

**DEUTSCHES INSTITUT  
FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG**  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

**SONDERHEFTE  
NEUE FOLGE**

**HEFT 3**

**DUNCKER & HUMBLOT**

70 015/3

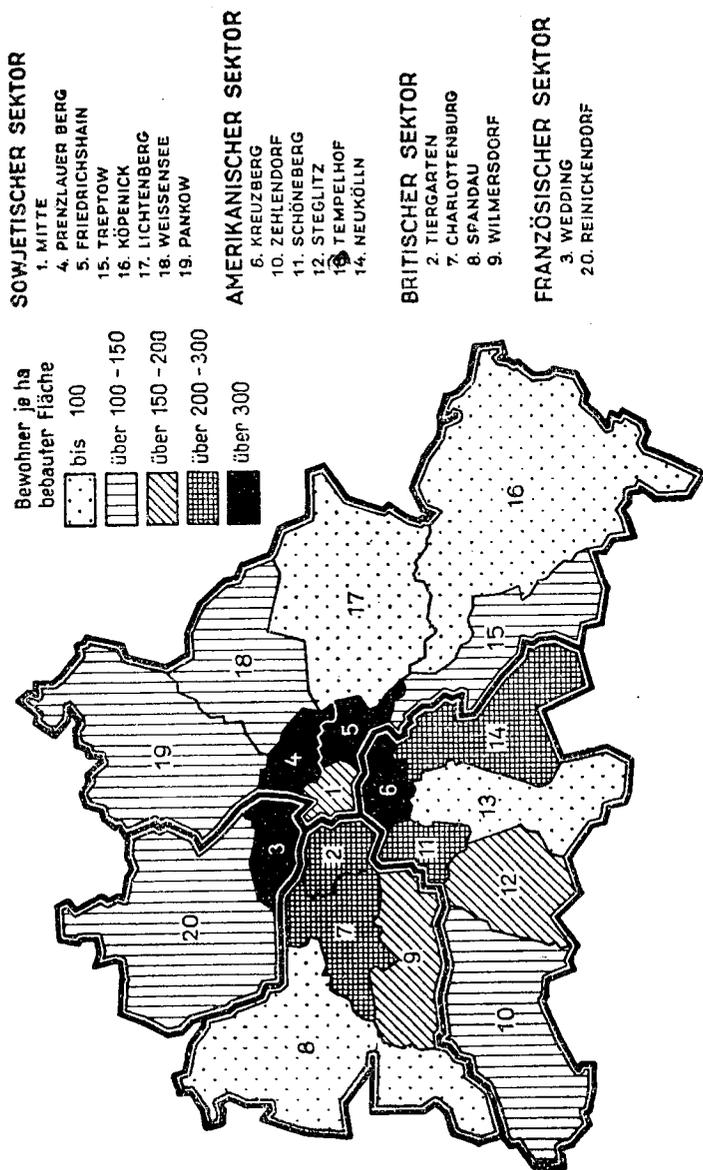
**BERLINS  
WIRTSCHAFT  
IN DER  
BLOCKADE**

**BERLIN 1949**

## Inhalt

	Seite
<u>Die Luftbrücke</u> . . . . .	7
<u>Die Ernährung</u> . . . . .	21
Die Industrie . . . . .	32
Finanz- und Kreditprobleme . . . . .	67
Allgemeine Strukturdaten . . . . .	86
Die Beschäftigung . . . . .	96
Steinkohle und Braunkohlenbriketts . . . . .	104
Die Stromversorgung . . . . .	110
Selbstversorgung mit Brennholz . . . . .	117
Die Bekleidungsindustrie . . . . .	120
Die Versorgung mit Schuhwerk . . . . .	124
Die Steuereinnahmen . . . . .	129
<u>Die Wechselstuben</u> . . . . .	135

# BEVÖLKERUNGSDICHTE IN DEN VERWALTUNGSBEZIRKEN BERLINS



JK

D.I.f.W. 48

Der Berliner Konflikt, der die Welt etwa seit einem Jahr in Atem hält, ist im wesentlichen politischer Natur und deshalb der exakten wirtschaftswissenschaftlichen Beurteilung entzogen. Aber abgesehen davon, daß seine Ursachen und Hintergründe teilweise doch auch dem Bereich der Wirtschaft angehören, wird der Versuch unternommen, seine Entscheidung auf wirtschaftlichem Gebiete zu erzwingen: Die Abschneidung des Westteils der Stadt von seiner Versorgung zu Lande und zu Wasser soll das wirtschaftliche Gedeihen, ja die wirtschaftliche Existenz schlechthin unmöglich machen und damit die betroffene Bevölkerung zur Annahme einer von ihr abgelehnten politischen Herrschaft nötigen. Einer der wichtigsten politischen Machtkämpfe, die die neuzeitliche Geschichte kennt, wird also auf wirtschaftlichem Gebiet ausgetragen.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, das mitten in dem umkämpften Stadtgebiet arbeitet, hält es für seine Aufgabe, dieses Ringen, soweit es mit wirtschaftlichen Mitteln erfolgt und wirtschaftliche Wirkungen zeitigt, auf einigen besonders bedeutsamen Gebieten darzustellen und damit die Beurteilung der verwickelten Vorgänge und ihrer voraussichtlichen Ergebnisse zu erleichtern. Zahlreiche wirtschaftliche Tatsachen und Zusammenhänge dieses Kampfes um Berlin sind jedenfalls bedeutsam genug, um eine wissenschaftliche Darstellung zur Unterrichtung der Mit- und Nachwelt zu rechtfertigen.

