiköpfige Besatzung wurde getötet. In der Nacht des 15. Januar kollidierte eine Handley Page Hastings der RAF mit einem Service-Fahrzeug. Dabei starb erstmals ein deutscher Zivilangestellter. Drei Tage später brannte eine viermotorige Transportmaschine östlich des Flugplatzes Fassberg und einer der Piloten starb. Und am 24. Januar stürzte eine RAF-Dakota beim Landeanflug auf Lübeck in einem Wald in



Wald in Mecklenburg ab. Ein britischer Funker und sieben deutsche Passagiere wurden getötet; zwei Schwerverletzte, dar-

unter der Pilot, wurden in ein nahe gelegenes Krankenhaus in der sowjetischen Besatzungszone gebracht. (*s. dazu auch den Bericht von Dr. Lothar Zeidler im Anhang*)

Sehr dramatisch endete der Flug einer C-54 von Wiesbaden nach Berlin am 4. März 1949. Plötzlich erfassten Flammen und Rauch die Maschine. Die Skymaster geriet in Brand. Die Besatzung entschied sich, das Flugzeug zu verlassen. Der Pilot, Leutnant Royce C. Stephens, hielt die brennende Maschine möglichst lange in einer stabilen Fluglage damit die anderen Besatzungsmitglieder abspringen konnten. Danach geriet das Flugzeug jedoch außer Kontrolle und der Pilot selbst konnte nicht mehr mit dem Fallschirm abspringen. Die Maschine fiel in einer Spirale zu Boden und explodierte beim Aufschlag. Leutnant Royce C. Stephens fand einen tragischen Tod, nachdem er durch seine mutige Tat das Leben seiner Kameraden gerettet hatte.

Ein deutscher Polizist wurde in der Nacht vom 11. März auf dem Flugplatz Gatow vom Propeller einer Avro York, dem er zu nahe gekommen war, getötet. Vier Tage später stürzte eine weitere Avro York einer zivilen Chartergesellschaft in der Nähe von Gatow ab. Eine andere britische zivile Chartergesellschaft verlor am 21. März in Schleswig eine Maschine und ihre Besatzung. Einen Tag später kamen ein australischer Pilot und ein südafrikanische Funker ums Leben, als ihre Dakota in der Nähe von Lübeck abstürzte (*siehe dazu auch den Bericht von Mel Quinn im Anhang*).

Ein deutscher Transportarbeiter wurde am 8. April auf dem Flughafen Tegel von der Tür einer Ladeluke schwer am Kopf verletzt und verstarb tags darauf im Krankenhaus. Der letzte Unfall der Blockade-Zeit geschah am 30. April 1949 mit dem Absturz einer britischen Handley Page Halton einer zivilen Chartergesellschaft nördlich von Tegel.

Aber die Liste der Opfer konnte damit leider noch nicht geschlossen werden. Die letzten zwei Unglücke ereigneten sich bereits nach der Aufhebung der Blockade: Am 12. Juli 1949 wurde noch der Absturz einer C-54 Skymaster unterwegs von Celle nach Gatow registriert. Am 16. Juli 1949 ereignete sich ein besonders tragischer Absturz. Eine Handley Page Hastings der RAF verunglückte beim Anflug auf den Flugplatz Tegel, sechs Briten und vier Deutsche starben.

## KAPITEL III:

### Die Gründung der Stiftung Luftbrückendank

Zehn Jahre später, am 12. Mai 1959, also kurz vor Ablauf des Chruschtschow-Ultimatums, West-Berlin binnen sechs Monaten in eine „Freie Stadt“ umzuwandeln, beging die Stadt feierlich den 10. Jahrestag der Beendigung der Blockade, zu dem 43 Angehörige der Opfer der Luftbrücke eingeladen wurden. Obwohl es für diese sicherlich eine schmerzliche Erinnerung war, äußerten sie sich begeistert über ihren Aufenthalt in Berlin.

Dieser 10. Jahrestag, aber auch das Bewusstsein der neuen Gefahr für Berlin, veranlassten den Regierenden Bürgermeister Willy Brandt und den Präsidenten des Abgeordnetenhauses Willy Henneberg zu einem Spendenaufruf an die Bevölkerung Berlins. Ihre Spenden sollten als Ausdruck des Dankes für die Opfer der Luftbrücke „beweisen, dass wir in dem gleichen Geist, der uns die Blockade überwinden ließ, auch die erneute Bedrohung unserer Existenz gemeinsam mit unseren Freunden abwehren werden“.

Der auf eine Anregung des damaligen Senators für Wirtschaft, Dr. Paul Hertz zurückgehende, von führenden Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens unterstützte Aufruf von Willy Brandt und Willy Henneberg an die Berliner, Geld zu spenden für die Hinterbliebenen der Opfer der Luftbrücke, erbrachte mehr als 1,6 Mio DM; zu rund einem Drittel von der Bevölkerung und zu rund zwei Dritteln aus Kreisen der Berliner Wirtschaft.

Im Sommer 1959 beschloss der Senat, eine rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts mit dem Namen „Luftbrückendank“ zu errichten.

Die Stiftung Luftbrückendank wurde vom Land Berlin am 25. August 1959 zum Andenken an die Opfer der drei Westalliierten und der deutschen Bevölkerung während der Luftbrücke förmlich gegründet.

Der Zweck der Stiftung ist es, die Verbundenheit Berlins mit den Staaten, die Träger der Luftbrücke waren, zum Ausdruck zu bringen.



## Willy Brandt (1913-1992): Er war ein Berliner

Willy Brandt ist mit Konrad Adenauer die bedeutendste deutsche Persönlichkeit der Nachkriegszeit. Unter den Namen Herbert Frahm in Lübeck geboren, legte er sich im norwegischen Exil den Decknamen Willy Brandt zu, den er später offiziell übernahm.

Mit 16 Jahren beteiligte er sich an sozialistischen Organisationen. Nach Hitlers Machtübernahme ging er in den Untergrund. Er emigrierte nach Norwegen, wo

er seine politische Tätigkeit gegen die Nazis weiterführte, die ihn 1938 ausgebürgert hatten. Während des Krieges blieb er in Schweden. 1945 kehrte er als Korrespondent skandinavischer Zeitungen nach Deutschland bzw. Berlin zurück. Drei Jahre später bekam er die deutsche Staatsbürgerschaft wieder. Er begann 1949 eine brillante politische Karriere als SPD-Abgeordneter des ersten Deutschen Bundestages, dem er insgesamt 31 Jahre lang angehörte. Zwischen 1950 und 1971 war er auch Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin, dessen Präsident er 1955 wurde. Zwei Jahre später wurde er zum Regierenden Bürgermeister gewählt. Durch seine Entschlossenheit während der zweiten Berlin-Krise erlangte er enorme Popularität und internationale Anerkennung. Danach wurde er Vorsitzender der SPD und Kanzlerkandidat. In der Großen Koalition unter der Leitung von Kurt Georg Kiesinger (CDU) übernahm er von 1966 bis 1969 das Amt des Außenministers. 1969 wurde er Bundeskanzler. Seine fünfjährige Amtszeit ist mit der Erneuerung der Ostpolitik eng verbunden. Er versuchte, mit seiner neuen Politik des Wandels durch Annäherung den Kalten Krieg zu entschärfen. Dafür wurde ihm 1971 der Friedensnobelpreis verliehen. Als der DDR-Spion Günter Guillaume enttarnt wurde, der im Führungsstab des Bundeskanzleramtes platziert worden war, trat Willy Brandt als Bundeskanzler zurück. Jedoch blieb er politisch sehr aktiv, insbesondere als Vorsitzender der SPD (bis 1987) und als Präsident der Sozialistischen Internationale (1976-1992). Nach dem Fall der Mauer plädierte er für einen schnellen Regierungsumzug von Bonn nach Berlin. Sein Grab befindet sich auf dem Zehlendorfer Waldfriedhof neben dem seines Vorgängers und Mentors Ernst Reuter.

## Die Spender

Ca. 60% der Spendensumme kam aus der Berliner Wirtschaft, insbesondere aus der Industrie und von den Banken. Die städtischen Betriebe brachten 237.000 DM, die Parteien, Gewerkschaften und Vereine 108.000 DM auf. Insgesamt gab die Berliner Bevölkerung mehr als 550.000 DM. Die größten Spenden kamen von bekannten Namen, die die Berliner Wirtschaftsgeschichte geprägt haben, wie Siemens und die Berliner Industriebank (jeweils 100.000 DM), die Gesamtvereinigung der Berliner Bekleidungsindustrie (50.000 DM), AEG (43.000 DM), die Berliner Sparkasse (40.000 DM), Hertie und Axel Springer (je 25.000 DM), Telefunken (20.000 DM), die Berliner Disconto Bank (18.000 DM), Borsig und Osram (je 15.000 DM), die Commerzbank (14.000 DM), Schering (12.000 DM), Brinkmann und Ullstein (je 10.000 DM). Andere bekannte Firmen – wie etwa Bewag, Karstadt, Reemtsma, Leiser, Schultheiß - trugen ebenfalls großzügig zum Sammlungserfolg bei.

Auch kulturelle Einrichtungen wie der Opernchor, die beiden Universitäten oder der RIAS, der eine Musikaktion veranstaltete, folgten dem Spendenaufruf. Eine Straßensammlung des Landesjugendrings erbrachte mehr als 45.000 DM. Westdeutsche Unternehmen, Versicherungen und Gesellschaften nahmen ebenso an der Spendenaktion teil.

Tausende von Bürgern unterstützten die Initiative mit einer Gabe von 5 oder 10 DM. Obwohl bescheiden, zeigte dieser Beitrag das spontane und generöse Engagement der Berliner. Und es endete nicht nach dem Aufruf. In den ersten Jahren nach der Gründung erhielt die Stiftung regelmäßig weitere Zuwendungen aus der Berliner Bevölkerung.



## Willy Henneberg - ein Leben für Berlin

Mit dem Regierenden Bürgermeister Willy Brandt war Willy Henneberg (1898-1961) der Gründungsvater der Stiftung. Nach dem Schulbesuch in Kreuzberg und einer Lehre als Elektrotechniker war Willy Henneberg von 1916 bis zum Ende des 1. Weltkriegs Soldat. Danach wurde er zuerst Meister, dann Ingenieur in seinem erlernten Beruf. In dieser Zeit trat er in die SPD ein. 1937 übernahm er eine Elektro-Firma, die nach

totaler Zerstörung im 2. Weltkrieg nach 1945 von ihm wieder aufgebaut wurde. Gleichzeitig begann er seine Laufbahn als Kommunalpolitiker. 1948 wurde er Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin. Am 20. März 1958 wurde er einstimmig zum Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin gewählt. Henneberg bewies Entschlossenheit und Geschicklichkeit in der schwierigen Situation der Mauer-Krise, obwohl die Teilung der Stadt und die Belastungen durch den Bau der Mauer seine Gesundheit sehr angegriffen hatten. Am 17. September 1961 trat das Berliner Parlament zusammen, um die Berliner Mitglieder des neu gewählten Bundestages zu designieren. Der 63-jährige Präsident hielt die Eröffnungsrede: „Die Entsendung der Berliner Vertreter in den Bundestag ist Ausdruck des Willens und der Forderung der Berliner, an diesen Beziehungen nicht rütteln zu lassen, sondern sie unter dem Schutzdach der drei Westmächte eher noch zu festigen“. Mitten in diesem Satz brach Willy Henneberg bewusstlos zusammen und sank vom Stuhl. Ein Arzt wurde sofort herbeigerufen, konnte aber nur noch seinen Tod feststellen.

Mit einem feierlichen Staatsbegräbnis wurde er auf dem Waldfriedhof Zehlendorf beigesetzt.

## Der Vorstand

Die Stiftung wird ehrenamtlich von einem Vorstand geführt, der in seiner Arbeit von einem Beirat und einem Geschäftsführer unterstützt wird.

Vorstand und Beirat setzten sich stets aus hervorragenden Persönlichkeiten des Berliner öffentlichen Lebens zusammen. Der Vorstand tagte zum ersten Mal am 23. September 1959. Er besteht nach der Satzung aus drei Personen, die heute für jeweils fünf Jahre amtieren. Die Mitglieder des ersten Vorstands waren: der Senator für Wirtschaft, Dr. Paul Hertz, der eine entscheidende Rolle bei der Konstituierung der Stiftung spielte, Prof. Dr. Gerhard Schenck, Rektor der Freien Universität Berlin, und Prof. Dr. Ing. Werner Kniehahn, Rektor der Technischen Universität Berlin.

### Paul Hertz (1888-1961), ein engagierter Fachmann

Als Sohn eines jüdischen Kaufmanns in Worms geboren, wuchs Paul Hertz in Hamburg und Stettin auf. Er widmete sich sehr jung der Politik mit einer sozialdemokratischen Gesinnung. Mit 16 trat er in die SPD ein. Dann folgte eine Ausbildung als Finanz-Experte und Publizist. Im August 1914 meldete er sich freiwillig zum Kriegsdienst.. Ab 1919 wurde er Stadtverordneter von Charlottenburg. Ein Jahr später wurde er in den Reichstag gewählt. Nach der Machtübernahme Hitlers wurde er in den Parteivorstand der SPD aufgenommen. Im Mai 1933 wurde er mit anderen SPD-Verantwortlichen wie Erich Ollenhauer mit der Organisation einer Auslandsstelle beauftragt. Als Mitglied des SPD-Exilvorstands ging er nach Prag, wo er bis 1938 redaktionell zuerst die *Zeitschrift für Sozialismus*, dann die *Sozialistische Aktion* leitete. Hertz besaß eine Schlüsselposition als Vermittler zwischen dem innerdeutschen Widerstand und antinazistischen Aktivitäten im Exil. Vom Hitler-Regime ausgebürgert und enteignet, floh er Ende 1939 mit seiner Familie in die USA, wo er als Wirtschaftsprüfer arbeitete.

Durch Intervention seines alten Freundes Ernst Reuter, der inzwischen Oberbürgermeister von West-Berlin war, kehrte Hertz Ende 1949 nach Deutschland zurück. Von 1951 bis zu seinem Tod war er zunächst Senator für den Marshall-Plan und danach Senator für Wirtschaft und Finanzen. Eine 6.000-Einwohner-Siedlung in Charlottenburg trägt seit 1962 seinen Namen.

Nachfolger des im Oktober 1961 verstorbenen Senators Hertz wurde ab März 1962 Dr. Suchan, Präsident der Landeszentralbank Berlin.

Werner Kniehahn starb im Februar 1967. Sein Nachfolger war Prof. Dr. Paul Hilbig, Prorektor der Technischen Universität Berlin. Herr Dr. Suchan starb 1971. An seine Stelle trat Dr. Karl König bis März 1976. Als er sein Amt niederlegte, wurde der Senator für Wirtschaft, Wolfgang Lüder, zu seinem Nachfolger bestellt.

1974 trat an die Stelle von Gerhard Schenck als Vertreter der FU Berlin Herr Universitätsverwaltungsdirektor Dr. med. Horst W. Hartwich. Paul Hilbig starb 1981. Sein Nachfolger wurde Dr. Sc. D. Peter-Jan Pahl, Professor für Theoretische Methoden der Bau- und Verkehrstechnik an der TU Berlin und Gründer der neuen Disziplin Bauinformatik.

Wolfgang Lüder erklärte 1981 seinen Rücktritt. An seine Stelle trat ab Juni 1981 der frühere Chef der Senatskanzlei, Hanns-Peter Herz. Im Jahr 2000 wurde Dr. Wedigo de Vivanco, Leiter der Auslandsabteilung der FU Berlin, Nachfolger des verstorbenen Dr. Horst W. Hartwich.

Aktuell besteht der Vorstand aus den Herren St. S. a. D. Hans-Peter Herz, Professor (em.) Peter-Jan Pahl (beide seit 1981) und Dr. Wedigo de Vivanco (seit 2000).

## Der Beirat

Am 2. Dezember 1959 fand im Rathaus Schöneberg die konstituierende Sitzung des Beirats statt. Der ehrenamtliche Beirat zählte damals zwischen fünf und zehn Mitglieder.

Zu Mitgliedern des ersten Beirats wurden berufen: Dr. Wilhelm Borner (Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin), Herbert Snigola (Präsident der Handwerkskammer Berlin), Siegfried Aufhäuser (stellv. Vorsitzender, Ehrenvorsitzender der DAG), Stadtrat a. D. Gustav Klingelhöfer und Bürgermeister Franz Amrehn. Die Beiratsmitglieder wählten Franz Amrehn zum Vorsitzenden; erst nach 20 Jahren ehrenamtlichen Engagements legte er 1979 dieses Amt nieder.

### Franz Amrehn (1912-1981)

Nach dem 2. Weltkrieg begann der Rechtsanwalt Amrehn eine politische Karriere in den Reihen der CDU. 1954 bildete sich in Berlin eine große Koalition, zu der Amrehn gehörte. Als Otto Suhr starb, amtierte er als dessen kommissarischer Nachfolger vom 30. August bis zur Wahl Willy Brandts am 3. Oktober 1957. Seine Partei nominierte ihn im nächsten Jahr als Spitzenkandidat und Herausforderer von Willy Brandt, der erneut vor dem Hintergrund des Chruschtschow-Ultimatums einen Koalitionssenat mit Amrehn bildete. Von 1961 bis 1981 vertrat er Berlin im Deutschen Bundestag. Bei den Wahlen 1963 wurde Amrehn wieder als Spitzenkandidat nominiert, aber die CDU erlitt eine schwere Niederlage und blieb diesmal in der Opposition. Amrehn verlor nochmals 1967 und zog sich danach aus der Landespolitik zurück.

Im Mai 1965 erklärte Siegfried Aufhäuser seinen Rücktritt aus Alters- und Gesundheitsgründen. Sein Nachfolger wurde Walter Sickert, Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Berlin.

Der Senat berief am 24. Januar 1961 Dr. Hans E. Hirschfeld, ehemaliger Senats-Pressechef, an Stelle des am 16. Januar 1961 verstorbenen Gustav

Klingelhöfer. Ende 1963 wurde der Senator für Schulwesen, Carl-Heinz Evers, vom Senat als Mitglied des Beirats berufen.

1970 erklärte Senator Evers seinen Rücktritt aus dem Beirat. Sein Nachfolger wurde Gerd Löffler, ebenfalls Senator für Schulwesen,. Gleichzeitig wurde der bisherige Geschäftsführer Dr. Günter Brunner in den Beirat berufen. 1975 folgte ihm der Nachfolger Löfflers im Senat, Walter Rasch, als Beiratsmitglied.

Dr. Hirschfeld starb 1971 und sein Nachfolger wurde ab Juni 1971 der Leiter des Presse- und Informationsamtes des Landes Berlin, Hanns-Peter Herz, der 1973 zum Chef der Senatskanzlei ernannt wurde.

Wilhelm Borner schied 1971 aus dem Beirat und Dr. Günter Braun, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, ersetzte ihn. Nach dem Tod Herbert Snigolas im Juni 1972 wurde Heinz Wieseke von der Handwerkskammer Berlin als neues Mitglied des Beirates berufen.

1979 wurde der Beirat erweitert. Neu in den Beirat berufen wurden Frau Dr. Erika Suchan, Witwe des ersten Vorstandsvorsitzenden, und der Notar Karl-Heinz Schmitz, Mitglied des Abgeordnetenhauses; wenig später wurden auch Herr Dipl.-Volkswirt Gerhard Rohde, Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Berlin, und Peter Sötje, Chef der Senatskanzlei berufen. Nach dem Rücktritt von Franz Amrehn wurde im September 1980 Hanns-Peter Herz zum Beiratsvorsitzenden gewählt.

Als Hanns-Peter Herz 1981 in den Vorstand wechselte, wurde Frau Dr. Erika Suchan zur Beiratsvorsitzenden gewählt.

Im Jahr 1982 trat der Vorsitzendes des DGB Berlin, Michael Pagels, in den Beirat ein. 1984 wurden der Bezirksbürgermeister von Schöneberg, Rüdiger Jakesch (an Stelle von Dr. Günter Brunner), und der Städtälteste von Berlin, Willi Oesterlein, in den Beirat berufen. Gleichfalls 1984 ersetzte Wolfgang Fabig (stellvertretender Vorsitzender der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus) Walter Rasch als Beiratsmitglied, und Dr. Detlef Stronk (Chef der Senatskanzlei) folgte dem bisherigen Chef der Senatskanzlei, Dr. Hans-Jürgen Schierbaum, der in der Nachfolge von Peter Sötje Beiratsmitglied geworden war.

## Hanns-Peter Herz

### Ein engagierter Vorsitzender

Geboren 1927 in Berlin, wurde er von den Nazis „wegen nicht arischer Abstammung“ vom Gymnasium entfernt. Im letzten Kriegsjahr wurde er zwangsverpflichtet zur Organisation Todt. Nach dem Krieg studierte er zuerst an der Humboldt-Universität, dann an der neugegründeten Freien Universität. Sein Motto lautet: die Welt verstehen und den Menschen helfen.

Journalismus ist seine Leidenschaft. Mit 24 Jahren wurde ihm die Leitung des Jugendfunks des RIAS Berlin anvertraut. Zehn Jahre lang, von 1985 bis 1995, war er Vorsitzender des Journalistenverbandes Berlin.

Er wurde zu einer populären Figur des Journalismus im geteilten Deutschland, als viele Hörer auf beiden Seiten des eisernen Vorhangs auf die präzisen politischen Analysen des RIAS-Kommentators und auf seine Antworten auf Briefe aus der DDR warteten. Bei diesem Sender war er für die Abteilung Innenpolitik verantwortlich.

Senatssprecher Egon Bahr engagierte Herz als Redenschreiber für Willy Brandt. 1973 wurde Hanns-Peter Herz selbst Chef des Senatspresseamtes. Klaus Schütz berief ihn danach für vier Jahre zum Chef der Berliner Senatskanzlei. Anschließend engagierte er sich in der Bezirkspolitik. Er war acht Jahre lang Stadtrat von Neukölln, zuerst Sozial-, dann Baustadtrat, und stellvertretender Bürgermeister. Neukölln ist sein Bezirk, wo er geboren wurde und aufwuchs. Er wohnt noch immer in der Britzer Hufeisensiedlung: „Einmal Britz, immer Britz“, sagt er.

Hanns-Peter Herz gehört seit 1971 zum Beirat der Stiftung Luftbrückendank, als Nachfolger des verstorbenen Dr. Hans Hirschfeld wurde er 1980 zum Beiratsvorsitzenden gewählt und ein Jahr später zum Vorstandsvorsitzenden.

Sein Herz schlägt für Berlin und für die Kinder.

Mehr als 20 Jahre leitete er die Multiple Sklerose Gesellschaft der Stadt.



