

# DIE BERLYNSE LUGBRUG

Lt A.M. Steinmann\*

Met die besetting van Berlyn deur die Geallieerde magte en Hitler se selfmoord op 30 April 1945, was die oorlog in Europa feitlik iets van die verlede.

Hitler se opvolger, admiraal Doenitz, is in hegtenis geneem en sy regering is ontbind. Amptelike voorwaardes vir die oorgawe van Duitsland is kort hierna deur verteenwoordigers van die Duitse Weermag in Berlyn onderteken. Ingevolge die voorwaardes is Duitsland in vier besettingsgebiede verdeel wat elkeen deur een van die vier moondhede nl Brittanje, die VSA, Frankryk en Rusland beheer is. Berlyn was binne die Russe se besettingsgebied geleë en is tot 'n vyfde gebied verklaar. Op sy beurt is dié gebied weer in vier dele verdeel, elk onder beheer van bogenoemde vier moondhede.

Met die oopstelling van drie lugweë vanaf Frankfurt, Hannover en Hamburg oor die Russiese besettingsgebied na Wes-Berlyn, het Rusland die waarborg gegee dat lug- en spoorverkeer ongehinderd kon voortgaan. Onder die leiding van die moondhede het dit goed gegaan met die heropbou van Wes-Duitsland en veral Wes-Berlyn. Die ekonomiese bestuur was egter gedentraliseer en dit saam met die swak koopkrag van die Duitse geldstelsel het ekonomiese vooruitgang geknel.

Alle moontlike pogings is aangewend om met Rusland saam te werk, maar toe die finale same-sprekings tussen verteenwoordigers van Rusland en die Westerse moondhede ook nog misluk, het die regerings van Brittanje, Frankryk en die VSA besluit om sonder Russiese hulp voort te gaan met die ekonomiese en politieke integrasie van hulle onderskeie besettingsgebiede. Die vier besettingsgebiede in Duitsland het toe verdeel in 'n Oosterse en Westerse magsblok.

Rusland het nie net geweier om te help nie, maar het ook die lewe vir die Westerse moondhede baie moeilik gemaak en gepoog om hulle uit Berlyn en later uit Wes-Duitsland te kry. Dit was die begin van die koue oorlog tussen die Ooste en die Weste. Spoorverkeer vanaf Wes-Duitsland na Berlyn is sonder goeie rede verminder totdat dit uiteindelik tot stilstand gekom het. Herstelwerk aan die Autobahn en die brug oor die Elberivier en onmoontlike doeaneregulasies het deel uitgemaak van Rusland se pogings om padvervoer na

Berlyn te belemmer. Die gevolge van die maatreëls was 'n voedsel- en brandstoftekort in Berlyn hoofstad asook 'n algehele stilstand in die handel.

Ten spyte van al hierdie teenkantsing, het die Westerse moondhede volgehou met die beoogde politieke en ekonomiese integrasie van hulle besettingsgebiede. In Junie 1948 is die Deutsche Mark in gebruik geneem, wat die Russe se planne tot oorname finaal in die wiele gery het.

Uit weerwraak het die Russe alle elektriese kragvoorsiening aan Wes-Berlyn gestaak en ook alle spoor- en padverbindinge tussen Wes-Duitsland en Berlyn is gesluit. Die Russe het geglo dat die lugweë vir hulle geen gevaar inhou nie, want volgens hulle was dit onmoontlik om 'n stad met twee en 'n half miljoen inwoners met lugbevoorrading van lewensmiddele te voorsien. Hulle het hul eger misgis met die deurstellingsvermoë wat so kenmerkend van die Westerse vlieëniers in die Tweede Wêreldoorlog was.

Op 28 Junie 1948 het die Berlyns Lugbrug 'n aanvang geneem. Dit word vandag nog beskou as die merkwaardigste voedselvoorsieningsprojek in die geskiedenis van die mensdom en 'n unieke prestasie in die lugvaartgeskiedenis van die wêreld. Aan probleme het dit egter nie ontbreek nie. Om daaglik 1 250 ton voedsel aan twee en 'n half miljoen inwoners en 3 500 ton steenkool aan die kragstasies en nywerhede van die stad te voorsien was 'n reuse taak. Vyfhonderd vliegtuie was pal vluggereed.

Die swak toestand van sommige vliegvelde se aanloopbane in Wes-Duitsland en Wes-Berlyn was glad nie gunstig vir die landing van groot vragvliegtuie nie. Boonop het Duitsland op daardie tydstip sy strafste winter in twaalf jaar beleef.

Dit alles kon die Westerse moondhede steeds nie onderkry nie. Aanloopbane is gebou by vliegvelde wat nie oor die nodige geriewe beskik het nie en lugverkeersreëlins is uitgebou om die swaarder verkeer te hanteer. Toe die operasie op volle dreef was, het daar dag en nag elke drie minute 'n vliegtuig opgestyg vanaf een van die 10 vliegvelde in Wes-Duitsland.

Om opeenhoping by die vliegvelde te voorkom, moes 'n vliegtuig met die eerste landingspoging slaag of so nie met die volle vrag terugkeer na sy basis in Wes-Duitsland. 'n Hoogs doeltreffende

vervoerdien is ook in die lewe geroep om die open aflaai asook die verspreiding van voorrade so vinnig moontlik te hanteer.

'n Elektroniese bakenstelsel is opgerig om die vliegtuie op koers te hou terwyl vliegvelde van radarapparaat voorsien is om vliegtuie in swak weerstoestande veilig te laat neerstryk. 'n Weerkundige waarnemingsnetwerk is ingestel en weerverslae is dag en nag na die sentrale weerburo by die Rhein Mainlugbasis deurgesein. Die onderhoudsentra is uitgebrei en gemoderniseer om herstel- en nasienwerk te bespoedig.

