

BLOCKIERTE SIEGER - GETEILTES BERLIN

ONLINE-PUBLIKATION ZUR OPENAIR-AUSSTELLUNG

75 JAHRE LUFTBRÜCKE



BLOCKIERTE SIEGER - GETEILTES BERLIN. 75 JAHRE LUFTBRÜCKE

ONLINE-PUBLIKATION ZUR OPENAIR-AUSSTELLUNG
VOR DER ABFLUGHALLE DES FLUGHAFENS TEMPELHOF
(LAUFZEIT: 28. JUNI 2023 BIS 12. MAI 2024)

MILITÄR
HISTORISCHES
MUSEUM
Flugplatz Berlin-Gatow

MUSEUM МУЗЕЙ
BERLIN БЕРЛИН
KARLSHORST
КАРЛСХОРСТ



EINLEITUNG

Doris Müller-Toovey

BERLIN BLOCKADE | LUFTBRÜCKE NACH BERLIN (1948/49) – EINE SICHERHEITSPOLITISCHE EINORDNUNG

Marc Hansen

»WIR BLEIBEN. PUNKT.« DIE POLITISCHEN ENTSCHEIDUN- GEN DER WESTMÄCHTE UNMITTELBAR NACH DER BLOCKADE WEST-BERLINS

Bernd von Kostka

DIE SOWJETISCHE PERSPEKTIVE WÄHREND DER BERLIN- KRISE 1948/49

Jörg Morré

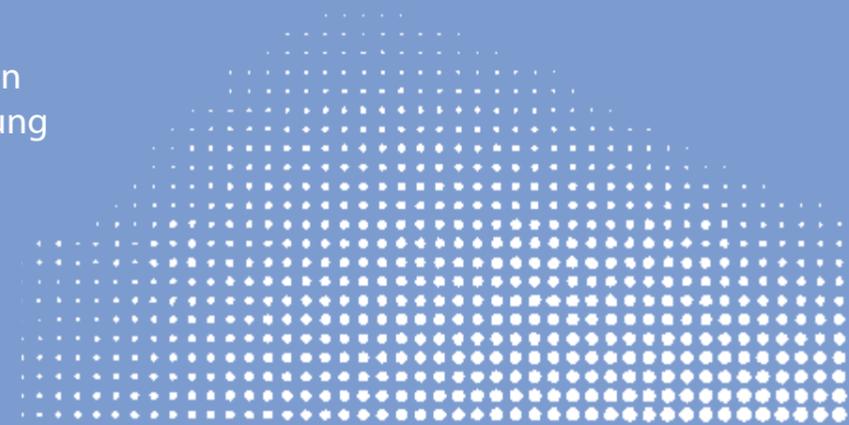
HUNGERN FÜR DIE FREIHEIT? VERSORGUNGSSTRATEGIEN IM BLOCKADEALLTAG WEST-BERLINS

Ricardo Neuner

»FLUGZEUGE, DIE UNS AUSPLÜNDERN« – EIN EWIGER LUFT- BRÜCKENMYTHOS?

Matthias Heisig

Impressum Online-Publikation
Impressum Openair-Ausstellung



EINLEITUNG

DORIS MÜLLER-TOOVEY

1948: Flugzeuge versorgen eine blockierte, vom Hunger bedrohte Millionenstadt über viele Monate im Minutentakt. Sie brechen laufend Rekorde beim Einflug von Gütern, lassen Schokolade regnen und sichern Demokratie und Freiheit. Am Ende werden aus Feinden Freunde. Nichts davon ist ganz falsch, aber dies ist nur ein Teil der Geschichte. Das eben beschriebene Narrativ ist weithin bekannt. Weniger gegenwärtig sind die komplexen Hintergründe, die zur sowjetischen Blockade West-Berlins und der anglo-amerikanischen Luftbrücke führten. Dasselbe gilt für den Zusammenhang dieser Ereignisse mit der Berlin- und Deutschlandpolitik der Siegermächte und der Entwicklung in der Stadt. 75 Jahre nach Blockade und Luftbrücke haben es sich das Militärgeschichtliche Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow, das Alliiertenmuseum Berlin und das Museum Berlin-Karlshorst zum Ziel gesetzt, die bekannte Kernerzählung vom Erfolg der Luftbrücke zu erweitern und das Ereignis in seine historisch-politischen Rahmenbedingungen einzuordnen.

Die Ausstellung »Blockierte Sieger – geteiltes Berlin. 75 Jahre Luftbrücke« ist vom 28. Juni 2023 bis 12. Mai 2024 auf dem Platz vor der Abflughalle des Flughafens Tempelhof openair und für alle jederzeit kostenfrei zugänglich. Der Titel ist Programm. Er verweist auf die erweiterte Betrachtung des Kernthemas und auf zwei Handlungs- und Erfahrungsebenen: die der Siegermächte und die der Berlinerinnen und Berliner. Blockade und Luftbrücke markierten den Kulminationspunkt in einer über mehrere Jahre laufenden Entwicklung, in der die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs, USA, Großbritannien, Frankreich und Sowjetunion, mit grundlegenden Fragen einer zukünftigen politischen Ordnung in Deutschland und Europa konfrontiert waren. Aus ehemaligen Verbündeten im Kampf gegen das nationalsozialistische

Deutschland und seine Expansionsbestrebungen wurden Gegner in der geostrategisch-ideologischen Auseinandersetzung, die mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Europa Fahrt aufnahm. In dieser schwierigen machtpolitischen Gemengelage wurde es zunehmend unmöglich eine gemeinsame Deutschlandpolitik zu verhandeln und eine für alle Seiten befriedigende Lösung für Berlin zu finden. Die verschiedenen Positionen der Siegermächte »blockierten« sich gegenseitig und führten zur Teilung Deutschlands und Berlins in politisch-gesellschaftlich unterschiedlich organisierte Zonen beziehungsweise Sektoren. Die beiden deutschen Staatsgründungen im Mai und Oktober 1949 manifestierten den Zustand.

Die Ausstellung beschäftigt sich mit diesem Themenspektrum in vier großen Kapiteln. Das erste Kapitel »Blockierte Sieger« spannt den Bogen von den Interessen der vier Siegermächte über die Behandlung der »Deutschen Frage« in den Außenministerkonferenzen bis zu den alliierten Kontroll- und Verwaltungsgremien und der sowjetischen Blockade West-Berlins. Das Kapitel »Geteiltes Berlin« vollzieht die Entwicklung der Stadt nach: von der Situation nach Kriegsende mit der Aufteilung in Sektoren, über die ersten Wahlen und die Spaltung der Stadtverwaltung, die Währungsreform und die Versorgungslage während der Blockade bis zur Manifestation der Teilung im Zusammenhang mit der Gründung der beiden deutschen Staaten 1949. Das Kapitel »Luftbrücke« beginnt bereits mit den Störungen auf den Transitrouten nach West-Berlin im Frühjahr 1948, erläutert die Entscheidung der USA und Großbritanniens für eine Luftbrücke und die gigantische logistische Unternehmung, die Einbindung ziviler deutscher Hilfskräfte, aber auch die im Hintergrund wirksame Krisendiplomatie.

Den Abschluss macht eine Ausstellungseinheit mit dem Titel »Mythos und Erinnerung«, die einen Ausblick auf die erinnerungskulturellen Konjunkturen des Luftbrückengedenkens erlaubt und deutlich macht, dass die Luftbrücke von Anfang an und von beiden Seiten auch propagandistisch genutzt wurde.

Die sowjetische Blockade West-Berlins und die anglo-amerikanische Luftbrücke standen vor 75 Jahren am Beginn dessen, was wir allgemein Kalter Krieg nennen. Gemeint sind damit die global wirksame jahrzehntelange Konkurrenz und die Bedrohungsszenarien zwischen den beiden Supermächten USA und Sowjetunion mit ihren unterschiedlichen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Systemen. Angesichts der aktuellen geostrategischen Entwicklung und Konfliktlage in Europa durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die immer wieder gebrauchte Formulierung von einem neuen Kalten Krieg, mag es zunächst nahe liegen, die gegenwärtigen Ereignisse mit denen von 1948/49 in Beziehung zu setzen. Eine solche Sichtweise greift aber zu kurz und verkennt die eklatanten Unterschiede von damals zu heute. Aktuell geht es im Unterschied zur Zeit des Kalten Krieges nicht um eine global wirksame, umfassende politisch-ideologische, wirtschaftliche, technologische und kulturelle Konfrontation und die globale geostrategische Gemengelage ist um einiges vielgestaltiger als 1948/49. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg war die politische und wirtschaftliche Lage in Europa höchst instabil. Infrastruktur jeder Art war weitgehend zerstört, Millionen von Menschen ermordet, in Kriegshandlungen getötet, auf der Flucht oder sie befanden sich zumindest in einer äußerst prekären Lebenssituation. Die USA waren erst auf dem Weg zur globalen Supermacht, ebenso die Sowjetunion, die zudem die größten Verluste und Zerstörungen durch den von NS-Deutschland ausgehenden Vernichtungskrieg erlitten hatte. Ein offener militärischer Konflikt in Europa, so kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, mit einer direkten Konfrontation zwischen USA und Sowjetunion, war letztlich aus Sicht beider

Staatsführungen ein zu großes Risiko. Die sowjetische Blockade der Land- und Wasserwege nach West-Berlin und die Luftbrücke als Reaktion darauf waren letztlich Maßnahmen, die von beiden Seiten bewusst unterhalb der Schwelle eines »heißen« Konflikts angesiedelt waren. Zudem gab es im Hintergrund während der gesamten Blockadezeit einen diplomatischen Austausch auf höchster Ebene; seit Dezember 1948 verhandelten Unterhändler beider Seiten am Sitz der Vereinten Nationen.

»Blockierte Sieger – geteiltes Berlin. 75 Jahre Luftbrücke« spricht viele Aspekte im Kontext der Ereignisse von 1948/49 an. In den Essays der hier vorliegenden Publikation vertiefen die Kuratoren einige der in der Ausstellung angesprochenen Themen. Dazu gehören die sicherheitspolitische Lage in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg, die Beweggründe für das Handeln der vier Siegermächte vor und während der ersten Berlin-Krise, die tatsächliche Versorgungslage in den Westsektoren der Stadt zu dieser Zeit und ein immer wieder kontrovers diskutiertes Thema der Luftbrücke – der sogenannte Backlift. Die den Beiträgen nachgestellten Literaturhinweise bieten zudem einen Überblick über die Forschungslage zu Blockade und Luftbrücke.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine anregende Lektüre und ebenso einen unterhaltsamen und erkenntnisreichen Besuch der Ausstellung.

BERLIN BLOCKADE | LUFTBRÜCKE NACH BERLIN (1948/49) – EINE SICHERHEITSPOLITISCHE EINORDNUNG

MARC HANSEN

Ausgangslage und sicherheitspolitische Interessen der Konfliktparteien

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs hatte sich auch das geopolitische Koordinatensystem verschoben. Die liberalen Demokratien befanden sich nun in einer global geführten Auseinandersetzung mit der kommunistischen Staatenwelt unter Führung der Sowjetunion. Im Jahr 1948 präsentierte sich die Weltlage in einem ständigen kritischen Spannungszustand, wenngleich man sich auf US-amerikanischer Seite zunächst noch in der Gewissheit glaubte, jeden kommenden Konflikt mit Hilfe der nuklearen Monopolstellung politisch, das heißt auch ohne direkte Anwendung militärischer Gewalt, für sich entscheiden zu können. Die Blockade West-Berlins bedeutete die erste Herausforderung dieser Sichtweise, denn die Ereignisse um Berlin beinhalteten die reale Gefahr einer direkten militärischen Konflikt- austragung zwischen den Systemkonkurrenten, wenn auch unterhalb der nuklearen Schwelle. Die Sowjetunion hatte sich im Ergebnis des Zweiten Weltkriegs territorial vergrößert und befand sich in einer geostrategisch günstigen Position in Mittel- und Osteuropa. Die dortige Präsenz der sowjetischen Armee kam dabei der Absicht der sowjetischen Führung entgegen, in Polen, Ungarn, Rumänien und der Tschechoslowakei von kommunistischen Parteien geführte Regierungen zu installieren und sich damit die politische Kontrolle über diesen Cordon Sanitaire zu sichern, der aus politisch wie wirtschaftlich abhängigen Satelliten bestand.

Die Berlin-Blockade von 1948 war der Versuch der Sowjetunion zu politischen geringen Kosten, die Westalliierten aus dem im sowjetisch kontrollierten Ostteil Deutschlands liegenden Berlin zu vertreiben und damit – wenn möglich – den

Grundstein zu legen, die westalliierte Präsenz in Deutschland insgesamt politisch zu untergraben. Dieses Ziel der Ausweitung des Macht- und Einflussbereichs in Deutschland und Europa zeigt ein besitzstandswahrendes Sicherheitsdenken der Sowjetunion, verbunden mit dem Wunsch einer konfrontativ interpretierten »Koexistenz-Regelung« gegenüber den Westalliierten. Das diesem Denken entsprechende Streben nach klaren und eindeutigen »Frontverläufen« ohne gemeinsame Bezugspunkte mit dem systemischen Rivalen ist, neben der zweifelsfrei bestehenden politischen Symbolik, sicher ein geostrategischer Erklärfaktor für das Handeln der sowjetischen Führung im Konflikt um Berlin.

Die USA und ihre Verbündeten starteten als Reaktion auf die Blockade eine beispiellose Luftbrücke, bekannt unter dem Namen Operation VITTLES, um die Stadt mit Lebensmitteln, Treibstoff und anderen lebenswichtigen Gütern zu versorgen. VITTLES bedeutete für die Westalliierten aber nicht nur eine enorme logistische Leistung, um die Auswirkungen der sowjetischen Blockade auf die Bevölkerung West-Berlins abzumildern. Die Operation kann auch als sicherheitspolitisches Zeichen gelten, um die Bereitschaft für die Verteidigung Westeuropas gegen eine mögliche militärische Aggression der Sowjetunion zu demonstrieren.