1987 wurden Dr. Hermann Borghorst für den DGB sowie der Berliner Bundestagsabgeordnete Jochen Feilcke und der Berliner Senator Klaus Franke in den Beirat berufen, und 1988 Dr. Kern von der Industrie- und Handelskammer Berlin. Anstelle der im Dezember 1989 verstorbenen Dr. Erika Suchan wurde Ministerialdirigentin Anna Margareta Peters, Chefin des Protokolls des Landes Berlin, 1990 in den Beirat gewählt, dem sie nach einer Unterbrechung von 2000 bis 2006 während ihrer Zeit als Deutsche Botschafterin in Südafrika, auch heute wieder angehört. Klaus Pankau (DGB) trat an die Stelle von Dr. Borghorst. 1991 traten Christiane Bretz (ehemalige Vorsitzende des Landesbezirks Berlin-Brandenburg des DGB) und Gabriele Coccozza (Dipl. Volkswirtin, selbstständige Unternehmerin) in den Beirat ein; von 1992 bis 1995 war Prof. Dr. Höhler Mitglied des Beirats. Von 1995 – 1999 und erneut ab 2002 bis heute war bzw. ist auch Heike Ließfeld (vorm. MdA von Berlin), Mitglied des Beirats. Seit 1994 benennen die Botschafter der Vereinigten Staaten, des Vereinigten Königreichs und Frankreichs jeweils einen Vertreter für den Beirat.

Dem heutigen Beirat gehören an: St. S. a. D. Rüdiger Jakesch (Vors.), Christiane Bretz, Gabriele Coccozza, Dr. Manfred Kern-Nelle, Heike Ließfeld, Hugh Mortimer, Anna Margareta Peters, Ruth A. Stevens.

## Die Geschäftsführer

Der Vorstand bestellte im Gründungsjahr mit Diplom-Volkswirt Dr. Günter Brunner einen leitenden Beamten der Senatsverwaltung für Wirtschaft zum ersten Geschäftsführer der Stiftung. Dr. Brunner blieb 11 Jahre im Amt und wechselte danach im Juni 1970 in den Beirat.

Sein Nachfolger als Geschäftsführer wurde Senatsrat Wolfgang Vollmer, ebenfalls ein leitender Beamter der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Verkehr.

Seit Januar 1983 ist Oberamtsrat Heinz-Gerd Reese, Beamter in der Senatskanzlei Berlin, Geschäftsführer der Stiftung.

## KAPITEL IV:

### Förderung der Hinterbliebenen

Der Zweck der Stiftung ist es, „die Verbundenheit Berlins mit den Staaten, die Träger der Luftbrücke waren, zum Ausdruck zu bringen“. In erster Linie wird dieser Zweck verwirklicht mit der Gewährung finanzieller Unterstützung für Opfer und Angehörige der Opfer der Luftbrücke“.

Die offizielle Liste der Opfer der Luftbrücke wurde von den Alliierten zusammengestellt. Ihre Namen sind im Fuß des Luftbrückendenkmals vor dem Flughafen Tempelhof verewigt.

In dieser Gedenktafel am Luftbrückendenkmal sind 77 Opfer vermerkt. Es fehlt der Name des deutschen Transportarbeiters E. Gerke. Er wurde auf dem Flugfeld bei der Arbeit schwer verletzt und verstarb erst einige Monate später nach mehreren Krankenhausaufenthalten. Er wurde nach Gründung der Stiftung Luftbrückendank von den Gremien der Stiftung als Opfer der Luftbrücke anerkannt.

Darüber hinaus ist es bei der Übermittlung der Namen der Opfer für die Gedenktafel zu Differenzen in der Schreibweise gekommen.

Die korrekte Schreibweise der Namen folgender Opfer lauten nach Kenntnis der Stiftung Luftbrückendank:

Edward E. Caroll, Joel M. DeVolentine, Edward O’Neil, Henry Patterson, James P. L. Sharp, James A. Vaughan

Gelegentlich wird bei den britischen Opfern nur die Zahl 39 genannt. Dies ist vermutlich darauf zurück zu führen, dass bei Erstellung der alten Listen entweder noch nicht alle Opfer bekannt oder anerkannt waren oder nur direkte Angehörige der Royal Air Force, nicht jedoch die Mitarbeiter von zivilen Fluggesellschaften bzw. die Angehörigen der Air Force’s Australiens und Südafrikas erfasst worden waren.

Soweit im Luftbrückendenkmal einzelne Namen von Personen vermisst werden, die als zivile Passagiere verunglückt sind (vgl. den Bericht von Dr. Lothar Zeidler), muss gesagt werden, dass bei der Festlegung der Namen

für das Luftbrückendenkmal im Jahr 1951 nur diejenigen berücksichtigt wurden, die in Ausübung ihres Dienstes ums Leben kamen.

Während die Amerikaner und die Briten zumeist bei Flugzeugabstürzen ums Leben kamen, sind die deutschen Opfer überwiegend beim Entladen der Flugzeuge verunglückt. Die 14 Personen, die bei dem Flugzeugunglück vom 5. April 1948 in Gatow den Tod fanden, wurden in die Liste der Opfer aufgenommen. An diesem Tag wurde eine britische Maschine von einem russischen Jäger gerammt. Die Opfer dieses Unglücks, das sich zwar zeitlich kurz vor dem Anfang der Luftbrücke ereignete, wurden in die Betreuung mit einbezogen, weil der Verkehr zwischen Berlin und den westlichen Zonen schon vor dem 24. Juni 1948 durch Maßnahmen der sowjetischen Militäradministration gestört worden war.

## Die Suche nach den Hinterbliebenen

Die Frage, welcher Personenkreis in die Betreuung durch die Stiftung einbezogen werden sollte, war schnell entschieden: zu allererst waren es die Familienangehörigen derjenigen, die im Dienst für die Luftbrücke ihr Leben gelassen hatten. In den ersten Jahren war es für die Stiftung nicht einfach, die Adressen von Hinterbliebenen zu finden, weil niemand wusste, ob die Eltern der Piloten noch lebten oder ob Ehefrauen nicht mit neuen Namen wiederverheiratet waren. Als aber nicht nur Berliner Blätter, sondern auch britische und amerikanische Zeitungen über die Arbeit der Stiftung zu berichten begannen, meldeten sich einige bis dahin unbekannte Hinterbliebene. Die Stiftung unterhielt enge Kontakte mit dem Auswärtigen Amt, den deutschen diplomatischen Vertretungen in London und Washington sowie mit den alliierten Verbindungsoffizieren beim Senat, um mit den Angehörigen der Opfer in Verbindung zu treten.

Ende 1960 hatte die Stiftung eine neue Liste mit 96 Namen von Familienangehörigen der Opfer zusammengefasst: 53 Briten, 34 Amerikaner und 9 Deutsche.

Zum Beispiel konnte die Stiftung erst 1980 mit Gwendoline Orms Kontakt aufnehmen, der Witwe des amerikanischen Gefreiten Johnnie T.

Orms (geb. 1919), der im Oktober 1948 tödlich verunglückte, als eine Douglas C-54 Skymaster auf dem Vorfeld des Flughafens Rhein-Main mit einem Feuerwehr-Fahrzeug kollidierte. Zwar war der Name ihres Mannes auf dem Luftbrückendenkmal verzeichnet, aber die Stiftung konnte damals ihre Adresse nicht ermitteln, weil Mrs. Orms inzwischen nach England gezogen war. Selbstverständlich wurde Mrs. Orms sofort in die Hinterbliebenenförderung mit einbezogen.

## Die Leistungen der Stiftung

Vorstand und Beirat sammelten zunächst einige Erfahrungen an Hand von Einzelfällen, bevor Richtlinien für die Förderung der Angehörigen aufgestellt wurden. Der Wille der Organe der Stiftung war zu Beginn, den Entscheidungsraum nicht durch Formularwesen oder bürokratische Handhabung einzuengen. Vielmehr sollte durch individuelle Hilfen allmählich eine akzeptable Praxis entwickelt werden. Im Laufe der Zeit bildeten sich einheitliche Maßstäbe heraus, die von drei wesentlichen Faktoren abhängig waren: Höhe des Einkommens, Größe der Familie, Höhe des Schulgeldes. Die Stiftung empfing in den Anfangsjahren auch regelmäßig generöse Gaben. So vermachte die Berlinerin Minna Redelsheimer in ihrem Testament ihren gesamten Nachlass im Wert von 29.000 DM den Verunglückten der Luftbrücke.

Viele Opfer waren sehr jung und daher noch nicht verheiratet. Ihren Eltern stellte die Stiftung zwei Arten von Leistungen zur Auswahl: entweder konnten sie sich für eine laufende monatliche Zahlung von \$ 25 bzw. £ 10 oder für eine einmalige Zahlung von \$ 1.500 bzw. £ 600 entscheiden. Die meisten wählten die zweite Möglichkeit, so dass in 41 von 81 Fällen eine einmalige Zahlung geleistet wurde.

Auch den jungen Witwen wurden finanzielle Hilfen angeboten, die aus verhältnismäßig geringen regelmäßigen Zahlungen oder einer einmaligen, dann entsprechend höheren Zahlung, bestehen konnten. Von den Witwen, die sich seinerzeit für regelmäßige Unterhaltszahlungen entschieden haben, werden heute noch zwei Damen mit laufenden Leistungen unterstützt.

Für die 40 durch die Stiftung unterstützten Kinder war die Betreuung unterschiedlich. Wenn ein Kind noch die Schule besuchte, zahlte die Stiftung in der Regel monatlich \$ 25 bzw. £ 10 pro Kind. Beim Besuch besonderer Schulen wurde in einigen Fällen das gesamte Schulgeld übernommen. Häufig wurden auch zusätzliche einmalige Zuwendungen gewährt.

Die Leistungen der Stiftung sind im Laufe der Zeit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten entsprechend erhöht worden. Auch der Umfang der Ausbildungsförderung wurde den veränderten Erfordernissen angepasst. So erhielten einige der Kinder begleitende Förderung, während sie eine Universität oder ein College besuchten. Anfang der sechziger Jahre betreute die Stiftung insgesamt 119 Personen, wobei die Ausbildungsförderung der 40 Kinder im Vordergrund stand. Die laufende Unterstützung wurde so lange gewährt, wie sich die Kinder in der Ausbildung befanden. Diese Regelung hatte zur Folge, dass die Zahl der laufend geförderten Kinder nach und nach zurückging. Deshalb entschloss sich die Stiftung im Jahre 1965, auch den Kindern eine finanzielle Unterstützung zu gewähren, die aus zweiter Ehe der hinterbliebenen Ehefrauen stammten.

Die Stiftung ermöglichte auch Kontakte zwischen Jugendlichen aus den alliierten Ländern und Berlin. Sie finanzierte z.B. 1963 eine Austauschreise zwischen einem jungen Briten und einem jungen Berliner. Sie bemüht sich, Schüler und Schülerinnen aus den USA und Großbritannien für ein Studium in Deutschland bzw. in Berlin zu gewinnen. Im Dezember 1965 beschloss der Vorstand, je einem Studenten aus Amerika und Großbritannien ein Stipendium für ein einjähriges Studium in Berlin zu gewähren. Die Stiftung unterstützte auch Reisen von Hinterbliebenen nach Berlin. Erstmals besuchte im Jahre 1961 der 16-jährige Kirk Philip, Sohn des Gefallenen H.W. Thompson, während seiner Schulferien Berlin – eine Reise, die die Stiftung durch einen finanziellen Beitrag ermöglicht hat. Jedes Jahr weilten auf Einladung der Stiftung Angehörige der Opfer in Berlin, insbesondere zu den Feierlichkeiten am 12. Mai, dem Jahrestag der Aufhebung der Blockade.

Im Jahr 1984, 35 Jahre nach der Luftbrücke, unterstützte die Stiftung noch 8 Witwen, nachdem alle Kinder von Opfern ihre Ausbildung beendet hatten.

Seit Bestehen der Stiftung hat sich zwischen ihr und den betreuten Familien ein freundschaftliches enges Verhältnis entwickelt. Durch ihre Tätigkeit

ist die Stiftung zu einem wichtigen Bindeglied zwischen Berlin und den Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien geworden.

## Einige britische Fälle

Die Stiftung half finanziell über viele Jahre nicht nur der Witwe des tödlich verunglückten britischen Funkers D. W. Robertson, dessen Maschine im November 1948 auf der Rückkehr von einem Versorgungsflug nach Berlin im Nebel über Südengland abstürzte. Robertson und sechs seiner Kameraden fanden damals bei diesem Einsatz den Tod. Die Stiftung unterstützte großzügig seine Tochter Ann, finanzierte ihre Schulzeit und ihr Studium und 1967 zwei Kurse beim Goethe-Institut in Berlin zur Verbesserung ihrer Deutschkenntnisse. Ann ist in Berlin geblieben, wo sie 1992 ihre Dissertation über „Karikatur im Kontext“ mit Unterstützung der Stiftung veröffentlichen konnte. Auch Ann's in Wales lebende Schwester Lynn Robertson sowie deren Sohn erhielten Hilfen von der Stiftung.

Bei dem Flugzeugunglück über Gatow am 5. April 1948 war auch der 31-jährige Mitarbeiter des britischen Stabes im Alliierten Kontrollrat, Herman Reade-Jahn, ums Leben gekommen. Er hinterließ seine Ehefrau und zwei Kinder. Marianne Reade-Jahn kam zweimal nach Berlin, um das Grab ihres Mannes zu besuchen und um mit Hilfe der Stiftung eine Ausbildung bei einer Fluggesellschaft zu absolvieren. Die Kinder erhielten während ihrer Ausbildung laufende monatliche Zahlungen.

Beim Absturz seiner Dakota im Januar 1949 in Mecklenburg, verlor der britischer Funker L. E. Grout sein Leben. Seiner Tochter Patricia, die erst nach seinem Tode am 21. September 1949 geboren wurde, half die Stiftung mit Unterstützungszahlungen.

Der britische Captain Cyril Taylor, gestorben mit sechs anderen zivilen Angestellten einer Chartergesellschaft beim Absturz seines Avro Lancaster Tanker im November 1948 in Südengland, hinterließ eine Frau und vier Kinder, Lynn Ruth (1943), Trude (1946), Anne Elspeth (1947) und Jane (1949). Auch diese Familie wurde lange Zeit von der Stiftung unterstützt.

Ein Sonderfall ist der Brite Frederick John Boyle, da er selbst ein Opfer ist. 1908 in Kanada geboren, war er vor dem Krieg Schauspieler und übernahm auch in Berlin gelegentlich kleine Rollen oder synchronisierte ins Englische. Von 1946 bis 1949 war er Angehöriger der britischen Kontrollkommission für Deutschland (CCG). Während der Luftbrücke war er auf dem Flugplatz Gatow eingesetzt. Hier erkrankte er an Tuberkulose. Bereits 1950 war er wegen des für seine Krankheit schlechten englischen Klimas ganz nach Berlin gezogen. Sein Gesundheitszustand verschlechterte sich dennoch so, dass er auf eine Rente des Foreign Office angewiesen war und regelmäßige Krankenhausaufenthalte erforderlich wurden. Die Stiftung gewährte ihm eine laufende monatliche Unterstützung, weil er infolge seiner Krankheit keiner regelmäßigen Beschäftigung nachgehen konnte. Die Hilfe endete mit seinem Tod im Dezember 1969.

Erstmals war es der Stiftung 1967 gelungen, einem jungen Angehörigen eines Opfers der Luftbrücke ein Studium in Berlin zu ermöglichen. Der im Januar 1949 geborene Sohn des britischen Unteroffiziers Frank Dowling, der als Passagier einer abgestürzten RAF-Dakota im November 1948 in der Nähe von Lübeck starb, nach seinem Vater ebenfalls Frank genannt, begann mit Hilfe der Stiftung Anfang 1967 einen Deutschkurs am Goethe-Institut in Berlin und nahm anschließend das Studium der Betriebswirtschaft an der Freien Universität auf.

Einige der Royal Air Force zugerechnete Opfer stammten aus Commonwealth Staaten.

Der Pilot Flt Lt Mel J. Quinn von der Royal Australian Air Force verlor sein Leben im Alter von 26 Jahren, als seine Dakota am 22. März 1949 in der Nähe von Lübeck abstürzte. Sein Sohn Mel, den die Stiftung später bei seiner Ausbildung unterstützte, wurde sieben Monate nach diesem Unglück geboren. (*vgl. auch den Bericht von Mel Quinn im Anhang*)

Zu den Opfern dieses Absturzes zählten auch M. S. Penny aus England und der



Flt Lt Mel J. Quinn

Navigator dieser RAF-Dakota, der Südafrikaner F/O Reeves, der eine Frau und zwei Kinder, Michael John (1946) und Pamela Valerie Anne (1949, kurz nach dem Tod des Vaters geboren) hinterließ. Auch diese Familie erhielt viele Jahre regelmäßige Leistungen der Stiftung.

Der Neuseeländer I.R. Donaldson zählt zu den letzten Opfern der Luftbrücke. Er kam als Pilot einer Handley Page Hastings ums Leben, die im Juli 1949 direkt auf der Startbahn des Flughafens Tegel zerschellte. Er hinterließ eine Frau und 3 Kinder, Raymond (1945), Allan (1946) und Beverly Joan (1949), deren Ausbildung von der Stiftung unterstützt wurde.

## Einige amerikanische Fälle

Der amerikanische Zivilangestellte aus New York, Karl Viktor Hagen (geb. 1912 in Berlin), war unter den Opfern des ersten Absturzes einer Maschine der Luftbrücke Anfang Juli 1948. Er hinterließ seine Frau und die drei Kinder Nina (1943), Karen (1946) und Antony (1948). Auch die Ausbildung dieser Kinder wurde von der Stiftung gefördert.

Der amerikanische Captain E. DeVolentine (geb. 1917), der im Sommer 1948 beim Zusammenstoß zweier C-47 in der Luft starb, hinterließ die Kinder Joel (1944) und Eileen (1948). Neben einer einmaligen Zahlung zur Ablösung einer Hypothek bekam diese Familie monatliche Zuwendungen für die beiden Kinder.

Der amerikanische Leutnant Robert W. Stuber (geb. 1920) starb am 25. Juli 1948, als sein Transportflugzeug in Berlin-Friedenau abstürzte. Er hinterließ eine Frau und einen Sohn (1946). Auch diesen half die Stiftung.

Leonhard H. Yarbrough wurde als Kommandant einer Transportmaschine am 7. November 1948 bei einem Flugzeugunfall schwer verletzt. Er musste zwei Jahre im Krankenhaus behandelt werden. Obwohl der Vater seinen Unfall überlebt hatte, half die Stiftung seinen drei Kindern, weil das Familienleben aufgrund dieses Unfalls erheblich beeinträchtigt war.

Da die Zahl der zu betreuenden Personen mit den Jahren langsam zurückging, plante die Stiftung schon ab 1966, andere Aufgaben mit zu übernehmen.

men. Insbesondere der Absturz einer Pan American - Maschine am 15. November 1966, bei dem drei Besatzungsmitglieder starben, darunter ein frisch verheirateter Flugkapitän, brachte eine Diskussion über neue Aufgaben auf die Tagesordnung. Obwohl der Flug auf rein kommerzieller Basis durchgeführt wurde, hat dieses Unglück deutlich gemacht, dass der Einsatz dieser Männer in starkem Zusammenhang mit der Speziallage Berlins zu sehen war. Der tragische Unfall hatte außerordentlich starke Resonanz in der Berliner Öffentlichkeit.

Vor diesem Hintergrund entschloss sich die Stiftung zur Hilfeleistung für die Frau und drei Kinder eines tödlich verunglückten Piloten. Bei einem Flug der Fluggesellschaft Eastern Airlines am 4. Dezember 1965 von Boston nach New York musste der Pilot, Captain Charles John White, mit seinem Flugzeug notlanden. Bei seinem Versuch, die 54 Passagiere aus dem brennenden Flugzeug zu retten, kam er selbst in den Flammen um. Captain White diente in früheren Jahren in der U. S. Air Force und war auch für die Luftbrücke geflogen. Obwohl der Unglücksflug selbst in keinem Zusammenhang mit der Luftbrücke stand, erkannten die Stiftungsgremien hier eine besondere Verantwortung.

## Die deutschen Opfer

Wenn von den Opfern der Luftbrücke die Rede ist, denkt man fast automatisch an amerikanische und britische Piloten, Navigatoren und Funker. Dass unter den Opfern auch sechs deutsche Zivilarbeiter zu beklagen waren, die zumeist bei Verladeunfällen ums Leben kamen, ist kaum bekannt.

Im Jahr 1960 erhielt der Berliner Gerhard Haberland (geb. 1912) eine einmalige finanzielle Zuwendung von der Stiftung, weil er trotz seiner eigenen erheblichen Verletzungen und schweren Verbrennungen den britischen Piloten und einige Mitreisende aus einer am 24. Januar 1949 in der sowjetischen Besatzungszone (bei Schönberg) abgestürzten Maschine gerettet hat. Mit einem weiteren Überlebenden des Absturzes, Dr. Lothar Zeidler, der ebenfalls unter Einsatz seines Lebens einige Passagiere aus der brennenden Maschine retten konnte, hat die Stiftung erst kurz vor den Feierlich-

keiten zum 50. Jahrestag der Luftbrücke Kontakt bekommen, als Dr. Zeidler, der nach seiner Genesung in die USA ausgewandert war, sich dafür einsetzte, dass den zivilen Opfern dieses Absturzes ein würdiges Denkmal errichtet werden sollte. Mit Hilfe der Stiftung Luftbrückendank wurde in Anwesenheit von Herrn Dr. Zeidler im Jahr 1999 auf dem Friedhof des kleinen Ortes Schattin bei Schönberg ein Denkmal mit den Namen der Opfer errichtet. (*vgl. auch den Bericht von Dr. Zeidler im Anhang*)

Der Deutsche Hermann Schwarz, während der Luftbrücke als Transportarbeiter auf dem Flugplatz Gatow eingesetzt, fiel am 30. August 1948 einem Unfall zum Opfer. Sein Name ist auf dem Luftbrückendenkmal verzeichnet. Seiner Witwe wurde eine einmalige Zuwendung gewährt.

Hans Jänicke (geb. 1931) war als Kohlenentlader bei der Firma Borsig beschäftigt. Infolge eines am 7. Juli 1949 erlittenen Unfalls musste ihm ein Bein amputiert werden. Wegen dieser Behinderung wurden ihm für seine drei Söhne monatliche Zahlungen gewährt, solange diese die Schule besuchten.

Die Stiftung übernahm die Pflege des Grabes von Kurt Zülsdorf, von dem Angehörige nicht bekannt sind. Er verlor sein Leben, als er im März 1949 als Polizist auf dem Vorfeld in Gatow nachts in den Propeller einer RAF-York geriet.

Kurt Schlinsog aus Berlin –Lübars starb am 9. April 1949 an den Folgen eines Unfalls, den er auf dem Flughafen Tegel bei Verladearbeiten am Vortag während eines schweren Sturms erlitten hatte, als ihm eine Flugzeugtür gegen den Kopf geschlagen war.

Über die tödlichen Unfälle von Willi Dühring und Hans Fiedler sind der Stiftung keine näheren Einzelheiten bekannt.

Der Transportarbeiter E. Gerke wurde bei Verladearbeiten schwer verletzt und verstarb erst viele Monate später nach mehreren Krankenhausaufenthalten. Sein Name ist nicht im Luftbrückendenkmal verzeichnet. Die Gremien der Stiftung Luftbrückendank haben ihn nach 1959 posthum als Opfer der Luftbrücke anerkannt.