Teen die einde van Augustus 1948 het die Suid-Afrikaanse Lugmag gereed gemaak om in Wes-Berlyn hulp te gaan verleen. Teen Oktober was dit duidelik dat die Berlynse blokkade nog lank sou duur en uitgesoekte vlieëniers van die Suid-Afrikaanse Lugmag het in September na Wes-Duitsland vertrek. Die weersomstandighede en hulpmiddele van die Wes-Duitsers was vir die Suid-Afrikaners heeltemal vreemd maar na strawwe opleiding was hulle gereed om self vlugte te onderneem.

Na verloop van 'n maand was dit duidelik dat die Berlynse blokkade nog lank sou duur. Die Lugmag is deur die Unie-regering aangesê om ook sy deel tot hierdie poging by te dra. Op 22 en 23 September 1948 het 131 man van die afdeling, onder bevel van maj D.M. van der Kaay, Suid-Afrikaanse bodem verlaat. Na 'n maand van opleiding te Bassingbourn, het hulle by die Britse Lugmagbasis te Lübeck, oos van Hamburg in Wes-Duitsland ('n eindpunt van die lugbrug) aangemeld.

Kort daarna het die manne volstoom gevlieg. In April 1949 is die eerste afdeling Suid-Afrikaners met 'n nuwe groep vervang. Soos met hulle voorgangers is hulle na 'n kort opleidingstydperk oorgeplaas na die Britse Lugmagbasis by Lübeck, waar hulle soortgelyke vrag van Wes-Duitsland na Wes-Berlyn vervoer het.

Met die uitsondering van een voorval digby Berlyn, het vlugte vlot en foutloos verloop. Lt Tom Condon, met 'n paar ton steenkool aan boord van sy Dakota, het reeds hoogte verminder om op Gatow-vliegveld (Wes-Berlyn), neer te stryk, toe sy vliegtuig se bakboordmotor skielik uitblaas. Met die hulp van die grondgeleide naderingstelsel sou hy deur die wolke en swaar sneeuval ingebring word. Hy was maar 'n paar meter van die

grond toe hy berig ontvang het dat die grondgeleide naderingstelsel sy vliegtuig verloor het en dat hy reeds bokant die aanloopbaan was, maar te hoog om te land.

Hy moes van sy vrag ontslae raak om weer hoogte kon kry vir 'n tweede poging. Die bevel is tot op die letter uitgevoer en ses minute later kon hy met 'n ligter Dakota sy tweede landingspoging aanwend. Met die uisondering van een sak steenkool wat deur die spensdak van die huis van genl sir Brian Robertson, bevelvoerder van die Britse magte in Berlyn, geval het, het die res van die vrag in die Wanseemeer en in die aangrensende woude geval.

Vir hierdie kloekmoedige optrede is die bemanning op besondere wyse vereer: Lt Tom Condon het die *Air Force Cross* ontvang en die ander twee bemanningslede is eervol vermeld.

Op 11 Mei 1949, na elf maande van ontberings, is die blokkade opgehef en het die Russe erken dat hulle pogings om Berlyn deur middel van uit-hongering tot oorgawe te dwing, misluk het. Die lugbrug is tot 6 Oktober daardie jaar in stand gehou ten einde 'n voorraad noodsaaklikhede te behou terwyl die normale vervoerkanale na die stad herstel is.

Tot en met hulle terugkeer na die Unie in September 1949 het die Suid-Afrikaners 1 240 vlugte tussen Wes-Duitsland en Wes-Berlyn onderneem. Die Suid-Afrikaners se bydrae is deur die offisier in bevel van die lugbrug in sy afskeidsboodskap as volg saamgevat: "We have all been tremendously impressed by the South African Squadron. Not only have they taken their full share in the task of supplying Berlin, but the selfless devotion of all ranks has been an inspiring example."

Soos dikwels in die verlede het die Suid-Afrikaanse Lugmag hom in die oë van die wêreld onderskei. Hiermee saam het hy weer eens getoon dat sy Westerse vriende op hom kan peil trek ten tye van nood.

Met die onthulling van die lugbrugmonument op die Tempelhoflughawe is hierdie gebeurtenis in die lugvaartgeskiedenis vergestalt. Hiermee het die inwoners ook hulde gebring aan die 50 000 manne wat hulle stad tydens die elf moeilike maande van hongersnood gered het.

\*Lt A.M. Steinmann, Honns Joernalistiek/Skakelkunde is verbonde aan die Militêre Informasieburo.

Bronnelys

Bronne v.d. SAW Argief geraadpleeg.

# THE BERLIN AIRLIFT

Lt A. M. Steinmann\*

At the time of the occupation of Berlin by Allied Forces and the suicide of Hitler on 30 April 1945, the war in Europe had almost reached its end.

Hitler's successor, Admiral Doenitz, was arrested and his government was dissolved. Official conditions for the surrender of Germany were signed by representatives of the German Army in Berlin. According to these conditions, Germany was divided into four occupation zones, each of which was controlled by one of the Great Powers, ie Britain, the USA, France and Russia. Berlin, the capital at the time and situated in the Russian-occupied zone, was declared the fifth area and, in turn, was sub-divided into four zones, each under control of one of the four Great Powers mentioned above.

With the opening of 3 air routes from Frankfurt, Hannover and Hamburg, over the area occupied by Russia to West Berlin, Russia gave the guarantee that air and rail traffic would continue without any disruption.

Under the control of the four Great Powers, the reconstruction of West Germany, and especially West Berlin, ran smoothly. Economic control, however, was decentralized and this, together with the weak buying power of the German currency, hampered economic progress.

