



En C-47 kommer in för landning och hälsas av ett gäng glada grabbar. Observera kullen de står på, en hög förvridet byggmaterial. Berlin var vid den här tiden fortfarande en stad av ruiner.

Flygarna räddade Berlin

Vid den här tiden för 60 år sedan inleddes flyghistoriens största räddningsoperation. Stalin hade bestämt sig för att svälta det inringade Berlin till underkastelse. Amerikaner och briter var fast beslutna att stoppa honom. Det kalla krigets första stora sammandrabbning blev en seger för demokratin.

TEXT: JONAS BJÖRNSTAM

Under nästan ett helt år, från den 24 juni 1948 till den 11 maj 1949 var Berlin en belägrad stad. Den försörjdes av en outsinlig ström av flygplan från västra Tyskland. Perioden har gått till historien som "The Berlin Airlift" – luftbron till Berlin. Det var den första verkliga allvarliga krisen under det kalla kriget.

I dag har krisen nästan fallit i glömska. Andra är färskare i minnet. Vad var det egentligen som hände?

Bilderna från den här tiden är alla kulligt likartade. Magra barnsben, pojkar i kortbyxor, flickor i tunna klänningar som ser ut att vara sydda av gamla gardiner. Vuxna i nötta kläder. Utmärglade, vinkande! Ovanför ett flygplan med det amerikanska eller brittiska flygvapnets emblem under vingarna.

Berlin för sextio år sedan var fortfarande, tre år efter kriget, en ruinstad. Berlinarna bodde i utbombade hus, källare och före detta skyddsrum. Tyskland var en slagen nation satt under förmyndare. Beslutet



En amerikansk C-54 landar in för magra berlinare, unga och gamla. Kanske väntar barnen på fallskärmar med godis.

hade tagits av segrarmakterna vid den så kallade Potsdamkonferensen 1945.

Där delades landet i fyra ockupationszoner. I öster Sovjetunionen, i väster västmakterna – USA, Frankrike och Storbritannien. Skiljelinjen följde i stort sett floden Elbe På liknande sätt delades Berlin i fyra sektorer. Staden kom att

ligga som en isolerad ö omgiven av sovjetiska trupper.

SAMARBETET mellan de fyra segrarmakterna började tämligen omgående efter kriget att knaka i fogarna. Tyskland administrerades av ACC, "Allied Control Council". Som en del av krigsskadeståndet skulle den tyska industrin monteras ner och fraktas till Sovjetunionen, den makt som tveklöst fått offra mest under kriget.

Våren 1946 var det val i Berlin. Nästan 90 procent av stadens röstberättigade lade sina röster på någon av de demokratiska kandidaterna. Valet blev ett svidande nederlag för kommunisterna. Som hämnd vägrade ryssarna att leverera livsmedel västerut. Väst svarade med att stoppa leveranserna av de nedmonterade industrierna åt andra hållet.

Enligt något som kallades Morgenthauplanen, uppkallad efter USA:s finansminister Henry Morgenthau, skulle den tyska nationen hållas tillbaka. Ekonomin



Leveranser av mjöl, jäst och salt innebar att den inneslutna befolkningen kunde få bröd. OBS att flickan bär limporna i ett exemplar av "Neues Deutschland", det östtyska kommunistorganet.

skulle inte tillåtas växa mer än till högst hälften av vad den varit före kriget. Tanken var att Tyskland aldrig mer skulle få utgöra ett hot mot sina grannar.

Ryssarna stödde planen helhjärtat, men den hade en avgjord nackdel. Miljoner människor i Europas mitt höll sakta på att svälta ihjäl. Amerikanerna tänkte om. 1947 introducerade USA:s utrikesminister George Marshall en helt ny politik.

MARSHALLPLANEN var den var raka motsatsen till Morgenthau's plan. Enligt Marshall skulle Tyskland och Västeuropa tvärt om byggas upp ekonomiskt för att på så sätt skapa stabilitet på den sargade kontinenten.

I mars 1948 marscherade ryssarna ut från ACC:s möte i London för att aldrig

mer återvända. Tre månader senare introducerades D-marken i västra Tyskland. Den ersatte den gamla Riksmarken som förlorat kraftigt i värde.

Stora mängder D-mark smugglades också in i Berlin där den raskt blev den förhärskande valutan. För ryssarna innebar det en katastrof. Risken var överhängande att en blomstrande kapitalistisk ekonomi skulle uppstå mitt i deras socialistiska Tyskland.

Valutareformen blev den tändande gnistan. Den sovjetiska diktatorn Josef Stalin bestämde sig för att driva ut västmakterna ur Berlin genom att skära av all tillförsel av varor till staden. Två miljoner berlinare skulle svältas till underkastelse.