Insbesondere die Sicherheitspolitik der USA war nach Ende des Zweiten Weltkriegs geprägt von dem Wunsch nach strategischer Stabilität in Europa bei gleichzeitiger Bedrohungsminimierung für die eigenen globalen Interessen. Als ein geopolitisches Instrument der Friedenserhaltung in diesem Sinne setzten die USA auf die Stärkung eines liberalen Wirtschaftssystems in Europa, verbunden mit einer freiheitlichen Politik- und Gesellschaftsordnung.

Als sich die Sowjetunion in der Folgezeit jedoch zunehmend kritisch gegenüber diesem Ansatz zeigte und ihn aktiv mit ihrem kommunistisch geprägten Gegenentwurf konterte, entwickelte sich in den USA das Konzept der aktiven Übernahme der Rolle als »Weltordnungsmacht«, welche die erwähnte systemische Ausrichtung nicht nur propagierte, sondern auch politisch-militärisch durchsetzte beziehungsweise verteidigte. Das Handeln der USA im Kontext von Blockade und Luftbrücke ist das erste Beispiel hierfür.

Das britische wie auch das französische Konfliktverhalten war primär von der Absicht geprägt, eine drohende machtpolitische Vorrangstellung der Sowjetunion in Zentraleuropa zu verhindern. Aufgrund fehlender militärischer und wirtschaftlicher Ressourcen sah man sich hierbei allerdings nicht in der Lage zur direkten Konfrontation. Stattdessen verfolgte man das Ziel, das US-amerikanische Engagement in Europa zu forcieren und daher das Handeln der USA – insbesondere in der sicherheitspolitisch symbolisch aufgeladenen Berlin-Frage – mit eigenen Mitteln nach Kräften zu unterstützen.

Sicherheitspolitische Entscheidungen und militärische Operationen

Der politische Entscheidungsprozess innerhalb der sowjetischen Führung zur Einleitung der Berlin-Blockade 1948 stand in engem Zusammenhang mit der Entscheidung der Westalliierten, in ihren Besatzungszonen in Deutschland eine neue Währung einzuführen. Dies betrachtete die Sowjetunion als Bedrohung ihrer Interessen. Die Entscheidung, die Blockade zu verhängen, wurde auf höchster Ebene der sowjetischen Regierung getroffen, höchstwahrscheinlich auf Eigeninitiative des sowjetischen Staats- und Parteichefs Josef W. Stalin. Die sowjetische Führung sah in einer länger andauernden Blockade das geeignete politische Mittel, um die Westmächte zu zwingen, West-Berlin aufzugeben. Dadurch würde es der Sowjetunion möglich, Ostdeutschland inklusive Gesamt-Berlin unter ihre politische Kontrolle zu bringen. Außerdem sollte die Blockade den Westmächten signalisieren, dass die Sowjetunion keine Versuche

dulden würde, ihre Autorität über ihre sicherheitspolitische Interessensphäre in Osteuropa in Frage zu stellen. Die Mittel zur militärischen Durchsetzung und Absicherung der Blockade standen der Sowjetunion unzweifelhaft zur Verfügung.

Angesichts der konventionellen militärischen Überlegenheit der Sowjetunion, entschlossen sich die Westalliierten im Juni 1948 auf die Blockade Berlins nicht durch den Einsatz von Bodentruppen zu reagieren, sondern sie erwogen die Versorgung der Stadt mittels strategischen Lufttransports. US-Präsident Harry Truman befand sich zu diesem Zeitpunkt mitten im Wahlkampf zu seiner Wiederwahl. Seine Regierung wurde stark kritisiert, weil sie nach Ansicht der Opposition zu schwach auf die nach Ende des Zweiten Weltkriegs erkennbar gewordene, stetig steigende sowjetische Aggression in Europa reagierte. Truman und seine sicherheitspolitischen Berater sahen in der Berlin-Blockade daher offensichtlich auch eine Gelegenheit, gegenüber der Sowjetunion Stärke und Entschlossenheit zu demonstrieren. Sie hofften zudem, dass eine erfolgreiche Luftbrücke das Image der USA in Europa und der Welt stärken würde.

Entscheidender Faktor für die politische Initiierung der Luftbrücke waren jedoch militärisch-logistische Beurteilungen. Der Stab um General Lucius D. Clay, dem Militärgouverneur der amerikanischen Besatzungszone in Deutschland, vertrat hierbei die Ansicht, dass die Blockade Berlins generell durch eine Luftbrücke überwunden werden konnte. Man glaubte auch, dass eine Luftbrücke nicht nur West-Berlin mit den notwendigen Gütern versorgen könne, sondern dass sie zudem als strategische Machtdemonstration gegenüber der Sowjetunion wirken würde. Truman genehmigte daraufhin die Einleitung der Luftbrücke am 26. Juni 1948. Der ursprüngliche Plan sah eine dreimonatige Luftbrücke vor, die jedoch verlängerbar war, wenn klar würde, dass die Sowjetunion die Blockade nicht vor Ablauf dieser Zeit aufheben wollte. Die Mehrzahl der Sicherheitspolitiker in den USA betrachtete die Einrichtung einer Luftbrücke als sinnvolle und angemessene Reaktion, um die

amerikanische Entschlossenheit angesichts der sowjetischen Aggression zu demonstrieren und um eine humanitäre Krise in West-Berlin zu verhindern. Einige Angehörige des US-Militärs waren jedoch skeptisch, was die Durchführbarkeit und Wirksamkeit einer Luftbrücke anging. Sie warnten zudem vor den potenziellen Risiken. So befürchteten sie, dass die Sowjetunion die Situation eskalieren und damit einen größeren Konflikt herbeiführen könnte. Darüber hinaus waren sie besorgt über die Belastung, die die Luftbrücke für die militärischen Ressourcen und insbesondere das Personal bedeuten würde.

Auch in Großbritannien unterstützten Fachpolitiker und höhere Staboffiziere die Luftbrücke im Allgemeinen. Jedoch gab es auch hier einige Bedenken gegen die Operation. Die Royal Air Force spielte eine entscheidende Rolle für die Luftbrücke, da viele Einsätze von britischen Piloten geflogen wurden. Einige Militärs waren in diesem Zusammenhang besorgt über die Auswirkungen der Luftbrücke auf die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs noch äußerst beschränkten britischen Militärressourcen und die damit verbundenen potenziellen Risiken einer möglichen militärischen Auseinandersetzung mit der Sowjetunion.

Die politische Führung der Sowjetunion hingegen betrachtete die Entscheidung zur Luftbrücke als Provokation. Sie beklagte eine Verletzung der sowjetischen Souveränitätsrechte über Ostdeutschland und Ost-Berlin und sah in der Maßnahme eine Bedrohung ihrer Interessen. Stalin bezichtigte insbesondere die USA des »Rowdytums« und beschuldigte die Westalliierten, einen Krieg mit der Sowjetunion provozieren zu wollen. Die sowjetische Militärführung reagierte auf die Luftbrücke ihrerseits mit einer Machtdemonstration. So führte die sowjetische Luftwaffe im September 1948 Scheinangriffe mit Bombern auf Berlin durch. Dies und weitere militärische Drohgebaren sollten den Westalliierten signalisieren, dass man durchaus bereit war, die Situation notfalls zu eskalieren. Der gesamte Konfliktverlauf war seitens der Sowjetunion geprägt durch eine Kombination aus diplomatischem Druck und ag-

gressivem militärischen Auftreten. Ziel war es, die Versorgungsoperation VITTLES effektiv zu stören und somit die politische Bereitschaft zu deren Fortführung zu unterminieren.

Dieser Absicht suchten die sicherheitspolitisch Verantwortlichen der Westalliierten durch eine Reihe von Maßnahmen zu begegnen. So erkannte man militärisch-operationell, dass der Erfolg der Luftbrücke von einer sorgfältigen Planung, Koordinierung und Durchführung abhing und man arbeitete daran, die Operation so weit wie möglich zu optimieren. Zu diesem Zweck richtete man einen gemeinsamen Lufttransportausschuss ein, der die Luftbrücke überwachen und die Bemühungen der verschiedenen beteiligten Länder koordinieren sollte. Der Ausschuss trat regelmäßig zusammen, um die Fortschritte der Luftbrücke zu überprüfen, den Bedarf West-Berlins zu ermitteln und gegebenenfalls Anpassungen der Operation vorzunehmen. Die militärische Führung bemühte sich auch, die Effizienz und Effektivität der Luftbrücke im Laufe der Zeit zu verbessern. So wurde daran gearbeitet, das Be- und Entladen der Frachtflugzeuge zu rationalisieren und standardisierte Verfahren anzuwenden, um den Prozess schneller und effizienter zu gestalten. Neue Technologien wurden entwickelt, wie spezielle Frachtcontainer, um den Transport bestimmter Arten von Gütern zu erleichtern. Darüber hinaus führte man spezifizierte Ausbildungsinhalte für Piloten und Bodencrews ein, damit sie die speziellen Herausforderungen der Luftbrücke meistern konnten. Man optimierte die Flugplangestaltung und die Wettervorhersagen und legte genaue Sicherheitsprotokolle fest, um das Risiko von Zwischenfällen zu minimieren. Schließlich war die Operation nicht ohne Risiken, kam es doch im Verlauf der Luftbrücke zu mehreren schweren Unfällen auch mit Todesfolgen.

Auf der politischen und diplomatischen Ebene hing der Erfolg der Luftbrücke von der Aufrechterhaltung der innenpolitischen und öffentlichen Unterstützung in den westalliierten Staaten sowie deren internationaler Zusammenarbeit ab. Zu diesem Zweck verfolgten die politischen Ent-

scheidungsträger in den USA, Großbritannien und in Frankreich das Ziel, die Luftbrücke als Symbol der Entschlossenheit und Solidarität des Westens zu propagieren. Dazu betonten sie ihre technischen und logistischen Fähigkeiten und hoben, in Abgrenzung zur vermeintlich rücksichtslosen Interessenpolitik der Sowjetunion, den humanitären Charakter der Operation hervor. Auf der politischen Ebene wurde die Luftbrücke damit als eine gemeinsame Anstrengung der Westalliierten zur Verteidigung von Demokratie und Freiheit gegen die sowjetische Aggression dargestellt.

Gleichzeitig kam es auch darauf an, diesen eher idealistisch geprägten Ansatz realpolitisch zu unterfüttern. Man brachte daher das zu dieser Zeit noch bestehende Kernwaffen-Monopol der USA ins Spiel. Als Signal der Stärke und als eindeutige militärische Warnung an die Sowjetunion, entschloss sich US-Präsident Truman am 28. Juni 1948 nuklearwaffenfähige B-29 Bomber nach Großbritannien zu verlegen. Mehrere Großstädte innerhalb der Sowjetunion wären damit in ihrer Reichweite gewesen. Nicht kommuniziert wurde indes, ob diese Maschinen tatsächlich mit einsatzfähigen Atombomben ausgerüstet waren. Die Sicherheitspolitiker der USA und ihrer Verbündeten waren sich augenscheinlich der Notwendigkeit bewusst, in ihrem Vorgehen bei der Bewältigung des Konflikts stets ein sensibles Gleichgewicht zu wahren. Sie waren darauf bedacht, die Sowjetunion nicht über Gebühr zu provozieren oder den Konflikt militärisch zu eskalieren. Stattdessen bemühte man sich, die Wirksamkeit der Luftbrücke für sich sprechen zu lassen und dabei die Kommunikationswege und diplomatischen Kanäle mit der sowjetischen Führung offen zu halten.

Die Krise fand dann auch tatsächlich auf diplomatischem Wege ein vorläufiges Ende, als die Sowjetunion im Dezember 1948 erkennen musste, dass die Blockade nicht das geeignete Mittel war, um ihre Interessen durchzusetzen. Aus Stalins Perspektive überstiegen die politischen Kosten irgendwann den zu erwartenden Nutzen. Im »Viermächtekommuniqué über die Aufhebung der Blockade Berlins« (Jessup-Malik-Abkommen)

vom 4. Mai 1949 erklärte die Sowjetunion daher schließlich gegenüber den Westmächten, die Berlin betreffenden Beschränkungen auszusetzen.

Sicherheitspolitische Auswirkungen des Konflikts

Die Auswirkungen von Blockade und Luftbrücke im Rahmen des Konflikts um Berlin 1948/49 waren vielfältig und reichen sicherheitspolitisch und militärisch weit über die Anfangszeit des Kalten Krieges hinaus.

Zunächst war die Luftbrücke ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Luftverkehrs und der Logistik. Sie demonstrierte das Potenzial des Lufttransports, große Mengen an Versorgungsgütern schnell und effizient über große Entfernungen zu verbringen, und führte zu substantiellen Fortschritten bei der Konstruktion, der Wartung und dem Betrieb von Flugzeugen.

Der Erfolg der Luftbrücke zeigte, wie wichtig logistische Fähigkeiten und technologische Überlegenheit in der modernen Kriegsführung sind. Nicht zuletzt der Auf- und Ausbau dieser Fähigkeiten trug im entscheidenden Maße dazu bei, die Stellung der USA als globale Supermacht zu etablieren. Die Sowjetunion versuchte daraufhin ebenfalls, neue militärische Technologien zu entwickeln und entsprechende Potenziale aufzubauen. Somit führte die Luftbrücke – zumindest mittelbar – zur Eskalation des Wettrüstens zwischen den USA und der Sowjetunion.

Die Rolle der USA als uneingeschränkte Führungsmacht des »Westens« wurde im Verlauf des Konflikts deutlich erkennbar. Trotzdem zeigte sich auch für die US-amerikanische Sicherheitspolitik der Wert einer politischen und militärischen Zusammenarbeit zwischen gleichgesinnten Partnern angesichts möglicher Bedrohungen. Dieses prägte die zukünftigen Strategien der USA und ihrer Verbündeten etwa im Rahmen des kurz vor Beendigung der Berlin-Krise gegründeten Nordatlantischen Verteidigungsbündnisses (NATO) entscheidend.

→



Abb. 1, links: Von der Sowjetunion unterstützte kommunistische Volksmilitzen auf der Karlsbrücke in Prag, 25.2.1948.

© Alamy Stock Photo

Abb. 2, links unten: Auf der Außenministerkonferenz in Paris von April bis Juli 1946: Bidault für Frankreich (li.), Molotov für die Sowjetunion (2.v.re.), Byrnes für die USA (3.v.re.), Bevin für Großbritannien (2.v.li.), Paris, 27.4.1946.