Das Berliner Stadtgebiet zählt im ganzen 889,9 qkm mit zur Zeit 3 241 473 Einwohnern. Auf Grund der Potsdamer Vereinbarungen vom Herbst 1945 war das Gebiet folgendermaßen auf die vier Besatzungsmächte verteilt:

Westteil	Fläche	Einwohner <sup>1)</sup>
1. Amerikanischer Sektor .....	210,8 qkm	996 538
2. Britischer Sektor .....	165,5 „	618 894
3. Französischer Sektor .....	110,8 „	430 695
Insgesamt Westteil .....	487,1 qkm	2 046 127
Sowjetischer Sektor .....	402,8 „	1 195 346

Die Stadt wurde bis Ende 1948 von demokratisch-parlamentarischen deutschen Körperschaften als Einheit verwaltet und von einer aus allen vier Besatzungsmächten gebildeten „Alliierten Kommandantur“ beaufsichtigt. Die

<sup>1)</sup> Versorgte Wohnbevölkerung Ende Januar 1949.

Versorgung erfolgte im wesentlichen aus den Zonen, für die die jeweilige Besatzungsmacht zuständig war. Seit Anfang 1948 begann die sowjetische Besatzungsmacht mit verschiedenen Begründungen den Verkehr der drei Westsektoren mit der übrigen Welt einzuschränken, bis am 23. Juni 1948 jeder Warenverkehr von und zu den Westsektoren auf Schiene, Straße und zu Wasser unterbrochen wurde. Seit dem 30. November 1948 ist auch die Verwaltung der Stadt in zwei Teile gespalten.

Die Versorgung der Westsektoren erfolgt seit Ende Juni 1948 aus den Westzonen durch Flugzeuge. Der daneben mehr oder weniger heimlich fortgesetzte Warenaustausch mit dem Ostteil der Stadt und mit der sowjetischen Besatzungszone kommt immer mehr zum Erliegen und besitzt für die Versorgung der Bevölkerung nur noch ganz geringe Bedeutung. Die Lasten, die sich aus dieser Lage für die Einwohner ergeben, werden in bemerkenswerter Festigkeit und Geduld und im Bewußtsein eines unvermeidbaren Kampfes für die Menschenrechte ertragen. Zur rechten Beurteilung der im folgenden behandelten Zustände und Probleme ist die Würdigung dieser psychologischen und moralischen Voraussetzungen unentbehrlich.

Ende April 1949

Bürgermeister Dr. F. Friedensburg  
Präsident des Deutschen Instituts für  
Wirtschaftsforschung

## Die Luftbrücke

von Ferdinand Grünig und Heinz Otto

Aus der Ende Juni 1948 über die Berliner Westsektoren verhängten Blockade ergab sich für West-Berlin folgende wirtschaftliche Lage: Der normale Güterbezug Berlins, gemessen am Vorkriegsmaßstab und reduziert auf die derzeitige Bevölkerungszahl der Westsektoren, betrug täglich rund 30 000 t. Diesem zum Teil unabdingbaren Güterbedarf stand eine Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs von zunächst knapp tausend Tonnen je Tag gegenüber. Es galt daher, von alliierter Seite aus den Luftverkehr beschleunigt auf ein Potential zu bringen, das ausreichte, um den lebenswichtigen Bedarf der Westsektoren sicherzustellen und damit eine zuverlässige „Luftbrücke“ zwischen den blockierten Westsektoren Berlins und den Westzonen zu schaffen.

Im folgenden soll zunächst in einer historischen Betrachtung gezeigt werden, in welchem Umfang die Erfüllung der gestellten Aufgabe den gemeinsamen Anstrengungen der Alliierten und der Berliner Wirtschaft und Bevölkerung, die dabei harte Entbehrungen auf sich nehmen mußte, geglückt ist. Danach sollen die künftigen Aussichten der Berliner Wirtschaft diskutiert werden, sofern zwar die Blockade der Westsektoren bestehen bleibt, aber die Kapazität der Luftbrücke in einem von den alliierten Besatzungsmächten als möglich angesehenen Maß erweitert wird.

## Der Mindestbedarf Berlins im ersten Blockadewinter und seine Deckung

### Die Versorgung Berlins vor der Blockade

Übersicht 1 zeigt die Versorgung Berlins vor der Blockade in den Jahren 1938 und 1947. Für 1947 ist die aus der Bizone stammende Güterversorgung in den beiden letzten Spalten der Tabelle gesondert ausgewiesen.