All possible attempts were made to co-operate with Russia, but when the final discussion between representatives of Russia and the Western Powers failed, the governments of Britain, France and the USA decided to proceed with the economic and political integration of their respective zones of occupation, without Russian assistance. The four occupation zones in Germany were hereby divided into an Eastern and a Western powerblock.

Russia not only refused to assist, but also continued to make life difficult for the Western Powers and even attempted to expel them from Berlin and, eventually, from West Germany. This was the start of the cold war between the East and the West. Rail traffic between West Germany and Berlin was reduced for no apparent reason until it eventually ceased completely. Reparations to the Autobahn and the bridge across the river Elbe, together with impossible customs regulations formed part of the Russian

attempt to hamper road transport to Berlin. The result of these measures was a food and fuel shortage in the capital, as well as a complete breakdown in commerce.

In spite of all this resistance, the Western Powers kept up the intended political and economic integration of their occupation zones. In June 1948 the Deutsche Mark was introduced and this finally thwarted Russia's plans to take over.

In revenge, the Russians cut off the electric power supply to West Berlin as well as roads and railway lines connecting West Germany and Berlin. The Russians believed that the air routes posed no threat; according to them it was impossible to supply a city of two and a half million inhabitants with all the necessary provisions by air. However, they did not take the characteristic determination of the Western pilots of the Second World War into account.

On 28 June 1948 the Berlin Airlift began to operate. Even today, it is regarded as "the most remarkable food-supply project in the history of mankind and a unique achievement in the aviation history of the world". There was, however, no shortage of problems. The daily provision of 1 250 tons of food to two and a half million people and 3 500 tons of coal to the city's power-stations and industries was an enormous task. Five hundred aircraft were constantly ready for take-off.

The poor conditions of runways at certain airfields in West Germany and West Berlin was not very favourable for the landing of heavy freighters. To crown it all, Germany was in the grip of its most severe winter in twelve years.

In spite of it all, the Western Powers were not to be discouraged. Runways were built at airfields that did not have the necessary facilities and air traffic control measures were extended to handle the heavy traffic. When the operation was in full swing, an aircraft took off from one of the 10 airfields in West Germany at a rate of one every three minutes, night and day.

To prevent a pile-up at airfields, an aircraft had to succeed at its first landing attempt or else had to return to its base in West Germany with its full load intact. A highly effective transport system

was also designed to handle the loading and unloading, as well as the distribution of supplies, as swiftly as possible.

An electronic beacon system was erected to keep aircraft on course and airfields were equipped with radar apparatus to assist planes in landing safely in poor weather conditions. A meteorological observation network was implemented which signalled weather reports day and night to the central weather bureau at the Rhein Main Airbase: The maintenance centres were expanded and modernized to accelerate repairs and overhauls.

Towards the end of August 1948 the South African Air Force was preparing to lend assistance in West Berlin. By October it was clear that the Berlin blockage would continue for a long time, and selected pilots of the South African Air Force departed for West Germany in September. The weather conditions and West German facilities were quite foreign to them, but after intensive training, they were ready to undertake flights.

Within a month it was obvious that the end of the Berlin blockade was not yet in sight. The Union Government ordered the Air Force to also contribute to this exercise. On 22 and 23 September 1948, 131 men of the detachment, under command of Maj D.M. van der Kaay, left South Africa. After a month's training at Bassingbourn, they reported to the British Air Force base at Lübeck, east of Hamburg in West Germany (a terminal point of the airlift).

Shortly afterwards the men were flying at full force. In April 1949 the first detachment of South Africans was replaced by a new group. Like their predecessors, they were transferred to the British air-base at Lübeck after a short training period, where they transported similar freight from West Germany to West Berlin.

With the exception of one incident near Berlin, flights took place without a hitch. Lt Tom Condon, carrying a few tons of coal on board his Dakota, had already reduced altitude in order to land at Gatow Airfield (West Berlin) when the port engine of his aircraft suddenly blew. With the assistance of the ground control approach system he could be brought down through the clouds and heavy snowfall. He was only a few meters above the ground when he was informed that the ground control approach system had lost track of his aircraft and that, although he

was directly above the landing-strip, he was too high to land.

He was forced to dump his load in order to gain height for his second attempt. The command was executed to the last detail and six minutes later he made a second attempt with a much lighter Dakota. With the exception of one bag of coal that landed on the pantry roof of the home of Gen Sir Brian Robertson, commander of the British Forces in Berlin, the rest of the freight landed in the Wansee lake and the bordering woods.

For their courageous conduct the crew members were honoured in a special way: Lt Tom Condon received the *Air Force Cross* and the other two crew members were highly commended.

On 11 May 1949, after eleven months of hardship, the blockade was lifted and the Russians were forced to admit that their efforts to force Berlin to surrender, had been a failure. The airlift was maintained until 6 October that year in order to provide the necessary supplies while the normal transport channels to the city were being repaired.

Up to and including their return to the Union in September 1949, the South Africans undertook 1 240 flights between West Germany and West Berlin. The South Africans contribution was summarized as follows in the farewell message of the officer commanding: "We have all been tremendously impressed by the South African Squadron. Not only have they taken their full share in the task of supplying Berlin, but the selfless devotion of all ranks has been an inspiring example".

As so often in the past, the South African Air Force once again distinguished itself in the eyes of the world. Moreover, it once more proved that its Western Allies could depend on it in times of need.