© Keystone-France via Getty Images

Abb. 3, oben: »Von dem Onkel dürft ihr nichts annehmen«. Mirko Szwecuk, britische Besatzungszone, 17.7.1947.

© Ilona Szwecuk-Zimmer; szwecuk.zimmer@t-online.de

Abb. 4, nächste Seite: B-29 Bomber des Strategic Air Command der US Air Force bei einem Übungsflug über Großbritannien zu Beginn der Berliner Blockade, Sommer 1948.

© Air Power History Magazine / Brian Gunderson



Der Konflikt um Berlin vergrößerte die Kluft zwischen Ost und West, da die Sowjetunion die Luftbrücke als sicherheitspolitische Niederlage empfand. Damit war der Boden für künftige Spannungen bereitet. Gleichwohl zeigte sich hier das Potenzial von Politik und Diplomatie bei der Lösung internationaler Streitigkeiten, der Bewältigung humanitärer Krisen und der Verhinderung militärischer Eskalationen. Eine besondere Rolle kommt hierbei dem Bedeutungsgewinn internationaler Organisationen wie den Vereinten Nationen zu. Diese sind in der Lage, Konfliktgegnern ein international anerkanntes Forum

bereitzustellen, um so Verhandlungen ohne »Gesichtsverlust« zu ermöglichen.

Letztendlich zeigt sich das Vermächtnis des Konflikts um Blockade und Luftbrücke noch heute in den internationalen Beziehungen zwischen den USA, Russland und Europa. Der Konflikt machte die USA auf Dauer zu einem zentralen sicherheitspolitischen Akteur in Europa. Er legte damit den Grundstein für die Entwicklung internationaler Bündnisse aber auch internationaler Krisenherde, die die Weltpolitik bis heute prägen.

Literaturauswahl

- Corine Defrance, Bettina Greiner, Ulrich Pfeil (Hrsg.): Die Berliner Luftbrücke. Erinnerungsort des Kalten Krieges, Berlin 2018.
- Daniel A. Harrington: Berlin on the Brink. The Blockade, the Airlift and the Early Cold War, Lexington 2012.
- Christian Th. Müller: US-Truppen und Sowjetarmee in Deutschland. Erfahrungen, Beziehungen, Konflikte im Vergleich, Paderborn 2011.
- Robert A. Slayton: Master of the air – William Tunner and the success of military airlift, Tuscaloosa [AL] 2010.
- Timothy Snyder, Ray Brandon (Hrsg.): Stalin and Europe. Imitation and Domination 1928-1953, Oxford 2014.
- Helmut Trotnow, Bernd v. Kostka, (Hrsg.): Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, Berlin 2010.
- Barry Turner: The Berlin airlift. The relief operation that defined the Cold War, London 2018.
- Gerry van Tonder: Berlin Blockade – Soviet Chokehold and the Great Allied Airlift 1948-1949, Barnsley 2017.

»WIR BLEIBEN. PUNKT.« DIE POLITISCHEN ENTSCHEIDUNGEN DER WESTMÄCHTE UNMITTELBAR NACH DER BLOCKADE WEST-BERLINS

BERND VON KOSTKA

Die Blockade West-Berlins war eine politische Krise, die sich schon Monate vorher ankündigte. Dies betraf sowohl die politische Zusammenarbeit der vier Besatzungsmächte USA, Großbritannien, Frankreich und die Sowjetunion in den höchsten Organen, dem Alliierten Kontrollrat für Deutschland und der Alliierten Kommandantur für Berlin, als auch die Zugangswege vor Ort. Das Auseinanderdriften der westlichen und der sowjetischen Vorstellungen über die Zukunft Deutschlands war zwar seit Längerem unübersehbar, entfaltete jedoch keine unmittelbare Sprengkraft. Das änderte sich im März 1948.

Die amerikanische Entscheidung

Die US-amerikanische Militärführung wurde im Frühjahr 1948 durch ein Telegramm von General Lucius D. Clay, dem US-Militärgouverneur in Deutschland, aufgeschreckt. Am 5. März schrieb er an die Joint Chiefs of Staff – das wichtigste Beratergremium des Präsidenten und des Verteidigungsministers –, er sei bisher der Meinung gewesen, ein neuer Krieg würde in den nächsten zehn Jahren wohl nicht ausbrechen. Seine Beobachtungen der letzten Wochen und das Verhalten der sowjetischen Seite ließen ihn, so Clay weiter, nun jedoch befürchten, dass sich die Situation sehr schnell und dramatisch ändern könne. Clay konnte weder bestimmte Ereignisse oder harte Fakten als Beleg anfügen, sondern schrieb eher aus einem »Bauchgefühl« heraus. Jahre später bestritt er zwar, dass sein Telegramm eine verklausulierte Kriegswarnung enthalten habe, doch genau so wird es im März 1948 im Pentagon aufgefasst. Auch die CIA und der US-Präsident waren nun stärker für die Situation in Deutschland und Berlin sensibilisiert.

April-Krise, kleine Luftbrücke und tödlicher Zusammenstoß in Berlin

Mit der Einführung von strengeren Kontrollen der westlichen Militärzüge an der Grenze zur Sowjetischen Besatzungszone am 1. April 1948 begann das erste Kapitel der Blockade Berlins. Amerikaner und Briten lehnten die von der sowjetischen Seite verhängten Regelungen strikt ab. In der Folge wurden ihre Züge an der Grenze nicht mehr abgefertigt und mussten umkehren. Die Amerikaner starteten am darauffolgenden Tag die Versorgung ihrer Garnison in Berlin mit Transportflugzeugen vom Typ C-47. Diese Flüge gingen maßgeblich auf Clay zurück. Franzosen und Briten warteten unterdessen ab, wie sich die Situation weiterentwickelt.

Am 5. April kollidierte beim Landeanflug auf den Berliner Flugplatz Gatow eine britische Passagiermaschine mit einem sowjetischen Jagdflugzeug. Weder dessen Pilot noch die Insassen der Verkehrsmaschine überlebten das Unglück. Clay ließ nun prüfen, ob die amerikanischen C-47 Transportflugzeuge in den Luftkorridoren nach Berlin von Kampfflugzeugen begleitet werden sollten. Eine solche Eskalation wurde vermieden, da die sowjetische Seite die Zugkontrollen nach wenigen Tagen beendete. Die Amerikaner stellten ihre Versorgungsflüge nach Berlin am 11. April wieder ein.

Doch für die Amerikaner und Briten war unübersehbar, wie eklatant anfällig die Straßen-, Schienen- und Wasserwege nach Berlin waren. Im Unterschied zum Luftverkehrsabkommen vom Dezember 1945 hatte man mit der sowjetischen Seite den Landzugang der Westmächte nach Berlin nie verbindlich geregelt. Die Sichtweise auf dieses Problem änderte sich durch die Ereignisse im April 1948 grundlegend.

Die Briten erarbeiteten einen Notfallplan. Für den Fall einer erneuten Sperrung der Landwege sollten mit der »Operation Knicker« Güter für die britische Garnison in Berlin eingeflogen und auf dem Rückweg Familienmitglieder ausgeflogen werden.

Amerikanisches Dilemma 1948

Die in Washington geführte Diskussion über die Ausrichtung der amerikanischen Außenpolitik betraf auch die Berlin-Frage. Einen Tag nach dem Beginn der Blockade erörterte US-Präsident Harry S. Truman am 25. Juni die Verschärfung der Lage in Berlin in seinem Kabinett. Der Ernst der Lage wurde hier unterschiedlich interpretiert. Am 26. Juni ordnete Clay, wie schon im April, die Versorgung der Berliner US-Garnison auf dem Luftweg an. Die Position des Militärgouverneurs war Truman bekannt. Clay sprach sich explizit für einen amerikanischen Verbleib in Berlin aus und begründete dies unter anderem mit der »Domino-Theorie«: Wenn Berlin fällt, fällt Deutschland als nächstes und schließlich sei der halbe europäische Kontinent in Gefahr.

Am 28. Juni kam Truman mit seinem Verteidigungsminister und weiteren Beratern zusammen. Alle Berater sprachen sich für einen Rückzug aus Berlin aus, da unter den Bedingungen einer Blockade eine ausreichende Versorgung der Stadt nicht realistisch sei. Truman beendete die Sitzung mit dem Satz »We are staying. Period«. »Wir bleiben. Punkt«. Die Entscheidung des Präsidenten für einen Verbleib in Berlin war nun gefallen.

Trotzdem gingen die Diskussionen weiter. »Ich muss mir anhören, was ich schon weiß«, schrieb Truman in seinen Memoiren über die Einwände des Außenministeriums und vieler Militärs. Drei Monate später wurde die präsidiale Entscheidung dann noch einmal vom Nationalen Sicherheitsrat bestätigt.

Auf Seiten der Kritiker glaubte so gut wie niemand an einen Erfolg der Luftbrücke. Spätestens im Winter, so die Argumentation, gelange das Unternehmen an seine Grenzen und könne seinen

Zweck nicht mehr erfüllen. Die amerikanische Position wäre nach einem Scheitern eher schlechter als zuvor. Zudem würde die Luftbrücke sämtliche weltweit verfügbaren Lufttransport-Kapazitäten der US-Luftwaffe in Deutschland binden. Trumans Entscheidung für Berlin erfolgte wohl auch vor dem Hintergrund der Präsidentschaftswahlen im November 1948. Die Besatzungstruppen nicht abzuziehen, sondern der Sowjetunion in Berlin Paroli zu bieten, schadete ihm offensichtlich nicht – Truman wurde wiedergewählt.

Außenminister Bevin als Schlüsselfigur für die britische Entscheidung

Die britische Wirtschaft lag nach dem Zweiten Weltkrieg am Boden, das von London aus beherrschte britische Empire bröckelte und der eigenen Bevölkerung mussten Lebensmittelrationierungen auferlegt werden, die bis 1954 in Kraft blieben. Verglichen mit der Situation vor dem Zweiten Weltkrieg befand sich Großbritannien wirtschaftlich und politisch eher in der Rolle eines Kriegsverlierers. Bei der politischen Neuausrichtung nach 1945 setzte Großbritannien einerseits auf eine enge Kooperation mit den USA und andererseits auf ein starkes Europa. Dabei spielte Deutschland eine wichtige Rolle.

Umso schwieriger stellte sich die Situation angesichts der Berlin-Blockade dar. Außenminister Ernest Bevin brach sofort seinen Urlaub ab. Auf einer am Abend des 24. Juni von Premierminister Clement Attlee einberufenen Krisensitzung widersprach er allen Stimmen, die einen Rückzug aus Berlin forderten. Die bereits angelaufene Versorgung der britischen Garnison wollte er auf die Berliner Bevölkerung ausweiten. »Die Versorgung der Stadt aus der Luft«, so Bevin, »ist keine Frage der Machbarkeit, sondern eine Frage des Willens.« Seit dieser Sitzung war Bevin der britische Krisenmanager für die Berlin-Blockade. Er maß einem deutschen Weststaat und Berlin eine wichtige strategische Rolle bei der Eindämmung des Kommunismus in Europa zu. Somit lag der Verbleib in Berlin im langfristigen strategischen Interesse Großbritanniens.



Abb. 1, links: Trümmer der abgestürzten Vickers VC1 Viking, April 1948.
© AlliiertenMuseum / Slg. Provan

Abb. 2, links unten: Der britische Außenminister Ernest Bevin (2.v.r) besucht den Luftbrückenflughafen Tempelhof, 9.5.1949. US Militärgouverneur General Lucius D. Clay (Bildmitte) und General William H. Tunner (rechts) begleiten ihn.
© AlliiertenMuseum / US Air Force

Abb. 3, oben: »Auch« Exoten« fliegen in der Luftbrücke. Zum Beispiel eine französische AAC 1 Tucan, ein Nachbau der deutschen JU- 52.
© AlliiertenMuseum / Slg. Provan

Abb. 4, nächste Seite: Eine US-amerikanische C-54 startet von Frankfurt/ Main nach Berlin.
© AlliiertenMuseum / Slg. Provan



Auch bei der Kabinettsitzung am 25. Juni zeigte sich Bevin entschlossen, an Berlin festzuhalten – zu einem Zeitpunkt, als die USA noch keine offizielle Entscheidung in der Berlin-Frage getroffen hatten. Hinsichtlich der Gefahr einer möglichen militärischen Auseinandersetzung mit der Sowjetunion vertrat Bevin eine klare Haltung: »Sie werden es nicht wagen, Gewalt gegen uns einzusetzen.« Zu Beginn der Berlin-Krise traf Bevin Entscheidungen, die weit über seine Befugnisse als Außenminister hinausgingen. Er genoss aber die volle Rückendeckung des Premierministers. Das gegenseitige Vertrauen dieser beiden Politiker war groß und Bevin hielt Attlee oft in bilateralen Gesprächen auf dem Laufenden.

In einer militärischen Operation wurden bereits am 24. Juni Transportflugzeuge von Großbritannien nach Deutschland verlegt. Am 25. Juni erreichten die ersten eingeflogenen Versorgungsgüter die Berliner Garnison der Briten. Am 26. Juni folgte die offizielle Verlautbarung Großbritanniens, Berlin keinesfalls zu verlassen. Über die Versorgung der eigenen Garnison hinaus war es nun auch das mittelfristige Ziel, Güter für die Berliner Bevölkerung einzufliegen. Es war nicht Sympathie für die Berlinerinnen und Berliner, die Bevin antrieb; er war kein expliziter Freund des deutschen Volkes. Bevins Deutschland-Politik Ende Juni 1948 war stark vom Schulterschluss mit den westlichen Verbündeten geleitet, insbesondere den USA. Ihm war sehr wohl bewusst, dass Großbritannien ohne die beiden anderen Westmächte politisch wenig erreichen würde.

Frankreichs Suche nach einer konfliktfreien Lösung

Die 1948 in Berlin aufkommenden Spannungen blieben auch Frankreich nicht verborgen und ebenso wie in den USA gab es über den Verbleib oder einen möglichen Rückzug aus Berlin unterschiedliche Meinungen. Bis zum Beginn der Blockade Berlins waren dies jedoch nur politische Gedankenspiele. Im Unterschied zu Washington und London meldeten sich in Paris aber Stimmen zu Wort, die die Verteidigung der neu errichteten Demokratie in Berlin und Deutschland durchaus

als schützenswert und als Chance für die Zukunft Europas ansahen.