Im Jahre 1938 belief sich die Güterzufuhr nach Groß-Berlin auf dem Schienen- und Wasserweg auf 19,5 Mill. t; dazu kommen noch der Straßenverkehr in der Größenordnung von 2 Mill. t, ferner der Passiergutverkehr sowie der Postverkehr mit vielleicht 1 Mill. t. Von der in Übersicht 1 wiedergegebenen Güterzufuhr entfielen nahezu 40 vH auf die Zufuhr von Steinkohlen und Braunkohlenbriketts, weitere reichlich 10 vH auf Ernährungsgüter, der Rest auf Rohstoffe, Halbfabrikate und alle sonstigen Güter. Je Kopf und Tag wurden 1938 allein per Eisenbahn und Schiff 12,4 kg nach Berlin geliefert.

## Übersicht 1

Die Güterzufuhr nach Groß-Berlin  
auf dem Schienen- und Wasserwege in den Jahren 1938 und 1947

Güterarten	1938		1947			
	Insgesamt		Insgesamt		davon a. d. Bizone	
	1 000 t	kg je Kopf u. Tag	1 000 t	kg je Kopf u. Tag	1 000 t	kg je Kopf u. Tag <sup>1)</sup>
Steinkohle	5 474	3,5	1 519	1,3	1 519	1,96
Braunkohlenbriketts	2 182 <sup>2)</sup>	1,4	1 379	1,2	—	—
Ernährung	2 223	1,4	1 117	0,95	478	0,62
Rohstoffe, Halbfabrikate und alle übrigen Güter	9 586	6,1	1 369	1,15	243	0,32
Zusammen	19 465	12,4	5 384	4,6	2 240	2,9

1) Hier nur auf die Bevölkerung der Westsektoren bezogen. — 2) Einschließlich 60 000 t Rohbraunkohle und Torf.

Im Zuge des wirtschaftlichen Zusammenbruchs ist die Güterzufuhr nach Berlin außerordentlich zurückgegangen. Sie betrug im Jahre 1947 täglich 4,6 kg je Kopf der Bevölkerung, also nur reichlich ein Drittel der Vorkriegsversorgung. Dabei war im einzelnen die Steinkohlenversorgung je Kopf der Bevölkerung auf 37 vH, die Belieferung mit Braunkohlenbriketts auf 85 vH, die Zufuhr von Ernährungsgütern auf 70 vH, die Zufuhr von Rohstoffen, Halbfabrikaten und allen übrigen Gütern auf nur 19 vH der Vorkriegsversorgung gesunken. Der Index der industriellen Produktion belief sich demgegenüber — auf Basis 1936 und im Verhältnis der jeweiligen Bevölkerung umgerechnet — auf etwa 34 vH. Diese Angaben lassen vermuten, daß im Jahre 1947 die Versorgung Berlins insbesondere mit Rohstoffen, Halbfabrikaten und sonstigen Gütern, aus Gründen, die mit der in ganz Deutschland herrschenden wirtschaftlichen Depression zusammenhingen, weit hinter dem tatsächlichen Bedarf zurückblieb. Unterstellt man, daß die gesamten aus der Bizone und der französischen Zone<sup>1)</sup> nach Groß-Berlin gebrachten Güter unmittelbar oder — unter Zwischenschaltung von Tauschgeschäften zwischen West- und Ost-Berlin — mittelbar den Westsektoren zugute kamen, so bezogen diese zwei Drittel ihres Bedarfs aus dem Westen und ein Drittel aus dem Ostsektor bzw. aus der Ostzone.

## Der Bedarf der Westsektoren im ersten Blockadewinter

Bei rund 2,1 Mill. Einwohnern und einem Tagesbedarf von 4,6 kg je Einwohner hätten auf der Luftbrücke täglich 9600 t Versorgungsgüter herangeschafft werden müssen, um das Versorgungsniveau des Jahres 1947 aufrechtzuerhalten. Daran war, wie bereits erwähnt wurde, zu Beginn der

1) Die Zufuhr aus dieser Zone war gering.

Blockade nicht zu denken, da die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs zunächst sehr gering war. Allerdings waren beträchtliche Vorräte an Kohle, Nahrungsmitteln und teilweise auch an Rohstoffen vorhanden. General Clay<sup>1)</sup> stellte damals in Aussicht, das Potential der Luftbrücke baldigst auf 8000 t je Tag zu steigern, wobei — in Anbetracht der zu erwartenden Behinderungen durch schlechtes Wetter und nach Abzug einer gewissen Quote für den Bedarf der Besatzungsmächte selbst — mit einer täglichen Durchschnittszufuhr für Zwecke des zivilen Bedarfs der Westsektoren von rund 6000 t gerechnet werden konnte.

Eine im September 1948 durchgeführte Untersuchung des Instituts schlug für eine solche Zufuhr folgende Verteilung vor:

## Übersicht 2

Rahmenplan für die Aufteilung einer Luftbrückenleistung  
für zivile Zwecke von 6000 Tagestonnen  
(Winternotprogramm)

Güterarten	T ä g l i c h		Monatlich t
	je Kopf kg	insgesamt t	
Ernährung	0,65	1 400	42 000
Steinkohle (ohne Hausbrand)	1,25	2 650 <sup>1)</sup>	80 000
Hausbrand	0,60	1 250	37 000
Rohstoffe, Halbfabrikate und alle übrigen Güter	0,35	700	21 000
Zusammen	2,85	6 000	180 000

1) Davon 1 300 t für Elektrizitätserzeugung, 900 t für Gaserzeugung und etwa 70 t für Wasserwerke und Kanalisation, so daß für industrielle und sonstige Zwecke täglich rund 400 t Steinkohle verfügbar geblieben wären.