# KAPITEL V:

## STIPENDIEN UND NEUE FÖRDERPROGRAMME

### Stipendien für Studenten

Mit dem Rückgang der Aufwendungen für die Familien der Opfer wurden Zug um Zug Mittel frei, um Studenten aus den drei Ländern Stipendien für Studienaufenthalte in Berlin zu gewähren. Von 1965 bis 1969 waren zunächst je einem Studenten aus Amerika und Großbritannien Stipendien gewährt worden, danach konnten jährlich sechs Stipendien an Studenten/Studentinnen aus den USA, Großbritannien und Frankreich vergeben werden.

Mit Hilfe des Alliierten Luftbrückengedenkfonds, der von den drei Stadtkommandanten 1959 gegründet worden war, wurden jährlich 6 Studenten aus Berlin Stipendien für Studienaufenthalte in den USA, Großbritannien und Frankreich gewährt.

Die Möglichkeit, in Berlin zu studieren und zu forschen, war für alle Stipendiaten der Stiftung Luftbrückendank eine wichtige Etappe für ihre Karriere; wie es auch für die jungen Stipendiaten aus Berlin ein wichtiger Lebensabschnitt war, mit Hilfe des Alliierten Luftbrückengedenkfonds an einer Universität in den USA, Großbritannien oder Frankreich zu studieren.

Anfangs wurden die Bewerber aus einer Vorschlagsliste des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) ausgewählt. Später jedoch ging man dazu über, in gemeinsam mit den beiden Universitäten durchgeführten Auswahlgesprächen eine Auswahl aus amerikanischen, britischen und französischen Bewerbern zu treffen.

Über dieses Programm konnten im Laufe der Zeit mehr als 200 Studenten aus den drei alliierten Ländern gefördert werden.

## Neue Förderprogramme

Nachdem Richard von Weizsäcker im Jahr 1981 zum Regierenden Bürgermeister von Berlin gewählt worden war, verfolgte er auch das Ziel, das Verhältnis Berlins zu seinen Schutzmächten nachhaltig zu verbessern, um das es, sichtbar werdend bei den anti-amerikanischen Vietnam-Demonstrationen der Berliner Studenten, nicht zum Besten stand. Nach 33 Jahren ergab eine Bewertung der Situation die Notwendigkeit, die alten Verpflichtungen und die anhaltende Dankbarkeit der Berliner mit neuen Inhalten zu beleben. Die Stiftung sollte an der Erneuerung der Beziehungen zu den drei Schutzmächten mitwirken. Inzwischen reichten jedoch die Erträge des ursprünglichen Stiftungskapitals, das seit Mitte der 70er Jahre auch noch teilweise aufgezehrt worden war, nicht mehr aus, neben der Förderung der Familien der Opfer größere und attraktivere Aktionen zu beginnen. 1982 wurde daher mit Hilfe des Chefs der Senatskanzlei, Staatssekretär Dr. Hans-Jürgen Schierbaum, und des Staatssekretär für Finanzen Werner Heubaum aus dem Haushalt der Senatskanzlei eine Summe von 1 Mio. DM für die Erhöhung des Kapitals der Stiftung bereitgestellt. Damit verbunden war der Übergang der senatsinternen Zuständigkeit für die Stiftung auf die Senatskanzlei ab 1983. Im Jahr 1984 wurde eine weitere Mio. DM zur Erhöhung des Stiftungskapitals bewilligt.

Nunmehr war es der Stiftung möglich, die Zahl der jährlichen Stipendien für Studenten an der Freien Universität und der Technischen Universität angemessen zu erhöhen und auch junge Künstler aus den drei Staaten der Luftbrücke in das Stipendienprogramm aufzunehmen.

Der in Berlin lebende junge amerikanische Künstler Kedron Barrett, der seine Motive vorwiegend in Berlin suchte und fand, konnte mit Hilfe der Stiftung seine Arbeit in Berlin fortsetzen. Seine Bilder wurden 1993 im Berliner Rathaus ausgestellt. An die junge Amerikanerin Andrea Scrima wurde 1985 ein Stipendium vergeben. Der amerikanische Musiker Arnold Dreyblatt wurde ebenso gefördert wie 1989 die Pianistin Sheila Vonk, die Sängerin Robin Gooch und der Aktionskünstler John Powers.

Im Jahr 1993 konnte im Amerika-Haus an der Hardenbergstraße eine Ausstellung mit Werken von 5 Stipendiaten/innen der Stiftung Luftbrückendank organisiert werden.

Nachdem Vorstand und Beirat der Stiftung es als unbefriedigend erkannt hatten, dass es zwar im akademischen Bereich eine Vielzahl unterschiedlichster Förderprogramme gab, jedoch für junge Berufstätige praktisch keine Austauschprogramme bestanden, wurde in Zusammenarbeit mit dem Informationsbüro für Deutsch-Amerikanischen Austausch und der Berliner Partnerstadt Los Angeles ein Programm für junge Berufstätige begonnen. Über dieses Programm wurden in den etwa 5 Jahren seines Bestehens jährlich zwischen 5 bis 10 jungen Berufstätigen aus Berlin Aufenthalte in Firmen in Los Angeles vermittelt und umgekehrt 5 bis 10 jungen Berufstätigen aus Los Angeles Arbeitsaufenthalte in Berlin ermöglicht. Leider konnte dieses Programm aus unterschiedlichen Gründen nicht mit London und Paris in gleicher Weise durchgeführt werden. Schweren Herzens entschlossen sich die Verantwortlichen der Stiftung daher, das Programm 2001 wieder einzustellen.

## KAPITEL VI:

# GEDENKFEIERN UND AUSSTELLUNGEN

Jedes Jahr ist die Stiftung an der vom Protokoll des Landes Berlin veranstalteten Kranzniederlegung des Regierenden Bürgermeisters vor dem Luftbrückendenkmal beteiligt.

Für die runden Jahrestage wurden dazu regelmäßig die von der Stiftung betreuten Familien nach Berlin eingeladen. Als Ehrengast des 20. Jahrestages der Beendigung der Blockade kam am 12. Mai 1969 der damalige amerikanische Stadtkommandant General Frank Howley nach Berlin, um an den Gedenkfeierlichkeiten teilzunehmen.

Zum Gedenken an die 31 amerikanischen Opfer der Luftbrücke beschloss im August 1970 die Bezirksverordnetenversammlung von Zehlendorf, drei

Strassen einer Neubausiedlung nach Edwin C. Diltz, Charles H. King und Lloyd G. Wells zu benennen.



Major Edwin Cary Diltz (geb. 1916) war Flugzeugführer des Militärflugzeuges, das am 24. August 1948 in der Luft mit einem anderen Flugzeug vom Typ C-47 in der Nähe von Hanau/Hessen zusammenstieß und abstürzte.

Der 26jährige Oberleutnant Charles Howard King war Flugzeugführer einer anderen C-47-Maschine, die am 25. Juli 1948 in Berlin ein Wohnhaus streifte und abstürzte.

Oberfeldwebel Lloyd George Wells (geb. 1919) war Bordmechaniker in dem Militärflugzeug, das in der Nähe von Fassberg (Niedersachsen) am 5. Dezember 1948 bei einem Versorgungsflug abstürzte.

Am 30. Juni 1972 wurde eine viermotorige Propeller-Maschine der US-Luftwaffe vom Typ *Skymaster* auf den Namen „Rosinenbomber“ getauft und zur Erinnerung an die Luftbrücke auf dem Gelände des Flughafens Tempelhof am Columbiadamm aufgestellt. An der Feierstunde nahmen auch ehemalige Luftbrücken-Piloten teil.

Der berühmte „Schokoladenflieger“ Col. Gail S. Halvorsen, der inzwischen zum Kommandanten des Militärflughafens Tempelhof ernannt worden war, hatte an dieser Veranstaltung maßgeblichen Anteil.

Zum 25. Jahrestag der Beendigung der Blockade am 12. Mai 1974 lud die Stiftung 14 Angehörige der Opfer nach Berlin ein, darunter 5 britische und 4 amerikanische Witwen sowie den pensionierten Oberst der US Luftwaffe, Leonard Y. Yarbrough, der als Pilot eines Luftbrückenflugzeuges einen Absturz überlebt hatte.

Zum 30. Jahrestag wurden erneut 19 Angehörige der betreuten Familien nach Berlin eingeladen.

Höhepunkt der Feierlichkeiten zum 40. Jahrestag war die Gedenkveranstaltung am 12. Mai am Luftbrückendenkmal, bei der erneut Witwen und Kinder der Opfer auf Einladung der Stiftung in Berlin anwesend waren. Ein weiterer Höhepunkt war eine Veranstaltung in Berlin mit etwa 500 Luftbrückenveteranen aus den USA am 30. September 1989, zum Jahrestag des letzten Fluges eines Luftbrückenflugzeuges.

Seit 1994 werden auch regelmäßig Vertreter der Veteranenverbände Berlin Airlift Veterans Association (BAVA) aus den USA und der British Berlin Airlift Association (BBAA) aus Großbritannien sowie einzelne Veteranen der Luftbrücke aus Frankreich, Australien, Neuseeland, Kanada und Südafrika zu den Gedenkfeierlichkeiten eingeladen.

## 50 Jahre Luftbrücke 1998/1999

Der 50. Jahrestag der Beendigung der Blockade im Jahr 1999 wurde sowohl vom Regierenden Bürgermeister von Berlin und der gesamten Berliner Landesregierung als auch von der Stiftung und anderen Institutionen in Berlin zum Anlass genommen, in herausragender Weise der Ereignisse von 1948/49 zu gedenken

Viele Berliner haben der Stiftung Luftbrückendank aus diesem Anlass großzügige Spenden zukommen lassen. Stellvertretend sei die anonyme Berlinerin erwähnt, die mit den Worten: „Mein Mann und ich spenden für 50 Jahre, die wir in Berlin dank der tapferen Männer der Luftbrücke in Frieden und Freiheit verbringen durften, für jeden Tag eine D-Mark, 365 Tage im Jahr“, Heinz-Gerd Reese einen Briefumschlag mit 18.250 DM überreichte.

Die Stiftung konnte 1998/99 rund 1.500 Luftbrückenveteranen (einschl. begl. Ehefrauen) aus den USA, Großbritannien, Frankreich, Südafrika, Australien, Neuseeland und Kanada nach Berlin einladen. Kleinere Gruppen von Veteranen kamen bereits im Laufe des Jahres 1998 zu verschiedenen Veranstaltungen nach Berlin, um an den Beginn der Luftbrücke vor 50 Jahren zu erinnern.

Eine der bedeutendsten Veranstaltungen war die Begegnung von Präsident Clinton mit Bundeskanzler Kohl auf dem Flughafen Tempelhof im Mai 1998, an der tausende begeisterte Berlinerinnen und Berliner teilnehmen konnten.

Ein weiterer Höhepunkt der Feierlichkeiten war der Große Zapfenstreich der Bundeswehr zu Ehren der Luftbrückenveteranen am selben Ort. Aus diesem Anlass war eigens die „Spirit of Freedom“ aus den USA nach Berlin geflogen; eine Original C 54 aus der Luftbrückenzeit, die von der Berlin Airlift Historical Foundation zu einem fliegenden Luftbrückenmuseum umgebaut wurde.

Kurz danach fand ein Konzert des Bundesjugendorchesters auf dem Gendarmenmarkt zu Ehren der Luftbrückenveteranen statt, bei dem die „Spirit of Freedom“ in der Konzertpause den Platz überflog.

Mit einer feierlichen Veranstaltung im Konzerthaus am Gendarmenmarkt

ehrte die Atlantik-Brücke e. V. in Anwesenheit von Bundespräsident Roman Herzog die Veteranen der Luftbrücke mit der Vergabe des Eric-M. Warburg-Preises an die Präsidenten der Veteranenverbände.

Der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen und die jeweiligen Deutschen Botschafter nebst anderen höchsten deutschen Repräsentanten erinnerten mit würdigen Veranstaltungen in den Hauptstädten Paris, London und Washington an die Berliner Luftbrücke und dankten den Schutzmächten für die mit der Luftbrücke begonnene und bis zu Wiedervereinigung Deutschlands nachhaltig bewiesene Treue und Standhaftigkeit.

Am 7. Mai 1999 wurde auf Anregung von Dr. Lothar Zeidler, selbst ein Überlebender des Absturzes einer Luftbrückenmaschine im Januar 1949, zur Erinnerung an die Opfer dieses Unglücks vor 50 Jahren auf dem Friedhof von Schattin bei Lübeck ein Gedenkstein enthüllt.

Am 11. Mai 1999 wurde im AlliiertenMuseum eine Sonderausstellung zum Thema Luftbrücke eröffnet und auf dem Flughafen Tempelhof eine C 17 der US - Air Force feierlich auf den Namen „Spirit of Berlin“ getauft. Das Berliner KammerOrchester gab ein Konzert in der Haupthalle des Tempelhofer Flughafens, um eine musikalische Brücke zwischen den Beteiligten der Berliner Luftbrücke zu schaffen.

Nach der traditionellen Kranzniederlegung am Luftbrückendenkmal mit herausragender Beteiligung von etwa 1.000 Luftbrückenveteranen am Vormittag des 12. Mai 1999 veranstaltete der deutsche Bundeswehrverband im Olympiastadion ein großes Militärmusikfest zu Ehren der Luftbrückenveteranen mit Bands aus Amerika, Großbritannien und Frankreich sowie Musikcorps der Bundeswehr. Der Einzug der Veteranen ins Olympiastadion hinter ihren Fahnen und unter dem Jubel von ca. 35.000 Zuschauern war für die Veteranen ein einmaliges Erlebnis von bleibender Erinnerung.

Die Stiftung unterstützte auch die einzige Veranstaltung zum diesen Thema im Ostteil der Stadt; ein Projekt der Kulturbrauerei in Prenzlauer Berg: „Blockade Realität – Es regnete nicht nur Rosinen...“, das in der Zeit vom 16. bis 18. April 1999 stattfand. Die Organisatoren wollten all jene ansprechen, die die Jahre 1948/49 nicht hautnah miterlebt hatten und zeigen, zu welchen Leistungen manche Berliner unter den schwierigen Bedingungen fähig waren. Die Bewältigung des ganz normalen Alltags mit seinen zum

Teil existentiellen Nöten sollte auch den jüngeren Generationen näher gebracht werden.

Am 19. Mai 1999 wurde der berühmte „Luftbrückenfotograf“ Henry Ries im Berliner Rathaus vom Regierenden Bürgermeister mit dem Titel „Professor ehrenhalber“ ausgezeichnet.

Für die Veteranen der Luftbrücke war der Besuch in Berlin zum 50. Jahrestag ein sehr bewegender Moment. Sie haben sich mit eigenen Augen davon überzeugen können, wie sich die Stadt entwickelt hat, die ihre heutige Freiheit wesentlich dem mutigen Einsatz dieser Männer verdankt. Ihr Besuch in Berlin und die Ovationen der Berlinerinnen und Berliner, die ihnen auf dem Gendarmenmarkt und im Berliner Olympiastadion bereitet wurden, waren diesen tapferen Männern ein unvergessliches Erlebnis und ein Höhepunkt ihres Lebens.

Ein besonderer Dank gilt auch heute noch den vor zehn Jahren beteiligten Organisationen und Firmen wie z.B. der Daimler Benz AG, dem Bundesjugendorchester, dem Deutschen Bundeswehrverband, der Atlantikbrücke, dem Alliiertenmuseum, der Berliner Flughafengesellschaft, dem Berliner KammerOrchester und vielen anderen, mit Veranstaltungen und Spenden engagierten Organisationen und Personen.

Maßgeblichen Anteil an der Vielzahl der Veranstaltungen hatte insbesondere der Vorsitzende des Hauptausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses, Senator a.D. Klaus Franke, der entscheidend dazu beitrug, die finanziellen Grundlagen für das Engagement der Stiftung zu schaffen. Ihm und den übrigen Mitgliedern des Hauptausschusses sei ebenfalls herzlich gedankt.

Die Stiftung unterhält auch weiterhin engen Kontakt zu den Veteranenorganisationen in den USA und Großbritannien sowie zu den Veteranen in Frankreich, Australien, Neuseeland, Kanada und Südafrika; zum Förderverein für die Erinnerungsstätte Luftbrücke in Faßberg und zur Berlin Airlift Historical Foundation in den USA, die eine C-54 gekauft hat, mit der sie, getauft auf den Namen „Spirit of Freedom“, als fliegendes Luftbrückenmuseum auf hunderten von Flugshows in den USA die Geschichte der Luftbrücke erzählt.

## Ausstellungen

Für die 750-Jahr-Feier Berlins hatte die Stiftung im Oktober 1987 eine Ausstellung „Blockade und Luftbrücke - Legende oder Lehrstück“ erarbeitet, die mehrere Wochen im Flughafen Tegel gezeigt wurde. Diese Ausstellung fand beachtlichen Zulauf und reges Interesse bei den mehr als 10.000 Besuchern. Die Ausstellung wurde danach u. a. in Aachen, Bonn und Celle gezeigt.

Zur Erinnerung an den Beginn der Luftbrücke vor 40 Jahren wurde die Ausstellung am 23. Juni 1988 in Bonn in Anwesenheit der drei Botschafter und mit Beteiligung führender Persönlichkeiten der Bundesregierung gezeigt. Die drei Botschafter haben aus diesem Anlass einen Erinnerungsflug von Frankfurt nach Berlin-Tempelhof mit einem „Rosinenbomber“ (C-47) unternommen. Auf Anregung des damaligen Bundesministers der Verteidigung, Prof. Dr. Rupert Scholz, wurde eine zweite Fassung dieser Ausstellung für den politischen Unterricht der Bundeswehr hergestellt, die in 20 Bundeswehrstandorten gezeigt worden ist. Eine weitere Ausstellungsfassung wurde für die USA produziert, die dort erstmals durch den damaligen Bundesaußenminister Hans-Dietrich Genscher im Air and Space Museum in Washington und danach in mehreren großen Städten Amerikas gezeigt wurde. 89, zum Jahrestag des letzten Fluges eines Luftbrückenflugzeugs.

In der Gemeinde Faßberg in der Lüneburger Heide wurde zur Erinnerung an die Luftbrücke ein Gedenkstein gesetzt. Dort befindet sich auf dem Gelände des Fliegerhorstes in einem kleinen Luftbrückenmuseum die Luftbrückenausstellung der Stiftung als ständige Leihgabe. Die Ausstellung für die USA wurde seinerzeit zum endgültigen Verbleib dem US Air Force Museum in Dover (Delaware) übergeben.

## KAPITEL VII:

# DIE ERINNERUNG WEITERGEBEN

Die weltpolitischen Veränderungen seit 1989 haben die Stiftung ganz direkt in mehrfacher Hinsicht berührt. Mit dem Ende des Ost-West-Gegensatzes stellte sich auch für die Stiftung die Frage nach dem Verhältnis Berlins zu seinen ehemaligen Schutzmächten neu.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der internationalen Situation und dem 1994 folgenden Abzug der Alliierten Truppen aus Berlin ergaben sich auch für die Stiftung neue Perspektiven und Aufgabenfelder, die über die bisher gepflegte Betreuung der Familien der Opfer und der Veteranen hinausgehen. Die Stiftung wollte und will auch zukünftig das Verhältnis zu den Westmächten im Rahmen ihrer bescheidenen Möglichkeiten mit neuen Inhalten erfüllen. Insoweit musste die ursprüngliche Zweckbestimmung der Stiftung so umgewandelt werden, wie es die neuen Gesamtumstände erforderten. Die Satzung der Stiftung wurde Ende 1993 dementsprechend geändert, um „die Verbindungen der Berliner Bevölkerung zu den ehemaligen alliierten Schutzmächten weiter zu verbessern und zu vertiefen“.

### Abzug der Alliierten

Viele Berlinerinnen und Berliner erinnern sich sicherlich noch an die vom Radiosender Hundert,6 initiierte große Abschiedsparty am 12. Mai 1994 auf dem Gelände des Britischen Hauptquartiers hinter dem Olympiastadion, die unter der Trägerschaft der Stiftung stattfinden konnte. Dank großzügiger Unterstützung von Sponsoren aus der Berliner Wirtschaft wurde das Konzert mit Charles Aznavour, der Gruppe Status Quo und den Beach Boys mit mehr als 100 000 Zuhörern ein Riesenerfolg.

Anlässlich der Abschiedsparade der Truppen der drei Schutzmächte im Sommer 1994 auf der Straße des 17. Juni hat die Stiftung 9.000 T-Shirts

mit dem Motiv des Paradeplakates herstellen lassen, von denen 3.500 Stück den Abschied nehmenden alliierten Soldaten und den Hilfskräften der Bundeswehr geschenkt und die restlichen rd. 6.000 T-Shirts an die Besucher der Parade verkauft wurden.

Für eine Veranstaltung der Bundesregierung am Berliner Luftbrückendenkmal und im Konzerthaus am Gendarmenmarkt am 8. September 1994 hat die Stiftung auf Wunsch von Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl zwei Veteranengruppen und einige der von ihr betreuten Witwen aus den USA und Großbritannien eingeladen, Berlin erneut zu besuchen. Diese Veranstaltungen mit dem französischen Staatspräsidenten Francois Mitterrand, dem britischen Premierminister John Major und dem amerikanischen Außenminister Warren Christopher, insbesondere aber auch das persönliche Gespräch mit Bundeskanzler Helmut Kohl, waren für die Gäste unvergessliche Erlebnisse.

1994 wurde der Alliierte Luftbrückengedenkfonds als selbständige Einrichtung aufgelöst und mit der Stiftung Luftbrückendank verschmolzen. Die Stiftung führt das Programm des Luftbrückengedenkfonds weiter. Verbunden mit dieser Verschmelzung werden ab 1994 drei Vertreter der Botschaften der USA, Großbritanniens und Frankreichs in den Beirat der Stiftung berufen.

## Neue Aufgaben

Mit den Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag 1998/99 waren die Aufgaben der Stiftung nicht etwa an einem Endpunkt angelangt. Die Verbindungen zu den Luftbrückenveteranen bleiben auch weiterhin erhalten und werden durch regelmäßige Besuche in Berlin vertieft und gefestigt.

Auf dem Gelände des Flughafens Tempelhof haben britische Veteranen bei einem Besuch im Jahr 2000 zwölf Ginkgo Bäume eines Ehrenhains zur Erinnerung an die Luftbrücke gepflanzt.

Zum Gedenken an die sechs deutschen Opfer der Luftbrücke sind von der Stiftung am Tempelhofer Damm in Höhe des Luftbrückendenkmals sechs junge Linden gepflanzt worden, auf die sechs in den Gehweg eingelassene Bronzetafeln hinweisen.

Die Stiftung nahm auch aktiv im Jahr 2000 am großen Festakt zum 50. Jahrestag der Einweihung der Berliner Freiheitsglocke im Rathaus Schöneberg teil. Sie lud Mrs. Ann Tunner, die Witwe von General William Tunner, ein und unterstützte eine Ausstellung über die Freiheitsglocke.