Die Blockade ab Ende Juni zwang die französische Regierung sich zu positionieren und zu handeln. Jacques Tarbé de Saint-Hardouin, der politische Berater von Pierre Koenig, dem französischen Oberbefehlshaber in Deutschland, sowie François Seydoux, politischer Berater der Franzosen im Alliierten Kontrollrat in Berlin, hatten in außenpolitischen Fragen den größten Einfluss. Aber auch René Massigli, französischer Botschafter in London, gehörte in der Berlin-Krise zu den maßgeblichen französischen Diplomaten.

US-Amerikaner und Briten stellten zunächst sicher, dass Frankreich sich nicht aus Berlin zurückziehen würde. Dies hätte den Vier-Mächte-Status der Stadt geschwächt und die anglo-amerikanische Position deutlich verschlechtert. Daher war das Angebot der Amerikaner wichtig, über Transportflüge auch die französische Garnison in Berlin mitzuversorgen. Frankreich entschied sich für den Verbleib in Berlin und unterstrich damit die bereits im Mai 1948 formulierte Position des Außenministeriums, dass die Räumung Berlins ein Eingeständnis der Schwäche wäre. Gleichzeitig lehnte Paris es allerdings ab, sich an einem militärischen Einsatz um Berlin zu beteiligen. Ein Vermerk aus dem Außenministerium bringt die Position auf den Punkt: »Es ist für uns wesentlich, bis zur äußersten Grenze des Friedens in Berlin zu bleiben.«

Die Einrichtung der anglo-amerikanischen Luftbrücke gab Frankreich die Möglichkeit, die weitere Entwicklung abzuwarten, wobei man in Paris die Versorgung der Stadt bis zu einem gewissen Grad für durchaus realisierbar hielt. Als Geste des guten Willens, allerdings im Rahmen begrenzter Möglichkeiten, beteiligten sich eine Handvoll französischer Flugzeuge an der Luftbrücke. Frankreich sah sich auch in einer Rolle als möglicher Mittler zwischen den Konfliktparteien und hoffte, einzelne Erleichterungen – wie den Kohletransport per Bahn nach Berlin – über Verhandlungen mit der Sowjetunion erreichen zu können. Doch

Hoffnungen dieser Art erfüllten sich nicht und die französische Politik setzte schließlich auf die Kooperation mit den USA und Großbritannien – insbesondere auch vor Ort in Berlin, wo der dritte, dringend benötigte Flughafen Tegel im französischen Sektor gebaut wurde. Mit der Entscheidung für den Verbleib in Berlin, ohne signifikante finanzielle Beteiligung und ohne eigene Todesopfer, war Frankreich ein stiller Nutznießer des Erfolges der Luftbrücke.

Fazit:

In Reaktion auf die Berlin-Blockade standen bei den drei Westmächten nationale Interessen im Fokus ihrer Entscheidungen. Der Verbleib in Berlin und die Versorgung der Stadt über die Luft hatten den Vorteil, sich für keine extremere Option entscheiden zu müssen. Das wäre entweder eine lokale militärische Konfrontation gewesen, mit der großen Gefahr einer internationalen Ausweitung, oder der Rückzug aus der Stadt, verbunden mit einem großen Verlust an politischer Glaubwürdigkeit. Im Rückblick haben alle drei Länder die richtige Entscheidung getroffen, angesichts des so nicht vorhersehbaren Erfolgs der Luftbrücke.

Literaturauswahl

- Alan Bullock: The life and times of Ernest Bevin, 1983.
- Corine Defrance/Ulrich Pfeil: Frankreichs schwieriges Lavieren in der ersten Berlin-Krise, unveröffentl. Manuskript, Archiv des AlliiertenMuseums, 2023.
- Dorothea Führe: Déprussianisation und Décentralisation. Die französische Besatzungspolitik in Berlin von 1945 bis 1949, Berlin 2000.
- Wolfgang J. Huschke: Die Rosinenbomber. Die Berliner Luftbrücke 1948/49, Berlin 1999.
- Victor Maurer: Brückenbauer. Großbritannien, die Deutsche Frage und die Blockade Berlins 1948-1949, Berlin-Boston 2018.
- Uwe Prell: Großbritannien auf der Suche nach einer neuen Rolle. Die britische Deutschlandpolitik 1948/49, unveröffentl. Manuskript, Archiv des AlliiertenMuseums, 2023.
- Uwe Prell: Sicherheit durch Teilung und Engagement. Die amerikanische Deutschlandpolitik 1948/49, unveröffentl. Manuskript, Archiv des AlliiertenMuseums, 2023.
- Patrick Salmon: Riding out the crisis. Ernest Bevin and the Berlin Blockade, in: Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, hrsg. v. Helmut Trotznow/Bernd von Kostka, Berlin 2010.
- <https://www.cia.gov/static/b25274f2d807c2a6e7aef7579a022335/On-the-Front-Lines-of-the-Cold-War-2-Part2-web.pdf>

DIE SOWJETISCHE PERSPEKTIVE WÄHREND DER BERLIN-KRISE 1948/49

JÖRG MORRÉ

Die Überlegungen, die die sowjetische Führung in der Berlin-Frage ins Kalkül zog und welche konkreten Ziele sie mit der Blockade Berlins verfolgte, kann die historische Forschung bis heute nur unzureichend beantworten. Die Archive in Moskau, von denen man sich Antworten verspricht, sind auf unabsehbare Zeit verschlossen. Dennoch erlauben die heute bekannten Quellen einige Rückschlüsse auf die sowjetische Perspektive während der Berlin-Krise 1948/49, die der vorliegende Beitrag zusammenfassend präsentiert.

Fest steht, die Sowjetunion meinte nach Kriegsende ein Vorrecht auf Berlin zu haben. Immerhin hatte die Rote Armee von April bis Mai 1945 die Reichshauptstadt im Alleingang erobert und für zwei Monate erfolgreich verwaltet, ehe die drei westlichen Siegermächte ihre Sektoren in Berlin übernahmen. Je klarer die Westmächte daran arbeiteten, ihre Zonen zusammenzulegen, um daraus einen westdeutschen Teilstaat zu formen, desto stärker drängte Stalin darauf, ganz Berlin in die sowjetische Besatzungszone (SBZ) zu integrieren, von der die Stadt vollständig umschlossen war. Dazu wollte die sowjetische Führung den Umstand nutzen, dass die Zufahrt der Westmächte durch die SBZ zu ihren Sektoren in Berlin nie eindeutig vertraglich geregelt worden war. Lediglich für den Flugverkehr hatte man aus Sicherheitsgründen 1946 klar definierte Luftkorridore festgelegt. Die unklare Situation am Boden setzte die sowjetische Politik seit dem Jahreswechsel 1947/48 gezielt ein, um durch schikanöse Grenzkontrollen den Westmächten aufzuzeigen, wie abhängig ihre Position in Berlin vom Wohlwollen des sowjetischen Partners war.

Am 15. März 1948 wurde in Moskau beschlossen, diese Grenzpolitik weiter zu verschärfen. Zunächst sollte im Alliierten Kontrollrat der sow-

jetische Vertreter dagegen protestieren, dass die Sowjetunion von den in London laufenden Gesprächen über einen zukünftigen westdeutschen Staat ausgeschlossen wurde. Der Kontrollrat war seit 1945 die oberste Besatzungsbehörde mit Sitz in Berlin, in der alle vier Siegermächte ihre Politik abstimmten und Gesetze erließen, die in allen Besatzungszonen gleichermaßen galten. Aus Sicht der Sowjetunion handelte es sich bei den Gesprächen in London um einen Bruch der während der Potsdamer Konferenz 1945 getroffenen Absprachen aller vier alliierten Mächte. Den sowjetischen Protest brachte der Chef der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), Wassilij Sokolowskij, am 20. März 1948 in seiner Erklärung im Kontrollrat zum Ausdruck und verließ anschließend den Saal. Die ohnehin schwierige Zusammenarbeit im Alliierten Kontrollrat kam damit an ihr Ende. Dabei war von sowjetischer Seite sehr wahrscheinlich nicht beabsichtigt, mit Sokolowskij's Auf- beziehungsweise Abtritt die Mitarbeit im Kontrollrat final aufzukündigen. Man meinte vielmehr, mit dem Protest die Westmächte in das Format der Vier-Mächte-Kontrolle über Deutschland zurückzwingen zu können. Um den Druck in dieser Sache zu erhöhen, veranlasste die SMAD einige Tage nach der gesprengten Kontrollratssitzung zum 1. April die Sperrung des alliierten Verkehrs zwischen den Westzonen und Berlin. Doch die sowjetischen Proteste und Restriktionen an der Grenze verfehlten die gewünschte Wirkung und der Alliierte Kontrollrat trat nicht erneut zusammen.

Die Reaktion der Westmächte auf die Sperrungen lief der sowjetischen Erwartung zuwider. Nahezu aus dem Stand organisierte die US-Luftwaffe die so genannte »Kleine Luftbrücke«, mit der die Garnisonen der Westmächte in Berlin weiterhin versorgt werden konnten.





Abb. 1, vorherige Seite:
Gesperrte Zufahrtswege nach Berlin.
© MHM Berlin-Gatow / Grafik: Christian Nimpsch

Abb. 2, oben:
Eine im April 1948 geschaffene Sondereinheit der brandenburgischen Polizei überwacht den Verkehr ins Berliner Umland. Schaubild der Deutschen Grenzpolizei, 1956.
© 10 Jahre Deutsche Grenzpolizei, Hrsg. Hauptverwaltung Deutsche Grenzpolizei, Berlin (Ost), 1956

Abb. 3, rechte Seite oben:
Ab dem 24.6.1948 ist für alle die Zufahrt von und nach Berlin gesperrt.
Potsdam-Dreilinden, Sommer 1948.
© AlliiertenMuseum / Slg Provan

Abb. 4, rechte Seite unten:
In der Nacht zum 12.5.1949 werden alle Sperrungen aufgehoben.
Dreilinden, 12.5.1949.
© Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0001420 / Foto: Bert Sass

Nach knapp zwei Wochen gab die SMAD den Berlinverkehr am Boden wieder frei, obgleich hohe bürokratische Hindernisse für die Abwicklung von Warentransporten bestehen blieben. Grundsätzlich hielt man in Moskau an den Grenzkontrollen fest. Noch Mitte Juni berichtete die SMAD zufrieden, dass man die Bewegungsmöglichkeiten der Westmächte »planmäßig« einschränke. Als Reaktion auf die Währungsreform in West-Berlin folgte schließlich ab dem 24. Juni die vollständige Blockade des Güterverkehrs in die Sektoren der Westmächte. Als am 28. Juni 1948 der amerikanisch-britische »Airlift« begann, dachten die sowjetischen Beobachter, die jeden Flug zählten, Komplikationen gewissenhaft registrierten und den Bedarf an Lebensmitteln für die West-Sektoren errechneten, dass die Versorgung aus der Luft nicht lange durchzuhalten sei. Spätestens im Winter – so ihre (Fehl-)Einschätzung – würde die Luftbrücke zusammenbrechen. Daher verhandelte Stalin auch nach dem Beginn der Luftbrücke weiterhin aus einer Position vermeintlicher Stärke.

Die diplomatischen Verhandlungen über die Beilegung der Blockade begannen am 2. August 1948 in Moskau. Die Westmächte entsandten ihre Botschafter zu Stalin, um über eine Beilegung der Krise zu verhandeln. Im Streitfall der zwei deutschen Währungen zeigten sich die westlichen Vertreter durchaus kompromissbereit. Im Hintergrund nahm selbst der Kontrollrat inoffiziell seine Tätigkeit wieder auf, denn die Finanzexperten der vier Mächte suchten im August und September gemeinsam nach praktikablen Lösungen für den Währungsstreit. Die sowjetische Seite hatte aber nicht damit gerechnet, dass die Westmächte die Ost-Mark in ihren Sektoren zulassen würden. Ergebnisorientiert boten diese an, einen Umgang mit zwei Währungen in Berlin zu finden oder sogar die Ostmark als alleinige Währung für Berlin zu akzeptieren, wenn es eine gemeinsame Finanzkontrolle aller vier Besatzungsmächte geben würde. Trotz ihrer Kompromissbereitschaft endete die diplomatische Fühlungnahme in Moskau letztlich erfolglos. Stalin glaubte, kompromisslos an seinen Forderungen und Zielen festhalten zu können. Zudem ignorierte er, dass die

Sowjetunion wegen ihrer Blockademaßnahmen international harscher Kritik ausgesetzt war. Die sowjetische Führung beharrte auf ihrer Position, dass die Westmächte sich von den »Potsdamer Beschlüssen« entfernt hätten. Noch im Spätsommer 1948 schien es ihr eine realistische Option zu sein, die Westmächte in Berlin zum Aufgeben zwingen zu können. In Verkennung der Gesamtsituation ließ Moskau die Chance auf eine frühzeitige Beilegung der Berlin-Krise verstreichen.

Ein Faktor der sowjetischen Deutschlandpolitik blieb auch in der Berlin-Krise die Unterstützung durch deutsche Kommunisten. Im Gefolge der Roten Armee waren 1945 die Spitzen der KPD aus dem sowjetischen Exil zurückgekehrt und hatten mit Teilen der Sozialdemokratie als Sozialistische Einheitspartei Deutschlands (SED) mit starker Unterstützung der SMAD ihre führende Rolle im politischen Leben der SBZ etabliert. Im Dezember 1948 holte Stalin die Führung der SED nach Moskau, um sie auf seinen Kurs der Unnachgiebigkeit einzuschwören. Am 12. November 1948 war in Moskau entschieden worden, im Ost-Sektor Berlins die turnusgemäß anstehenden Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung ausfallen zu lassen. Das zementierte die politische Spaltung, denn in den West-Sektoren Berlins wurde nun eine West-Stadtverwaltung gewählt, während im Ost-Sektor der alte, inzwischen nur noch von der SED und den von ihr gelenkten Massenorganisationen gebildete Magistrat fortbestand. Innerhalb Berlins entstanden für alle Lebensbereiche Doppelstrukturen, die aufgeteilt auf die zwei Hälften der Stadt jedem politischen Lager seine Sphäre ließ. Der SED-Spitze lag es fern, die starre Haltung der sowjetischen Führung in der Berlin-Krise anzuzweifeln. Dieses Lagerdenken trug dazu bei, dass die sowjetische Führung in ihrer Fokussierung auf die Westmächte den Mentalitätswandel der Berlinerinnen und Berliner in den West-Sektoren nicht wahrnahm. Je mehr sich die Luftbrücke zu einer beeindruckend großen Hilfsaktion mit Freiheitsversprechen steigerte, desto stärker wurde die emotionale Bindung an ihre westlichen Besatzer als »Schutzmächte«.