Zu den einzelnen Positionen des Planes ist folgendes zu bemerken:

## E r n ä h r u n g

Gegenüber einem Je-Kopf-Verbrauch von 0,95 kg im Jahre 1947 schien es denkbar, durch äußerste Konzentration der Nahrungsmittel (Trockenkartoffeln statt Frischkartoffeln, Trockengemüse, Fette und eiweißhaltige Nahrungsmittel statt Kohlehydrate) eine Herabdrückung der Kopfquote auf 0,65 kg zu erreichen.

## K o h l e

An Stelle eines tatsächlichen Verbrauchs von 3,4 kg<sup>2)</sup> im Winter 1947/48 war ein Gewichtssatz je Kopf und Tag von nur 1,85 kg vorgesehen. Da dem Gewerbe durchgreifendere Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung

1) Berliner Pressekonferenz vom 31. 7. 1948.

2) Die in Übersicht 1 für 1947 angegebene Kohlenzufuhr von 2,5 kg je Kopf und Tag setzt sich aus einer Winterversorgung von schätzungsweise 3,4 kg und einer Sommerversorgung von etwa 1,6 kg zusammen, deren Transport sich allerdings gleichmäßig auf das gesamte Jahr verteilte.

stehen als dem privaten Haushalt, sollte dabei der gewerbliche Verbrauch um zwei Drittel des Vorjahrsverbrauchs, der private Verbrauch (Hausbrand, Gas und Elektrizität) nur um etwa ein Drittel gedrosselt werden.

#### Rohstoffe, Halbfabrikate und alle übrigen Güter

Auch hier wurden im „Rahmenplan“ nur etwa ein Drittel der Einfuhr des Jahres 1947 angesetzt. Es wurde unterstellt, daß Massengüter wie Baumaterialien aller Art, Holz u. dgl. nicht über die Luftbrücke herangeschafft werden; auch im übrigen sollte die Wahl der einzuführenden Rohstoffe, Halbfabrikate und sonstigen Güter davon abhängen, in welchem Maße sie — bezogen auf ihr Gewicht — Beschäftigung, Produktion und vor allem den Export des Berliner Gewerbes fördern.

#### Der Ausbau der Luftbrücke

Die Leistungsfähigkeit der Berlin mit Westdeutschland verbindenden Luftbrücke wird hauptsächlich von drei Faktoren bestimmt:

1. die Lande- bzw. Startkapazität der Flugplätze,
2. Zahl, Größe und Reisegeschwindigkeit der zur Verfügung stehenden Flugzeuge,
3. die Witterungseinflüsse auf die Flugsichtigkeit.

#### Die Berliner Bodenanlagen

Bei Beginn der Luftbrückenoperation Juni 1948 standen in Berlin zwei Flugplätze, Tempelhof und Gatow, zur Verfügung, deren Rollbahnen weder der Zahl nach ausreichten noch lang und fest genug waren. Im Herbst erfolgte ein Ausbau dieser Flughäfen. Tempelhof erhielt zwei rund zwei Kilometer lange mit Stahlgeflechten belegte, rutschfreie neue Rollbahnen. Auch in Gatow entstand eine zweite moderne Landebahn, während die vorhandene ältere auf 1,8 km verlängert wurde. Gleichzeitig wurde mit dem Neubau eines dritten Flugplatzes auf dem Gelände des ehemaligen Tegeler Schießplatzes begonnen, der bereits im Dezember 1948 dem Verkehr übergeben werden konnte. Durch diese Aus- bzw. Neubauten wurde die Kapazität der Berliner Flugplätze bei einer theoretischen Höchstleistung von täglich 1440 Landungen auf eine durchschnittliche Start- bzw. Landemöglichkeit für täglich annähernd 1000 Flugzeuge gebracht. In dieser Zahl ist die bisher nur wenig genutzte Möglichkeit, die die Havelseen für die Wasserung von Flugbooten bieten, nicht berücksichtigt.

Der An- und Abflug auf bzw. von diesen Flugplätzen erfolgt in drei Luftkorridoren von je 35 km Breite, in denen die Flugzeuge in verschiedenen Höhenlagen, jeweils in etwa 15 Minuten Abstand voneinander, fliegen. Der südliche und nördliche Korridor von 300 bzw. 200 km Länge dient dem Anflug auf Berlin, während der mittlere, nur 150 km lange Korridor (Berlin—Stendal) von den abfliegenden Maschinen benutzt wird. Die bisher üblichen Sicherheitsvorschriften erlauben innerhalb 24 Std. etwa 1300 Maschinen durch diese Korridore zu fliegen<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Damit wäre die Kapazität der Korridore etwas geringer als jene der Bodenanlagen, zumal wenn man die für Flugboote gegebenen Möglichkeiten in Rechnung stellt. Wie verlautet, sollen in diesem Sommer keine Flugboote eingesetzt werden.