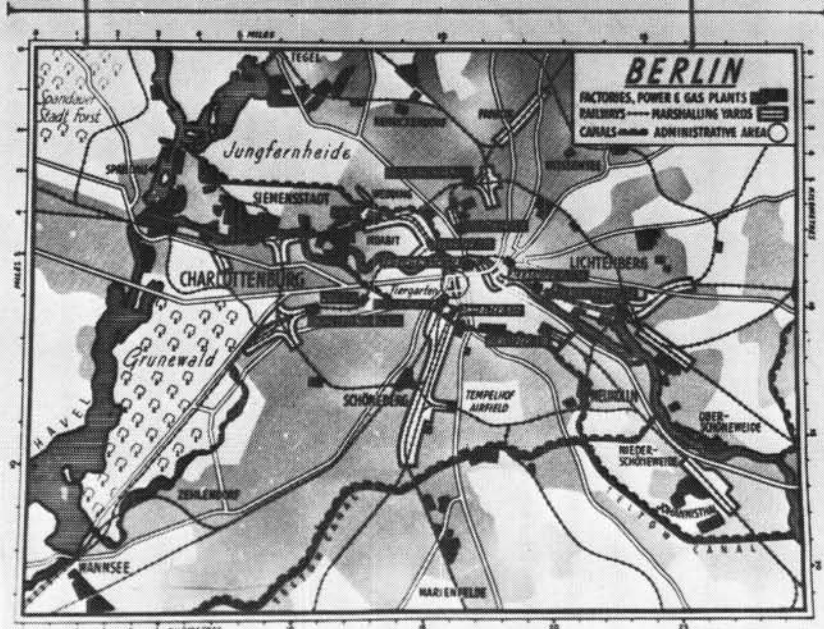
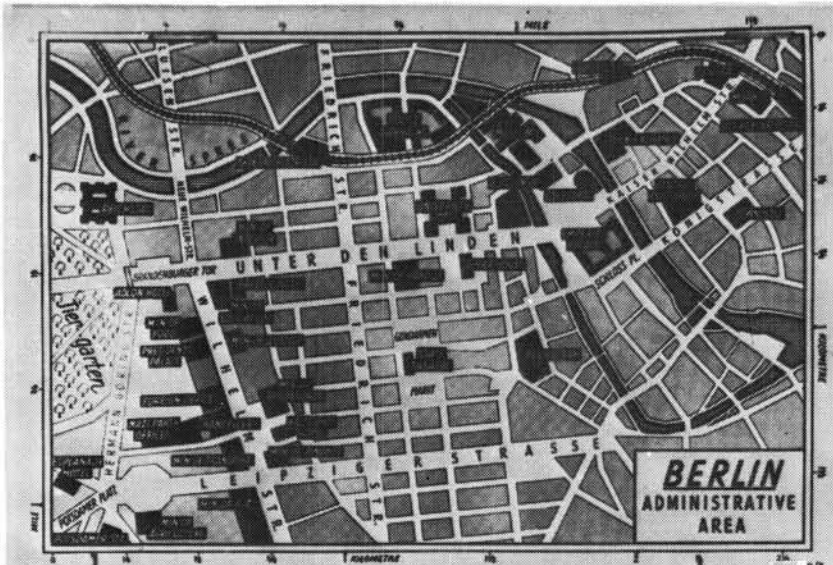
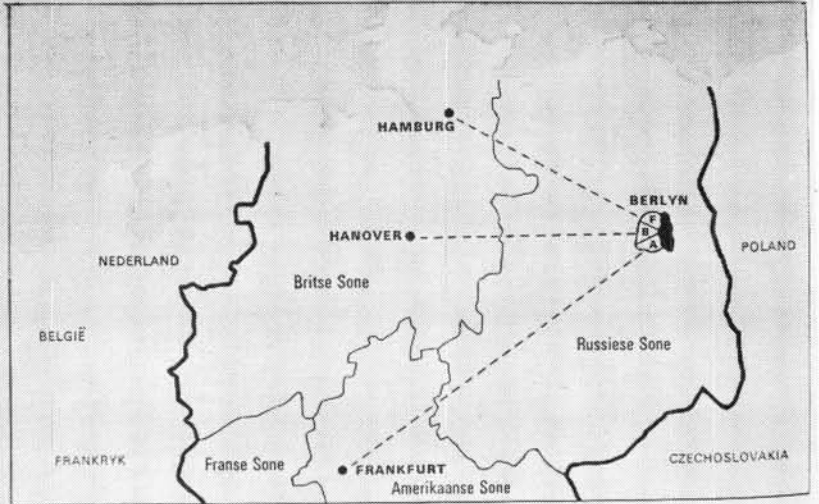
With the unveiling of the Airlift Monument at the Tempelhof Airport this event was embodied in the history of aviation. In this way the inhabitants also paid tribute to the 50 000 men who, during those eleven months, delivered their city from starvation.

---

\* Lt A.M. Steinmann, Honns Journalism/Public Relations is attached to the Military Information Bureau.

1.250 ton voedsel aan twee en 'n half-  
miljoen inwoners en 3,500 ton steen-

Onder: Die drie lugweë wat tussen Wes-Duitsland en Wes-Berlyn oopgestel is vir  
Westerse gebruik.  
Regs: Die roetes wat deur Gaallieërse vliegtuie gebruik is tydens die Berlyne  
lugbrug.