Nach den tragischen Terroranschlägen in New York und Washington am 11. September 2001 sind bei einer von der Stiftung gemeinsam mit der Checkpoint-Charlie-Stiftung initiierten Spendenaktion „Berlin hilft Amerika“ an die Stiftung Luftbrückendank rd. 180.000 DM gespendet worden für diejenigen Kinder, die am 11. September noch nicht geboren waren, aber durch diesen Terrorakt ihre Väter verloren hatten.

Mit den Schwierigkeiten auf den internationalen Finanzmärkten und der allgemein ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erlitt auch die Stiftung in den Jahren 2001 und 2002 schmerzhaft Vermögenverluste. Der Vorstand beschloss daraufhin nicht nur drastische Sparmaßnahmen, sondern hat auch die Stiftungsaktivitäten insgesamt neu strukturiert. Die Konsequenz war eine Reduzierung oder sogar völlige Einstellung einzelner Programme. Die Unterstützung der Hinterbliebenen wurde selbstverständlich fortgeführt, aber die bisherigen Förderprogramme für Studenten und junge Wissenschaftler wurden aufgegeben. Im Jahr 2005 unterstützte die Stiftung noch drei Witwen von Luftbrückenopfern mit regelmäßigen Zahlungen. Auch Besuche von Luftbrückenveteranen in Berlin wurden weiter unterstützt.

Anlässlich des 55. Jahrestages der Luftbrücke im Jahr 2004 sind noch einmal viele britische und amerikanische Veteranen nach Berlin gekommen und hatten die Möglichkeit, mit dem original „Rosinenbomber“ der Firma „Air Service Berlin“ einen Rundflug über Berlin zu erleben.

An die Stelle der bisherigen Studenten- und Wissenschaftlerprogramme ist ab dem Herbstsemester 2007 ein neues Programm von Vorlesungsreihen an der Freien Universität, der Technischen Universität und der Humboldt-Universität getreten.

Aus Anlass des 60. Jahrestages der Berliner Blockade hat die Stiftung Luftbrückendank für die Deutsche Botschaft in Washington die Ausstellung „Friends Always“ hergestellt, die seit dem Frühjahr 2008 in zwei Fassungen an mehreren Orten der USA gezeigt wird. Beide Ausstellungsfassungen sind schon jetzt bis Ende 2009 ausgebucht. Im Frühsommer 2009 wird das Smithsonian Institut in Washington diese Ausstellung zeigen. Für die Steuben-Parade am 20. September 2008 in New York ist eine Kurzfassung der Ausstellung hergestellt worden, die der Deutsche Botschafter auch bei seinem Empfang zum 3. Oktober verwendet hat.

Zu den Feierlichkeiten am 12. Mai 2009 wird eine deutsche Fassung der Ausstellung „Friends Always“ in der Abflughalle des Flughafens Tempelhof gezeigt.

Hinführend zum 60. Jahrestag am 12. Mai 2009 hat der Regierende Bürgermeister von Berlin gemeinsam mit der Stiftung Luftbrückendank im Oktober und Dezember 2008 sowie im März 2009 im Berliner Rathaus drei Autorenlesungen zum Thema „Blockade und Luftbrücke“ veranstaltet. Aus ganz unterschiedlichen Blickwinkeln haben die Autoren Host Pillau, Horst Bosetzky, Jürgen Ebertowski, Volker Koop, Dr. Gerhard Keiderling und Dr. Wolfgang Huschke, ergänzt durch Beiträge des früheren Regierenden Bürgermeisters Klaus Schütz und Wolfgang Börnsen, MdB, sowie Ost.Lt. a.D. Jürgen Rößler, aus ihren Werken gelesen und sowohl über einzelne Aspekte der Luftbrücke berichtet als auch eigene Erinnerungen an die Luftbrückenzeit eingebracht.

Zum 60. Jahrestag im Mai 2009 begrüßt die Stiftung Luftbrückendank noch einmal etwa 150 Luftbrückenveteranen aus den USA und Großbritannien sowie aus Frankreich, Australien und Südafrika, die an der Gedenkfeier des Senats am Luftbrückendenkmal in Tempelhof teilnehmen.

In den Jahren danach wird die Stiftung auch weiterhin die Witwen der Opfer unterstützen, daneben aber mit dem Vorlesungsprogramm an den Berliner Universitäten und der Informationsarbeit an Berliner Schulen auch weiterhin ihre satzungsgemäße Aufgabe erfüllen, die

„Verbundenheit Berlins mit den Staaten,  
die Träger der Luftbrücke waren,  
zum Ausdruck zu bringen“.

# EIN SPÄTER DANK AN AIR COMMODORE REX WAITE, ROYAL AIR FORCE

VON HEINZ-GERD REESE

Gemeinhin gilt der amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, General Lucius D. Clay, als „Vater“ der Berliner Luftbrücke; wie überhaupt im öffentlichen Bewußtsein die Luftbrücke automatisch mit „den Amerikanern“ assoziiert wird. Zweifellos ist es richtig, dass der Erfolg der Luftbrücke wesentlich auf dem festen Willen Clay's, der sowjetischen Bedrohung nicht nachzugeben, und dem genialen Organisationsgeschick von General William Tunner beruht.

Weniger bekannt ist dagegen, dass die Rolle der Briten von Beginn an von entscheidender Bedeutung war. Bereits im Frühjahr 1948 hatten die Sowjets mit der Sperrung der Autobahnbrücke über die Elbe bei Magdeburg den Straßenverkehr nach Berlin für einige Tage massiv gestört. Die Westmächte wollten jedoch einen schärferen Konflikt vermeiden und brachten kurzerhand die von ihren Truppen benötigten Güter statt auf dem Landweg mit Flugzeugen nach Berlin.

Dieses Ereignis veranlasste den britischen Air Commodore Rex Waite zu der Frage, wie die Westmächte im Wiederholungsfall das Versorgungsproblem nicht nur für ihre Truppen, sondern auch für die zivile Bevölkerung logistisch bewältigen könnten. Bei seinen Berechnungen kam er zu dem Ergebnis, dass bei entsprechendem Menschen- und Materialeinsatz die rund 2,2 Millionen Bewohner der Westsektoren zumindest für eine gewisse Zeit mit allen lebensnotwendigen Gütern versorgt werden können.

Nachdem sich an der Währungsreform im Juni 1948 die Lage in Berlin dramatisch zuspitzte, war in geheimen Besprechungen auf höchster politischer Ebene in London die Entscheidung getroffen worden, trotz aller

sowjetischer Provokationen auf jeden Fall in Berlin zu bleiben. Als dann am 24. Juni 1948, 6.00 Uhr, der Ernstfall eingetreten war, begab sich der britische Militärgouverneur, General Robertson, unverzüglich in Begleitung von Air Commodore Rex Waite zu seinem amerikanischen Kollegen General Clay. Anhand der Berechnungen von Rex Waite ließ sich General Clay, der persönlich die Idee favorisierte, die Blockade mit einem bewaffneten Konvoi von Helmstedt aus zu durchbrechen, davon überzeugen, dass die Versorgung Berlins mit Flugzeugen möglich war. Angesichts des ungewissen Ausgangs eines bewaffneten Durchbruchs – zu dem er auch nicht ermächtigt war – ordnete General Clay bereits am 25. Juni an, sofort mit der Luftbrücke zu beginnen, obwohl ihm auch dazu weder von der militärischen Führung noch von der amerikanischen Regierung eine Ermächtigung erteilt worden war.

Clay's Verdienst liegt ohne Zweifel in dieser entschiedenen Haltung, die keinen Zweifel aufkommen ließ, dass die Amerikaner die Menschen in den Westsektoren nicht im Stich lassen würden. Es ist heute müßig, die Frage zu stellen, was geworden wäre, wenn die Westmächte versucht hätten, den freien Zugang nach Berlin mit Waffengewalt zu erzwingen.

Den genialen Einfall, eine bewaffnete Auseinandersetzung zu vermeiden und einfach „in die Luft zu gehen“, hatte der britische Air Commodore Rex Waite. Auch ihm gebührt der Dank Berlins.

## LINKS

Stiftung Luftbrückendank: [www.stiftung-luftbrueckendank.de](http://www.stiftung-luftbrueckendank.de)

AlliiertenMuseum: [www.alliiertenmuseum.de](http://www.alliiertenmuseum.de)

Berlin Airlift Historical Foundation: [www.spiritoffreedom.org](http://www.spiritoffreedom.org)

Berlin Airlift Veterans Association: [www.konnections.com/airlift/](http://www.konnections.com/airlift/)

British Berlin Airlift Association: [www.bbaa-airlift.org.uk](http://www.bbaa-airlift.org.uk)

Berlin Historical Association e.V. (BHA): [www.pinnow.com/bha.htm](http://www.pinnow.com/bha.htm)

CARE: [www.care.de](http://www.care.de)

Checkpoint-Charlie-Stiftung: [www.cc-stiftung.de](http://www.cc-stiftung.de)

Erinnerungsstätte

Berliner Luftbrücke in Faßberg: [www.luftbrueckenmuseum.de](http://www.luftbrueckenmuseum.de)

Initiative Berlin-USA IBUSA: [www.ibusa.de](http://www.ibusa.de)

Alliierte in Berlin e.V: [www.alliierteinberlin.de](http://www.alliierteinberlin.de)



Bitte besuchen Sie die Ausstellung "Friends Always"  
auf der Internet-Seite der Stiftung Luftbrückendank

[www.stiftung-luftbrueckendank.de](http://www.stiftung-luftbrueckendank.de)

\* \* \* \* \*

Spenden an die Stiftung Luftbrückendank  
werden erbeten auf das Konto  
206 00 222 00 bei der Berliner Sparkasse  
BLZ 100 500 00

## BIBLIOGRAPHIE

- CLAY, Lucius D., *Decision in Germany*, New York, 1950.
- COLLIER, Richard, *Bridge across the Sky*,  
*The Berlin Blockade and Airlift 1948-1949*, London, 1978.
- DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM, *Auftrag Luftbrücke*.  
*Der Himmel über Berlin 1948-1949*, Berlin, 1998.
- HALVORSEN, Gail S., *The Berlin Candy Bomber*, 1990.
- HUSCHKE, Wolfgang J., *Die Rosinenbomber. Die Berliner Luftbrücke 1948/49. Eine Geschichte der Menschen und Flugzeuge*, Berlin, 1999.
- KEIDERLING, Gerhard, *Rosinenbomber über Berlin*.  
*Währungsreform, Blockade, Luftbrücke, Teilung*, Berlin, 1998.
- PRELL, Uwe und WILKER, Lothar (Hrsg.), *Berlin-Blockade und Luftbrücke 1948/49, Analyse und Dokumentation*, Berlin, 1987.
- REESE, Heinz-Gerd, *Blockade und Luftbrücke. Legende oder Lehrstück*,  
*Die Berlin-Krise von 1948/49 und ihre Folgen*, Berlin, 1988.
- SCHERFF, Klaus, *Luftbrücke Berlin. Die dramatische Geschichte der Blockade Juni 1948-Oktober 1949*, Stuttgart, 1998.
- SHLAIM, Avi, *The United States and the Berlin Blockade 1948-1949*,  
Berkeley, 1983.
- WETZLAUGK, Udo, *Berliner Blockade und Luftbrücke 1948/49*,  
Berlin, 1998.

## ANHANG

### **Colonel Gail S. Halvorsen :**

Supplying hope. Impressions of an American Berlin Airlift pilot

### **David Evans (AC DSO AFC):**

*“The city where my husband spent our honeymoon”.*

Personal Impressions of an Australian Air Marshal

### **Oberst Roger Degen:**

Französische Beteiligung an der Berliner Luftbrücke

### **Eleanor M. Howard:**

Farewell in Berlin

### **Mel Quinn:**

A dependent's perspective

### **Lothar Zeidler:**

Jungfernflug als Höllenfahrt

### **Helga Johnson:**

Erinnerung eines Berliner Kindes

### **Robin Lyn Gooch:**

Years of discovery

SUPPLYING HOPE  
IMPRESSIONS OF AN AMERICAN  
BERLIN AIRLIFT PILOT

Gail S. Halvorsen, Colonel USAF (Ret)



I began my life on small farms in Idaho and Utah. The closest large city to Garland, Utah, was 40 miles away. Things were peaceful. Then came Pearl Harbour. In 1943 and early 1944 I trained as a fighter pilot with the Royal Air Force. When I finished training I was assigned back to the US Army Air Corps. My first assignment was as a transport pilot in the South Atlantic Theatre of Operations. The war raged and ended. The last thing I ever thought might happen was that in 1948 I would be in Europe, flying day

and night to Berlin, in thunderstorms, fog, ice and snow to feed the former enemy. The flattened ruins of the once proud and sophisticated capital looked like a moonscape as the wreckage passed beneath the wings of my flour laden C-54 Sky-master. Me, a farm boy, had been thrust into a world gone amuck. What a change from the orderly world of the farm. Everything on the farm was in its place. Neat bales of stacked hay, corn growing clean and tall. Now below my wings were splintered buildings, gaping to the sky with open roofs. Their once stately brick walls were broken into individual bricks and scattered in the streets and across lots now vacant. Lots that once held historic and architecturally classic buildings. It was a signature of war evident in countries around the world.

On that first flight to Berlin I was deep in thought. Hitler began his war of destruction. It had interrupted the orderly progress of my life. Now I was 27 years old. I should have had one or two children by now. Instead I wasn't even engaged to be married. Several of my buddies had returned from the war to see their previously conceived child for the first time. Some of my buddies had not returned. They would not see their newborn child in this life. My close friend, Conrad Stefen, from Tremonton, Utah was still missing. Maybe his remains were somewhere under the flight path I had flown that very day, on my way from Frankfurt to Berlin. He had been shot down in a P-47 Thunderbolt three years before.

We had just left the security and comfort of life in America. We were beginning to get our lives back on track after the war. Now, here we were flying night and day in all kinds of weather. My bed was in the loft of a farmers old barn in Zeppelinheim! Others lived in austere wooden barracks that had housed Hitler's Displaced Person work crews. We had left for Germany so fast I had to drive the first new car of my life under the trees in Mobile Alabama, put the keys in my pocket, look back once and leave. I would never see that new, red, four door Chevy again. How did the ground and flight crews feel after this major disruption of their lives?

Those of us who stayed in the military after the war already knew that the enemy and threat to the West was now Stalin and his Soviet Union. They wanted Berlin and West Germany. They had just taken Czechoslovakia and Hungary. West Berlin was next. We knew that Berlin was populated mostly by women and children. When word came that Stalin had cut off

all the food and energy supplies to these suffering people the assignment became a worthwhile challenge. That didn't make this major disruption easy and there was still some doubt.

However these last feelings of doubt left me when I landed that first load of 20,000 pounds of flour at Tempelhof in West Berlin. The German unloading crew poured through the open cargo door in the back of my aircraft. The lead man came toward the cockpit, moist eyes, hand out stretched in friendship. Unintelligible words but his expression said it all. He looked at the bags of flour and back to us like we were angels from heaven. People were hungry for food and freedom. We were giving them both and they were grateful. Gratitude is the magic potion that make enemies friends and makes a seemingly impossible task doable. From then on the pangs of doubt were gone.

One of my fellow Airlift pilots had bombed Berlin during the war. I asked him how he felt about flying day and night in behalf of the enemy; the very ones who did their best to kill him as he flew over Berlin in 1944. He hesitated a moment, shuffling his feet and then said, "It feels a lot better to feed them than it does to kill 'em." I only knew of one person who complained about flying day and night for the former enemy. This I believe was because of the West Berliner's overt expression of gratitude and the peace one feels in their heart when they serve others, even the enemy.

One day in July 1948 I met 30 kids at the barbed wire fence at Tempelhof in Berlin. They were excited. They said, " When the weather gets so bad you can't land don't worry about us. We can get by on little food but if we lose our freedom we may never get it back." The principle of freedom was more important than the pleasure of enough flour. "Just don't give up on us." they said. From these children I learned the importance of placing principle before pleasure in the decision making process and the self discipline required to do it. The pleasure of enough food could be put off for the promise of freedom at some indefinite time in the future. The Soviets had offered the West Berliners food rations but they would not capitulate. For the hour I was at the fence not one child asked for gum or candy. Children I had met during and after the war in foreign lands had always begged insistently for such treasures. These Berlin children were so grateful for flour to be free they would not lower themselves to be beggars for

anything more. It was even more impressive because they hadn't had chocolate or gum for months. When I realized this silent, mature show of gratitude and the strength that it took not to ask, I had to do something. All I had was two sticks of gum. I broke them in two and passed them through the barbed wire. The result was unbelievable. Those with the gum tore off strips of the wrapper and gave them to the others. Those with just a piece of paper put it to their nose and smelled and smelled the tiny fragrance. Their expression of pleasure was unbelievable. I was so moved by what I saw and their incredible restraint that I promised them I would drop enough gum for each of them the next day as I came over their heads to land. They would know my plane because I would wiggle the wings as I came over the airport. When I got back to Rhein-Main I attached gum and even chocolate bars to three handkerchief parachutes. It was delivered the next day. What a jubilant celebration. We did the same thing for several weeks before we got caught; threatened with a court martial which was followed by an immediate pardon. General Tunner said, "Keep it up."

Letters came by the thousands. A little girl, named Mercedes, wrote that I scared her chickens as I flew in to land but it was OK if I dropped the goodies where the white chickens were. I couldn't find her chickens so I mailed her chocolate and gum through the Berlin mail. Twenty two years later, 1970, I was assigned as the Commander of Tempelhof. One letter kept asking us to come to dinner. In 1972 we accepted. The lady of the house handed me a letter dated November 1948. It said, "Dear Mercedes I can't find your chickens. I hope this is OK." Signed, "Your Chocolate Uncle." I had included a box of candy and gum. The lady looked at me with a smile and said, "I am Mercedes! Step over here and I will show you where the chickens were." We are close friends today.

A little girl accompanied by her mother came to my plane on the tarmac at Tempelhof. She offered me her only surviving possession, a well worn teddy bear. She presented it to me with tears in her eyes, "This kept me safe during the bombings. I want you to have it to keep you and the other fliers safe on your trips to Berlin." I tried to refuse it but her mother said words to the effect that I must accept it because her daughter wanted to do all in her power to help save their city. I would like to find that little girl.

In 1998 on a visit to Berlin flying with Tim Chopp an old Airlift C-54, *The Spirit of Freedom*, a 60 year old man told me he had caught a parachute in 1948. "It had a fresh Hershey candy bar attached. It took me a week to eat it" he said. "I hid it day and night. But it was not the chocolate that was most important. The most important was that someone in America knew I was in trouble and someone cared. That was hope for me." and then, with moist eyes, he said, "Without hope the soul dies. I can live on thin rations but not without hope." That is what the British, French and American Berlin Airlift, its dried eggs, dried potatoes, dried milk and coal meant to the Berliners: Hope for freedom. There is a universal need for hope today every bit as much now as it was needed then. Airlift is supplying hope around the world today, as it did in Berlin; to the unfortunate who are oppressed by man or nature.

My experience on the Airlift taught me that gratitude, hope, and service before self can bring happiness to the soul when the opposite brings despair. Because not one of 30 children begged for chocolate, thousands of children in Berlin received over 20 tons of chocolate, gum, and goodies dropped from C-54 Sky-masters over a 14 month period. It all came from other aircraft and other aircrews in addition to myself.

Thirty one of my Air Force buddies and 39 of my British comrades gave their lives for an enemy who had become a friend. Those patriots were the only real heroes of the Airlift. The Berlin Airlift changed post war history and the rest of my life.

My relationship with Berlin is different from any other Airlift Pilot because of factors other than being the originator of "Operation Little Vittles". One was an assignment to Rhein-Main from 1962 to 1965. My duties were in relation to programs in Space for the US and Europe. I had been assigned to the Air Force Space Program for the previous four years. During the 1960s I got to Berlin several times. The wall had just gone up and it brought back memories of the Blockade. The trials of the Berliners were never ending. Now they were separated more forcefully from loved ones in the East. My strong feelings for Berlin were intensified. I felt as one with them.

As Commander of Tempelhof and as the Senior United States Air Force Representative to Berlin 1970 to 1974, my family and I were totally inte-

grated with the Berliners. I spent more hours on the job per week for four years than any other job I had in 31 years of Air Force service. My duties in support of the various Air Force organizations in Berlin, running the 7350th Air Base Group, including the matters associated with the Airport were demanding without regard to the clock. As the Air Force Representative to Berlin there was hardly an evening during the week and several times a night on Fridays and Saturdays that my wife Alta and I were not involved in some function around the city. These functions were mostly social and very rewarding from a human, person to person relationship. A good number of these events were multinational. But all the above requirements took a toll on our time with our children. Our eldest daughter, Denise, became immersed in the language and culture. She enrolled in the Goethe Institut and qualified before a board of eight examiners for entry to the Hochschule für Musik where all the instruction was in German. Her language became so good that she was hired by Pan American Airways at the ticket counter. Few customers knew that she was an American. Other members of the family benefited from their proactive approach for the opportunity. Our family became Berliners. Because we had to spend more time than we liked away from our family we tried to spend quality time with them when we could. When ever possible we kept Monday nights sacred for our Family Home Evenings together. During the winter and summer we would leave the City with the family for camping trips throughout Europe or at ski resorts.

I was responsible to host some of the Four Power Talks at Tempelhof on improving access of West Berliners to their relatives in the East. I was often called at night about successful escapes and some not so successful by those who risked their lives for freedom. Just like the Berliners in 1948-1949. I met many who were children during the Blockade. These contacts are documented in several books. Mercedes Wild is the greatest example. I, or my family, have stayed at her and Peter's apartment in Berlin about 30 times since 1972. A high school exchange between Utah and West Berlin was established for years by Peter. In the spring of 2007 Peter and Mercedes were flown to a Teachers Conference in Kansas City USA. I joined them there. The 700 teachers bought 500 books, *Mercedes and the Chocolate Pilot* as a key story related to their theme.

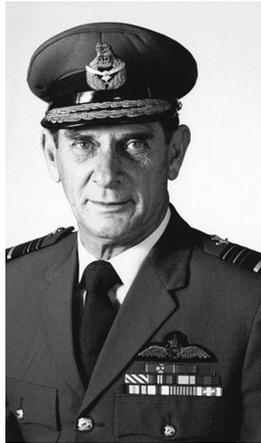
I, and hundreds of other Berlin Airlift Veterans, are forever grateful for the many times that Berlin has invited the British, French and American Veterans back to their Berlin. One organization that has done so much for the Veterans over many, many years has been the Stiftung Luftbrückendank under the capable leadership of Geschäftsführer Heinz-Gerd Reese. He has made the Veteran's stay on their invited visits to Berlin events that we will never forget. We are most grateful for his service. In addition to this Heinz-Gerd has organized and carried out fantastic Airlift Educational Scholarship programs that has blessed the lives of countless young people in search of education and understanding. Dr. Trotnow has also dedicated his energies to remember the Airlift and its veterans through the marvelous Allied Museum. We also owe him a great debt. The Deutsches Technik Museum in Berlin has also contributed a great deal.