In Westdeutschland standen von Anfang an zahlreichere und bessere Flugplätze zur Verfügung, und zwar in der US-Zone der Rhein-Main-Flughafen und Wiesbaden (etwa 450 km von Berlin entfernt), in der britischen Zone die Flugplätze Bückeburg, Wunstorf, Faßberg und Fuhlsbüttel, die Berlin etwa 30 vH näher liegen. Sämtliche Flugplätze wurden den neuen Bedürfnissen angepaßt, einige wurden erheblich erweitert.

#### Die Versorgungsflotte

Gleichzeitig mit der Verbesserung der Bodenanlagen erfuhr auch die sie benutzende Luftflotte eine quantitative und qualitative Verbesserung. Zu Beginn der Luftbrückenaktion standen fast nur zweimotorige Maschinen mit einer Ladefähigkeit von 2,5 bis 3 Tonnen und einer Reisegeschwindigkeit von etwa 260 Std/km zur Verfügung (zumeist vom Typ Dakota). Zu einem erheblichen Teil handelte es sich hierbei um bereits abgestellte Maschinen, die schon bei der Invasion in Afrika und Frankreich eingesetzt waren. Alles in allem verfügte die Luftbrücke anfangs über weniger als 150 Flugzeuge. Im Verlauf der Herbstmonate erfolgte die Auswechslung dieser Maschinen gegen viermotorige Transportflugzeuge — in erster Linie des Typs Skymaster (C 54) —, die fast die dreifache Ladefähigkeit der Dakotas und überdies eine höhere Geschwindigkeit aufwiesen.

Aber nicht nur Zahl und Größe, sondern auch der Nutzkoeffizient der eingesetzten Flugzeuge wurde in dreierlei Richtung gehoben. Erstens wurde die Flugtechnik im Luftkorridor verbessert, so daß die Flugzeuge heute dichter aufgeschlossen als zu Beginn der Aktion fliegen können. Zweitens wurden die Reparaturzeiten gedrückt. Und drittens wurden die Be- und Entladezeiten verkürzt.

#### Die Witterungseinflüsse

Da die Luftbrücke auch über den Winter aufrechterhalten werden mußte, kam der Überwindung der Witterungseinflüsse (Bodennebel) zunehmende Bedeutung zu. Die Radartechnik zum Blindlanden der Flugzeuge wurde vervollkommen, so daß heute bei ungünstigem Flugwetter bis zu 30 vH der Landungen mit Blindfluginstrumenten durchgeführt werden. Dabei hofft man, wenigstens in Tempelhof, bei erhöhter Verwendung von Radargeräten künftig durchschnittlich alle sechs Minuten eine Maschine landen zu können, während bei gutem Flugwetter das Zeitintervall zwischen den landenden Maschinen etwa drei Minuten beträgt.

#### Leistungen der Luftbrücke seit Beginn der Blockade

Die monatlichen Leistungen der Luftbrücke haben sich wie folgt entwickelt:

Nach einer gewissen Anlaufzeit im Juli erreichte die Tagesdurchschnittsleistung im August rund 3000 t, im September 3800 t; im Oktober erhöhte sich die Leistung nicht weiter; im November nahm sie infolge der schlechten Wetterverhältnisse sogar erheblich, nämlich auf täglich 2900 t ab. Im De-

## Übersicht 3

Für zivile Versorgungszwecke eingeflogene Güter<sup>1)</sup>  
In Nettotonnen

Zeit	Kohle	Nahrungsmittel <sup>2)</sup>	Treibstoffe	Zeitungs-papier	Sonstiges	Insgesamt	Tages-durchschnitt
1948							
Juli <sup>3)</sup>	14 333	37 306	43	0	22	51 704	1 570
August	62 352	29 237	360	234	116	92 298	2 980
Sept.	73 374	38 499	0	862	73	112 807	3 760
Oktober	75 176	36 705	676	864	482	113 903	3 670
November	50 411	33 995	996	780	1 066	87 248	2 910
Dezember	57 150	44 962	597	1 010	1 964	105 683	3 410
1949							
Januar	98 638	29 213	2 539	1 263	2 286	133 939	4 320
Februar	74 609	28 200	3 022	835	3 725	110 391	3 940
März	98 000	37 000	.	.	.	146 000	4 700

Quelle: Office of Military Government for Germany (US), Stat. Annex., No. 24.

<sup>1)</sup> Da das zur Verfügung stehende Material nach Wochen gegliedert ist, enthält die monatliche Zusammenfassung u. U. kleinere Ungenauigkeiten. — <sup>2)</sup> Nettogewichte, d. h. ohne jede Verpackung. — <sup>3)</sup> Einschließlich der letzten beiden Junitage.

zember stieg sie wieder auf 3400 t, im Januar sogar auf 4300 t. Nach einer leichten Abnahme im Februar wurden im März täglich 4700 t, im April nahezu 6000 t eingeflogen. Ab Dezember wurden die Leistungen unter Zuhilfenahme des dritten Flugplatzes (Tegel) erreicht. Weitere Einzelheiten gehen aus der nebenstehenden Abbildung hervor, die auf den jeweils erzielten Wochenleistungen basiert.