Försörjningen av elektricitet till västra Berlin stängdes av. Mat, bränsle, mediciner, inget tilläts passera kontrollstationerna mellan öst och väst. Taktiken var ingalunda ny. I början av 1930-talet hade Stalin tillämpat den när jordbruket kollektiviserades i Ukraina.

BERLINARNA hade stått i förbindelse med sina landsmän i väster via motorvägar och järnvägar som gick genom den sovjetockuperade zonen. Nu spärrade ryssarna vägarna, officiellt för att de skulle repareras. Järnvägarna stängdes på grund av "tekniska problem".

Strikt juridiskt fanns inget att anmärka mot den drakoniska åtgärden. Något avtal om marktransporter genom östzonen fanns inte mellan segrarmakterna.

General Lucius Clay, befälhavare för den USA-ockuperade zonen i västra Tyskland ansåg att Stalin bluffade. Han menade att förnödenheter helt enkelt skulle fortsätta att transporteras under skydd av starka

pansarförband. Om ryssarna satte sig till motvärn skulle konvojerna skjuta sig igenom.

Den amerikanske presidenten, Harry S Truman, tyckte inte att det var någon bra idé. En öppen konfrontation skulle med stor sannolikhet innebära krig, något USA långt ifrån var rustat för. Däremot fanns en annan möjlighet.

Mellan västra Tyskland och Berlin fanns tre luftleder, var och en cirka 30 kilometer bred. Lederna var avtalade mellan segrarmakterna. Stalin kunde alltså inte säga nej om de västallierade bestämde sig för att flyga in de förnödenheter berlinarna behövde för att överleva.

RISKEN FANNS visserligen att han bröt avtalet. I så fall var ryssarnas enda chans att stoppa trafiken att skjuta ner obeväpnade transportflygplan. Men var de beredda att starta ett tredje världskrig?

Ytterligare en fråga väckte oro - var en luftbro ens tekniskt möjlig? Fanns kapaciteten? Uppgiften var överväldigande. För att inte svälta ihjäl skulle två miljoner människor behöva 1 700 kalorier per dag.

Det innebar att staden måste förses med närmare 770 ton mjöl och brödsäd, nästan 65 ton fett, 110 ton kött eller fisk, 180 ton torkad potatis, lika mycket socker, tre ton jäst, drygt 140 ton grönsaker, nästan 40 ton salt och tio ton ost. Per dag!

Till detta kom närmare 3 500 ton kol, diesel och bensen för värme och transporter. Totalt runt 5 000 ton per dag!

Clay vände sig till general Curtis LeMay, befälhavare för det amerikanska flygvapnet i Europa. Av en händelse fanns också general Albert Wedemeyer



Pojkar är ändå alltid pojkar. Här leker de "Luftbrücke". Notera att två av modellerna är en C-69 Lockheed Constellation, en typ som var mindre vanlig vid tiden för luftbron.



Short Sunderland byggdes i såväl civila som militära versioner. Här en av de senare som främst användes för havsövervakning och ubåtsjakt under kriget.



Handley Page H.P. 67 Hastings konstruerades specifikt för RAF. Två "squadrons", No. 47 och No. 297, opererade typen under luftbron till Berlin.

på plats. Denne var något av en expert på luftbroar. Under kriget hade han organiserat leveranserna över Himalaya från Indien till de nationalistiska styrkorna i Kina.

De båda flyggeneralerna trodde att en luftbro var möjlig även om uppgiften var svår. Men skulle berlinarna klara att hålla ut? Hur pålitliga var de?

TRE ÅR EFTER kriget var de västallierades misstro mot tyskarna stor. Alltför många servila gamla nazister uppträdde nu som "demokrater" i hopp om att åter stiga till maktens tinnar. Men det fanns även pålitligt folk.

Ernst Reuter hade 1947 valts till Berlins överborgmästare, en socialdemokrat som en tid på 1930-talet suttit i Hitlers koncentrationsläger och efter frigivningen flytt till Turkiet. Reuter var skeptisk till den västallierade förmågan, men försäkrade Clay att Berlins invånare skulle ge luftbron sitt stöd.

Det amerikanska flygvapnet, "US Air Force", hade vid den här tiden bara en begränsad transportkapacitet i Europa. På plats i västra Tyskland fanns endast ett mindre antal C-47 Skytrain, den militära transportversionen av civila trafikflygplanet DC-3. Vart och ett lastade planen max 3,5 ton. Enligt Clays beräkningar skulle USA, under gynnsamma omständigheter, kunna föra in 300 ton förråd per dag.