There are two anniversaries that stand out above the rest for me. The first is the 40th anniversary of the end of the Airliftflights in September 1989. I had all my family with me plus some grandkids. It was just a few weeks before the Wall came down. We had been in East Berlin. They were erecting bleachers for a big East Germany Communist celebration. We had no idea what would happen in early November. Then came the night that I stayed by the TV transfixed by the unbelievable. The infamous Wall came down! What an indescribable feeling from Airlift times from the 1960s to the 1970s to that moment in history for *Mein* Berlin. The second great anniversary was 1998. It was filled with so many highs it is impossible to describe. We had just crossed the Atlantic in a C-54 (one in fact that had supported the Airlift in 1948-1949) and flown it into our beloved Tempelhof. Berlin pulled out all the stops. The Tattoo was never to be duplicated. My chance to speak at the Atlantic Brücke event in the Music Hall in former East Berlin, the fly over of the *Spirit of Freedom*, the hundreds of Berliners who came through that C-54 at Tempelhof, many Berliners who were there during the Blockade came through with tears in their eyes in remembrance and gratitude, many were East Berliners who had prayed for success of the Airlift on behalf of their loved ones in West Berlin, Mercedes and I speaking to the crowd in front of Chancellor Kohl and President Clinton between the *Spirit of Freedom* and the new C-17 christened, "The Spirit of Berlin". Unbelievable.

“THE CITY WHERE MY HUSBAND SPENT  
OUR HONEYMOON”

PERSONAL IMPRESSIONS OF AIR MARSHAL  
DAVID EVANS AC DSO AFC

Royal Australian Air Force (Ret.)



The 28th of August 1948 is wedged in my memory as an emotional and professional crossroad. This was a dilemma I would face many times in the years ahead but in 1948 it was a serious and difficult question for a 23-year-old. Six months before that date my fiancée and I and our families, had set the 28th of August as our wedding date. However, eight days before this my commanding officer announced that I and 40 members of the RAAF Transport Wing to which I was assigned would be leaving for the United Kingdom on the following Tuesday -- 24th of August. We were to join with the Royal Air Force and the United States Air Force in sustaining Berlin by air supply to defeat the Russian blockade of that city.

Professionally I was excited at the prospect. On the emotional side I was devastated. There was never a question of whether I would go as ordered. I had been in the RAAF since 1943 and had seen many colleagues make

greater sacrifices than this. The girl who was to become my wife took a similar view. Fortunately my commanding officer did have a heart and attached me to the last departure, this was Saturday the 28th of August. Given this window of opportunity we got married on the 23rd of August - - 6 days before my departure. I thought the airlift would be over in weeks or, at most a few months. I got back to my new bride 14 months later!

However, this call was not entirely unexpected. Immediately following the Russian blockade of Berlin the Australian Prime Minister had offered to the British government Australian help, if required. As the tension in Berlin grew the RAAF prepared 10 aircraft for ferry to Germany by Australian aircrew to take part in operations if required. As the British government had not responded to the Australian offer it was thought that we would not be needed. When the request for assistance did come, in mid August, the call was for aircrews only -- not the aircraft.

My party of three crews arrived in London on 30th August. We were met by a Royal Air Force Wing Commander who said it seemed history may well be repeating itself. He was referring to Royal Australian Air Force crews who arrived in England in 1939 to ferry newly purchased Sunderland flying boats to Australia. War broke out while they were there and they did two years operational service with the RAF before going home.

I did a three day Blind Approach Beam Systems Course (BAB S). And then to RAF Station Basingbourn for instrument rating. We all held a RAAF "Unlimited" instrument rating. This was the equivalent of the R.A.F Green Card but nevertheless we had to be tested for the RAF rating and to demonstrate competence in new procedures and with different equipment. A week later we all had our new instrument ratings and flew into Lübeck. Next day, 16 September, I carried out my first airlift sortie to Berlin.

First impressions on our arrival was the high standard of the base in general and in particular the Officers Mess and living accommodation. The Luftwaffe had obviously fared well in this respect. We came as 10 crews -- 5 from each of the two RAAF squadrons plus a Commanding Officer. It was agreed with the RAF that we would be tasked as a distinct Australian unit. In Australia we were referred to as the RAAF Airlift Squadron. On the flying programs we were designated RAAF and flew in one block of take-off times.

Although the airlift officially began on 26 June 1948 the system was still rather uncoordinated when I carried out my first trip in September. Although the procedures were simplified in that pilots did not have to fill in and submit a flight plan (the flight profile was a set standard for every Dakota flying from Lübeck), take off at three minute intervals, fly at 5500 feet and set cruise speed down the Northern corridor and report to Gatow approach over Frohnau Beacon and then follow instructions to arrive at Gatow airport. However, under this procedure one just arrived at the airport -- aircraft were not fed into the final approach for a direct landing. The result was, at times, a gaggle of aircraft almost jostling for a spot in the circuit and working on a self devised "see and be seen" code. Not a good system by any means and particularly hazardous at night and in poor visibility. The other factor that added to a confusing flight traffic situation at the Berlin end was that the British and American flights were carried out as two separate operations. Operation "Plainfare" was the British operation and Operation "Vittles" the American, each commanded by a separate headquarters. The British operated into Gatow and the Americans into Tempelhof. Aircraft simply flew from their respective bases when available, there were no assigned block times. This period was particularly stressful to the aircrew as we were all well aware of the dense traffic in the Berlin area and the hazards of being in this environment at night and in very poor visibility and often with a low cloud base to cope with.

Later, the whole airlift operation was re-organised. Operations Plainfare and Vittles both came under the control of a single airlift headquarters under the command of General Tunner (USAF). At the same time a more rigorous flight profile was devised and enforced. All aircraft were given a specific time to report over Frohnau Beacon and to meet that time within 30 seconds. They would then be fed on to the final approach for landing on the instrument runway. If, for any reason, they were unable to land they overshot the runway and returned to base with their payload. I am pleased to say that no RAAF crew ever had to adopt that procedure. The new procedures put the flying side of the operation on a proper professional basis and allowed us to fly in the most appalling weather in relative safety -- but much "sweating it out"!

From the point of view of the RAAF pilots, many of whom had not flown in Europe previously, it presented new lessons to be learnt -- quickly. At

the same time we were quite familiar with the more violent conditions to be found in the Pacific area. Indeed most of us had flown around in New Guinea and on the long air route between Australia and Japan and were used to long distances, violent turbulence in huge cumulous clouds, icing and, although less frequently than in Europe, a low cloud base. We were not familiar with snow, sleet, frequent fog, iced up runways, and the build-up of ice deposits on parked aircraft. The long hours of darkness during the winter entailed a good deal of our flying being at night.

It was, in anyone's language, a challenging operation from the flying point of view -- indeed from all points of view. The logistics was a major operation, maintenance of aircraft in bitterly cold conditions was an uncomfortable and a daunting task for the ground staff. The 24 hour operational tempo was demanding on all involved. I found the schedule very trying during the first month or two but after that it became routine and caused me no worry. In the main I think this was because we lived on the base in close proximity to our office (cockpit). We really did not venture out much with our social life generally confined to the mess and the base movie theatre. The flying schedule was based on a 20 hour day. For an example, I would start a cycle with say, an 0800 take off for Berlin and be back on the ground and Lübeck at 1130 -- have a snack in the flight- line kitchen and take off for a second trip at 1215, unload in Berlin and back to Lübeck to finish by 1600 hrs. Next take off would be 12 hours later, at 0400 with the same routine of two trips and finish at 1200 hrs. The next take off would be 12 hours later at midnight. This was the end of the cycle of six trips when I would have 36 hours off and then start a second cycle of six trips. After three of these cycles (18 round trips to Berlin) I would be rewarded by four days stand down. On occasions we would be scheduled to fly an aircraft to England for servicing and to ferry an aircraft back to Lübeck at the end of our four days stand down. This gave the crew and other RAAF crews who would travel on the aircraft to London a few days in England, with much of the time spent searching for cold beer! In those days, beer in Britain was not chilled -- a devastating blow to Australians.

My colleagues and I found our task challenging and demanding and for both of these reasons, rewarding and satisfying. All of us understood the critical importance of succeeding and, to be honest, none of us was certain that the airlift would be successful to the extent that a city of 2 million

people could be sustained by air alone. In our minds was the thought that the airlift operation could turn into a war. There was no fear of this in our thinking but rather the absolute certainty that our Nations would not surrender the people of Berlin to the Russians.

Our warm feeling for the German people probably came about from our daily observations of German workers, mostly women, unloading aircraft in Berlin -- out in the snow and iced over tarmac and seen doing manual work on the airfield. We knew that their daily ration of food was below the minimum listed by the United Nations for working adults, we knew that in the icing conditions, the power to provide for cooking and warmth in their homes was only available for a few hours a day. We also understood that they were desperately afraid the Airlift would fail and they would be hostage to the Russians. We also realised the Airlift on which we were engaged was one side of a partnership between the Airlift operators and the people of Berlin. Compared to we airmen housed in comfortable, warm accommodation and well fed, the lives of the Berliners was plain misery.

Of course, we Australians endured the misery of being many thousands of miles from our homes and our loved ones. The majority of the RAAF aircrew were married and most had families. Many had spent prolonged separations during the course of World War II and this further disruption was having an effect both on the RAAF members and their families. Also, we felt forgotten as the Royal Air Force squadrons came to Germany for a month, maybe two or even three and then returned to England to be replaced by other squadrons. The Americans did, I think, about a hundred trips or something in the order of three months before returning home. The South Africans were replaced after six months and the New Zealanders were also replaced. We RAAF crews remained at Lübeck -- I did my last airlift trip on the 19th of August 1949. We remained even after the blockade was lifted to build up reserves in Berlin- just in case! Even then, we were left until the 24th of October before given passage on a Royal Air Force aircraft. By that time we were totally frustrated and annoyed at the manner in which the RAAF had neglected their Airlift Squadron.

I still retain a hoard of memories from my airlift days. Some very, very bad weather; watching ice building up on my wings on the way down the corridor with the extra weight and its effect on the air-flow over the wing cau-

sing my airspeed to be falling back in spite of maximum continuous power; I remember being told by the Control Tower that the cloud base was 100 feet, the runway was iced up and to land at pilots discretion. That caused me a wry laugh or two as, drenched in sweat, I asked who the hell else would exercise this discretion. I remember an engine losing power at 200 feet when taking off from Gatow and failing completely at 400feet – I had 23 passengers aboard, mostly young children. However a cold day and dense air we were able to get around for a successful landing. I was surprised and delighted to get a green endorsement in my log book for that (copy attached). I remember, on a cold moonless night I took off from Lubeck and entered cloud at 400 feet -- an uneventful trip in cloud down the corridor and breaking that cloud on final approach at 400 feet -- nothing unusual in this until I taxied to the unloading point to find a colleague who had taken off three minutes behind me, in front of me being unloaded. God knows how close we may have been as he passed me in the corridor-- both flying at 5500 feet. The conversation between our two crews was robust to say the least.

I remember playing tennis for the RAF in the Inter Service Sports in our area of Germany, playing many games of cricket at Lübeck as we had constructed a pitch outside our quarters and I remember the base rugby team having five or six of our people in that team; I remember that beer was four pence a pint and a beer with a Benedictine chaser was only six pence; I remember that our favourite barman in the mess was Bruno who had shot down 16 Lancasters; I remember staying at the luxurious four seasons Hotel in Hamburg (then an Officers Club) for one shilling and six pence a night and I remember a valet showing me to my room with a huge bathroom included and being asked “What time would you like your bath in the morning Sir?” Not wishing to show that this young Australian was not accustomed to having his bath prepared, I replied nonchalantly “Oh, 9 a.m. would be fine”. The next question found me wanting “At what temperatures Sir?”

Notwithstanding that our marriage commenced with me leaving my wife after just six days of married bliss and not returning until 14 months later, in this year of 2008 we will celebrate our 60th wedding anniversary. We have visited Berlin on four occasions and my wife always refers to it as “the city where my husband spent our honeymoon”.

In 1996 I received a letter from a member of the British Berlin Airlift Association who was in the process of producing an album of photographs depicting all aspects of the Berlin Airlift Operation. He asked if I or any of the Australian veterans had any photographs that he could use. He said he was anxious to have the album completed before the 50th anniversary of the Airlift which was to be celebrated in Berlin in 1999. I replied that I had been unaware of the Airlift Association or its equivalent in the United States. I undertook to try to contact former RAAF airlift participants and to pass his request for photographs. I also contacted the Defence Attaché at the German embassy in Australia to ascertain, if possible, information on the anniversary event being planned for 1999. Eventually I was given the name of Herr Heinz-Gerd Reese the executive officer of Stiftung Luftbrückendank.

In my first letter to Herr Reese I made the point that in any association with his organisation we Australians would want to be regarded as a national group rather than an extension of the Royal Air Force Association. I pointed out that we had no such organisation in Australia and that surviving members of the RAAF Airlift Squadron were spread across this large country and may be difficult to locate. This was the start of a close association between former RAAF airlift personnel and the Stiftung Luftbrückendank. All of us have been overwhelmed by what that organisation has done for the British and American airlift associations and indeed the great generosity extended to we Australian veterans once it was realised that we were not part of the British Airlift Association and indeed were not even aware of the Stiftung Luftbrückendank. We were invited to the anniversary celebrations in Berlin and with our wives were extended the most wonderful hospitality during our stay in Berlin. The Stiftung Luftbrückendank paid our Business Class airfares and those of the South Africans, New Zealanders and Americans and for our accommodation in Berlin. It was a magnificent gesture. Perhaps the most warming aspect of that occasion was the attitude of the people of Berlin to the several hundreds of veterans there for the anniversary. Wherever we were recognized as ex-airlift veterans the people of all ages would greet us with a friendly smile and say "thank you". It seemed to me that the partnership between the people of Berlin and the Airlift veterans, that had defeated the Russian attempt to seize and isolate Berlin and its people in 1948/49, was still alive and well.

Finally we were honoured by the Atlantik Brücke eV Association during the anniversary celebration. I was very privileged to have been presented with the prestigious Eric M. Warburg award in the company of the German federal President, Professor Dr Roman Herzog, the chairman of the Atlantik Brücke, Dr Walther Leisler and the Governing Mayor of Berlin, Eberhard Diepgen. It was a wonderful occasion followed by a concert, held in a magnificent setting, and a sumptuous reception.

After almost 60 years I feel great pride in having been part of a difficult but hugely successful and satisfying operation which saw Berlin saved to become the Capital of the Federal Republic of Germany. As an airman I took pride in the fact that, for the first time in history, a siege had been broken by air power alone.

*David Evans joined the Royal Australian Air force in 1943, graduating as a pilot in August 1944, flew bombers until the end of the war, then transferred to a transport squadron flying to Japan; in August 1948 sent to Germany for serving the Airlift until the end; successively flying instructor, assistant Air attaché in Washington, director general of Plans and Policy, squadron's commanding officer in Vietnam, Chief of Air Force operations, Chief of Air Staff, promoted to the rank of Air Marshal; has flown 9 000 hours. 1997-2003, chairman of the National Capital Authority and president of the Royal United Services Institution.*

# FRANZÖSISCHE BETEILIGUNG AN DER BERLINER LUFTBRÜCKE

AUGENZEUGENBERICHT EINES  
FRANZÖSISCHEN VETERANEN  
OBERST ROGER DEGEN



Zu dem Zeitpunkt, als die Sowjetunion am 24. Juni 1948 alle Straßen-Zugänge zu Berlin blockierte, war Frankreich noch dabei, unter Schwierigkeit aus den Ruinen des Zweiten Weltkriegs wieder aufzustehen. Seine Lufttransportmöglichkeiten waren sehr begrenzt. Es waren hauptsächlich Toucans, der französische Name der Junkers 52 (JU 52), die während des Krieges von den Deutschen benutzt wurde. Diese Toucans waren in vier Gruppen verteilt. Dazu kamen zwei Gruppen von C-47/ Dakotas. Fast die Hälfte dieser Luftflotte befand sich in Indochina, wo Frankreich seit dem 19. Dezember 1946 einen Krieg führte.

Ab dem 4. April 1948, also vor der Blockade, standen auf dem Flugplatz von Tempelhof vier Toucans zur Verfügung der Militärregierung des französischen Sektors von Berlin. Sie gewährleisteten vor allem die Verbindung zwischen Berlin und den Besatzungszonen in Westdeutschland.

Nachdem die Amerikaner – insbesondere General Clay, der mit den Worten „Berlin wird durch die Luft versorgt“ reagierte – sich für die Luftbrücke entschieden hatten, herrschte eine Krisensituation. Man brauchte bessere Flugleistungen als die JU 52 bewältigen konnten. Tatsächlich waren die Toucans langsamer als die C-47 und die viermotorigen C-54 Skymaster und störten die effektive Abwicklung des Luftverkehrs in den Korridoren nach Berlin. Ohne zuverlässige Funknavigationsinstrumente bereiteten sie den amerikanischen Behörden, die verantwortlich waren für die Luftkontrolle in den Korridoren und in Berlin, schnell Probleme.

Obwohl die Amerikaner sie nur mit Zögern akzeptierten, blieben die Toucans bis zu einem Juli-Tag 1948 im Einsatz, als eine Besatzung bei schrecklichem Wetter eine Funkkompass-Panne und eine mangelhafte Luft-Erde-Verbindung hatte. Das Kontrollzentrum in Berlin befahl allen anderen Flugzeugen, die Zone zu verlassen und zu ihren Anflugstützpunkten zurückzufliegen, damit die Toucan mit der Hilfe des Radarlandegerätes landen konnte. Nach diesem Zwischenfall wurden die Toucans durch drei C-47 Dakotas vom Kommando „Touraine“ in Tempelhof ersetzt, die bis zum 19. November 1948 im Einsatz blieben.

Die Toucans und die Dakotas leisteten 2470 Flugstunden mit 424 Einsätzen zwischen Berlin und den westlichen Besatzungszonen. Sie transportierten 10 367 Passagiere und 856 Gütertonnen. Alles, was die französischen Flugzeuge beförderten, brauchten die Amerikaner und die Briten immerhin nicht übernehmen. So trugen die Franzosen auch bei zur Versorgung der Berliner Bevölkerung.

Ich war damals Navigator. Ich bin am 24. September 1948 in Berlin angekommen. Ich bin fast jeden Tag bis zum 28. Oktober dieses Jahres geflogen. Innerhalb von fünf Wochen erzielte ich 112 Flugstunden. Ich flog entweder zwischen Berlin und Bückeburg in der britischen Zone, oder zwischen Berlin und Baden-Baden in der französischen Zone.

Am Tag meiner Ankunft war ich sofort sehr beeindruckt von:

Dem Schlussanflug in der Höhe der Dächer, zwischen zwei Gebäudereihen, die immer noch die Spuren des letzten Krieges trugen;

Der Dichte des Verkehrs, da die Flugzeuge einander bei der Landung im Minutentakt folgten: eine Maschine räumte die Abflugbahn sofort nach der Landung; eine andere, schon in der Mitte der Bahn, war bereit zu starten und ein drittes Flugzeug war bereit zu landen.

Die lange Reihe der viermotorigen Sky-master hinter aneinander auf der Bahn.

Auf dem Hin- und Rückflug nach Berlin musste man unbedingt in den 38 km breiten Luftkorridoren fliegen. Mit gutem Wetter war es kein Problem, weil es topographische Karten gab, um sich zurechtzufinden. Es war aber viel schwieriger bei schlechtem Wetter. Navigationshilfsmittel gab es nur in der Berliner Kontrollzone und am Anfang des Süd-Korridors in der Nähe von Fulda.

Wenn das Wetter schön war, konnte man manchmal russische Kampfflugzeuge (Yaks) sehen, die Abschreckungsflüge in der Nähe der Luftkorridore unternahmen. Eines Tages, als wir wahrscheinlich zu nahe an der Korridorbegrenzung waren, habe ich eine MIG 15 beobachten können, das war ein seltsames Flugzeug, das wie eine fliegende Tonne aussah.

Die französischen Offiziere der Luftbrücke wohnten in bequemen Villen in der Nähe des Tegeler Forstes, die Unteroffiziere in Wohnungen in Heiligensee. Die Villa, die ich mit meinen Kameraden teilte, gehörte zuvor einem hohen SS-Offizier. Das in Berlin engagierte Dienstpersonal, hauptsächlich Frauen, wurde von dem Wohnungsamt der Militärregierung des französischen Sektors von Berlin verwaltet. Die Abendessen wurden im Offizierskasino am Ufer des Tegeler Sees serviert.

Da wir öfters durch unsere Aufträge abwesend sein mussten, hatten wir wenig Kontakte mit der Berliner Bevölkerung, was allerdings weniger für unsere Unteroffiziere galt, die bei Berliner Einwohnern einquartiert waren. Innerhalb der Stadt wurden wir in Volkswagen transportiert, was uns verwunderte, weil wir diese Wagen zum ersten Mal sahen. Sie brachten uns zum Flugplatz entweder von Tempelhof oder Gatow, je nach unserem Flugziel.

Außer der eher geringen Beteiligung des französischen Lufttransports, verglichen mit den gewaltigen Luft- und Logistikmitteln der Vereinigten Staaten und, an zweiter Stelle, Großbritanniens, sollte man die Leistung der Pioniere des französischen Sektors von Berlin erwähnen, die in nur 90 Tagen in Tegel auf dem in der Nähe gelegenen Hauptquartier der SS- Panzereinheiten, also einem ehemaligen Manöverfeld der deutschen Panzer, eine 2 000 m lange Start- und Landebahn gebaut haben. Diese Leistung wurde unter ihrem Kommando ausgeführt von 19 000 deutschen Arbeitern, von denen 40% Frauen waren, die Tag und Nacht arbeiteten.

Aber die Benutzung dieses dritten Flughafens vom 5 November 1948 an, dessen Start- und Landebahn deutlich länger war als die von Tempelhof und Gatow, war nicht möglich ohne die Zerstörung der beiden 80 bzw. 120 m hohen Masten einer sowjetisch-lizenzierten Rundfunkstation, der im Wege war. Die Zerstörungsoperation der Antennen fand am 16. Dezember 1948 statt. Nachdem er dreimal an seinen sowjetischen Kollegen, General Kotikow, geschrieben hatte, und ihn um den Abbau dieser Masten gebeten hatte, entschied sich der französische Stadtkommandant General Ganeval zum Handeln, weil seine Briefe unbeantwortet blieben. Er übernahm die volle Verantwortung für diese Aktion, über die mich ein ehemaliger Schulkamerad informiert hat, der damals Adjutant von Ganeval war, den er 1944 im Konzentrationslager Buchenwald kennen gelernt hatte.

Diese Operation erregte großes Aufsehen bei der Berliner Bevölkerung. Die Zerstörung der beiden Antennen war ein Schlag gegen die sowjetischen Besatzer, die mit ihren kommunistischen Verbündeten durch die Blockade die Stadt erobern wollten. Die Operation war politisch sehr riskant, und General Ganeval zeigte sich sehr mutig.

Zwischen September 1967 und September 1969 war ich Kommandant des Fliegerhorsts von Berlin-Tegel. Mit meinen Kollegen von Tempelhof und Gatow hatte ich die Gelegenheit, an der vom Berliner Senat organisierten Gedenkveranstaltung über die Aufhebung der Blockade am 12. Mai teilzunehmen.