*Kaart van Berlyn.  
Plan de Berlin,  
Map of Berlin.  
Stadtplan von Berlin.*

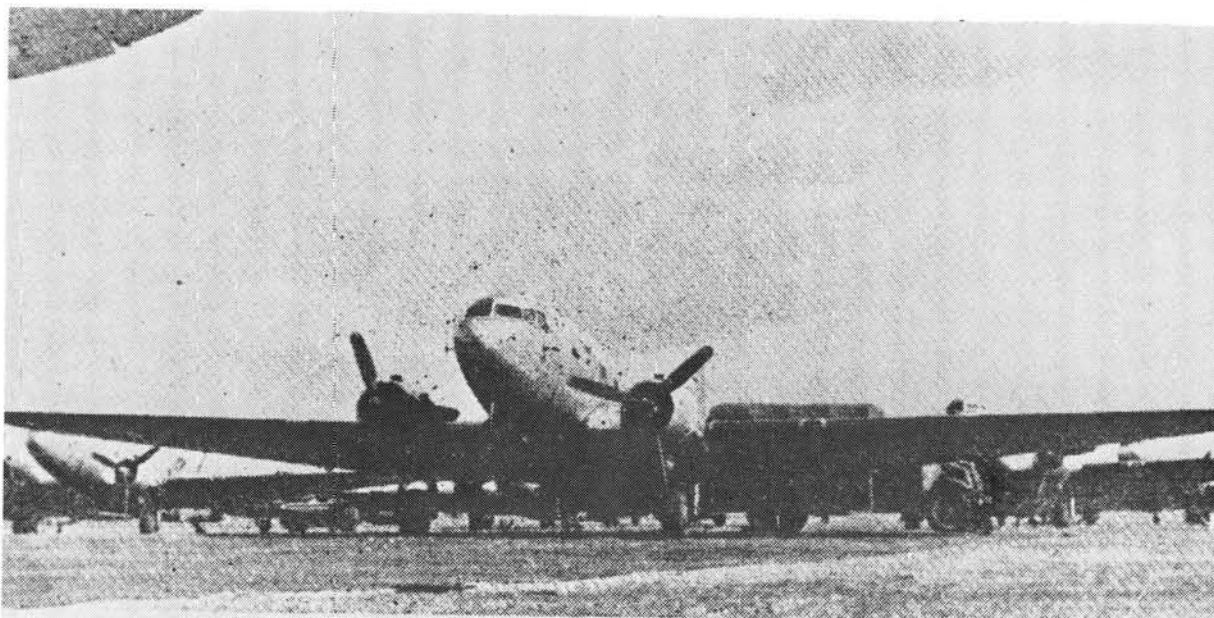


*Offisiere van die SALM ontvang laaste opdragte by Bassingbourn voordat hulle na Wes-Duitsland vertrek.*

**SAAF officers receiving final orders at Bassingbourn before leaving for West Germany.**

*Des officiers de l'armée de l'air sud-africaine recevant leurs dernières instructions à Bassingbourn avant leur départ pour l'Allemagne de l'Ouest.*

**Offiziere der südafrikanischen Luftwaffe (SAAF) erhalten ihre letzten Aufträge in Bassingbourn vor ihrer Abfahrt nach Westdeutschland.**



*The S.A. Air Force flew more than a thousand sorties during the Berlin air lift. The photograph shows Dakotas, operated by S.A.A.F. personnel, in the district of Lübeck.*

**Die SA Lugmag het meer as 'n duisend vlugte voltooi tydens die Berlynse Lugbrug. Die foto toon Dakotas beman deur SALM personeel in Lübeck.**

**L'Armée de l'air sud-africaine a effectué plus d'un millier de vols au cours du Pont Aérien de Berlin. Cette photographie représente des Dakotas de l'armée de l'air sud-africaine sur la base de Lübeck.**

**Die südafrikanische Luftwaffe unternahm mehr als 1 000 Flüge während der Berliner "Luftbrücke". Das Bild zeigt Dakotas und die Besatzung der südafrikanischen Luftwaffe in Lübeck.**

## LE PONT AERIEN DE BERLIN

Lt A.M. Steinmann\*

A l'époque de l'occupation de Berlin par les Alliés et du suicide d'Hitler le 30 avril 1945, la guerre en Europe était pratiquement finie.

Le successeur d'Hitler, l'amiral Doenitz fut arrêté et son gouvernement fut dissous. A Berlin, des représentants de l'armée allemande signaient les conditions officielles de reddition de l'Allemagne. Selon ce traité, l'Allemagne était divisée en quatre zones d'occupation. Chacune d'elles était placée sous le contrôle de l'une des grandes puissances, c'est-à-dire la Grande Bretagne, les Etats-Unis, la France et la Russie. Berlin, qui était la capitale à l'époque et qui était situé dans la zone d'occupation russe, constitua une cinquième zone et fut à son tour divisé en quatre zones, dont chacune fut placée sous le contrôle de l'une des quatre grandes puissances déjà mentionnées.

Les trois nouvelles routes aériennes partant de Francfort, Hanovre et Hambourg devaient survoler la zone occupée par la Russie pour atteindre Berlin Ouest, et les Russes garantirent qu'il n'y aurait aucune interruption du trafic aérien et ferroviaire.

La reconstruction de l'Allemagne de l'Ouest et tout particulièrement de Berlin Ouest, se déroulait sans problème, sous la supervision des quatre grandes puissances. Le progrès économique, au contraire, était freiné par le pouvoir d'achat réduit de la monnaie allemande ainsi que par la décentralisation du pouvoir économique.

Malgré de nombreuses tentatives de coopération avec la Russie, les discussions entre les représentants russes et les Occidentaux échouèrent, ce qui conduisit la Grande Bretagne, la France et les Etats-Unis à organiser l'intégration économique et politique des zones placées sous leur autorité, sans assistance de la part de l'Union Soviétique. Les quatre zones d'occupation se virent alors divisées en un bloc oriental et un bloc occidental.