Den brittiska beredskapen var något högre. Med den kapacitet som fanns i Tyskland, och som med kort varsel kunde flygas in från Storbritannien, skulle RAF, "Royal Air Force", klara att mobilisera runt 150 C-47 och ett 40-tal maskiner av typen Avro York.



Kartan visar de amerikanska respektive brittiska inflygningsvägarna. Luftleden i mitten användes för gemensamma returflygningar.

Den senare var en högvingad maskin som drevs av fyra Rolls-Royce Merlin. York var i princip en utveckling av bombaren Avro Lancaster. Planet hade en maximal lastkapacitet av 10 ton.

ENGELSMÄNNEN trodde sig om att kunna förse Berlin med 400 ton förnödenheter per dygn. Med kombinerade amerikanska och brittiska ansträngningar totalt 700 ton per dygn alltså. Långt ifrån de 5 000 ton som krävdes för stadens överlevnad.

Men situationen ljusnade sakta. I början av juni hade amerikanerna börjat få tillgång till ett stort antal fyrmotoriga Douglas C-54 Skymaster, en militär version av DC-4:an.

Britterna kompletterade flottan med tolv flygbåtar, tio Short Sunderland och senare

två Short Hythe. Dessa var byggda för hårda tag till sjöss och användes främst för att frakta bulklaster med salt, en vara som skulle korroderande de mer känsliga, landbaserade flygplanen.

Amerikanerna döpte sin del av operationen till Vittles, britterna kallade sin Operation Plainfare. Tyskarna på marken kallade flygplanen "Die Rosinenbomben" – Russinbombarna.

Amerikanernas baser, Wiesbaden och Rhein-Main, låg nära Frankfurt. De använde den södra av de tre korridorerna för inflygning från sydväst och landade huvudsakligen på Tempelhof.

BRITTERNA FLÖG IN från nordväst. De trafikerade den nordliga korridoren från ett antal baser runt Hamburg och landade på Gatow. Flygbåtarna landade på floden Havel. Såväl amerikaner som briter flög sedan ut via korridoren i mitten, mot Hannover, för att efter att ha nått västra zonen vika av mot sina respektive hemmabaser.

Ett intrikat schema utarbetades. Flygplanen flög med tre minuters separation i tid och 500 fots separation i höjd. De delades in i sektioner om fem i varje. Det första flög på 5 000 fot, nästa på 5 500 och så vidare. Efter den femte maskinen, alltså 15 minuter senare, började man om på 5 000 fot igen.

Så här var det i teorin. I verkligheten var det stora svårigheter att koordinera det stora antalet rörelser. För att inte tala om på marken där urlastningen måste gå i ett rasande tempo.

På Tempelhof inrättades en trafikledning, "Combined Airlift Task Force". Men haverier var nästan ofrånkomliga.



Douglas C-54 Skymaster var en militär utveckling av passagerarflygplanet DC-4. När typen sattes in på Berlintraden innebar det en kraftig ökning av tillgänglig lastkapacitet.



Fairchild C-82 Packet var byggt för att ta skrymmande last. Det var med detta flygplan som de schaktmaskiner flögs in som möjliggjorde byggandet av flygplatsen Tegel.



Den pålitliga arbetshästen C-47. Nackdelen var dels den begränsade lastkapaciteten, dels det sluttande golvet som försvårade lastning och lossning.



Mjök, ett nytt vapen för demokratin. Douglas var inte sen att använda C-54:ans insatser i Berlin i marknadsföringen.

Den 30 juli inträffade vad som kom att gå till historien som den svarta fredagen.

I kraftigt regn kraschade en amerikansk C-54 och fattade eld i slutet av banan på Tempelhof. Flygplanet som kom efter sprängde däckerna då piloten bromsade för att undvika att kollidera med den brinnande kamraten. Ett tredje flygplan ground-loopade. Tempelhof stängdes medan röjningsarbetet pågick.

NYA BESTÄMMELSER infördes. All flygning skulle ske IFR, enligt instrumentflygreglerna, oavsett väderförhållanden. Den kapten som missade en inflygning måste återvända till hemmabasen, i den täta trafiken fanns helt enkelt inte manöverutrymme för ett andra landningsförsök. Sedan C-54:orna anlänt i tillräckligt antal drogs också de små C-47:orna bort från operationen.

Lastning och lossning sköttes av lokalt anställda tyskar. Reparationer och underhåll av flygplanen sköttes till stor del av tidigare personal ur Luftwaffe. Dessa arbeten var åtråvärda. Som en löneförmån ingick extra matransoner.

Mot slutet av sommaren kunde Berlin förses med 4 500 ton last per dygn och i september passerades för första gången målet 5 000 ton. Luftbron fungerade.

En av de amerikanska piloterna, Gail Halvorsen, träffade några yngre berlinare och gav dem choklad och tuggummi. Han lovade att de skulle få mer nästa gång han landade om de inte slogs om godsakerna.