Diesen Umstand hatte die Sowjetunion in ihrem Blockade-Denken fahrlässig unterschätzt. Zum Jahresende 1948 hatten sich beide Seiten in ihre Positionen verkrallt. Während die Sowjetunion an ihrer Blockadepolitik festhielt, trieben die Westmächte die Luftbrücke zu immer größeren Transportleistungen. Eine Lösung der Berlin-Krise schien fortan nur über die Vereinten Nationen (UNO) in New York laufen zu können. Die UNO war bereits im Juni 1948 von der Berliner Stadtverordnetenversammlung (bei Enthaltung seitens der SED) ergebnislos angerufen worden, was Ernst Reuter im September mit seinem Ausruf »Ihr Völker der Welt, schaut auf diese Stadt!« als Appell erneut aufgriff. Im Oktober 1948 scheiterte ein Vermittlungsvorschlag im UN-Sicherheitsrat am sowjetischen Veto. Schließlich forderte die UNO-Vollversammlung im November die vier Siegermächte auf, die Krise beizulegen. Doch nun war es an den Westmächten, Verhandlungen unter dem Druck der Blockade zu verweigern. Schließlich war die Luftbrücke unterdessen zu einer erfolgreichen Hilfsaktion wie auch einem weltweit wahrgenommenen Symbol für die US-amerikanische Politik von »Freiheit und Demokratie« geworden. Neue Bewegung kam in die blockierten Positionen erst, als Stalin Ende Januar 1949 in einem Interview die sowjetische Haltung aufgab, dass in Berlin allein die Ost-Mark gelten dürfe. Kurz darauf kamen die sowjetischen und amerikanischen Vertreter im UNO-Sicherheitsrat – Jakow Malik

und Phillip Jessup – miteinander ins Gespräch. Ihre insgesamt acht Besprechungstermine zwischen dem 15. Februar und dem 3. Mai 1949 brachten die Lösung der Berlin-Krise. Da es faktisch sowjetisch-amerikanische Verhandlungen waren, mussten anschließend noch die Siegermächte Großbritannien und Frankreich einbezogen werden. Alle vier Regierungen gaben am 5. Mai zeitgleich die Ergebnisse der Verhandlungen bekannt: Die Blockade Berlins wurde in der Nacht zum 12. Mai 1949 aufgehoben; zudem beriefen die vier Siegermächte für den 23. Mai in Paris eine weitere Konferenz ihrer Außenminister ein, um über die Deutschlandfrage zu diskutieren. Das war eine für die Sowjetunion gesichtswahrende Lösung, die aber die eingetretene Entwicklung nicht zurückdrehen konnte. Obgleich die Vier-Mächte-Kontrolle über Deutschland bis 1990 nicht erlosch, war sie doch als Zusammenspiel der Siegermächte wirkungslos geworden. Zeitgleich zur Einberufung einer weiteren Außenministerrunde wurde am 23. Mai 1949 die Bundesrepublik Deutschland als westdeutscher Teilstaat aus der Taufe gehoben. Am 7. Oktober 1949 konstituierte sich die Deutsche Demokratische Republik. Alle Siegermächte blieben in Berlin, das nun eine geteilte Stadt war, wenngleich noch ohne Mauer.

Literaturauswahl

- Wolfgang Benz: *Wie es zu Deutschlands Teilung kam*, München 2018.
- Jochen Laufer: *Die UdSSR, die Westmächte und die Berlin-Krise 1948-1949*. In: *Die UdSSR und die deutsche Frage 1941-1949*. Dokumente aus russischen Archiven Bd. 4, hrsg. v. Jochen Laufer u. Georgij Kynin, Berlin 2012, S. XXXV-LXIII.
- Michail M. Narinskii: *The Soviet Union and the Berlin Crisis 1948-1949*. In: *The Soviet Union and Europe in the Cold War 1943 – 1953*, ed. by Francesca Gori / Silvio Pons, London 1996, S. 57-75.
- Elke Scherstjanoi: *Die Berlin-Blockade 1948/49 im sowjetischen Kalkül*. In: *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 46 (1998), S. 495-504.
- Norman M. Naimark: *Stalin and the Fate of Europe. The Postwar Struggle for Sovereignty*, Cambridge 2019.
- Michail M. Narinskij: *Berlinskij Krizis 1948-1949 gg. Novye Dokumenty iz Rossijskich Archivov*. In: *Novaja i Novejščaja Istorija*, 1995, Heft 3, S. 16-19.
- Victor Gobarev: *Soviet Military Plans and Actions during the first Berlin Crisis 1941-1949*. In: *The Slavic Military Studies* 10, 1997, Heft 3, S. 1-23.

HUNGERN FÜR DIE FREIHEIT? VERSORGUNGSSTRATEGIEN IM BLOCKADEALLTAG WEST-BERLINS

RICARDO NEUNER

In der Geschichte Berlins ist die Luftbrücke nach wie vor ein zentraler Erinnerungsort. Hartnäckig hält sich dabei das Narrativ des zum Hungern gezwungenen West-Berlins, das sich allein durch die Unterstützung der britischen und amerikanischen Besatzungsmächte aus der Luft gegen die sowjetische Bedrohung behaupten konnte.

Tatsächlich stellte die sowjetische Blockade die westlichen Besatzungsmächte (USA, Großbritannien und Frankreich) vor eine ernsthafte Herausforderung. Die Hauptsorge galt den fehlenden Ressourcen für die Industrieproduktion und Bauwirtschaft. Bei der Versorgung der Privathaushalte bauten die Westalliierten darauf, dass die Berlinerinnen und Berliner für das Freiheitsversprechen des Westens eine unbestimmte Zeit der Entbehrung auf sich nehmen würden. Die Bevölkerung hatte über ein Mindestmaß an Versorgungsleistungen hinaus eigene Wege zu finden, die Blockadesituation zu überstehen. Im Gegenzug mussten die Westalliierten ihren Anspruch als Schutzmacht unter Beweis stellen, indem sie die Krise zu einer diplomatischen Lösung bringen würden.

Die historische Forschung ist sich heute aber einig, dass die Blockade keineswegs darauf zielte, die Bevölkerung der Westsektoren auszuhungern. Einerseits gab es das Angebot der Sowjetunion sich offiziell im Osten zu versorgen. Andererseits bestand zu keiner Zeit eine totale Blockade des Individualverkehrs. Blockiert war im Wesentlichen der Güterverkehr. West-Berlin war nicht komplett abgeriegelt, sondern an vielen Stellen weiterhin durchlässig für alternative Versorgungswege der Bevölkerung. Um zu verstehen, wie die Versorgung West-Berlins während der Blockade funktionierte, müssen daher über die Versorgung durch die Luft hinaus auch die kleinteiligen Praktiken »am Boden« in den Blick genommen werden.

Die Menschen griffen dabei auf verschiedenste, durchaus kreative Strategien zurück, um an die Dinge des täglichen Bedarfs zu gelangen, die sie zudem bereits aus den prekären Jahren unmittelbar nach Kriegsende kannten. Ein weiterer Faktor ist auch die gegenseitige Unterstützung der Bevölkerung Berlins und die Kooperation mit dem Umland – eine Gemeinschaft, die erst durch die seit der Blockadezeit zunehmende Spaltung der Stadt und die Gründung zweier deutscher Staaten auseinanderbrach.

Versorgungssituation nach Kriegsende

Güterknappheit und Versorgungsengpässe prägten das Leben in Berlin bereits während des Zweiten Weltkriegs. Die offizielle Grundversorgung der Stadtbevölkerung wurde rationiert und von der nationalsozialistischen Verwaltung in Bedarfgruppen eingeteilt. Stundenlanges Schlängestehen vor Geschäften und Ausharren bei Ausgabestellen gehörte zur Normalität. Mit der Bombardierung ging schließlich die Zerstörung des Wohnraums einher. Wer in der Stadt verblieb, erlebte die unmittelbaren Gefahren des Krieges während der Schlacht um Berlin.

Erst nach Kriegsende wurde aus der angespannten Versorgungssituation eine ernsthafte Notlage. Noch vor Mai 1945 kursierte unter NS-Funktionären der Spruch »Genießt den Krieg, der Frieden wird schrecklich« und in der Tat erlebten viele Deutsche die Zeit nach 1945 als entbehrungsreicher als den Krieg selbst. Dazu gehörten auch willkürliche Beschlagnahmungen, Plünderungen und die oftmals auch sexualisierten Gewalt durch die Rote Armee im »Siegesrausch«. Doch die sowjetische Militäradministration (SMAD) stand auch vor der komplexen Aufgabe, die Versorgung einer Stadt sicherzustellen, von der nur ein Trümmerfeld unvorstellbaren Ausmaßes übriggeblieben

war. Im Vergleich zu der Zeit vor den ersten Bombenangriffen 1940 wurde der Verlust von Wohnraum nach dem Ende der Kämpfe auf etwa 40 bis 50 Prozent beziffert. Zudem war das Verkehrssystem bis auf wenig Buslinien und Bahnabschnitte völlig zusammengebrochen. Zusätzlich strömten direkt nach Kriegsende bis zu 500.000 Vertriebene pro Monat in eine zunehmend überforderte Stadt. Zur mangelhaften Ernährungssituation und allgemeinen Wohnungsnot kamen das zerstörte Gas- und Stromnetz, während für den Wiederaufbau überall die nötigen Baustoffe fehlten. Um den Übergang zum zivilen Leben schneller zu ermöglichen, sicherten die sowjetischen Besatzer den Aufbauhelferinnen und -helfern eine höhere Einstufung in dem aus der NS-Zeit adaptierten Rationierungssystem zu. Es galt: »Wer nicht arbeitet, soll nicht essen«. Doch auch Rationen der höchsten Stufe bedeuteten immer noch Mangelernährung. Daran änderte auch die Ankunft der Westalliierten im Juli 1945 wenig, die zunächst die von der SMAD etablierten Verwaltungsstrukturen in ihren Sektoren übernahmen. In dieser existenziellen Situation waren die Berlinerinnen und Berliner auf informelle und mitunter illegale Wege angewiesen, um die Dinge des täglichen Überlebens zu sichern.

Die wichtigste Möglichkeit boten die verschiedenen Formen des Tauschhandels, mal auf dem halblegalen Grauen-, mal auf dem illegalen Schwarzmarkt. Die Tauschgeschäfte konnten zwischen Bekannten oder auf mal mehr, mal weniger gut organisierten Märkten in Privaträumen oder auf offener Straße erfolgen. Andere Möglichkeiten waren Versorgungsfahrten (»Hamsterfahrten«) ins Berliner Umland und die Veräußerung von Wertgegenständen.

Im Hungerwinter 1946/47 verschlechterte sich die Versorgungslage nach geringen Ernteerträgen und mehreren Kälteeinbrüchen unter minus 15 Grad Celsius erneut. Allein in Berlin erfroren zwischen November und April 390 Personen. Auch in der Folge blieben Versorgungsfahrten und Schleichhandel in allen Sektoren von entscheidender Bedeutung, um dem Hunger bei-

zukommen. Aufgrund der unklaren Währungsfragen gehörte der Tausch von Waren oder der Handel mit Ersatzwährungen wie Zigaretten auf dem Schwarzmarkt zum Regelfall. Illegale Geschäfte blühten sektorenübergreifend. Daran änderten auch die immer engmaschigeren Razzien und Aufrufe zur Denunziation wenig.

Versorgung unter der Blockade

Mit dem Beginn der Blockade am 24. Juni 1948 wurden nicht nur die Zufahrtswege zu Land und zu Wasser in die Westsektoren abgeriegelt, sondern auch die Stromversorgung aus dem Ostteil gekappt. Die Stromproduktion im Westen stieß damit an ihre Grenzen. Die ohnehin schwierige Versorgungslage der Stadt bekam so eine neue Dramatik. In den ersten Tagen der Blockade mussten Amerikaner, Briten und Franzosen erkennen, dass ein Ausfall der Industrie- und Stromproduktion drohte und mittelfristig auch die Bevölkerung nicht länger mit Wärme und Lebensmitteln versorgt sein würde. Die vorhandenen Vorräte waren gering und die amerikanische Führung ging von einer ernstzunehmenden Hungerproblematik und Unterversorgung mit Heizmaterial aus. Anfangs fing die noch nicht durchorganisierte Luftbrücke zumindest unmittelbare Engpässe auf. Im Juli wurden rund 3.000 Tonnen pro Tag eingeflogen, was unterhalb der benötigten täglichen Tonnage von ca. 5.000 Tonnen lag. Die Leistungsfähigkeit der Luftbrücke nahm in den folgenden Monaten stetig zu. Ab Januar 1949 lag die täglich eingeflogene Menge an Produktions- und Versorgungsgütern immer zwischen 5.500 und 8.000 Tonnen.

Um die erzwungenen Engpässe zu überbrücken, ohne sich im Ostteil der Stadt für offizielle Rationen anmelden zu müssen, weitete die Bevölkerung der Westsektoren bekannte Versorgungsstrategien der Nachkriegszeit aus. So gewann das »Hamstern« erneut an Bedeutung. Mit dem Zug ging es vom Westteil Berlins entlang der »Hamsterlinien« zu den Endstationen in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) wie Bernau, Oranienburg, Straußberg oder Erkner. Von da wurde die Reise teilweise mit dem Rad in die umliegenden märkischen Dörfer fortgesetzt. →



Abb. 1, linke Seite: Im Sommer 1945 sind 60 Prozent des Wohnraums in Berlin zerstört. Berlin, Frankfurter Allee, 1945.