Les Russes ne se contentèrent pas de refuser leur aide. Ils multiplièrent les difficultés pour les Occidentaux qu'ils tentèrent même de chasser de Berlin et d'Allemagne de l'Ouest. Ces événements marquèrent le début de la Guerre Froide entre l'Est et l'Ouest. Sans raison apparente, le trafic ferroviaire entre l'Allemagne de l'Ouest et Berlin fut réduit de manière considérable et cessa bientôt complètement. Les Russes tentaient d'entraver le transport routier en direction de Berlin par un système de

schlüsselstellung an der Elbe. Il s'ensuivit une pénurie de nourriture et de carburant dans la capitale ainsi qu'un effondrement total du commerce.

Malgré la résistance qu'ils rencontrèrent, les Occidentaux poursuivirent l'intégration économique et politique de leurs zones d'occupation. En juin 1948, le Deutsche Mark fut introduit et cela contrecarra de manière définitive les plans soviétiques pour la prise du pouvoir.

En guise de vengeance, les Russes coupèrent l'alimentation en électricité de Berlin Ouest ainsi que les routes et les voies ferrées reliant l'Allemagne de l'Ouest à Berlin. Aucune mesure ne fut prise en ce qui concernait les routes aériennes puisque les Russes pensaient qu'il était impossible de ravitailler par air une ville de deux millions et demi d'habitants. Ils ne tenaient alors pas compte de la remarquable détermination des pilotes Occidentaux.

C'est le 28 juin 1948 que les opérations commencèrent dans le cadre du Pont Aérien de Berlin. Même de nos jours, cet épisode est considéré comme le "projet de ravitaillement le plus remarquable de l'histoire et un exploit unique dans l'histoire de l'aviation mondiale". Les problèmes ne manquèrent cependant pas: fournir 1 250 tonnes de nourriture à 2 millions et demi de personnes et 3 500 tonnes de charbon aux centrales thermiques de la ville et à ses industries était une tâche considérable et 500 avions étaient constamment prêts au décollage.

L'atterrissage d'avions de transport lourds n'était guère facilité par le mauvais état des pistes d'atterrissage d'Allemagne de l'Ouest et de Berlin Ouest et, comme pour aggraver les choses, l'Allemagne traversait son hiver le plus rigoureux depuis douze ans.

Malgré cela, les Occidentaux ne se découragèrent pas. De nouvelles pistes furent construites sur les aéroports insuffisamment équipés et les mesures de contrôle aérien furent améliorées pour faire face au trafic accru. En période de pleine activité, un avion décollait toutes les trois minutes des 10 aérodromes d'Allemagne de l'Ouest, de nuit comme de jour.

Pour éviter un engorgement des terrains d'aviation, tout appareil qui ne parvenait pas à atterrir à sa

première tentative devait regagner sa base en Allemagne de l'Ouest avec sa cargaison complètement intacte. Un système de transport efficace fut établi pour assurer le chargement, le déchargement et la distribution rapide de l'approvisionnement.

Un système de balises électroniques fut utilisé pour maintenir les avions sur leur cap. Les aérodromes furent dotés d'équipement radar pour permettre l'atterrissage des avions dans des conditions météorologiques difficiles. De nuit comme de jour, un réseau d'observation météorologique transmettait des bulletins à un bureau central, situé à la base de Rhein Main. Les centres d'entretien furent agrandis et modernisés afin d'accélérer réparations et révisions.

Vers la fin d'août 1948, l'Armée de l'Air sud-africaine se préparait à prêter son concours aux Alliés dans le cadre du Pont Aérien de Berlin. En octobre il devint évident que le blocus de Berlin allait se prolonger: l'Armée de l'Air sud-africaine sélectionna alors un certain nombre de pilotes qui partirent pour l'Allemagne en septembre. Les conditions météorologiques et les installations ouest-allemandes leur étaient peu familières, mais après une période de formation intensive, ils étaient prêts à effectuer des vols opérationnels.

Un mois plus tard, il était évident que la fin du blocus de Berlin n'était pas proche. Le gouvernement de l'Union donna l'ordre à son Armée de l'Air de participer à cette opération. Les 22 et 23 septembre 1948, 131 hommes sous les ordres du major D.M. van der Kaay, quittèrent l'Afrique du Sud. Après un mois d'entraînement intensif à Basingbourn, ils rallièrent la base britannique de Lübeck à l'est de Hambourg, point terminus du pont aérien.

Peu après, la totalité des effectifs était déployée. En avril 1949, le premier détachement sud-africain fut remplacé par un nouveau contingent, qui après une courte période d'entraînement, assura depuis Lübeck le transport de ravitaillement entre l'Allemagne de l'Ouest et Berlin Ouest.

Les vols se déroulèrent sans problème à l'exception d'un incident au cours duquel le lieutenant Tom Condon transportait plusieurs tonnes de charbon à bord de son Dakota; il avait déjà réduit son altitude en prévision de l'atterrissage à l'aérodrome de Gatfield à Berlin Ouest; à ce moment-là le moteur gauche de son appareil explosa. Le contrôle d'approche au sol le guida à travers les nuages et

de lourdes chutes de neige. Alors qu'il était seulement à quelques mètres du sol, le contrôle d'approche lui signala qu'il avait perdu toute trace de son appareil et que, bien qu'il soit directement au-dessus de la piste d'atterrissage, il était trop haut pour atterrir.

Il fut forcé de se débarrasser de son chargement afin de prendre de l'altitude pour tenter un second atterrissage qu'il mena à bien six minutes plus tard avec un Dakota beaucoup plus léger. A l'exception d'un sac de charbon qui tomba sur le toit de la maison du général Brian Robertson, commandant en chef des forces britanniques à Berlin, le reste de sa cargaison se retrouva dans le lac Wansee et les bois avoisinants.

Les membres de l'équipage reçurent des distinctions honorifiques pour leur conduite courageuse: le Lt. Condom reçut la Croix de l'Armée de l'Air et les deux autres membres de l'équipage furent loués pour leur bravoure.