Als Vertreter der französischen Veteranen für den 50. Jahrestag der Luftbrücke habe ich mit großer Freude mit der Stiftung Luftbrückendank kooperiert. Dank der Stiftung konnte ich mit einer Delegation von Veteranen

der Luftbrücke an mehreren bewegenden Veranstaltungen teilnehmen.

Sowohl bei der Verleihung des Eric-Warburg-Preises an die Vertreter der alliierten Veteranen als auch beim Großen Zapfenstreich auf dem Flughafen Tempelhof wurde Frankreich genauso geehrt wie die anderen Länder, die sich in viel größerem Maße an der Rettung der Berliner Bevölkerung beteiligt hatten. Insbesondere beim diem Großen Zapfenstreich, wo die Tribüne mit den Luftbrücken-Veteranen direkt vor der der Vertreter der alliierten Regierungen und Tausenden von Berlinern stand, war ich als französischer Repräsentant sehr freudig überrascht, da ich auf dem Ehrenplatz zwischen dem Bundesverteidigungsminister Volker Rühle und dem Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen sitzen durfte.

Es war eine besondere Aufmerksamkeit, die den freundschaftlichen Gefühlen zum einen zwischen Frankreich und Deutschland, und zum anderen zwischen Franzosen und der herzlichen und dankbaren Berliner Bevölkerung Ausdruck verlieh.

*Oberst Roger Degen, geb. 1923 in Belfort, war 1942-1943 Widerstandskämpfer in Frankreich. Über die Pyrenäen und dann Nordafrika flog er nach England, wo er 1944-1945 als Pilot und Funker ausgebildet wurde. Ab 1947 gehörte er zur Gruppe der Transportflugzeuge Touraine. Er war im Einsatz in Indochina (1947-1948 und 1952-1953), in Berlin (Sept.-Okt. 1948), in Algerien (1960-1962). Von 1967 bis 1969 war er der Kommandant des Fliegerhorsts Berlin-Tegel und dann bis 1975 Luftattaché an der französischen Botschaft in Bonn. Insgesamt flog er 2677 Stunden als Navigator und 3155 Stunden als Pilot. Mehrere Auszeichnungen wurden ihm verliehen, insbesondere die Ehrenlegion und das große Verdienstkreuz. Als Präsident der französischen Luftbrückenveteranen bekam er 1998 den Warburg-Preis der Atlantik Brücke e. V..*

# FAREWELL IN BERLIN

ELEANOR M. HOWARD



On August 9, 1994 I received a Telephone call from Heinz-Gerd Reese, Director of the Luftbrückendank inviting my son and me to the celebration and farewell party for the Allies in Berlin. An official invitation was sent to us from Mayor Eberhard Diepgen along with an itinerary of the week's planned activities.

Lufthansa made all the travel arrangements and we flew to Berlin on the morning of September 4. Upon arriving we were met and welcomed by Katharina Steinke, representing the Berlin Senate. She served as official hostess during our visit. The Radisson Plaza Hotel, once called The Palace,

in the Eastern part of the city, was chosen for our stay. Among the invited guests were British, French and American airlift pilots, along with several widows of airlift pilots and their children, as well as a distinguished airlift historian. Each widow received a bouquet of fresh flowers upon arrival. These were later placed at the foot of the Airlift Memorial over the names of our loved ones engraved in bronze around the base of the monument.

On September 6, in a Parliamentary ceremonial Act in the Berlin House of Representatives, the President of the House, Dr. Hanna Renate Laurien, along with Klaus Schütz from the Senate, and Mayor Diepgen expressed their appreciation to the decade-long work of the Allies. A musical program presented by the Heutling String Quartet was played before the official speeches began. The meeting closed with the tolling of the Freedom Bell. It was a very solemn and touching occasion. An elaborate reception followed.

The next day the group was taken to the Allied Museum at the Outpost in Dahlem. This museum is dedicated to the Berliners commemorating the help of the Allies during the last 50 years. In the museum is the original Check Point Charlie, the building between the sovjet-sector and the american-sector. Leaving the museum we were driven to a chartered boat for a two hour boat ride on the Wannsee Lake to visit Potsdam. Lunch was served on board. Several students, recipients of Airlift scholarships, as well as the President of the Airlift Foundation were on board. As we cruised the river many beautiful castles and expensive summer homes were pointed out to us. Stopping at the Cecilienhof Palace we were given a guided tour. It was in this palace that the Potsdam Agreement was signed in 1945 by President Harry Truman, Clement Attlee and Josef Stalin. We also visited the summer palace of Frederick the Great. Returning to the hotel we were the guests of the Berlin Government at a buffet dinner and afterwards attended a musical concert.

On Wednesday we were taken to the oldest restaurant in Berlin to partake of a typical German meal before the celebration at the Berlin Airlift Memorial. During the meal reporters asked for interviews from several of the group.

The highlight of the Farewell Celebration was the ceremony at the Berlin Airlift Memorial (Platz der Luftbrücke) in front of the Tempelhof airport.

Chairs were placed for guests in front of the podium and facing the memorial. Four huge wreaths were placed in front of the memorial representing the United States, Great Britain, France and Germany. Military groups marched in precision and stood at attention. The German military band furnished the music and the national anthem of each speaker's country was played after his speech. Mayor Diepgen opened the ceremony followed by Chancellor Kohl, Prime Minister John Major, a French minister substituting for President Mitterrand, and Secretary of State Warren Christopher substituting Vice President Al Gore. The ceremony ended with taps being played.

Leaving the memorial we went to an official Farewell ceremony of the Federal Government at the Schauspielhaus. This is a magnificent building with huge chandeliers made of Austrian crystals that sparkled like diamonds. A red carpet graced the steps up to the entrance hall. The program began with the Berliner Symphony Orchestra playing a Beethoven overture. Diepgen, Mitterrand, Major and Christopher all spoke giving farewell speeches and praise to the Allies. The program ended with the Clara Schumann Children's Choir singing several numbers. Two rows in front of us sat Jack Valenti, President of the American Motion Picture Industry. He was a good friend of Lyndon Johnson. I asked if I could take his picture and he smilingly obliged.

Our group went from there by bus to the Axel Springer publishing house for dinner. We were greeted by a representative from the publishing house who gave an official welcoming speech and told us about Mr. Springer. It seems he would look down from his eighteen floor office and see the Berlin Wall. He worked tirelessly over the years to bring about a unification of his city, but never did see it come to pass as he died in 1989. The view up there was spectacular. From there we were given a plocé escort to the Brandenburg Gate on Pariser Platz for the ceremonial Tattoo. The ceremony began with torch-bearing soldiers in jackboots marching into the square, followed by French, British and American soldiers. The dignitaries walked across the once off-limit Platz in the Soviet sector of the once occupied city and stood at attention.

The Tattoo consisted of music presented by the German military band, and precision movements by the different armed forces. The ceremony

ended with soldiers marching by torchlight before the gleaming Brandenburg Gate as rain fell softly and the nightlights reflected in the rain streaked streets.

The Allied troops marched into the destroyed city in July 1945, two months after the Nazi Capital has fallen to the Soviet army. As had been agreed at the Yalta Conference, before the war in Europe ended, the four victorious powers jointly administered Berlin, which lay entirely within the Soviet Zone. Now all American, British and French bases in Berlin are being turned back to the Germans. This leaves the city without a foreign military presence for the first time since 1945.

This trip, of the seven we have taken to Berlin, was the most impressive. We had been invited to Berlin in May of this year for the celebration of the lifting of the Blockade, but when we were asked to return in September by the German Government we felt it was history in the making and could not refuse.

My husband, Captain William R. Howard, was killed while flying the Berlin Airlift on August 24, 1948. Two streets at airbases in Germany were named in his honour. These bases have now closed and the street signs sent to me.

# STIFTUNG LUFTBRÜCKENDANK: A DEPENDENT'S PERSPECTIVE

BY MEL QUINN

## Mel's sacrifice

I never knew my father – Flt Lt Mel J Quinn, Royal Australian Airforce. He was killed, aged just 26, when the Dakota IV plane he was piloting crashed on 22 March 1949 near RAF Lübeck. He had been making a return flight to Berlin as part of “Operation Plainfare” - the Berlin Airlift. His two crew members F/O Reeves and M/S Penny died in the same incident. I was born seven months later.

Mel served as a pilot in Europe and Burma during World War II and met his future wife, Margaret Squelch, while on duty in England. When he returned to Australia following the war, Margaret made the six week journey by sea to join him. They married in Sydney Cathedral in 1947. In 1948 Mel was posted back to England for training with Transport Command and then, in January 1949, joined 24 (Commonwealth) Squadron at RAF Bassingbourn. It must have seemed a wonderful chance for them both to visit English relatives and friends. However, on 16 March Mel was attached to 27 Squadron RAF Lübeck to take part in the Berlin Airlift. His plane crashed just six days later.

When Mel died he and Messrs Reeves and Penny were already making their 7<sup>th</sup> return flight between Lübeck and Gatow in Berlin. The subsequent crash investigation “...failed to establish the cause of the accident.” Mel was buried with full military honours in the British Section of the Ohlsdorf Cemetery in Hamburg, alongside his two crew members. Margaret decided to remain in England, living initially with her brother and his family. I was born the following October and named Mel after my father.

## A lovely reminder

After Mel's death Margaret's life was very different from the one she must have anticipated as a pilot's wife. She never remarried. As she explained to an English newspaper in 1999, "I could have married but I felt it would have been betraying Mel if I had." Although she received a widow's pension, money was very short and she needed work which would also allow her to look after her young son. She initially became a housekeeper in London but after a while decided to visit Mel's family in Australia. She returned after about a year to settle near her own family in England.

Following her return,, Margaret took a range of demanding jobs which she juggled with her role as a mother to me. She was delighted when I finally qualified as a professional civil engineer and she followed my career closely. She also enjoyed being part of an extended family when I married Pam and we gave her three grandchildren Joanna, Iain and Caroline. It was a particular pleasure for her that Joanna was born on 12 May – the anniversary of the ending of the Airlift. Margaret felt this coincidence was a lovely reminder of the husband she still missed so deeply. Despite her loss, she was proud to know that Mel had died for a worthy cause. As she told the newspaper, "If they hadn't gone in and supported the Berliners like that the whole of history would have been altered".

Sadly, Margaret's hard life has taken its toll. When she retired she moved close to me and my family but over the last few years her health has declined. At 88 years of age, she now lives in a nursing home. We visit her regularly and try to keep her happy but she is very frail.

## Honoured by the German people

Margaret's and my first experience of Berlin came in 1959. We were invited by Herr Willy Brandt, then governing mayor of Berlin, to attend ceremonies marking the tenth anniversary of the ending of the Airlift. Herr Brandt wrote that the people of Berlin had been "keeping in mind those pilots who lost their lives while they helped to preserve the freedom of Berlin". He expected the ceremonies would "manifest their thanks for those unforgettable deeds" and show us the "reconstruction of Berlin which is essentially due to the successful operation of the airlift."

The 10 years since my father's death had been especially difficult for Margaret as she mourned her loss and struggled to build a new life for herself. However I know she was pleased to learn that Mel's and her sacrifice was still so strongly recognised in the city. We were both delighted to accept Herr Brandt's invitation.

As a young boy, the trip to Berlin was beyond my wildest dreams. Staying in a first class London hotel before flying from RAF Northolt to RAF Gatow in an air force Hastings was amazing. I still remember the send off from the German Ambassador in London who told me "You [are going] to honour your father. You will always be kept in honour by the German people." They were moving words which made me realise, perhaps for the first time, the importance of the roles played by my father and the other participants in the Airlift.

Throughout our stay, we were treated with enormous warmth and kindness. As Margaret later wrote, "wherever one went and [met Berliners] from all walks of life one felt a genuine appreciation of the sacrifices which were made". The centrepiece of the trip was a wreath laying ceremony on 12 May at the Airlift Memorial. I was astonished by the large number of Berliners who surrounded the Memorial and its approach roads and by the many people who wanted to shake my mother's hand and thank her, in English or in German, for what my father and the other Airlift participants had done. Hearing the "Last Post" played during the ceremony, in honour of a father I had never met, was a highly emotional experience.

Our hosts in Berlin were Adolf and Alice Jannasch and their son Alexander, who was a similar age to me. We stayed at their house and they could not have been kinder or more



Margaret Quinn

thoughtful in helping us enjoy our visit. We kept contact with them for many years and Frau Jannasch in particular took great care to look after Margaret's interests whenever she could – a friend indeed.

The remainder of the trip comprised receptions, concerts, tours, press interviews, school visits and much more. We were exhausted but happy and proud by the time we were due to leave Berlin. Then there was an unexpected development. Frau Jannasch discovered that we had never visited my father's grave in Hamburg. With Herr Brandt's assistance, she arranged for us to visit the Ohlsdorf cemetery on our way home. Again it was a moving experience. The rows of shining white graves were shocking to me and Margaret later wrote that the day she visited Mel's grave was "one of the saddest of my life, perhaps the saddest as it seemed to really close a book which has hitherto always had a few pages turned back, thinking in some vague way that the book may one day be open again." A sad day certainly but for both of us it was good to know that Mel was in a beautiful cemetery and that "no one could wish to have a loved one resting in a more pleasant, or well cared for place."

## The best possible education

The Stiftung Luftbrückendank was established later in 1959. We learnt that an appeal had been raised in Berlin to help the dependents of Airlift victims and, in particular, to enable their children to receive good professional and vocational training. The generosity of the response to this appeal was incredible and everyone who contributed can be proud that their donations made a significant difference to the education and wellbeing of many people. I was one of those who benefitted. With no father in the family, Margaret felt I should go away from home during my teenage years to develop my sense of independence and discipline. In 1961 I obtained a free tuition place at Churcher's College, a respected state run boarding school. My mother could not afford the boarding fees but the Stiftung Luftbrückendank agreed to contribute to the cost, allowing her to realise her vision of the best possible education for me. I'm happy to record my thanks to the Foundation and to the donors to the fund. I left school having received a broad education and secured examination results which allowed me to study for my engineering degree. I hope you will think the money was well spent!

A second opportunity to visit Berlin arose in 1974. That year Wolfgang Vollmer, who at the time was the Executive Secretary of the Stiftung Lufbrückendank, invited Margaret, my wife and I to attend the ceremonies for the 25<sup>th</sup> anniversary of the Airlift. Along with Margaret, five Airlift widows attended. Joan Lough, Freda Taylor, Joan Farnsworth and Gladys Young travelled from England while Eleanor Howard came from the USA. It must have pleased the Foundation to see how they had helped this group (together with Marjorie Wilkins who had attended in 1959) form close friendships based on their shared experience as Airlift widows. The ceremonies they attended over the years, particularly those at the Airlift Memorial, were emotional but they provided great support and empathy for each other, both in Berlin and at home. I will always remember the laughter which they generated whenever they were together. Sadly only Margaret and Eleanor are still alive but I remember them all as proud and courageous ladies, determined to make the very best of life in difficult circumstances.

The two main events in 1974 were the Allied Forces Day parade on 11 May and a ceremony at the Airlift Memorial on the 12<sup>th</sup>. Of course they took place at a time when Berlin was divided by the Wall. The widows and dependents of the Airlift victims struggled to reconcile this physical division with the efforts made by our relatives 25 years earlier to keep the city free. However the strong support shown by Berliners for the continuing British, French and American presence in the city was very reassuring. On the social side of the visit, Pam and I well remember attending an elegant official lunch in the Oak Gallery of the Charlottenburg Palace. Not many people enjoy the privilege of dining in such beautiful surroundings and we were grateful to the Foundation for including us on the guest list.

Margaret and I visited Berlin again in 1979 for the 30<sup>th</sup> anniversary of the Airlift. We were entertained magnificently on what proved to be the last visit arranged by Wolfgang Vollmer. I know the widows greatly valued his efforts on their behalf and were sorry to lose contact with him and his family. Shortly after this visit Margaret retired from work. Her financial position was still not strong and the Foundation provided a small monthly allowance to make her retirement more comfortable. I know she appreciated this assistance and wrote regularly to the Foundation expressing her thanks. The allowance now helps to make life a little easier for Margaret

in her nursing home and I'm grateful that the Foundation is continuing to support her.

## A momentous year

1989 was a momentous year. In May we visited Berlin again to mark the 40<sup>th</sup> anniversary of the Airlift. It was also the first time that my three children visited the city and the first time that we met Heinz-Gerd Reese who had taken over as Executive Secretary of the Foundation. None of us foresaw at that time that the Wall would come down later in the same year.

The invitation to the children was very much in keeping with the Foundation's aims of helping to educate young people from the protecting powers and ensuring that knowledge of the Berlin Airlift was kept alive for future generations. We were delighted to take up the invitation and there is no doubt their visits in 1979 and in later years gave them a strong attachment to the city. All three have since visited Berlin on business or for pleasure, passing on their experiences to work colleagues and friends.

The main event of the 1989 visit was a ceremony at the Airlift memorial where the interest and gratitude shown by the Berlin people was just as touching. However the event was particularly poignant for Margaret as she proudly showed her grandchildren Mel's name on the memorial. During a sightseeing tour they were also able to see many of the sights of both West and East Berlin, view the Wall and pass through Checkpoint Charlie – a superb insight to the history of the time. This was followed by a visit to RAF Gatow where we climbed aboard a Dakota in Royal Australian Air Force markings, exactly the type of plane my father would have been flying when he died. This was a wonderful opportunity for us all to see at first hand the conditions under which Mel was operating during his flights on the Airlift.

For Joanna, a reception held at the Reuter power station was particularly memorable. It was arranged as a birthday party for Berliners born on the day the Airlift ended. Jo's shared birth date of 12 May made her an important guest and, as the first grand daughter of an Airlift widow, she was greeted with great friendship.

With the memories of this visit fresh in our minds, it is easy to understand how eagerly we followed the events of November 1989 when the Berlin Wall came down.

We watched hours of press and television coverage and saw the Berliners pleasure at the reopening of the border crossings. Among the treasures in our scrapbook is a photograph taken in May 1989 of Margaret and her grandchildren leaning against the Berlin Wall in Potsdamer Platz.. It sits alongside a press cutting from *The Times* (of London) for 13 November 1989 which shows the same piece of Wall being removed. Because of the close links we had developed with the Berliners through the Foundation, we shared in their joy.

## Farewell

1994 saw the withdrawal from Berlin of the Three Protecting Powers. The celebrations began in May when we were invited as a family to commemorate the 45<sup>th</sup> anniversary of the Airlift. Margaret was delighted to stay at the State Guest House in Grunewald and treasured a picture of herself seated at a desk occupied a few days earlier by Prime Minister Margaret Thatcher. The Memorial ceremony was perhaps a little less formal than on previous occasions and was followed by a “Big Thank You” party held at that the British Headquarters as part of the wider “Berlin Sagt Danke” festivities. I well remember a boy’s choir performing “Berliner Luft” with the audience joining in enthusiastically. Later that evening the young at heart in the group, which included Heinz-Gerd Reese, his wife Linda and children Robert and Rebecca, attended an open air concert given by Charles Aznavour (representing France), Status Quo (Great Britain) and the Beach Boys (USA). My children (now around 30 years of age) still cherish the backstage passes, Status Quo plectrum and signed Beach Boys photographs as memories of happy times in Berlin with the Foundation.

This is a good point to write a little more about Heinz-Gerd and his family. They have been true friends to the widows, dependants and veterans of the Airlift for many years. Heinz-Gerd has worked tirelessly to ensure that the widows and dependents have benefited appropriately from the Airlift Foundation and regularly welcomed us and the veterans to Berlin. I know the widows enjoyed his and his family’s company whenever they

met in Berlin or in England and were thrilled when Heinz-Gerd was awarded an OBE (Order of the British Empire) in one of the Queen's Honours Lists. I'm pleased to thank them for all they have done for us.

Later in 1994 Airlift widows, dependents and veterans were invited by the Foundation to share in the Farewell of the Three Protecting Powers of Berlin. The two formal events at the Airlift Memorial and Brandenburg Gate on 8 September remain most clearly in my mind. To underline the importance of the day, the ceremony at the Airlift Memorial was attended by Chancellor Helmut Kohl, Prime Minister John Major and Secretary of State Warren Christopher, who spoke freely to the widows and veterans present. However in the evening, when French President Francois Mitterrand joined the other leaders, it was symbolically only German Marines who performed a rarely seen Torchlight Tattoo at the Brandenburg Gate in honour of the departing Protecting Powers. For the widows and dependents the Tattoo represented the closing of a chapter in the history of a city to which they had given so much. The search for freedom, which had started with the Berlin Airlift, was now complete and their sacrifice worthwhile. A few tears were shed when the National Anthem of the unified Germany rang out in front of the Brandenburg Gate. It was a privilege to be there.

By the 50<sup>th</sup> anniversary of the Airlift in 1999, Margaret no longer felt strong enough to make the trip to Berlin. My family represented her on this occasion. This anniversary was focussed particularly on the Airlift Veterans from Great Britain, France, Australia, New Zealand, South Africa, Canada and America. Many attended the ceremony at the Airlift memorial and, along with a small number of widows and dependents, enjoyed a comprehensive sightseeing tour of Berlin. For me the most striking sight on the tour was the huge development taking place in the vicinity of Potsdamer Platz and the Reichstag. Although incomplete, it seemed to demonstrate the new confidence with which the city was moving forward since the fall of the Wall and its re-emergence as Germany's capital city.

Later that day I met a group of 10 Australian veterans on board the river cruiser Havel Queen. They identified me instantly, seemingly recognising my father's features in me, and made me very welcome. As one said, they

felt as if the one missing member of their mess had returned. They took pictures with me in the centre of the group and we talked for some time. I gained impressions of my father which I hadn't heard before and learnt a little more about the circumstances of his crash. It was a pleasure to meet them and an honour to cheer them and their contribution to the Airlift when they paraded in the Olympic Stadium the following day.

## A strong affinity with Berlin

Bringing things up to date, I still feel a strong affinity with Berlin. Later this year I'll be bringing a small group of friends to the city, showing them around and hopefully passing on some of the experience I have gained of Berlin and its people. My family, their partners and I have also pencilled the 60<sup>th</sup> Anniversary of the Airlift in May 2009 in our diaries. We have in mind that it could be a good occasion to enjoy some quality time together. I hope our association with the city will endure for many years to come.

I have written his article from my personal perspective. I hope however that it is one which the other Airlift dependents will recognise. Just as the widows became friends over a series of visits, so did the dependents. When we were much younger we called ourselves "the Second Generation" and enjoyed some great experiences together. Hopefully we will meet up again some day. Finally, I want to pay tribute to the Berliners who conceived the idea of the Stiftung Luftbrückendank and have acted as its Trustees and administrators over the years. I'm sure the widows, dependents and veterans would want to thank you for so generously acknowledging those who were affected by the Airlift, giving help to those who needed it and strengthening the bonds between our respective countries.

Congratulations to the Stiftung Lufbrückendank on your 50<sup>th</sup> Birthday!