© Bundesarchiv, Bild 183-1986-1230-507/ Fotograf: Peter Cürlis

Abb. 2, oben: Schwarzmarktszene auf dem Potsdamer Platz. Berlin, 1.5.1949. © AlliiertenMuseum/Slg. Provan

Abb. 3, unten: In der Britzer Hufeisensiedlung werden Birken gefällt, Berlin, 16.11.1948. © Illus/Süddeutsche Zeitung Photo

Abb. 4, nächste Seite: „Hamsterer“ in Brandenburg. Bei Fürstenwalde, Oktober 1948. © Bundesarchiv, Bild 183-580474/ Fotograf: Walter Heilig.



Das Kartoffelzentrum Wriezen wurde so zum beliebten »Ausflugsziel« der Westberlinerinnen und Westberliner. Bei den mühsamen Versorgungsfahrten bestand immer das Risiko, die erstandenen Lebensmittel bei Polizeikontrollen wieder abgenommen zu bekommen. Allein in den ersten Oktoberwochen des Jahres 1948 zählte die ostdeutsche Transportpolizei 420.000 Hamsterfahrten, bei denen 7.000 Tonnen Lebensmittel sichergestellt wurden. Schätzungen gehen davon aus, dass zwischen Juli und Oktober 73.000 Tonnen Lebensmittel – knapp zwei Drittel Kartoffeln und anderes Gemüse – im brandenburgischen Umland gekauft und illegal nach West-Berlin transportiert wurden.

Eine weitere Strategie stellte nach wie vor der Handel auf dem Schwarzmarkt dar. Gehandelt wurde einerseits auf improvisierten Märkten auf den zentralen Plätzen und Straßenkreuzungen der drei Sektoren. Aber auch in Hinterhöfen und bei spontanen Treffen der Nachbarn wurde inoffiziell mit allem gehandelt, was für das tägliche Leben benötigt wurde. Schmuggel und Schwarzmarkt waren somit nicht allein auf die organisierte Kriminalität beschränkt, sondern wurden zum alltäglichen Phänomen. Zu Beginn der Blockade wurde lediglich der Güterverkehr kontrolliert. Erst im Oktober 1948 betrafen die Kontrollen auch Privatfahrzeuge. Wirksame Straßensperren errichtete die Ost-Berliner Polizei sogar erst im Februar 1949. Der Übergang mit dem Rad oder zu Fuß war während der ganzen Blockadezeit möglich. Für die Menschen in West-Berlin blieb die Blockade relativ durchlässig. Dadurch kamen viele Waren auf illegalem Weg aus Berlin-Ost, immerhin überquerten jeden Tag 200.000 Berlinerinnen und Berliner die Sektorengrenzen und transportierten dabei Dinge des täglichen Bedarfs nach Westen. Ein Weiterverkauf von Waren auf dem Schwarzmarkt war, trotz des Risikos belangt zu werden, ein lohnendes und notwendiges Geschäft.

Ab dem Frühjahr 1949 arbeitete die Luftbrücke schließlich so effektiv, dass zumindest eine Grundversorgung der Westberliner Bevölkerung auch auf offiziellem Weg gewährleistet werden konnte.

Zudem hatten bereits 1948 im Osten der Stadt erste Gaststätten, Cafés und HO-Kaufhäuser geöffnet. Hier konnten sich auch Westberlinerinnen und -berliner versorgen, die mit der im Unterschied zur ostdeutschen Währung deutlich wertvolleren D-Mark hier zu günstigeren Bedingungen einkaufen konnten als auf dem Schwarzmarkt.

Die Blockade als Provokation gegenüber den Westalliierten erwies sich bereits 1948 als relativ kurzfristig und kaum geeignet, um politische Ziele zu erreichen. Ein gezieltes Aushungern der Bevölkerung kann dabei aber nicht als Kalkül auf sowjetischer Seite ausgemacht werden. Von Beginn an bestand das Angebot sich über Lebensmittelmarken im Osten zu versorgen. Dieses zynische Angebot durch die als Aggressor wahrgenommene Sowjetunion lehnte die Bevölkerung im Westen aber entschieden ab. Lediglich in den Wintermonaten griffen ungefähr 100.000 von ihnen darauf zurück. Auch weil der Winter eher milde ausfiel, blieb eine humanitäre Krisensituation in den Westsektoren aus. Letztlich waren die Westalliierten und die Bevölkerung West-Berlins in der Lage, ihre Versorgung selbstständig zu sichern. Die Taktik der Sowjetunion scheiterte somit nicht zuletzt auch an der Resilienz der Berlinerinnen und Berliner.

Die relative Durchlässigkeit der Blockade hatte aber auch ganz pragmatische Gründe. Die Wirtschaftsbetriebe und die Verwaltungstätigkeiten der Stadt waren so eng miteinander verflochten, dass eine totale Blockade auch die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) getroffen hätte. Die Produktionsleistung der Betriebe im Osten war unmittelbar an Dienstleister und Zulieferer aus dem Westen gekoppelt. Eine vollständige Blockade aller Verkehrswege hätte auch für die SBZ wirtschaftliche Einbußen und eine verstärkte Eigenleistung zur Versorgung der Ostsektoren durch die Sowjetunion zur Folge gehabt. Dies realisierten auch die Westalliierten und reagierten 1949 mit einer Gegenblockade, die die Versorgung des Ostsektors mit Gütern aus West-Berlin und den westlichen Besatzungszonen erschwerte.

Der Effekt blieb jedoch gering, da sie nicht für die gesamte SBZ, sondern nur für Berlin wirksam war.

Fazit und die Situation nach der Blockade

Die zusätzlichen Versorgungsstrategien der Bevölkerung in den Westsektoren trugen entscheidend dazu bei, die Engpässe der Blockade zu überbrücken. Gleichzeitig versicherten die westlichen Besatzungsmächte mit der Luftbrücke, dass sie bereit waren gegenüber den Bewohnerinnen und Bewohnern in ihren Sektoren dauerhaft Verantwortung zu übernehmen. Angebote der Ostseite die Westberliner Bevölkerung zu versorgen, blieben weitestgehend ungenutzt, auch weil die Blockade den gewohnten Individualverkehr kaum wirksam einschränkte. Die Westberlinerinnen und -berliner trugen ihren Teil dazu bei, der sowjetischen Provokation zu widerstehen. Sie imaginieren sich dabei bald als Leidensgemeinschaft, die sich innerhalb des politischen Konflikts deutlich auf der Seite der westlichen Alliierten als ihrer Schutzmacht verortete.

Nachdem die sowjetische Seite die Blockade am 12. Mai 1949 aufgehoben hatte, brachten die Westmächte außer auf den Landwegen bis zum 30. September 1949 auch weiterhin per Lufttransport Güter nach West-Berlin, um eine Reserve für den Notfall aufzubauen. Mit der D-Mark als offizieller Währung West-Berlins und der marktwirtschaftlichen Orientierung der Bundesrepublik waren zu diesem Zeitpunkt bereits die Grundlagen für eine sichere Versorgung, eine gesteigerte Produktion und eine planbare Zukunft gelegt. Zum Ende des Jahres 1949 konnte sich die Bevölkerung somit zunehmend ohne Rationierung und Lebensmittelkarten mit den nötigsten Dingen des Alltags versorgen. Tauschhandel und Schwarzmarkt verloren ihre Bedeutung, denn auch Luxusgüter waren zunehmend in Kauf- und Warenhäusern erhältlich. Die Produktion konnte ihre Kapazitäten und die Gewerbetreibenden ihre gehandelten Umsätze deutlich erhöhen. Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung in Westdeutschland wirkte sich dabei auch positiv auf die Situation in West-Berlin aus.

Literaturauswahl

- Andreas Dinter: Berlin in Trümmern Ernährungslage und medizinische Versorgung der Bevölkerung Berlins nach dem II. Weltkrieg, Berlin 1999.
- Michael Lemke: Totale Blockade? Über das Verhältnis von Abschottung und Durchlässigkeit im Berliner Krisenalltag 1948/49. In: Helmut Trotnow u. Bernd v. Kostka (Hrsg.): Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, Berlin 2010.
- Harald Engeler (2006): Wirtschaftliche Systemkonkurrenz im Verflechtungsraum Berlin Brandenburg während des Kalten Krieges 1945-1961. Fragestellungen und Forschungsperspektiven. In: Schaufenster der Systemkonkurrenz: die Region Berlin-Brandenburg im Kalten Krieg, Wien u.a. 2006, S. 129-145.
- Paul Steege: Black Market, Cold War. Everyday Life in Berlin 1946-1949, Cambridge 2007.
- Malte Zierenberg: Stadt der Schieber. Der Berliner Schwarzmarkt 1939-1950, Göttingen 2008.
- Alexander Häusser u. Gordian Maugg: Hungerwinter. Deutschlands humanitäre Katastrophe 1946/1947, Berlin 2009.
- Michael Lemke: Zum Problem der Analyse Berlins und seines Brandenburger Umlands als ein besonderes Verflechtungsgebiet im Ost-West-Konflikt, Potsdamer Bulletin für Zeithistorische Studien, 18/19, 2000, S. 45-51.
- Molly Lolberg: The Streetscape of Economic Crisis: Commerce, Politics, and Urban Space in Interwar Berlin. In: The Journal of Modern History, 85, 2013, S. 364-402.

»FLUGZEUGE, DIE UNS AUSPLÜNDERN« – EIN EWIGER LUFTBRÜCKENMYTHOS?

MATTHIAS HEISIG

»Luftbrücke nach Berlin + Westmächte in Berlin = Ausplünderung Berlins«. Mit dieser Gleichung erklärte die ostdeutsche Kino-Wochenschau »Der Augenzeuge« im Dezember 1948 ihren Zuschauerinnen und Zuschauern die Berliner Luftbrücke. Auf dem Rückflug aus dem blockierten West-Berlin in die Westzonen seien die Rosinenbomber nicht leer gewesen, sondern gefüllt mit wertvollen Gütern und Industrieausrüstungen, behauptete die Propaganda aus Ost-Berlin damals im Film, im Rundfunk und vor allem in der Presse.

Bereits am 1. April 1948 begannen die ersten Maßnahmen gegen die sogenannte Ausplünderung. Die sowjetischen Militärbehörden im Verbund mit der neu aufgestellten ostdeutschen Grenzpolizei verschärften die Kontrollen im Transitverkehr der westlichen Besatzungsmächte mit Berlin. »Wir können es nicht länger zulassen«, forderte am selben Tag Oberst Tulpanow, einer der führenden Köpfe der Sowjetischen Militärverwaltung (SMAD) in Deutschland, »dass Berlin durch Maßnahmen der Briten und Amerikaner ausgeplündert und dadurch die Gefahr einer Arbeitslosigkeit heraufbeschworen wird. Tausende kommen aus den Westzonen und versuchen mit großen Geldmengen angesichts der vorbereiteten Währungsreform in Westdeutschland die Wirtschaft der Ostzone zu schwächen.« (»Neues Deutschland«, 2.4.1948). Noch im Februar seien 2.000 beladene Güterwaggons und in der letzten März-Dekade 790 Waggons aus Berlin in die Westzonen gerollt.

Am 15. April äußerte sich der Berliner Verkehrstadtrat Ernst Reuter vor den Stadtverordneten zu den Ausplünderungs-Vorwürfen. 1947 kamen im monatlichen Schnitt 12.000 bis 15.000 geladene Waggons aus den Westzonen in Berlin an, rund

3.000 rollten von Berlin aus in die Westzonen. Für den Güteraustausch einer Stadt mit der Größe Berlins sei dieses Zahlenverhältnis durchaus normal, so Reuter. Die Situation im laufenden Jahr sei für die Berliner Wirtschaft aber kaum mehr tragbar, denn inzwischen verzeichnete die Stadt lediglich den Eingang von monatlich 10.000 bis 11.000 beladenen Waggons. Weniger als 1.000 beladene Waggons würden monatlich die Stadt verlassen, teilweise seien es nur wenige Hundert. Die wirtschaftliche Abschnürung, wie sie mit den aktuellen Kontrollen eingetreten sei, treibe Berlin in den Ruin, führte Reuter aus, wenn nicht von Seiten der Alliierten Kommandantur »freundliche Taten« folgen würden.

Reuters Appell an die konstruktive Zusammenarbeit der Siegermächte bedeutete zu diesem Zeitpunkt nicht viel mehr als einen wohlmeinenden Appell, denn seit dem 20. März 1948 war der Bruch in der Koalition der vier Siegermächte offenkundig. An diesem Tag hatte Marschall Sokolowski, der sowjetische Vertreter, die Mitarbeit im Alliierten Kontrollrat eingestellt. Auch die Sitzungen der Alliierten Kommandantur Berlins waren seit langem von gegenseitigen Anschuldigungen und scharfen Auseinandersetzungen gezeichnet. Dort gab am 20. April der stellvertretende sowjetische Stadtkommandant Oberst Jelisarow eine ausführliche Erklärung zum Warenexport aus Berlin ab. Danach habe in Berlin die Ausfuhr von Buntmetallen um ein Vielfaches zugenommen, im britischen Sektor überstiegen die Ausfuhren von Industriewaren und Rohstoffen die Einfuhren um das Vierfache und im amerikanischen Sektor sogar um das Sechsfache. Insgesamt liege aber die Industrieproduktion der Westsektoren um 20 Prozent hinter der aus dem sowjetischen Sektor zurück, so Jelisarow. (»Berliner Zeitung«, 22.4.1948).