Le 11 mai 1949, après 11 mois d'épreuves, le blocus fut levé et les Russes furent obligés d'admettre que leurs efforts pour forcer Berlin à se rendre avaient été vains. Le pont aérien fut maintenu jusqu'au 6 octobre afin d'assurer l'approvisionnement de la ville en attendant la réparation des voies d'accès normales.

Jusqu'à leur retour dans leur pays en septembre 1949, les Sud-Africains effectuèrent 1 240 vols entre l'Allemagne de l'Ouest et Berlin Ouest. La contribution sud-africaine a été résumée de la manière suivante dans le discours d'adieu prononcé par leur chef de corps: "L'escadron sud-africain a produit sur nous une forte impression. Ses hommes ne se sont pas contentés d'assumer leur tâche dans l'approvisionnement de Berlin. Ils ont aussi, quelque soit leur rang, fait montre d'un dévouement désintéressé qui nous a tous inspirés".

Comme souvent par le passé, l'Armée de l'Air sud-africaine s'est de nouveau distinguée aux yeux du monde. Elle a aussi prouvé que ses alliés occidentaux pouvaient compter sur elle en cas de besoin.

L'inauguration à l'aéroport de Tempelhof, du monument commémorant le pont aérien a inscrit ces événements dans l'histoire de l'aviation. Les Berlinois ont aussi rendu hommage de cette manière aux 50 000 hommes qui sauvèrent leur ville de la famine au cours des 11 mois que dura le Pont Aérien de Berlin.



# DIE BERLINER LUFTBRÜCKE

Lt A.M. Steinmann\*

Als die Alliierten Berlin besetzt hielten und Hitler am 30. April 1945 Selbstmord beging, nahte der Krieg in Europa seinem Ende.

Hitlers Nachfolger, Admiral Doenitz, wurde verhaftet und man löste seine Regierung auf. Abgeordnete der deutschen Wehrmacht unterschrieben in Berlin die offiziellen Bedingungen für Deutschlands Übergabe. Nach diesen Bedingungen wurde Deutschland in vier Besatzungszonen eingeteilt, und jede dieser Zonen wurde von einer der Weltmächte (Großbritannien, USA, Frankreich und UdSSR) verwaltet. Berlin, welches in der russischen Besatzungszone gelegen ist, wurde auch in vier Zonen eingeteilt und von den Weltmächten verwaltet.

Russland garantierte dem Westen ungestörte Flug- und Bahnverbindungen nach West-Berlin, und man eröffnete die drei Fluglinien aus Frankfurt, Hannover und Hamburg.

Unter der Aufsicht der Alliierten verlief der Wiederaufbau Westdeutschlands und vor allem der Wiederaufbau West-Berlins ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Es gab jedoch keine einheitliche ökonomische Verwaltung und die schwache Kaufkraft der deutschen Währung beeinflusste den ökonomischen Fortschritt.

Alle möglichen Versuche wurden unternommen um die Zusammenarbeit mit Rußland zu erleichtern. Als jedoch die entgeltigen Diskussionen Rußlands mit den Abgeordneten der Westmächte unerfolgreich blieben, entschieden sich die Westmächte die ökonomische und politische Integration der Besatzungszonen ohne russische Mitarbeit in die Wege zu leiten. Die vier Besatzungszonen Deutschlands teilten sich also in einen westlichen und einen östlichen Machtblock auf.

Rußland verweigerte nicht nur die Mitarbeit am Wiederaufbau Deutschlands, sondern man versuchte auch die Tätigkeiten des Westens in solchem Maße zu behindern, daß Rußland ihnen sogar den Zugang nach West-Berlin verweigern wollte. Dies war der Anfang des Kalten Krieges zwischen Ost und West. Rußland erschwerte die Bahnverbindung zwischen Westdeutschland und Berlin, bis der Zugverkehr schließlich völlig aufhörte. Reparaturen an der Autobahn und der

Brücke über die Elbe, waren Teil der russischen Versuche den Straßenverkehr nach Berlin zu erschweren. Diese Bestrebungen Rußlands führten zu einem Lebensmittel- und Benzinmangel in der damaligen Hauptstadt, welcher den Zusammenbruch des Handels mit sich brachte.

Trotz allem führten die Westmächte die politische und ökonomische Integration ihrer Besatzungszonen durch. Im Juni 1948 wurde die Deutsche Mark in Gebrauch genommen, welche Rußlands Pläne zur Übernahme vereitelte.

Als Rache unterbrach Rußland die Stromversorgung sowie die Straßen- und Bahnverbindung zwischen Westdeutschland und West-Berlin. Rußland war der Meinung, daß die Flugverbindungen von wenig Bedeutung seien, da man nicht eine Zweieinhalbmillionenstadt aus der Luft mit Lebensmitteln versorgen könne. Rußland rechnete jedoch nicht mit der charakteristischen Entschlossenheit der alliierten Flieger des Zweiten Weltkrieges

Am 28. Juni 1948 wurde die Berliner Luftbrücke in Gebrauch genommen. Bis heute bleibt die Berliner Luftbrücke das erstaunlichste Projekt der Lebensmittelversorgung und eine einzigartige Leistung in der Fluggeschichte. Das Unternehmen verlief jedoch nicht problemlos. Die tägliche Versorgung von zweieinhalb Millionen Menschen mit 1 250 t Lebensmitteln und 3 500 t Kohle für die Kraftwerke der Stadt war eine enorme Aufgabe. 500 Flugzeuge waren ununterbrochen startbereit.

Die Startbahnen bei manchen der Flughäfen in Westdeutschland und West-Berlin befanden sich in einem verwahrlosten Zustand und eigneten sich nicht für große Frachtflugzeuge. Als ob dies nicht genug gewesen wäre, brach der kälteste Winter seit zwölf Jahren in Deutschland ein.