# JUNGFERNFLUG ALS HÖLLENFAHRT

LOTHAR ZEIDLER



Bei Beginn des Jahres 1948 zeichneten sich für die in der Nachkriegszeit stark mitgenommenen Berliner am Horizont Hoffnungen auf eine Verbesserung der Notlage ab. Eine Währungsreform war im Gespräch. Man wollte das wertlos gewordene Geld ersetzen. Bislang beherrschte die "Zigarettenwährung" den Markt im besetzten Berlin. Für das offizielle Geld konnte man sich knappe Waren jenseits der amtlichen Lebensmittelkarten kaum beschaffen, da der Schwarzmarkt eine normale Wirtschaftsentwicklung effektiv unterband. Die Kaufleute verkauften bessere Waren nur unter dem Ladentisch oder hinter der hohlen Hand.

Zwar gab es inzwischen in Westdeutschland schon einen mäßigen Aufschwung, aber die Berliner mussten so gut es ging mit dem Wenigen auskommen, was ihnen in der von den Russen bedrängten Lage geboten werden konnte. Die Versorgungswege in die Stadt waren hierbei lebenswichtige Arterien. Nun aber begannen die westlichen Alliierten Druck auf die Sowjets auszuüben, um eine landesweite Währungsreform durchzusetzen. Die Russen hatten nämlich inzwischen die Überlassung von Druckplatten für 100-Markscheine so ausgenutzt, dass sie den Markt mit diesen Scheinen überschwemmten. Resultat: Das kursierende Besatzungsgeld verlor soviel an Wert, dass sich auf diese Weise keine Besserung ermöglichen ließ. Schon 1946 hatte US Außenminister Byrnes die Entlastung der amerikanischen Steuerzahler gefordert, die auch in den Unterhalt der besiegten Nation eingespannt waren, dass stattdessen der Wiederaufbau der Wirtschaft Deutschlands aus eigener Kraft erfolgen sollte. Entscheidend trug dann der Marshall-Plan schließlich dazu bei. Aber die gesamtdeutsche Lösung scheiterte immer noch an der sowjetischen Hartnäckigkeit. Auch politisch wurde die gesamtberliner Stadtverwaltung seitens der östlichen Parteien so systematisch gestört, dass auch hier die Hoffnung auf gemeinsame Beschlüsse immer mehr schwand.

## Journalist im besetzten Berlin

Zu dieser Zeit hatte ich meine Arbeit als *clerk-interpreter* (Dolmetscher) sowohl bei der Hauptverwaltung des amerikanischen Roten Kreuzes in Wiesbaden als auch bei OMGUS, dem Hauptquartier der US Streitkräfte in Berlin, beendet, um eine Karriere als Journalist aufzubauen. Das Zeitungswesen lag der Familie Zeidler im Blut, da schon mein Großvater Verleger einer Tageszeitung in Crossen an der Oder war. So trat ich dann kurz vor der Blockade Berlins als Volontär bei *Der Kurier* (Tageszeitung des französischen Sektors) in den Dienst. Das vereinte sich gut mit meinem lebhaften Interesse an der Politik und einer leidenschaftlichen Abneigung gegen den Kommunismus, den ich als Fortsetzung der Diktatur Hitlers betrachtete. Meine Arbeit am *Kurier*, so hoffte ich, sollte dazu beitragen, Stalins Machtpläne zu durchkreuzen. So mischte ich mich eines Tages, bewusst "getarnt" mit einem roten Hemd, unter die angeblich spontanen Demonstranten beim Berliner Senat und wurde Zeuge, wie die "Roten" das Gebäude am 6.9.1948 stürmten und so die politische Spaltung Berlins

gewaltsam durchsetzten. Vom Spontanen jedoch keine Spur, denn in den Nebenstrassen wurden die roten Schlägertypen eindeutig von russischen Lkws antransportiert. Davon stand aber nichts in der nächsten Ausgabe der Ostberliner *Täglichen Rundschau* (die Zeitung der sowjetischen Militäradministration, die der schnoddrige Berliner Volksmund "Tägliche Schundschau" nannte). Dort wurde das Ereignis als echter Ausdruck des aufgebrachten Volkes gelobt und gebilligt.

Nach Beginn der Blockade traten die Westberliner dann aber zu einer eigenen Großdemonstration der freien Bevölkerung (so sahen wir uns damals) vor dem zerschossenen Reichstag an und hörten die flammende Anklage des Oberbürgermeisters Ernst Reuter gegen die Unmenschlichkeit der sowjetischen Abschnürung Berlins vom Westen. Dort appellierte er an die Welt, der Stadt zur Freiheit zu verhelfen. Nach Ende der feurigen Rede Reuters strömte die Menschenmenge in Richtung Brandenburger Tor, ich vorneweg, bis ich schließlich unter dem Tor mit Blickrichtung in den Ostsektor stand, wo die Volkspolizisten (Vopos) junge Leute festnahmen, während deutlich Schüsse zu hören waren. Als ich mich umdrehte, krachte plötzlich die verhasste rote Fahne vom Brandenburger Tor auf das Pflaster und wurde in wenigen Minuten von aufgebracht jungen Menschen in Brand gesetzt. Das hatte aber das Wachkommando am sowjetischen Siegesdenkmal im britischen Sektor auch beobachtet. Kurz darauf kamen mit Maschinenpistolen bewaffnete sowjetische Soldaten in einem Jeep angebraust und schossen wild um sich, um die Menge zu zerstreuen. Das geschah auf westlichem Boden und war eine offene Provokation der britischen Besatzungsbefugnisse. Eine mir unbekannt Zahl von Menschen wurde an dem Tag von den Sowjets und ihren Handlangern erschossen.

Durch eine glückliche Verkettung von Umständen sollte jedoch meine kaum begonnene Laufbahn schon bald eine ungeahnte Wende erleben. Durch Freundschaften und Kontakte bei der Arbeit für die US Militärregierung hatte sich ein einflussreicher Amerikaner dafür eingesetzt, mich für ein Studienprogramm in den Vereinigten Staaten auszuwählen mit dem Ziel, später die demokratische Umerziehung der Deutschen zu unterstützen. Das war eine gewisse Auszeichnung, denn Deutsche waren damals in den Staaten noch unerwünscht, wie ich bald am eignen Leib erfahren sollte, als ich in New York landete.

## Mein erster Flug

Alle Papiere für das große Erlebnis einer Reise in die Staaten waren ohne Schwierigkeiten bald erledigt, da ich weder Parteigenosse noch höherer Dienstgrad im Krieg an der Ostfront gewesen war – vom Dienst in der Hitler-Jugend wegen schlechter Schulzeugnisse entschuldigt, und wegen Verweigerung der Offizierslaufbahn im Krieg nur als Obergefreiter bei der Infanterie und als Sanitäter eingesetzt. Der erste Schritt zum Sprung in die Staaten sollte am 24. Januar 1949 mit einem Flug nach Westdeutschland getan werden. Die RAF flog damals nach Ausladung der lebenswichtigen Fracht Kinder und Erwachsene in den Westen.

Gespannt warteten wir also in Gatow den ganzen Tag auf den für mich ersten Flug meines Lebens, der uns nach Lübeck bringen sollte. Erst gegen Abend fand sich für uns ein C-47 Pilot, der, wie es hieß, berechtigt war, Passagiere mitzunehmen. Vor dem Einsteigen wollte ich jedoch erst einmal die Maschine genauer betrachten, und so kam es nach dem Rundgang, dass eine Frau im Rollstuhl sowie alle andern Passagiere schon an Bord waren, als ich als Letzter an der Reihe war und gleich gegenüber der breiten Ladetür auf den primitiven Klappbänken Platz nahm. Neben mir saß ein 10jähriger Junge und gegenüber seine Mutter und kleine Schwester mit ihrer großen Puppe fest im Arm.

Das Aufheulen der Propellermotoren ist mir noch heute lebhaft im Ohr, als wir abhoben und über der regnerischen und stockdunklen Landschaft in Richtung Lübeck flogen, leider ohne Sicht was mich anbetraf, denn ich hatte noch nie die Welt aus der Luft betrachten können. Stattdessen befasste ich mich also mit Technischem: Wie macht man denn den Haltegurt auf und zu – völlig unbekanntes System, ebenso die Handgriffe und deren Beschreibung an der Ladetür - gutes Mittel, mein Englisch aufzufrischen. Nun, der Flug dauerte sowieso nur eine knappe Stunde, was soll's, und bald merkten wir an den Ohren und am Drosseln der Motoren, dass wir zur Landung ansetzten. Ein Besatzungsmitglied kam durch und kontrollierte nochmals die Sitzgurte.

## Tödlicher Unfall

Zu einer normalen Landung sollte es nun aber nicht kommen, denn plötzlich schrammte die Maschine hart gegen etwas. Der Pilot versuchte ver-

zweifelt noch die Motoren auf Hochtouren zu bringen um an Höhe zu gewinnen, aber es war zu spät: Wir krachten mit kräftigem Rütteln und Schütteln durch splitternde Bäume auf den unebenen Boden. Für eine kurze Schrecksekunde war man gelähmt, aber dann zwangen die immer noch heulenden Motoren und ein sich von vorne rapide ausbreitender Brand zu sofortigem Handeln, zumal ätzender Rauch sofort die Lungen füllte. Im Dunkeln tappten die Überlebenden instinktiv an die Ladetür, die ich ja während des Fluges schon eingehend studiert hatte. Die Hebel ließen sich betätigen, das Tor öffnete weit genug, dass man sich hinauszwingen konnte (ein querliegender Baumstamm verhinderte mehr) und nacheinander sprangen wir hinaus. Es war höchste Zeit, denn die Zurückgebliebenen müssen in ganz kurzer Zeit an dem Rauch erstickt sein, ehe sie von den Flammen erfasst wurden – so knapp war die Zeitspanne zwischen Leben und Tod.

Unter der brennenden Maschine fanden sich dann wenig später 15 verstörte und verletzte Menschen wieder: Der Pilot lag verletzt vor der Bugkanzel am Boden und konnte in Sicherheit gebracht werden, ein Besatzungsmitglied mit schweren Kopfverletzungen lag tot daneben (sein Name wird als Opfer am Luftbrückendenkmal Tempelhof geehrt). Sechs Passagiere, darunter die Frau im Rollstuhl, verbrannten mit der Maschine. Ein älterer Herr starb später im Krankenhaus an Rauchvergiftung. Ich versammelte die Überlebenden unter einem Baum und ging in Begleitung von zwei anderen sofort auf Hilfesusuche. Da wir im Dunkeln keine Ahnung hatten, wo wir uns befanden, liefen wir dem Lichtwiderschein an den niedrigen Regenwolken folgend in Richtung Flugplatz Lübeck durch den Wald, bis wir an einen kleinen Fluss kamen, den wir aber nicht überqueren konnten. Dem Flusslauf folgend fanden wir dann schließlich ein Bauernhaus und erklärten den erstaunten Bewohnern, dass wir dringend Hilfe brauchten. Zu unserem Schreck erfuhren wir erst dann, dass wir in der sowjetischen Besatzungszone abgestürzt waren. Die Familie alarmierte sofort die ostdeutsche Grenzpolizei, und wir führten sie und ihr Sanitätspersonal zur Unglücksstelle, wo sie mit primitiven Mitteln (Papierbinden!) die Verletzten versorgten, so gut sie konnten.

Inzwischen waren aber auch die Sowjets alarmiert worden, und sie trafen unter Führung eines Majors und etwa 10 schwer bewaffneten Soldaten per Lkw dazu. Als erste Aufgabe hatte der Offizier – wohl in der russischen

Annahme, dass es sich hier um eine bewusste Provokation der Briten handeln müsse – nichts Wichtigeres zu tun, als abzuzählen, dass auch keiner der Leute etwa entwischt sein könnte. Dann erst fand er Zeit, uns alle in das nahegelegene Krankenhaus in Schönberg abzutransportieren. Wenn wir nun aber glaubten, wir befänden uns in geretteter Sicherheit, so wurden wir rüde eines Besseren belehrt: Russische Geheimdienstbeamte begannen uns rücksichtslos zu verhören. Dabei ging es ihnen in erster Linie darum, Verbrechen zu entlarven, nicht aber um Sympathie oder Hilfe in unserer Notlage.

Ohne Erlaubnis wurde meine Einwanderungserlaubnis zum Studium an einem kleinen Liberal Arts College in Milton (Wisconsin), meiner Tasche entnommen und der ganze Inhalt so ausgelegt, dass ich doch ganz sicherlich in Amerika auf eine Spionage-Schule gehen wolle. Mit den anderen erschöpften und schockierten Passagieren wurde ähnlich unmenschlich verfahren. Mir war sofort klar, dass einer meiner Begleiter auf der Hilfesuche, ein junger polnischer Antikommunist, unter diesen Umständen besonders gefährdet schien, von den Russen festgehalten zu werden. Als am nächsten Morgen eine britische Kommission uns aufsuchte, sprach ich insgeheim einen Offizier mit der dringenden Bitte an, sich besonders für die Entlassung dieses unverletzten und selbstlosen Flüchtlings einzusetzen. Das gelang meines Wissens nicht und bis heute ist das Schicksal dieses jungen Mannes unbekannt.

Mein Leben verlief nach dem Unfall, trotz weiterer Schwierigkeiten mit der Einwanderung in die USA, in gänzlich anderen Bahnen und jahrelang hatte ich überhaupt keinen Kontakt mit deutschen oder britischen Behörden über den internationalen Zwischenfall an der deutsch-deutschen Grenze. Studium und Geldmangel, sowie jahrelange Furcht vor dem Fliegen verhinderten eine Rückkehr nach Deutschland, so dass ich erst viel später erfuhr, was für Legenden und erstaunliche Entscheidungen das Bild der Tatsachen im Laufe der Jahre verschleiert hatte.

## Verspätete Gedenkfeier

Niemand hatte Schadenersatz bekommen, die RAF wurde nicht für den Unfall verantwortlich gemacht, denn es hieß, eine Privatmaschine und nicht eine RAF Dakota wäre in die Sache verwickelt gewesen. Persönliche

Heldentaten von wagemutigen Rettungsversuchen wurden verbreitet und belohnt, die ich in keinem Fall bestätigen konnte. Die sowjetisch kontrollierte Presse (*Berliner Zeitung*) verbreitete Lügen über unseren Flug und die Luftbrücke im Sinne eines Verbrechens der Alliierten, obwohl wir damals im Krankenhaus den Berichtersteller inständig gebeten hatten, nüchtern und sachlich zu schreiben und vor allem nicht den Piloten für schuldig zu erklären, was er getreu der russischen Propaganda prompt nicht tat. Kurz, das tatsächliche Geschehen wurde nach dem Unfall politisch ausgebeutet und falsch von Nichtaugenzeugen geschildert, bis es schließlich als kleines Ereignis am Rand der großen Ereignisse der chaotischen Nachkriegszeit mitten im Kalten Krieg in Vergessenheit geriet.

Jahre vergingen. Inzwischen hatte ich mein langes Studium für den Dokorthut beendet, war Familienvater geworden und lehrte deutsche Literatur, Geschichte und Sprache an der staatlichen Universität in New Jersey. Dabei blieb es bis 1974, als ich beauftragt wurde, ein Studiumjahr für unsere Studenten in Deutschland einzurichten. Meine Wahl fiel auf Konstanz und ab 1975 leitete ich dort das Programm etwa 10 Jahre mit jeweilig neuen Gruppen. So kam es auch, dass unsere Gruppe jedes Jahr eine Woche in Berlin verbrachte, um ihre Kenntnisse der deutschen Geschichte an Ort und Stelle zu vertiefen. Dabei ergab es sich, dass ich eines Tages beim Besuch des Tempelhof Luftbrückendenkmals zu meinem großen Erstaunen feststellen musste, dass dort keines der Opfer unseres Fluges, mit Ausnahme des englischen Bordfunkers, verzeichnet war.

Von Konstanz aus schrieb ich sofort an den damaligen Regierenden Bürgermeister Diepgen und bemängelte die fehlende würdevolle Ehrung auch unserer deutschen Opfer. Gleichzeitig musste ich erfahren, dass überhaupt kein einziges Denkmal für diese Opfer jemals errichtet wurde, was ich für unverzeihlich hielt und dementsprechend in meinem Schreiben ausdrücklich betonte.

Weitere Jahre vergingen mit ergebnisloser Weiterreichung der Angelegenheit an untere Instanzen, sowie erneute Behauptungen, es habe sich aller Wahrscheinlichkeit nach nicht um eine Maschine der RAF gehandelt, was später von der RAF jedoch berichtigt werden musste. Mein Versuch, mit dem Piloten persönlich in Verbindung zu kommen, wurde aus "Geheimhaltungsgründen" seitens der RAF verweigert, bis schließlich die

ganze Angelegenheit in die kompetenten Hände von Herrn Heinz-Gerd Reese von der Berliner Senatskanzlei im Roten Rathaus geriet, der sich tatkräftig und uneigennützig dafür einsetzte, diese verspätete Anerkennung und Richtigstellung der traurigen Episode durchzusetzen und vor allem die Tatsachen klar und deutlich auszuarbeiten, was sich damals bei diesem einzigen Absturz eines Fluges mit Passagieren während der gesamten Luftbrücke wirklich abgespielt hatte.

Ende gut, alles gut - jedenfalls was noch verspätet gut gemacht werden konnte: 1999 wurde im Beisein einer Delegation der RAF mit unsern Piloten, Herrn Eddy und dem Co-piloten Herrn Senior und Familie, ebenfalls von Herrn Reese und örtlichen Würdenträgern auf dem kleinen Dorffriedhof der Gemeinde Herrnburg der deutsche Gedenkstein für die sieben deutschen Opfer unseres Fluges feierlich und würdevoll enthüllt und eingeweiht.

Meine Bestreben für dieses Ziel war dank der unermüdlichen Bemühungen all derer, die an der Lösung beteiligt waren, schließlich und endlich mit Erfolg gekrönt. Wir glücklich Überlebenden der Luftbrücke und Blockade hatten den Opfern einen würdigen Tribut gezollt, indem wir sie in der bleibenden Wirklichkeit des Gedenksteins im Herrnburger Friedhof verewigten, so dass sie nicht mehr die Vergessenen der Berliner Blockade sind.

*Dr. Lothar Zeidler: geb. 1924 in Berlin, Notabitur 1942, zum Militärdienst eingezogen, nahm an der Schlacht von Kursk teil, zweimal verwundet, dann als Sanitäter gedient, durch die Amerikaner "interniert" im April 1945, freigelassen, als Dolmetscher für das amerikanische Rote Kreuz in Wiesbaden, dann ab 1946 für die amerikanische Militärregierung in Berlin, 1947 als Journalist für die Abendzeitung Der Kurier, 1949 Austauschstudent im Milton College (Wisconsin) dann Graduiertenstudium und 1962 Promotion an der New York Universität, mehr als 30 Jahre Hochschullehrer für deutsche Literatur, Sprache und Kultur an der Rutgers Universität. Verheiratet, 2 Söhne.*

# ERINNERUNG EINES BERLINER KINDES

HELGA JOHNSON



Es gibt keinen schönen Krieg, jeder weiß das. Speziell für die Kinder ist das schwer zu verstehen: was geschieht durch Bomben, die auf Städte und Länder fallen?

Was war am schwersten zu ertragen während des Zweiten Weltkrieges? Jeden Abend angezogen ins Bett zu gehen, ein gepackter Koffer daneben, wenn die Sirenen, wie so oft, Fliegeralarm ankündigten. Einmal hatten wir es nicht in den Luftschutzbunker geschafft (vom zweiten Stockwerk, um den Fahrstuhl herum, über einen Innenhof). Wir standen aneinander gedrückt in der Ecke am Fahrstuhl, die Flurfenster explodierten, draußen ein blutroter Himmel

- es war furchtbar für uns, solche Angst.

Nachdem wir ein Jahr vor dem Ende des Krieges evakuiert wurden, fuhren wir an die Ostsee, nach Misdroy, wo wir, wie auch schon in früheren Jahren, ein Sommerhaus mieteten. Wir flohen vor den Russen im April 1945, erwischten den letzten Güterzug gen Westen. Ich war elf Jahre alt. Unterwegs bekamen meine kleine Schwester und ich Diphtherie. In einem Leiterwagen, der als Krankenwagen diente, wurden wir ins Kinderkrankenhaus von Graal-Mueritz gebracht. Meine Schwester hätte die schwere Krankheit fast nicht überlebt. Vom Krankfenster aus sah ich die Russen einmarschieren....

Mein Vater, ein damals sehr bekannter Musikkritiker, Schriftsteller und Komponist in Berlin, wurde noch vier Wochen vor Kriegsende eingezogen. Wir wussten nicht, wo er sich befand. Er tauchte plötzlich in unserem kleinen Ort auf, fand die Villa, in der meine Mutter und andere Frauen Zuflucht gefunden hatten. Eines Tages kamen russische Soldaten in die Villa, mein Vater setzte sich ans Klavier und spielte all' die russische Mu-

sik, die ihm bekannt war. Die jungen Russen waren begeistert, tranken ihren Wodka, bis sie betrunken auf dem Boden lagen. Dadurch rettete mein Vater nicht nur die Frauen, die während des Vorspiels unbemerkt verschwinden konnten, sondern auch sich selbst.

Im August fuhren wir mit dem Zug zurück nach Berlin. Was sahen wir, als wir aus dem Bahnhof Zoo stiegen? Nichts als Ruinen. Zu unserem Haus mussten wir ca. 40 Minuten laufen. Kaum erkannten wir die Strassen wieder, wir drehten Straßenschilder herum, die verstreut auf unserem Weg lagen. Meine Mutter zog einen Karren mit unseren wenigen Habseligkeiten. Ich hatte meine sechsjährige Schwester an der Hand. Und plötzlich, welch ein Glückserlebnis: unser Haus stand! Um uns herum nichts als Ruinen.

Mein Vater kam einige Monate später zurück. Er war aus russischer Gefangenschaft geflohen. Was für eine Freude, ihn wieder zu sehen!

Der Winter 1945/46 war extrem kalt, nichts zum Heizen da. Wir gingen vollständig bekleidet ins Bett, um nicht zu erfrieren. Kaum etwas Essen war vorhanden, einige alte Kartoffeln, Kohlrüben (die ich bis heute nicht mag), alles in etwas Salzwasser gekocht.

Alle hatten mit Haarläusen zu kämpfen und die alliierte Besatzung verordnete Entlausung für alle Berliner (wir befanden uns im britischen Sektor). Ich erinnere mich noch an den stinkenden Pudergeschmack des Entlausungsmittels und den Turban, der über die Haare gestülpt werden musste - grausig, aber die Läuse verschwanden. Jeden Tag stand ich mit anderen Kindern Schlange vor dem Gebäude der britischen Besatzung und wartete auf die Überbleibsel auf deren Tellern - das beste Essen! Am begehrtesten waren die Care Pakete aus den USA. Auch wir erhielten eins. Darin fanden wir ein riesiges Stück Cheddar-Käse, Milch- und Eierpulver u. a., und ein paar Spielsachen. Ich brauch' wohl nicht zu erwähnen, dass wir die Nahrung „inhaliert“ haben, was unseren Bäuchen gar nicht gut tat!