Tatsächlich war die wirtschaftliche Situation ganz Berlins nach dem verlorenen Krieg katastrophal. Die vormals größte deutsche Industriestadt, Verwaltungs- und Dienstleistungsmetropole lag buchstäblich in Trümmern. Kriegsbedingte Verlagerungen und die nachfolgenden Demontagen der sowjetischen Besatzungsmacht sowie – in deutlich kleinerem Maßstab – die ihrer westlichen Alliierten hatten den Maschinenpark und die Vorratsbestände der Berliner Unternehmen massiv dezimiert. Für die Produktionsumstellung der metallverarbeitenden Betriebe und der Elektroindustrie von extensiver Rüstungswirtschaft auf Friedensproduktion standen nur mehr die einfachsten Maschinen zur Verfügung. Zugleich verringerte sich nach Kriegsende die Zahl der Beschäftigten in Maschinenbau um bis zu 90 Prozent und verharrte auf diesem Niveau bis 1950, wie es für den Bezirk Tempelhof belegt ist. Am Anfang der wirtschaftlichen Entflechtung des zuvor einheitlichen Berlin-Brandenburgischen Wirtschaftsraums stand die im Juli 1945 getroffene Vereinbarung über die Versorgung der Berliner Sektoren durch ihre jeweilige Besatzungsmacht. Damit begann zugleich die Wanderungsbewegung der West-Berliner Industrie in die Westzonen, denn diese boten nicht nur den Vorteil eines größeren Wirtschaftsraums, sondern auch eine stärkere Nachfrage sowie günstigere Bedingungen der Kapitalbeschaffung. Die allgemein unsichere politische Situation in Berlin und parteiübergreifende Initiativen der Stadtverordneten zur Vergesellschaftung, wie das »Konzernenteignungsgesetz« vom Februar 1947, verstärkten diesen »Zug nach Westen«, der bewirkte, dass bis 1949 rund 900 Berliner Unternehmen ihren Firmensitz in die Westzonen verlagerten, wie Johannes Bähr in seiner Untersuchung zur Industrie im geteilten Berlin feststellte.

Dieser Prozess führte aber nicht zwangsläufig zu Betriebsschließungen in Berlin. Denn während Verwaltungs-, Forschungs- und Vertriebsabteilungen der Unternehmen abwanderten, blieb die Produktion oftmals in der Stadt. So wurde die Entwicklung West-Berlins zur »verlängerten Werkbank« mit geringer Wertschöpfung und

gering qualifizierter Beschäftigung eingeleitet. Die »Ausplünderungs-Schlagzeilen« der ostdeutschen Berichterstattung trafen daher im Frühsommer 1948 tatsächlich auf eine geschwächte, im Umbruch befindliche West-Berliner Wirtschaft, die unzweifelhaft Anzeichen von Abwanderung zeigte.

Es stellt sich nun die Frage, ob die Ausplünderung West-Berlins tatsächlich über die Luftbrücke betrieben wurde. Welche Belege und Zahlen konnte die Ost-Berliner Presse dazu vorweisen und wie lauten andererseits die Darstellungen des West-Berliner Magistrats und der amerikanisch-britischen Organisatoren der Luftbrücke?

Bereits mit den ersten Luftbrückenflügen erhob die sowjetische Tageszeitung für Deutschland, die »Tägliche Rundschau«, unter der Überschrift »Flugzeuge, die uns ausplündern« am 1. Juli 1948 den Vorwurf: »Die wertvollen Industrieausrüstungen und die Erzeugnisse der westberliner Industrie sowie andere kostbare Güter aus Westberlin, die planmäßig verschleppt werden sollen, sind der wahre Grund für den fieberhaften Einsatz so zahlreicher, zusätzlicher amerikanischer und britischer Transportmaschinen.« 40 »abmontierte« Elektromotoren der AEG seien über den Flugplatz Gatow ausgeflogen worden, hieß es drei Tage später im »Neues Deutschland«. Zum Flughafen Tempelhof stellte dasselbe Blatt am 8. Juli 1948 fest: »Dort landen bekanntlich die Flugzeuge, die in rollenden Einsätzen Ausrüstungen Berliner Fabriken, Rohstoffe, Wohnungseinrichtungen, Kunstschätze und allzu sehr kompromittierte Demagogen nach westlichen Gefilden bringen und zwischendurch Waren nach Berlin bringen.« Eine kurzfristige Sperrung des S-Bahnhofs Tempelhof, dessen hoch liegender Bahnsteig sehr bald zum beliebten Aussichtspunkt auf das Geschehen des Tempelhofer Flughafens wurde, galt dem »Neuen Deutschland« als Indiz, dass die vermeintlichen Abtransporte vor den Augen der Öffentlichkeit verborgen werden sollten und den West-Berliner Politikern »der Boden unter den Füßen schon heiß« werde. Auf die Westmächte sei kein Verlass:

In nächster Zeit sei mit der Evakuierung der französischen Behörden aus Berlin »unter recht unliebsamen Umständen« zu rechnen und bei Briten und Amerikanern würden bereits Absatzbewegungen über die Flugplätze beobachtet, hieß es Ende Juni 1948 in der »Berliner Zeitung«.

Die US-Militärverwaltung in Berlin zeigte sich nicht unbeeindruckt von diesen Presseberichten. Zu Beginn der Blockade stoppte US-Militärgouverneur General Clay die geplante Evakuierung von rund 5.500 jüdischen Flüchtlingen, die seit 1946 in steigender Zahl nach Pogromen in Polen im amerikanischen Sektor Berlins als »Displaced Persons« aufgenommen wurden. Die amerikanische Militärregierung wollte den Eindruck eines Rückzuges aus Berlin vermeiden, den der Transport der jüdischen Flüchtlinge mit amerikanischen Luftbrückenflugzeugen hätte hervorrufen können. Daher wurden die jüdischen Flüchtlinge erst Ende Juli 1948 über den Flughafen Tempelhof nach Frankfurt am Main ausgeflogen, von wo aus sie nach Israel weiterreisen konnten.

Sogar der sowjetische Staatschef Stalin griff den Vorwurf der Ausplünderung auf. Als sich am 2. August 1948 die Botschafter der USA, Frankreichs und Großbritanniens in Moskau mit ihm trafen, um eine Verhandlungslösung der Berlin-Krise auszuloten, behauptete Stalin, die Blockierung der Verkehrswege sei notwendig, um den Abtransport von Industrieausrüstungen zu verhindern. Belege nannte er in dem zweistündigen Gespräch dafür nicht.

Mit hohem publizistischem Aufwand hatte kurz zuvor die SMAD den Bewohnerinnen und Bewohnern der Berliner Westsektoren ein Versorgungsangebot gemacht. Nach einer Registrierung in den Ost-Berliner Kartenstellen konnte die West-Berliner Bevölkerung ihre Lebensmittelrationen und Brennstoffe ab dem 20. Juli 1948 aus dem Ostsektor beziehen. Doch nur wenige Zehntausend nahmen das Angebot an. Offenbar vertraute die West-Berliner Bevölkerung mehr auf den Ausbau der Luftbrücke, wie er sich mit dem Bau des Flugplatzes Tegel zeigte, und auf ihren eigenen

Einfallsreichtum, um die notwendigen Dinge des täglichen Bedarfs zu »organisieren«. Inzwischen meldete die Ost-Berliner Presse beinahe täglich West-Berliner »Grenzgänger«, die von der Ost-Berliner Polizei an den Sektorengrenzen mit illegal ausgeführten Lebensmitteln oder anderen Versorgungsgütern aufgegriffen wurden. Das Hauptaugenmerk der SED richtete sich nun gegen die »Hamsterer«, von denen täglich 200.000 aus West-Berlin in die sowjetische Zone einfallen würden, um sie auszuplündern, so der Berliner SED-Vorsitzende Hermann Matern am 2. Oktober 1948. Wenige Tage später wurden die ostdeutschen Grenzkontrollen um Berlin und an den innerstädtischen Kontrollpunkten erneut verschärft.

Seit Herbst 1948 erschienen die Berichte zur Ausplünderung über die Luftbrücke mit deutlich verringerter Schlagzahl in den Ost-Berliner Zeitungen. In einem dieser Berichte versuchte die »Berliner Zeitung« die vermeintliche Personalverstärkung einer Transportabteilung der Berliner US-Garnison, der »Packing and Crating Unit«, als erneuten Beleg für eine gesteigerte Absatzbewegung der amerikanischen Truppen aus der Stadt darzustellen. Unter der Überschrift »Rosinen für den Rückflug« schildert am 15. September 1948 ein Reporter den Abtransport von Wohnungseinrichtungen aus beschlagnahmten Villen im amerikanischen Sektor. Über die Luftbrücke würden die Wertgegenstände dann zu ihrem Bestimmungsort Frankfurt am Main geflogen, so will es der Reporter von seinem Informanten erfahren haben. Und auch der Journalist Herbert Geßner, der nach anfänglicher Tätigkeit für das amerikanische »Radio München« 1947 seiner politischen Überzeugung folgend zum Ost-Berliner Rundfunk gewechselt war, veröffentlichte am 1. Oktober 1948, dem hundertsten Tag der Luftbrücke, einen vernichtenden Kommentar, der ebenfalls die »Ausplünderung« anprangerte und unter dem Titel »Warum Luftbrücke?« als SED-Propagandaschrift gedruckt wurde. »So werden auf dem Rückflug seit 100 Tagen, völlig unkontrollierbar für uns Deutsche, tausende und abertausende Tonnen Güter aller Art aus Berlin herausgeflogen«, heißt es bei Geßner, ohne dass genaue Zahlen genannt werden.

Diese lieferte Monate später das »Neue Deutschland«. Vom 28. Juli 1948 bis zum 20. Februar 1949 wurden West-Berliner Industriewaren wie Radioröhren, Radiogeräte oder Messgeräte mit einem Gesamtgewicht von 23.156 Tonnen in den Westen geflogen, zitiert das Blatt offizielle Angaben aus West-Berlin, um dann nach eigenem Ermessen hinzuzufügen: »Das Gewicht der in den Westsektoren demontierten und nach dem Westen verschleppten Industrieeinrichtungen wird nicht bekanntgegeben, man rechnet jedoch mit über 100.000 Tonnen.« Woher allerdings die Grundlagen für diese Berechnung stammen, gibt der Ost-Berliner Zeitungsbericht nicht bekannt.

Das Amt für Verkehr des West-Berliner Magistrats nannte Ende 1949 die Zahl von 21.318 Tonnen Industrieprodukte, die im Zeitraum Juli 1948 bis August 1949 über die Luftbrücke in die Westzonen transportiert worden sind. Diese Größenordnung deckt sich mit den Zahlen eines britischen Abschlussberichts zur »Operation Plainfare« – wie die Royal Air Force (RAF) ihr Lufttransportunternehmen bezeichnete. Darin wird die Menge der Industrieprodukte, die insgesamt über die amerikanisch-britische Luftbrücke ausgeflogen wurden, für die Blockadezeit von Juni 1948 bis Mai 1949 mit 19.339 Tonnen beziffert. Der britische Anteil daran betrug 11.893 Tonnen, den kleineren Rest übernahm die amerikanische Luftwaffe. Von den 18.507 Tonnen Paket- und Briefpost, die ebenfalls über die Luftbrücke transportiert wurden, hatte die RAF mit 15.270 Tonnen die Hauptmenge ausgeflogen. Diese Zahlen sind als gesichert anzusehen. Für den Industriegütereinflug schwanken die Zahlen zwischen rund 38.000 Tonnen (im engeren Sinn Rohstoffe und Halbfabrikate) und rund 161.000 Tonnen (allgemeine »Industriegüter«), bezogen auf die Blockadezeit. Im Verhältnis zu den Einfuhren nach Berlin im Jahr 1947 waren das lediglich drei beziehungsweise 13 Prozent.

Die alliierten Luftbrückenplanungen berücksichtigten frühzeitig den Transportbedarf der Berliner Industrie, sowohl beim Ein- wie beim Rückflug. Mit den eingeflogenen Rohstoffen und Halbfabrikaten konnten West-Berliner Betriebe trotz Blockade

– wenn auch stark eingeschränkt – weiter produzieren und der Anstieg der Arbeitslosigkeit verringert werden. Und auch wenn beim Rückflug der Industrieprodukte die Mehrkosten des aufwendigen Lufttransports nicht auf die Lieferpreise umgelegt werden konnten, so trugen die Verkaufserlöse zur Reduzierung des defizitären Berliner Haushalts bei. Immerhin belief sich der Wert der im Dezember 1948 ausgeflogenen Industriegüter auf 33 Millionen DM. Doch Lieferungen und Zahlungen zogen sich in die Länge. Die Bearbeitung der Transportanträge, die beim West-Berliner Amt für Wirtschaft zu stellen waren und anschließend von den alliierten Dienststellen überprüft wurden, konnte mehrere Wochen dauern.

Dabei stand in beiden Richtungen nur ein sehr begrenzter Transportraum zu Verfügung. Unbedingten Vorrang hatten die Kohle- und Lebensmittellieferungen nach Berlin. Aufwendig verpacktes Stückgut und unhandliche Behältnisse der Industriegüter verzögerten die komplizierte Bodenorganisation der Luftbrückenflotte erheblich, vor allem während des Rückflugs von Berlin. Auf dem Flugplatz Gatow, über den die Hauptmenge des Frachtexports, des sogenannten »Backlifts«, abgewickelt wurde, war die gesamte Bodenzeit der Luftbrückenflugzeuge anfangs auf 50 Minuten begrenzt. Davon standen lediglich 30 Minuten für das Ent- und Beladen zu Verfügung. Die Entladung der zweimotorigen Douglas C-47 dauerte rund 10 Minuten, für die größeren Douglas C-54 wurden durchschnittlich 17 Minuten benötigt. Durch die laufende Optimierung der Organisationsabläufe konnte die Bodenzeit auf rund 40 Minuten reduziert werden – mit den entsprechenden Folgen für die Ladetätigkeit. Um die Menge der einzufliegenden Tonnage durch zeitraubende Beladungen nicht über Gebühr zu verringern, verwendete die RAF Gatow deshalb nach Möglichkeit die kleineren Douglas C-47 für den »Backlift«.

Die soliden und bewährten C-47 kamen auch für den Ausflug von rund 91.000 Passagieren über die britische Luftbrücke zum Einsatz, der ebenfalls vom Flugplatz Gatow aus erfolgte und dort in den Betriebsablauf einzutakten war.

Mit rund 35.000 war die Zahl der in Gatow ankommenden Luftbrücken-Passagiere deutlich geringer. Die Gesamtzahl aller über die Luftbrücke transportierten Passagiere betrug rund 228.000 Personen.