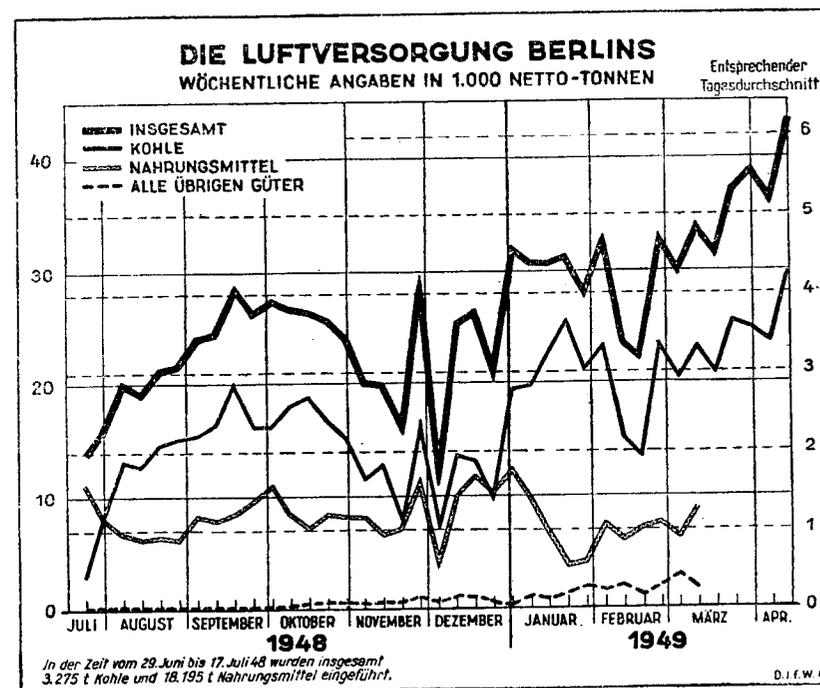
Alles in allem konnte der in Übers. 2 abgeleitete Mindestbedarf der Westsektoren von täglich 6000 t Transportleistung für zivile Versorgungszwecke, trotz eines Potentials der eingesetzten Flugzeuge von etwas über 6000 t im letzten Quartal 1948 und über 7000 t im Februar 1949<sup>1)</sup> sowie eines Potentials der Bodenanlagen von schätzungsweise 8000 bzw. 12 000 t<sup>2)</sup>, nicht befriedigt werden. Das Zurückbleiben der Monatsdurchschnittsleistung gegenüber dem Potential der eingesetzten Flugzeuge liegt im wesentlichen daran, daß schätzungsweise 10 vH dieses Potentials dem Ausbau der Flugplätze sowie der Bedarfsdeckung der Besatzungsmächte selbst dienen mußten<sup>3)</sup>, und daß

<sup>1)</sup> Erreichte Tageshöchstleistung 6300 t im Sept. 1948, 7200 t im Februar 1949 und nahezu 12 000 t im April 1949.

<sup>2)</sup> Vor und nach Indienststellung des Flugplatzes Tegel.

<sup>3)</sup> Der angegebene vH-Satz ergibt sich aus folgender Rechnung: Am 18. 2. 1949 wurde die 1 000 000ste Tonne für Berlin eingeflogen. Dabei handelte es sich allerdings um „short tons“, die etwa 900 000 metrischen Tonnen entsprechen. Aus Übersicht 3 kann für diesen Zeitpunkt eine Einflugeistung für zivile Versorgungszwecke von reichlich 800 000 t abgeschätzt werden. Die Differenz — etwa 100 000 t oder etwa 10 vH der gesamten eingeflogenen Gewichte — ergibt den Bedarf für den Ausbau der Flugplätze sowie den eigenen Bedarf der Besatzungsmächte.

weiter die Luftbrückeneinrichtungen schlechten Wetters wegen häufig nicht voll ausgenutzt werden konnten. Um für zivile Versorgungszwecke einen Tagesdurchschnitt von 6000 t zu erzielen, hätte das Potential der eingesetzten Flugzeuge ab Oktober 1948 mindestens 8000 t betragen müssen. Gegenüber dem in Übers. 2 aufgestellten Bedarfsplan blieb die Versorgung mit Hausbrand sowie mit industriellen Rohstoffen, Halbfabrikaten usw. außerordentlich zurück. Es wurden im Oktober 1948 bis März 1949 im ganzen etwa 30 000 t Hausbrandkohle eingeflogen statt etwa 220 000 t, wie im Rah-