Trotz allem ließen die Westmächte sich nicht einschüchtern. Startbahnen wurden gebaut und die Flugverkehrskontrolle wurde erweitert um dem schweren Flugverkehr gerecht zu werden. Als alle Vorbereitungsarbeiten getroffen waren, und das Unternehmen "Luftbrücke" in vollem Gange war, startete alle drei Minuten ein Flugzeug von den 10 Flughäfen in Westdeutschland.

Um Stauungen auf den Flughäfen in West-Berlin vorzubeugen, mußte jeder erste Landungsver-

such erfolgreich sein, oder das Flugzeug hatte mit voller Fracht nach Westdeutschland zurückzukehren. Es wurde auch ein höchst wirksames Transportsystem entwickelt, damit das Entladen und die Verteilung der Vorräte so glatt wie möglich verlaufen konnte.

Ein elektronisches Signalsystem wurde errichtet, damit es den Flugzeugen erleichtert werden konnte, den genauen Kurs einzuhalten. Das Landen bei schlechtem Wetter wurde durch Radar-ausrüstung ermöglicht. Ein meteorologisches Beobachtungsnetz signalisierte Tag und Nacht Wetterberichte an das Hauptwetterbüro am Rhein-Main-Flughafen. Die Wartungsstätten wurden ausgebaut und modernisiert, um die Reparaturen und Wartungen zu beschleunigen.

Ende August 1948 bereitete die Südafrikanische Luftwaffe sich darauf vor, das Unternehmen "Luftbrücke" zu unterstützen. Im Oktober wurde es deutlich, daß die Berliner Luftbrücke noch auf lange Zeit in Gebrauch sein würde, und auserwählte Piloten flogen im September nach Westdeutschland ab. Die Wetterumstände und Fluggeräte waren den südafrikanischen Piloten jedoch so fremd, daß sie erst sorgfältig ausgebildet werden mußten, bevor sie sich an dem Unternehmen beteiligen konnten.

Es war jedoch bald zu erkennen, daß die Berliner Blockade noch lange bestehen werde, und die Union-Regierung befahl der Luftwaffe, sich an dem Unternehmen zu beteiligen. Am 22. und 23. September 1948 reisten 131 Soldaten aus der Abteilung Major D.M. van der Kaays aus Südafrika ab. In Bassingbourn wurden sie einen Monat lang ausgebildet, wonach sie sich bei der britischen Luftwaffenbasis in Lübeck, ein Bestimmungsflughafen der Berliner Luftbrücke, anmeldeten.

Im April 1949 wurde die erste Abteilung der Südafrikaner durch eine neue Gruppe ersetzt. Auch sie wurde nach einer Ausbildungsphase in Lübeck stationiert, wo sie sich an dem Berliner Unternehmen beteiligten.

Außer einem Zwischenfall verliefen die Flüge ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Leutnant Tom Condom flog mit einer Kohlenfracht von ein paar Tonnen in Richtung Gatow-Flughafen (West-Berlin), als der Seitenmotor seiner Dakota plötzlich ausbrannte. Mit Hilfe des Funk-Landungssystems konnte die Maschine trotz Wolken und Schneefall zur Landung ansetzen. Als das

Flugzeug sich jedoch nur ein paar Meter über der Landebahn befand, erhielt der Pilot die Durchsage, daß er nicht mehr auf dem Radarschirm erscheine, und daß er, obwohl er sich über der Landebahn befinde, zu hoch flöge, um die Landung zu vollenden.

Für den zweiten Landungsversuch mußte der Pilot seine Fracht abwerfen, damit das Flugzeug wieder Höhe gewinnen konnte. Der Befehl wurde genau ausgeführt und sechs Minuten später wurde ein zweiter Landungsversuch unternommen. Die Dakota war nun erheblich leichter, da die ganze Kohlenfracht, – bis auf einen Sack, der auf General Sir Brian Robertsons Scheunendach fiel – in dem nahegelegenen Wald und im Wansee landete.

Der zweite Landungsversuch glückte und für ihren mutigen Einsatz wurden die Piloten folgendermaßen belohnt: Leutnant Tom Condom erhielt das Kreuz der Luftwaffe (Air Force Cross) und die beiden Besatzungsmitglieder wurden befördert.

Nach 11 mühevollen Monaten, am 11. Mai 1949, wurde die Blockade aufgehoben, und Rußland mußte einsehen, daß sie Berlin nicht zur Übergabe zwingen konnten. Das Unternehmen wurde jedoch bis zum 6. Oktober 1949 weitergeführt – bis die normalen Transportrouten wieder hergestellt waren.

Im September 1949 kehrten die Südafrikaner, nachdem sie 1 240 Flüge zwischen Westdeutschland und West-Berlin unternommen hatten, in die Union zurück. In seiner Abschiedsrede faßte der Befehlshaber den südafrikanischen Einsatz folgendermaßen zusammen: "Das südafrikanische Geschwader hat uns alle sehr beeindruckt. Sie erfüllten ihre Aufgabe im Unternehmen "Luftbrücke" mit solchem selbstlosen Eifer, daß sie uns ein inspirierendes Vorbild waren".

Die Südafrikanische Luftwaffe hatte sich also in der westlichen Welt bewiesen und hob hervor, daß der Westen in Zeiten der Not mit ihr rechnen könne.

Mit der Enthüllung des Luftbrückenmonuments am Tempelhof-Flughafen wird dieses Unternehmen in der Geschichte der Luftfahrt aufgenommen. Auf diese Weise würdigen die Berliner die 50 000 Männer, welche die Stadt vor dem Untergang retteten.