Die finale Transportbilanz der amerikanisch-britischen Luftbrücke sah nach offiziellen Angaben folgendermaßen aus: Die Gesamtmenge aller über die Luftbrücke im Zeitraum Juni 1948 bis Oktober 1949 beförderten Güter summierte sich auf 2,1 Millionen Tonnen. Rund zwei Drittel davon war Steinkohle, mit der elektrischer Strom in West-Berliner Kraftwerken erzeugt wurde, um den Betrieb im blockierten West-Berlin aufrechtzuhalten. Die rund 440.000 Tonnen Lebensmittel entsprachen zwar nur rund einem Fünftel der gesamten Einflugmenge, doch mit dem hohen Anteil an Trockennahrung konnte die tägliche Lebensmittel-Minimalversorgung des sogenannten »Winternotprogramms« von 1.400 Tonnen für die West-Berliner Bevölkerung nahezu erreicht werden.

Als 1959 der langjährige Redakteur des »Neuen Deutschland« Eberhard Heinrich unter dem Pseudonym »Hans Adler« eine Chronik der Jahre 1945 bis 1948 veröffentlichte, verlor er darin kein Wort über die Ausplünderung. Die Luftbrücke war, so Heinrich/Adler »nichts anderes als ein permanentes Kriegsmanöver, von dem Bemühen begleitet, aus dem Kriegsmanöver die aktive Kriegshandlung zu entwickeln«. Der eigentliche Zweck bestünde in der Gewinnmaximierung, die amerikanischen Flugzeughersteller und Ölfirmen mit der »sogenannten Luftbrücke« erzielen konnten. 1959 widmete auch der Nestor der ostdeutschen Staatswissenschaften, Peter Alfons Steiniger, der Luftbrücke eine Seite seines »Handbuchs zur Westberlin-Frage«. Die Luftbrücke sei nicht nur ein außerordentlich einträgliches Geschäft für die Flugzeugindustrie gewesen, sondern diene ganz unmittelbar der Kriegsvorbereitung und habe der USA den Vorwand gegeben, Luftwaffeneinheiten nach Europa zu verlegen, so Steiniger. Kein Wort fällt zur »Ausplünderung« der West-Berliner Industrie, die sich – dank umfangreicher westdeutscher Hilfen – inzwischen deutlich erholt

und mit nur noch 33.000 Arbeitslosen nahezu den Status der Vollbeschäftigung erreicht hatte.

30 Jahre nach dem Ende der Blockade beendete Gerhard Keiderling sein Forschungsprojekt an der Akademie der Wissenschaften der DDR zur Berliner Krise 1948/49 und veröffentlichte es im hauseigenen Akademie-Verlag. Dem linientreuen DDR-Historiker gelang damit das Kunststück, die Politik der Westmächte in der Berlin-Krise als »imperialistische Strategie des kalten Krieges gegen den Sozialismus und der Spaltung Deutschlands« – so der Untertitel des Buches – mit einer Vielzahl von »Westquellen« nachzuweisen. Unterlagen aus dem SED-Politbüro oder Belege aus sowjetischen Archiven sucht man in dem voluminösen Werk vergebens. An zwei Stellen des Buches thematisiert Keiderling auch die vermeintliche »Ausplünderung« West-Berlins durch die Luftbrücke. Als »Nachweis« dafür dient ein Zitat von Heinrich Rau, damals Präsident der (Ost-)Deutschen Wirtschaftskommission: »Der Berliner Arbeiter versteht es sehr gut, daß auf der Luftbrücke sein Arbeitsplatz davonfliegt, trotzdem der Magistrat dies nicht zugeben will.« Der andere »Beleg« für die »illegale Warenausfuhr« ist der Satz: »In den meisten Fällen gelangten die Waren über die Westsektoren in die Westzonen, bevor die SMAD im Frühjahr 1948 ihre verschärften Grenzkontrollen einführte, in verplombten Eisenbahnwaggons, später über die Luftbrücke.« →



Abb. 1, links: Signet zur Kennzeichnung West-Berliner Produkte für den Transport über die Luftbrücke, 1949.

Abb. 2: Flugblatt der SED, Oktober 1948. Sammlung Hans-Ulrich Schulz

Abb. 3: Innenseite einer SED-Propagandabroschüre, Berlin 1948. Sammlung AlliiertenMuseum

Abb. 4, nächste Seite: Busse bringen die Passagiere zu den Flugzeugen, Berlin-Gatow 1948. © AlliiertenMuseum / Sammlung Provan



1998 veröffentlichte Keiderling ein Buch zum 50. Luftbrückenjubiläum, in dem er von vielen seiner vormaligen SED-Positionen zur Berlin-Krise 1948/49 abrückte. Das Argument der »Ausplünderung« sei gern und oft von den Parteifunktionären zitiert worden, ohne dass die dabei genannten Zahlen verlässlich gewesen seien, so Keiderling. Am Ende zieht er ein freundliches Resümee: »Die Luftbrücke war eine großartige organisatorische und technische Leistung, die der bedrängten Westberliner Bevölkerung half, die Blockade scheitern ließ und den Amerikanern Sympathie in aller Welt eintrug.« Der »Ausplünderungs-Aspekt« der Luftbrücke schien damit endgültig in der Bedeutungslosigkeit angekommen zu sein.

Das änderte sich mit dem Aufsatz »Rosinen aus Berlin«, der im Frühjahr 2012 in der Kulturzeitschrift »Lettre International« erschien. Vor einem breit angelegten Panorama Berlins der Jahre 1945 bis 1949 stellte der in Ost-Berlin geborene Grafiker und Autor Grischa Meyer erneut die Frage: »Was war in den Rosinenbomben, wenn sie die Stadt verließen?« Die Antwort, die Meyer seinen Leserinnen und Lesern gibt, speist sich zumeist aus ostdeutschen Zeitungsberichten, wie sie hier eingangs auch zitiert wurden. Über 500 Tonnen wurden täglich mit Flugzeugen aus dem blockierten West-Berlin ausgeflogen, so Meyer. Dies hätte bis zum 12. Mai 1949 eine theoretische Gesamtsumme von 161.000 Tonnen ergeben. Die wesentlich niedrigeren West-Berliner Zahlen, wie sie auch im vorliegenden Beitrag zitiert werden, erwähnt Meyer nicht, obwohl die Statistiken seit langem bekannt sind. Mit Zahlenbeispielen will er belegen, »dass der Abtransport von Gütern aus der Stadt keine Nebenaufgabe der Luftbrücke war.« So seien 1948 innerhalb von drei Monaten »2.480 Tonnen hereingeholt und 3.402 Tonnen herausgebracht« worden. Tatsächlich ging von September bis November 1948 der Einflug von Gütern gegenüber dem Ausflug stark zurück (1.621 Tonnen zu 3.436 Tonnen nach Magistratsangaben). Meyer verschweigt, dass es sich hier um Industriegüter beziehungsweise Rohstoffe handelte, und suggeriert, dass die gesamte Luftbrückenversorgung eine negative Bilanz aufweist.

Außerdem reichert Meyer seinen Aufsatz mit einzelnen Zitaten aus westdeutschen und West-Berliner Berichten zum Thema der Industrieverlagerung an. Diese gab es zweifellos, wie oben dargelegt. Doch der Nachweis, dass die Verlagerung über die Luftbrücke erfolgte, gelingt ihm nicht. Vollends daneben liegt er mit der Behauptung, die gesamte Anlage des Kraftwerks West, »Mauersteine, Zement und andere Baumaterialien inbegriffen« sei in 580 Flügen nach Berlin geschafft worden. Der Lufttransport betraf aber lediglich einzelne Kraftwerksteile, die unter großem Aufwand zerlegt, verladen, ausgeflogen, entladen und wieder zusammengesetzt wurden. Die Lufttransporte für das Kraftwerk West als Beleg für die nach Meyer scheinbar unendlichen Möglichkeiten der Operation Luftbrücke darzustellen, geht völlig an der historischen Realität vorbei.

Noch im selben Jahr 2012 lobte der Präsident der Bundeszentrale für politische Bildung Thomas Krüger in einer Eröffnungsrede zum Kongress »Weltkulturerbe doppeltes Berlin« die »präzise Analyse« von Meyers Aufsatz, der »durch neue Archivfunde« belegen könne, dass die Rosinenbomber »systematisch und masterplanmäßig die größten Teile der wirtschaftlichen Infrastruktur aus Berlin in den Westen des Landes ausgeflogen (...) haben.« Der »altruistische Rosinenbomber« habe den »ideologisch motivierten Raubbau an der Stadt als Freiheitsromanze verklärt und verharmlost«, so Krüger. Die Vermutung liegt nahe, dass Krüger hier eine alternative Erzählung der Luftbrücke formuliert, die ihrerseits ideologisch grundiert ist. Eine mögliche Erklärung ist der weitverbreitete Anti-Amerikanismus der DDR, in der Krüger als Bürgerrechtler seine politische Karriere begann. Jedenfalls fand der »Ausplünderungsmythos« – mit bildungspolitischem Segen des Präsidenten der Bundeszentrale versehen – erneut seinen Weg in die Öffentlichkeit. Der Verfasser des vorliegenden Textes konnte es selbst 2017 und 2019 auf Foren und Veranstaltungen erleben. »Wissen Sie eigentlich, womit die Rosinenbomber zurückflogen?«, lautete die rhetorische Frage aus dem Publikum. Ich hoffe, dass ich hier eine präzise Antwort gegeben habe.

Literaturauswahl

- Johannes Bähr: Industrie im geteilten Berlin (1945-1990), München 2001.
- Hans-Norbert Burkert, Christoph Hamann (Hrsg.): »Völker der Welt, schaut auf Berlin!« Blockade und Luftbrücke 1948/1949, Berlin 1998.
- Harald Engler: Wirtschaftliche Systemkonkurrenz im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg während des Kalten Krieges 1945-1961. In: Michael Lemke (Hrsg.) Schaufenster der Systemkonkurrenz. Die Region Berlin-Brandenburg im Kalten Krieg, Köln et al. 2006, S. 129-144.
- Headquarters British Troops Berlin, RAF Gatow, Headquarters Airlift/British Troops Berlin, Military Government/British Troops Berlin (eds.): Notes on the Blockade of Berlin 1948, 1949.
- Volker Koop: Die perfekte Blockade? In: Auftrag Luftbrücke, hrsg. vom Deutschen Technikmuseum Berlin und der Landesbildstelle Berlin, Berlin 1998, S. 361-369.
- Thomas Krüger: Grußwort zum Kongress »Weltkulturerbe doppeltes Berlin« am 1. September 2012 in Berlin, <https://www.bpb.de/die-bpb/presse/143762/grusswort-zum-kongress-weltkulturerbe-doppeltes-berlin-am-1-september-2012-in-berlin>.
- Grischa Meyer: Rosinen aus Berlin. In: Lettre International 96, Frühjahr 2012, S. 46-61.
- A Report on Operation Plainfare (The Berlin Airlift), prepared by Headquarters BAFO issued by Air Ministry (ACAS Ops), April 1950.

IMPRESSUM DER ONLINE-PUBLIKATION ZUR OPENAIR-AUSSTELLUNG

BLOCKIERTE SIEGER – GETEILTES BERLIN. 75 JAHRE LUFTBRÜCKE

Herausgeber

AlliiertenMuseum
Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow
Museum Berlin-Karlshorst

Autorinnen und Autoren

Marc Hansen
Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Textredaktion / Lektorat

Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Übersetzungen

Englisch / Französisch / Russisch
Bundessprachenamt

Bildredaktion

Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Bildbearbeitung

Christian Nimpsch (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Satz und Layout

Christian Nimpsch (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Urheberrechtsvermerk

© 2023, für die Gesamtpublikation die Herausgeber, Berlin
© 2023, für die Texte die Autorinnen und Autoren, Berlin

IMPRESSUM DER OPENAIR-AUSSTELLUNG

BLOCKIERTE SIEGER – GETEILTES BERLIN. 75 JAHRE LUFTBRÜCKE

28.06.2023 – 12.05.2024, Platz vor der Abflughalle, Flughafen Tempelhof

Ein gemeinsames Ausstellungsprojekt des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow, des AlliiertenMuseums und des Museums Berlin-Karlshorst.

Projektleitung

Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Kuratorinnen und Kuratoren / Autorinnen und Autoren

Marc Hansen
Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Textredaktion / Lektorat

Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Übersetzungen

Englisch / Lektorat
Lindsay Munro / guiskard studio GmbH

Französisch

Valentine Meunier

Russisch / Lektorat

Alexei Khorkov, Andrej Steinke / Margot Blank, Anna Meißner, Arkadi Miller

Ausstellungsgestaltung

tecton GmbH, Fanny Belling, Kerstin Günther, Reinhard Meerwein

Grafik

tecton GmbH, Fanny Belling
typo//designbüro, Uta Thieme

Karten

Christian Nimpsch

Bildbearbeitung

typo//designbüro, Uta Thieme
tecton GmbH, Julia Nitsche

Zeichner (Figuren)

Stephan Warnatsch

Mediendesign

böing gestaltung, Dirk Böing

Key Visual

tecton GmbH

Stahlbau

Harald Müller Metall-Sonderfertigung GmbH

Möbelbau

Seiwo Technik GmbH

Beleuchtung / Elektrik

GA-tec GmbH, Schreier Group – Werbetechnik

Graphikproduktion

AKOS Grafikdesign & Werbetechnik

Medientechnik

P.medien GmbH

Bildung und Vermittlung

Marion Feise

Karin Grimme (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Veit Lehmann (AlliiertenMuseum)

Arkadi Miller (Museum Berlin-Karlshorst)

Carolin Savchuk (Museum Berlin-Karlshorst)

Öffentlichkeitsarbeit

Jutta Dette

Bianca Schröder (Museum Berlin-Karlshorst)

Die beteiligten Museen haben sich bemüht, alle Inhaberinnen und Inhaber von Bildrechten ausfindig zu machen. Sollten im Einzelfall dennoch Rechteinhaberinnen und -inhaber übersehen worden sein, bittet das Militärhistorische Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow um Mitteilung (info@mhm-gatow.de).

Die beteiligten Museen danken allen Unterstützerinnen und Unterstützern der Ausstellung und insbesondere der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Tempelhof Projekt GmbH für die gute Zusammenarbeit.