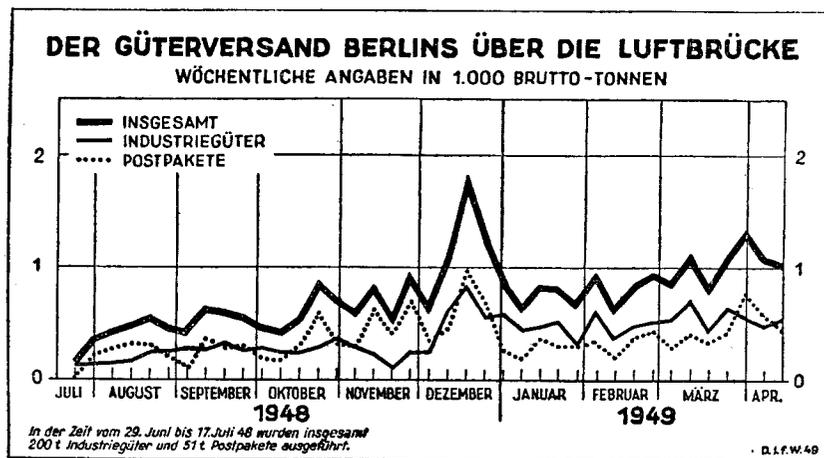


menplan vorgesehen. Die Einfuhr von Rohstoffen (außer Kohle) und industriellen Gütern belief sich im gleichen Zeitraum auf etwa 35 000 t statt 126 000 t. Die Einfuhr von Nahrungsmitteln entsprach ungefähr dem aufgestellten Programm<sup>1)</sup>, die von Steinkohle für die Versorgungsbetriebe sowie für industrielle Zwecke blieb hinter der aufgestellten Mindestnorm um knapp 10 vH zurück. Unter diesen Umständen nimmt es nicht wunder, daß insbesondere bei eintretender Kälte sowohl für die Berliner Wirtschaft als auch für die Bevölkerung ernste Schwierigkeiten entstanden: Die industrielle Leistung der Westsektoren ist im Laufe des Winters 1948/49 um etwa ein

<sup>1)</sup> Bei einem Vergleich der entsprechenden Zahlen der Übersichten 2 und 3 ist zu beachten, daß in Übersicht 2 bei Berechnung der Ernährungsgüter Bruttogewichte, in Übersicht 3 Nettogewichte eingesetzt wurden.

Drittel gesunken, und zwar hauptsächlich aus Mangel an elektrischem Strom und Rohstoffen. Das der Bevölkerung zustehende Kontingent an elektrischem Strom und Gas mußte auf die Hälfte gekürzt werden. Der zulässige Gasverbrauch konnte allerdings im Dezember wieder auf 75 vH des Vorblockadesstandes heraufgesetzt werden. Am schwersten traf die Bevölkerung das Fehlen fast jeglichen Hausbrands, soweit sie nicht in der Lage war, aus der Ostzone stammende Braunkohlenbriketts auf dem schwarzen Markt zu beziehen.

Gegenüber den eingeflogenen Gütern treten die ausgeflogenen Mengen — verkehrswirtschaftlich gesehen — stark zurück. Insgesamt wurden in den ersten neun Monaten seit Einrichtung der Luftbrücke rund 14 000 t Industriegüter aller Art und nahezu ebenso viel Postsachen (Briefe, Päckchen, Pakete) aus Berlin abtransportiert, das sind nur etwa 3vH der im gleichen Zeitraum angelandeten Mengen. Trotzdem ist die wirtschaftliche Bedeutung



dieser Exporte nicht zu unterschätzen. Nach einer von der Berliner Vertretung der Verwaltung für Wirtschaft der Bizone durchgeführten Statistik handelt es sich allein bei den im Dezember ausgeflogenen Industriegütern um einen Wert von etwa 33 Mill. DM, dazu kommt noch der Wert der in den Postsendungen enthaltenen Industriegüter mit nochmals einigen Mill. DM. Auch in den folgenden Monaten sind einschließlich der Postsendungen industrielle Güter im Werte von über 30 Mill. DM je Monat ausgeflogen worden. Wahrscheinlich war das vorstehend angegebene Dezemberergebnis überhöht, da damals rückständige Luftfrachten durchgeführt wurden; auch die weiteren Ergebnisse liegen aus den gleichen Gründen etwas höher als es der durchschnittlichen monatlichen industriellen Produktion während des gesamten Blockadewinters entsprechen dürfte. Aber selbst wenn man einen Monatsdurchschnitt von nur 25 Mill. DM für diese Ausfuhr unterstellt, so bedeutet ein solcher Export einen wesentlichen Beitrag zum Ausgleich der Ber-

liner Außenhandelsbilanz, die durch die Einfuhr von Nahrungsmitteln, Kohle und Industriegütern mit monatlich 70 bis 80 Mill. DM belastet wird<sup>1)</sup>.

Übersicht 4  
Für zivile Zwecke ausgeflogene Güter<sup>1)</sup>  
In Bruttotonnen

Zeit	Industriegüter	Postsachen	Insgesamt
1948			
Juli <sup>2)</sup>	494	269	763
August	952	1 141	2 093
September	1 199	1 160	2 359
Oktober	1 280	1 482	2 761
November	957	2 098	3 055
Dezember	2 643	2 519	5 162
1949			
Januar	2 025	1 349	3 374
Februar	1 981	1 391	3 372
März	2 500	1 800	4 300

Quelle: Office of Military Government for Germany (US), Stat. Annex., No. 24.