- Hur kan vi veta vilket som är ditt

plan?

- Jag vingtippar.

Halvorsens närmaste befäl blev rosenrasande, men barnen uppskattade leveranserna desto mer. De döpte Halvorsen till "Onkel Choklad" alternativt "Farbror Vickande Vingar". Andra piloter tog efter.

DE HÖGRE CHEFERNA insåg propagandavärdet. De döpte godisregnet till "Operation Little Vittles". Innan luftbron var över hade närmare tre ton godis fällts i små fallskärmar till barnen i Berlin.

Från början hade de västallierade räknat med att luftbron bara skulle behövas under någon månad. Men Stalin fortsatte sin blockad. När vintern närmade sig gick Berlin mot en ny kris. Hur förhindra att invånarna inte frös ihjäl?

Utöver övriga leveranser skulle det nu krävas även 6 000 ton kol per dygn. Till all lycka hade RAF fått fram ytterligare ett stort flygplan.

Handley Page Hastings drevs av fyra stora, 14-cylindriga motorer av typen Bristol Hercules. Flygplanet hade i likhet med C-47 sporrhjul, vilket var en nackdel eftersom det sluttande golvet komplicerade in- och urlastning. Å andra sidan hade Hastings en lastförmåga som översteg till och med C-54:ans.

Den fjärde av de länder som ockuperade Tyskland, Frankrike, var vid den här tiden upptaget av kriget i Indokina och kunde bara i mycket liten utsträckning bidra till luftbron. Fransmännen få kvarvarande

transportflygplan i Europa var fullt uttagna med att klara de egna truppers försörjning i Berlin.

DET FRANSKA bidraget till luftbron var trots detta inte oväsentligt. Vid sjön Tegel anlade de ett nytt flygfält med hjälp av schaktmaskiner de flög in med en stor C-82 Packet, ett tvåmotorigt flygplan försett med stjärtbommar.

Ett problem var att tornet till en sovjetisk radiosändare stod i vägen för inflygningen. Den franske kommandanten tog helt enkelt beslutet att spränga tornet inför ögonen på jublande berlinare. En minst sagt ilsken protest från ryssarna avfärdades.

Sovjetmakten gjorde också vad den kunde för att störa trafiken. Ryssarna släppte upp ballonger i luftledningarna. De "övade" med luftvärn i närheten. Nattetid följde de flygplanen med strålkastare. De satte upp falska radiofyrrar som sände på samma frekvens som de äkta för att locka luftbrons piloter vilse.

I september trängde en mobb av östtyska kommunister in i västra Berlin för att försöka störa ett planerat demokratiskt val. De ockuperade under några dagar stadens civila förvaltningsbyggnad.

En halv miljon västberlinare slöt upp i en demonstration vid Brandenburger Tor till stöd för demokratin. Ernst Reuter talade och vädjade om världens stöd. Sovjetiska soldater öppnade eld mot folkmassan. När kommunisterna insåg att de skulle förlora valet bojkottade de det och utropade sin egen regering i östzonen.

SOVJETISKA jaktpiloternas genomförde skenanfall, ofta synnerligen närgångna, mot flygplan i luftbron. Ett jaktflygplan kolliderade med ett brittiskt passagerarflygplan. Båda maskinerna kraschade och 35 människor omkom. Totalt noterades över 730 mer eller mindre allvarliga incidenter av den här typen.

Vintern 1948-49 var svår i Tyskland. Dis, dimma, regn och snö. Under långa perioder var det omöjligt att landa i Berlin. Vid något tillfälle var stadens kollager nere i bara några dagars förbrukning. Men när våren kom vände det. Under påskhelgen i början av april levererade över 1 300 flygningar nästan 13 000 ton kol.

Den 11 maj 1949 bestämde sig Stalin för att häva blockaden. Han förklarade den för en "seger". På vilket sätt är oklart.

Under de föregående dryga tio månaderna flög USAF, RAF och civila bolag nästan 280 000 gånger till Berlin. De levererade över fyra miljoner ton mat och andra förnödenheter till den belägrade staden.

Luftbron till Berlin krävde 101 människoliv. Av dessa var 39 brittiska och 31 amerikanska flygare. De flesta omkom i haverier. Men två miljoner berlinare räddades från att hungra och frysa ihjäl.

Avro 691 Lancastrian var inget annat än en civil version av Lancaster. Typen användes främst till att transportera bensin och diesel. Lastkapaciteten var över 11 300 liter.



Avro 685 York lånade vingar, landställ och motorer från andra världskrigets bombare Lancaster. Flygplanet hade en maximal startvikt på över 31 ton.