Und plötzlich im Juni 1948 riegelten die Russen Berlin ab. Nichts konnte hinein oder heraus; wir hatten eine Blockade und machten uns große Sorgen, da wir ja ohnehin kaum etwas zu essen hatten. Was würde nun geschehen?

Dank der Amerikaner und der Briten landete alle drei Minuten ein Transport-Flugzeug mit den Grundbedürfnissen auf dem Flughafen Tempelhof. Über ein Jahr wurden die Berliner von den Amerikanern und Briten aus der Luft versorgt. Wir hatten Nahrung und genügend Kohle zum Heizen eines Zimmers. In der Schule erhielten wir gelben Maispudding, gelbes Maisbrot - wir konnten die Essenspause kaum erwarten, es war so köstlich.

Gail Halvorsen, der sogenannte „Schokoladenflieger“ warf Schokoladen-Fallschirme vom Flugzeug zu den Kindern, die hinter der Absperrung am Flughafen standen. Leider wohnte ich zu weit entfernt vom Flughafen Tempelhof und kam niemals in den Genuss dieser süßen Köstlichkeit. Aber im Jahr 2007, bei der Reading-Flugzeug-Show (Pennsylvania) traf ich Gail höchstpersönlich. Er flog die C 54 und warf Schokolade hinunter, und nun konnte ich meinen eigenen Fallschirm aufheben, nach 59 Jahren! Ich stand auf der Landebahn - und weinte! Ich dankte ihm persönlich, wir umarmten uns, und ich dankte auch all' den Piloten und Teilnehmern am Erfolg dieser Luftbrücke, die uns am Leben erhielt.

1959 flog ich in die Vereinigten Staaten, drei Jahre später erhielt ich meine Staatsbürgerschaft und war - bin es immer noch - stolz, diesem Land anzugehören, das dem ehemaligen Feind in jenen schweren Zeiten geholfen hat.

Menschlichkeit hat letztlich gewonnen; und das sollte niemals in Vergessenheit geraten.

Helga Johnson, geborene Stege

*Geboren in Berlin am 9.12. 1934. Ihre Eltern waren Dr. Fritz und Edith Stege.*

*Helga Stege besuchte die Oberschule bis 1954. 1959 ging sie in die USA. Ihre Karriere dort begann als Einkäuferin von klassischen Musikplatten für das Geschäft der Harvard Universität in Cambridge, Massachusetts. Sie war gut bekannt beim Boston Symphony Orchester und vermittelte für ihre Kunden Autogramme vieler berühmter Künstler. 1980 zog sie nach New Jersey, wo sie sich vom Berufsleben zurückzog und ihrem Mann zur Seite stand, der eine Fabrik besitzt. Ihre Tochter lebt in Massachusetts, zwei Söhne leiten die Fabrik.*

# YEARS OF DISCOVERY

ROBIN LYN GOOCH

I arrived in mid-October 1984 in Berlin. I received the Thomas J. Watson Fellowship after completing my Bachelor's Degree in Music and intended to stay a year in Europe. I had planned to return to the States thereafter, and study for a Master's Degree in Music Performance at DePaul University in Chicago (Illinois) where I had already been accepted. My life seemed very nicely planned. But first, Europe. Well, let's say Germany. Okay, Berlin!

My first year on the Watson-Fellowship was really an “eye-opener”. I had planned to stay 3 Months in Germany, 3 in France, 3 in Italy and 3 in England then to return home. Upon my arrival in Frankfurt on the 3 of August, 1984, I began to question myself if that “Plan” was really going to work. In the states I had reserved a Hotel Room for the first week in Frankfurt. I took a cab from the airport to the Hotel and looked through a list of telephone numbers and addresses I should call for accommodations for the coming months in Germany. My German, at that time was “NULL”. I could say “Guten Tag”, “Wie Geht's” the simple things you learn after only one semester of German at the University. So the calls were difficult, but I found that the Germans were very helpful and enjoyed practicing their English with me. After hearing so often “Nein” or not now, I had only one last telephone number on my list from a Professor that taught in Darmstadt. I received his number from friends in Washington (DC); their father was in the military and was stationed in Darmstadt. I dialled and someone answered. I spoke in English, very fast and nervous, that I was an American with a scholarship looking for a room for 3 Months in Germany. It was very quiet on the other end of the line while I was telling my story. I wasn't sure if he understood what I was saying. As I finally paused, he explained that the person that I wanted to speak with was on vacation and was not expected to return until the end of September. I became very anxious. I began to feel and realise that my goals might not be so easy to achieve as I had planned. He then mentioned the possibility that a room in an apartment where Students were living

(*Wohngemeinschaft*) could be available and that he would call a friend to ask. We set a time that he would call me back and I hung up the phone. It was exactly the same time I had set with an American that I met at the Embassy in Frankfurt, who I had asked also about a room. So I waited. The telephone rang at the appointed time. It was the German voice on the Phone. He told me to take a cab to the train station and to buy a ticket to Darmstadt. Something said yes inside me and then six years later another yes and now, 23 years later, I'm glad I did. That voice became my Husband: Martin.

I was only two weeks in Darmstadt. The end of August I was on my way with a friend of Martin's to the Bayreuth Festspiele. Martin's friend had reserved a year in advance, tickets for *Parsifal* and *Fliegender Holländer*. His "Begleiterin" was pregnant and was afraid to take the trip from Köln to Bayreuth. So I jumped in! I was very excited. My voice instructor in the States had always said that I was a Dramatic-Soprano. So Wagner was what I most definitely should or would be singing. The performance of Simone Estes as Amfortas and *Der fliegende Holländer* was great. I even met him after the performance.

After Bayreuth, I went to Köln. While Martin was still in Darmstadt preparing for his audition at the Max Reinhardt-Seminar für Regie in Vienna, I took over his room in Köln. I took a language course for six weeks and was preparing to start with voice lesson. Martin called and said that he was not taken in Vienna and that he was going to Berlin to study Architecture. He asked if I didn't want to come for a visit. I said yes and packed a "Koffer".

Of course I had heard about Berlin and its Wall. The city divided. In the train to West-Berlin, I really didn't know what to expect. The train stopped. Police got on the train. They spoke German but looked very different to the police that I had seen before. They stamped my Passport and returned it to me. There was no smile. No contact. The train drove slowly onward. When I looked out of the windows it was night, but it seemed to be even darker the night. There was very little light. The streetlamps were few and there was no other traffic. After a couple of hours the train stopped again and I saw the police who checked and stamped my Passport get off the train. The train moved on and then in a faster tempo than be-

fore. Outside it was still night but there was light; streetlamps, even cars and traffic. I got off at Zoologischer Garten. So this is Berlin; it was cold and there was snow on the ground but it was very different to what I had seen out my window hours before. West-Berlin was an Island surrounded by darkness for me at that time and even sometimes in the years that followed.

Martin toured me through the centre of West-Berlin; Kurfürstendamm/Taunzienstraße. The centre didn't have the big high risers I was use to seeing in the States. The Berlin I saw seemed small, but I didn't come from a very big city myself: Nashville (Tennessee). I think after my first week in Berlin. I fell in love with the city. I decided to move in with Martin in his flat in Moabit not far from U-Bahn-Turmstraße. On some of the buildings there were still gunshots markings from WWII. I started to make contact to some students at the Hochschule der Künste (HdK). I asked them about singing teachers and performing opportunities in Berlin. To my surprise, you didn't have to pay tuition. There was of course a semester fee, but not comparable to what you were required to pay in the States, even at a State-University. That's when began my first thoughts about staying in Europe at least to study.

West-Berlin at that time was a city where things were happening especially in the performing arts. Almost every night I went to concerts, opera or dance pieces. The tickets were cheap because I had a student reduction. I enjoyed most of all seeing off-theatre productions. The quality was the same as the normal the production. There was just more of a tendency to experiment with new forms or mixing of the arts. My love for European film started in that time. Martin, who was interested in directing and I would spend hours talking about the performances that we saw together. I found out from Martin and other off-theatre performers that the German government was pumping money into West-Berlin to keep it alive. It was very important that the city be an “eyesore” for the DDR. Funny at that time, I never felt or even thought of that I was living in a walled city. I never saw the wall in my first months in Berlin. I knew it was there. No one I met talked about it. We were on this Island and enjoyed its riches.

I decided to stay in Berlin longer and registered at the Hochschule der Künste as “Gasthörer”. There was project that was being rehearsed *Joseph*

*and his Amazing Technicolor Coat*, and I very interested in become a part of the ensemble. I didn't have to audition and the piece was being in done in English. Even though it was a musical production, it still offered me a chance to be in contact with students from the HdK. I even played the role of the Narrator; 2<sup>nd</sup> Cast. It was a lot of fun. My first and last time to have played in a tutu! There were some problems for me. The make-up Artist didn't have makeup for my complexion. It was her first time to do makeup for a Black person. Some of the students would ask me from which country in Africa I came from. They would be shocked when I would say the United States. Then they would ask, "I mean, originate". I tried to keep my humour, but sometimes it was hard.

I needed to register at the police; something in the States I never needed to do, but as a foreigner in Germany I had to. At that time, the "Ausländerbehörde" was near Check Point Charlie. There, it was the first time I saw American soldiers since I'd arrived in Berlin. In Darmstadt, they were a normal part of the "Stadtbild". At the Foreign Office of Affairs, I had to show my Passport and confirm that I had enough money to finance my stay in Berlin. I showed the officers my papers and I received a visa for 3 months from Feb.-Mai.1985. It was really strange walking through those halls. Later I found out that those buildings were earlier used by the Nazis to also check the credentials of Foreigners and Jews. (Living History)

My decision to stay in Berlin I wrote and explained to the Watson-Fellowship. I felt that there was so much for me to learn about theatre, music and arts in general, that it would be too difficult for me to change and then start anew with a different culture and language. They understood. So with the last money from the Watson-Fellowship I decided to take voice lessons and to enrol at the Goethe Institute in Berlin. If I really wanted to stay in Berlin and maybe study Voice at the HdK, I needed to speak the language.

I was accepted at the HdK and started my vocal studies in October 1985. In the first semester at the HdK I was enrolled in classes of vocal training, classical repertoire, dance, acting and German. My German was okay and I needed a Job, so I auditioned for a tour of Bernstein's *West-Side-Story* and sang, in German, the role of Rosalia. I was on tour the first weeks of 1986.

I visited a theatre play at the British Council and met an American director, Henry Akina, he casted me for the role of Sole in Cavalli's opera *Il Giasono*. I started teaching voice, but even with my engagements I was only able to make ends meet.

I also needed more time for my studies. In that Winter I was to sing/play the role of Ariadne in Strauss' Opera *Ariadne auf Naxos*. My finances were almost "Null". My mother had passed in June so some of the money I had earned; I used to pay for a flight ticket home for her funeral. She would have wanted me to return and finish my studies. So I came back and started asking around about scholarships. I talked to an American painter that met one day at the Hdk. He told me that he had received financial support from the Stiftung Luftbrückendank and that I should look into it. Kedron Barrett would be someone that through my whole time here in Berlin, I would always seem to run into him. (He's really a great guy!)

So I went to the Auslandsamt der Technischen Universität and got the information. I knew that the Stiftung Luftbrückendank was foremost for students who attended the Technical University (TU) or the Free University (FU). But Kedron told me to try, so I thought "I ain't got nuthin' to lose". I wrote a letter to Herrn Heinz-Gerd Reese, Geschäftsführer der Stiftung, Rathaus Schöneberg, John F.Kennedy Platz. I remembered going by there in my first weeks in Berlin and Martin showing me the Rathaus Schöneberg and telling me that that was where JFK spoke and said "Ich bin ein Berliner". (Living History) I mailed the letter on the 6. August, 1986 and since I didn't receive an answer with a couple of weeks, I thought they were not interested and that I didn't fulfil the requirements. I continued my work on the Ariadne-Project and taught. I began working with an acting instructor to improve my German pronunciation. I wanted a prefect "Aussprache". With the lost of my Mother and my financial difficulty, I put all my remaining energy into learning the role of Ariadne. She was left alone, pregnant with his child, on an abandoned island from Theseus. Some way it was what I felt at that time. I wasn't pregnant with child, but I had had so much developing stirring inside of me that it felt like it. There were times when I felt that my decision to stay was completely wrong. I was "überfordert"! I should have gone home. Maybe there I would feel more a part of something or a society. To be a foreigner, to speak differently and to look differently was extremely difficult for me. I

had studied at Fisk University in Nashville. It was a majority Black University. I had enjoyed being on that campus and learning about my afro-American culture. Realising that I possessed a diverse culture which enriched the American “melting-pot” culture, made me proud of mine and open me for other cultures. But was my leap across the “grosser Teich” too much for me? I just wanted to get through Ariadne and then I'd see.

In November I was in the last rehearsals for Ariadne and the Premiere was right in front of the door. Ariadne opened and I got good reviews. No that's not exactly true, I got excellent reviews! I was seen as the next star of the Hochschule. For me I was only empty. Then I received a letter from Herrn Heinz-Gerd Reese in November asking me to call him and make an appointment. I received the Luftbrückendank Stipendium in 1987. It came at a time when I needed it the most, not only financially but emotionally. I had planned to be finished with my studies within 2 years and then audition. But I could not. I was very lucky to have had Martin and “ein Studiumpplatz und ein Stipendium”. My German was better, so I began to discover Berlin.

I lived at that time in Wedding in der Transvaalstr. (Funny uh! i.e. S. Africa) When I would ride with the U-Bahn line 6, to Kreuzberg to meet with friends, there were stations where the train didn't stop. When it did stop, east-police-officers would board and ask to see your Passport. I never saw anyone being taken off the train by these officers but Martin told me that it does happen and that I should always have my Pass with me. Something made me curious about the people that lived so close to me. So I decided to go to East-Berlin and look around. As an American, I had to enter and exit Ost-Berlin from Friedrichstraße. So I went there, got a visa until midnight, changed 10 West-Marks for 10 East-Marks, walked through the “Tränenpalast” and entered Ost-Berlin. It was grey. The few people I saw on the streets never looked at me even though I felt that they saw me. I saw the Berliner Ensemble well known because of Bertolt Brecht but I wanted to see something else. I looked on the map and got on a train going to Schönhauserstrasse. There were more people but no one acknowledged me. The reminiscences of the past war were even more evident than in the West. Many of the houses were falling down and it seemed as though very little had been done to improve them since the war. People still lived in them. After a couple of hours, I returned to Friedrich-

strasse. I found nothing that I wanted to purchase with East-Marks and no one to talk to. So I returned to West-Berlin.

Students, who left West-Berlin by car, had a very funny way of dealing with the “Grenzüberquerung”. Especially around the holidays there were always long lines when leaving or entering West-Berlin. So to save gas while waiting, we would turn off the motor, put the gear in neutral and push the car forward through the check-in line. With an American Passport, the “Grenzpolizei” always needed more time to stamp it. I remember while waiting one time, telling Martin that the Wall looks so small I could almost jump over it. He said I wouldn't try if I was you. He believed that the grounds around it are mined. I thought what are they trying to keep in or what are they wanting to keep out.

The year of my Luftbrückendank Stipendium was a year of discovering me as an artist. I studied, made friends, and travelled. The things that I experienced in that year set the base for coming years. For Example: Playing in various pieces at the Berliner Kammeroper, participating in the Götz Friedrich direction of *Porgy and Bess* at Theater des Westens, producing various recital evenings and starting my career as an actress in Germany.

I finished my studies at the Hochschule der Künste with a “Diplom für Gesang” in 1993. I had 12 auditions for agencies, but none of them were interested in me. I started acting in small off-theatres productions and was teaching voice at the Musikschule in Kreuzberg. It was fun and paid the bills. When I started teaching in Kreuzberg, Künstlerhaus Bethanien, the wall was still standing. I could look out of the window of the room where I taught, on the westside of the wall that was sprayed with graffiti. I had gotten use to it being there. When the wall opened, I saw that night in the news. I lived in Kreuzberg and my “Mitbewohner” went out in the streets to celebrate. I stayed home because I had to teach the following day. On my way to work the underground was full and everybody was “strahlend”. There were people all over the place. Everyone was nice together and helping the East-Germans to find their way in this new place. I remember going to eat at the China-Restaurant, where I usually went to have lunch. There were East-Germans there asking questions about the food they were served. They had never had Bamboos or sweet-sour sauce. It made me think about how “selbstverständlich” I eat this food. I would have to

go thousands of miles to find something that I had never tasted before. They enjoyed their meal and I enjoyed mine even more.

I watched how the Turkish merchants first enjoyed the East-German curiosity and then how this curiosity changed to envy and the enjoyment to discuss. Some East-Germans thought that now that they were here, that the Turkish people and their families could leave and go back home. “Das Blatt hat sich gewendet”.

My studies were coming to an end and I really enjoyed teaching voice, but there was something else that interested me. One summer during my time at Fisk University, I helped a music-therapist who was working with mentally-challenged kids. I found a brochure at the HdK about “Musiktherapie”, describing the courses and what one needed to apply. What was an important criterion for someone with a Music-Diplom was a two month “Praktikum” at a psychological clinic. I applied for a “Praktikum” at the KarI-Bonhoeffer-Nervenlinik. In my „Zeugnis“, Herrn Engel wrote, „Ihre freundliche und sympathische Art prädestiniert sie zur Therapeutin“. I knew that wasn't all I needed. So I went to the “Vorstellungsgespräche” and “Aufnahmeprüfung”.

I never thought that they would take me, but they did. I had talked to Herr Reese about my new plans and had hoped the Luftbrückendank Stiftung could maybe help me again. I think through a lot of persuasion work from Herr Reese, the Stiftung came to my aid again. Thank you Herr Reese!

There were 12 people taken that year to study “Musiktherapie”: 6 from West-Germany, 5 from East-Germany and 1 from the Wild-West, me. The start was difficult. I felt and experienced that some of the East-German didn't trust me. Not because they didn't know me as yet, but because they were taught to see in me an enemy. I was glad that this was a “Theraphiestudium”, because we did try to talk openly about it. After about a year of studying and working together, the indifferences were almost gone. With one of my “Mitstudierende” it took a bit longer than I wanted it to. From the beginning on as I saw her, I tried to be extreme friendly. Her father was Afro-Cuban and her mother East-German. We shared, let's say, the darker pigment. Sometimes, I would feel her watch me in class but when I would turn to acknowledge her, she would turn the other way. She avoided me. My charm didn't work with her. Fortunately,

we had “Selbsterfahrungsseminare”. We were allowed to open ourselves and share with the group, went you wished some personal trails. Something happened. I don't remember what, and she broke down in tears. She wanted me to console her by holding her and singing to her. I did. There was after this incident no words exchanged about what happen and why. As a therapist, there was a door that opened and we both went through it together. We became friends and I sang years later at her wedding, *Somewhere* from Bernstein: “There's a place for us, somewhere a place for us”.

I finished my studies in 1996. I am a singer and actress, voice-instructor and music-therapist. I'm still teaching voice in Kreuzberg at the Musikschule (Friedrichshain-Kreuzberg) and since 2003 at the Musikschule in Neukölln. Even though I haven't worked actively as a music-therapist, music-therapy has indeed influenced my teaching and performing. Since 2002, I have been teaching voice-improvisation in “Fachbereich Musiktherapie” at the Universität der Künste.

## Bildhinweise

Präsident des Berliner Abgeordnetenhauses Walter Momper Abgeordnetenhaus von Berlin(1); Regierender Bürgermeister von Berlin (2); Willy Brandt und Willy Henneberg Landesarchiv Berlin (8); General Lucius D. Clay, Landesarchiv Berlin (10); General William H. Tunner, Landesarchiv Berlin 11; Sunderland , Landesarchiv Berlin (12); Bau Flughafen Tegel, Landesarchiv Berlin (13); Starker Nebel auf dem Flughafen Tempelhof, Landesarchiv Berlin (14); Anflug Tempelhof , Landesarchiv Berlin (16); Letzter Fug in der Luftbrücke, Landesarchiv Berlin (17); Ernst Reuter, Landesarchiv Berlin (18); Luftbrückendenkmal, Privatfoto (19); Unglück Tempelhof, Landesarchiv Berlin (21); Unglück Handjerystraße, Landesarchiv Berlin (22); Bruchlandung, Landesarchiv Berlin (24); Willy Brandt, Live Magazin (27); Willy Henneberg, Landesarchiv Berlin (29); Hanns-Peter Herz, Privatfoto (34); Flt. Lt. Mel J. Quinn; Privatfoto (41); Straßenumbenennung Edwin-C.-Diltz-Str., Landesarchiv Berlin (48); Colonel Gail S. Halvorsen, Landesarchiv Berlin (64); Air Marshal David Evans, Privatfoto (71); Oberst Roger Degen, Privatfoto (79); Eleanor und Captain William R. Howard, Privatfoto (84); Margret Quinn, Privatfoto (90); Lothar Zeidler, Privatfoto (97); Helga Johnson, Privatfoto (105).

# Inhaltsverzeichnis

Grußwort des Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin	1
Grußwort des Regierenden Bürgermeisters von Berlin	2
Grußwort des Vorstandsvorsitzenden der Stiftung Luftbrückendank	4
Aufruf zur Sammlung „Luftbrückendank“	5
Cyril Buffet: 50 Jahre Stiftung Luftbrückendank / 1959 - 2009	
Kapitel I: Blockade und Luftbrücke	7
Kapitel II: Die Opfer	17
Kapitel III: Die Gründung der Stiftung Luftbrückendank	26
Kapitel IV: Förderung der Hinterbliebenen	36
Kapitel V: Stipendien und Förderprogramme	45
Kapitel VI: Gedenkfeiern und Ausstellungen	48
Kapitel VII: Die Erinnerung weiter geben	54
Heinz-Gerd Reese: Ein später Dank	
an Air Commodore Rex Waite, Royal Air Force	58
Links	60
Bibliographie	62
Gail S. Halvorsen, Colonel USAF (Ret):	
Supplying hope impressions of an American Berlin Airlift Pilot	64

Air Marshal David Evans AC DSO AFC Royal Australian Air Force (Ret.) :	
“The city where my husband spent our honeymoon”	71
Oberst Roger Degen:	
Französische Beteiligung an der Berliner Luftbrücke	79
Eleanor M. Howard: Farewell in Berlin	84
Mel Quinn: Stiftung Luftbrückendank - A dependent’s perspective	88
Lothar Zeidler: Jungfernflug als Höllenfahrt	97
Helga Johnson: Erinnerung eines Berliner Kindes	105
Robin Lyn Gooch: Years of Discovery	108
Bildhinweise	117
Impressum	120

von Hand gebunden

©

beim Herausgeber  
Stiftung Luftbrückendank  
Berliner Rathaus  
Jüdenstrasse 1 - 10178 Berlin  
[www.stiftung-luftbrueckendank.de](http://www.stiftung-luftbrueckendank.de)

Verantwortlich für den Inhalt:  
Heinz-Gerd Reese, Geschäftsführer

Layout, Druck und Bindung:  
Edition Goldbeck-Löwe  
Bamberger Strasse 40  
10779 Berlin

2009

[www.goldbeck-loewe.de](http://www.goldbeck-loewe.de)

ISBN 978-3-937556-30-7