1) Da das zur Verfügung stehende Material nach Wochen gegliedert ist, ergibt die monatliche Zusammenfassung teilweise unbedeutende Abweichungen von den tatsächlichen Daten. — 2) Einschließlich der letzten beiden Junitage.

Die geringen Ausflugmengen in den ersten Monaten der Blockade sind auf Transportraumangel zurückzuführen, da im Interesse schneller Abfertigung der eingeflogenen Flugzeuge nur ein geringer Teil von ihnen für Rückfrachten bereitgestellt wurde. Dieser Mangel an Rücktransportraum war ab Dezember 1948 behoben.

Unverhältnismäßig einschneidender noch als im Güterverkehr waren und sind die Einschränkungen im Personenverkehr von und nach Berlin. Bis zum Beginn der Blockade verließen im Interzonenzug täglich etwa 1000 bis 1200 deutsche Reisende die Stadt, etwa die gleiche Zahl traf im Gegenzug wieder ein. Seitdem ist die Zahl der im regulären Personenverkehr beförderten deutschen Passagiere auf knapp 50 Personen zusammengeschrumpft. Da überdies diese Plätze zumeist Behörden und sonstigen im öffentlichen Leben stehenden Persönlichkeiten zugeweiht werden, ist der Geschäftsverkehr zwischen Berlin und Westdeutschland praktisch unterbrochen.

Neben dem regelmäßigen Flugverkehr laufen noch Sondertransporte nach auswärts, wie z. B. die Kinderverschickung, die einen größeren Umfang haben (zeitweise mehrere Hundert Personen täglich). Diese Reisenden werden dabei

verpflichtet, bis zur Aufhebung der Blockade oder zum mindesten viele Monate in Westdeutschland zu bleiben, eine Verpflichtung, die für Geschäftsreisen selbstverständlich untragbar ist.

### Die an die Luftbrücke bei Fortdauer der Blockade und allmählicher Normalisierung der Berliner Wirtschaft herantretenden Ansprüche

#### Der Frachtraumbedarf im Sommer 1949

Aus den bisherigen Darlegungen ging hervor, daß im vergangenen Winter einem Einfuhrsoll<sup>1)</sup> von täglich 6000 t eine tatsächliche Einfuhr von nur knapp 4000 t gegenüberstand. Ein großer Teil des fehlenden Volumens konnte allerdings durch anderweitige Hilfsquellen ersetzt werden. Hierzu zählen

- a) Abbau jeglicher Lagerhaltung,
- b) Kompensationsgeschäfte mit der Ostzone bzw. dem Ostsektor Berlins,
- c) Bezüge auf dem schwarzen Markt, der seinerseits überwiegend aus Lieferungen aus der Ostzone gespeist wurde,
- d) zusätzliche Bezüge aus dem Westen (z. B. durch die Post, die anfänglich nach wie vor die Eisenbahn benutzte; Pakete und Päckchen liefen dabei zunächst nach dem Ostsektor und erst von da nach den Westsektoren).

Die vorstehend unter b) bis d) aufgeführten Hilfsquellen sind im Laufe des vergangenen Winters zum größten Teil versiegt, weil die Anordnungen der sowjetischen Besatzungsmacht immer rigorosere wurden und die Überwachungsmaßnahmen sich verstärkten. Rückgriffe auf die Lagerhaltung (Punkt a, der oben aufgeführten Hilfsquellen) sind ebenfalls nur noch in allerbescheidenstem Umfang möglich, da Handel und Erzeugungsbetriebe so gut wie keine Vorräte mehr besitzen. Dies alles muß beachtet werden, wenn man versucht, die künftig erforderlichen Zufuhren und damit den Frachtraumbedarf abzuschätzen.

Hinzu kommt, daß es dringend erforderlich ist, für die Aufrechterhaltung der gesamten gewerblichen Tätigkeit Berlins künftig mehr zu tun, als dies in dem — nur zu zwei Drittel erfüllten — Rahmen des Winternotprogramms vorgesehen war. Andernfalls würde das Ziel der Luftbrücke, die Westsektoren wirtschaftlich von den Eingriffen und Forderungen der sowjetischen Besatzungsmacht unabhängig zu machen, in Frage gestellt werden.

In den Besprechungen des Magistrats mit den Westmächten wurde für den Sommer 1949 eine Erhöhung der zivilen Versorgung über die Luftbrücke auf täglich 8000 t ins Auge gefaßt. Eine solche Erhöhung ist bei dem derzeitigen Potential der Berliner Bodenanlagen erreichbar. Schwierigkeiten bereitet die Enge der Luftkorridore. Auch die Versorgungsflotte müßte der Zahl der Flugzeuge oder auch der Ladefähigkeit je Flugzeug nach eine entsprechende Verstärkung erhalten. Da neben der Versorgung der Berliner Wirtschaft und Bevölkerung auch die für die Besatzungsmächte selbst er-

<sup>1)</sup> Gemessen an dem auf Seite 9 besprochenen „Rahmenplan“.

forderlichen Güter einzufliegen sind, und da ferner mit gewissen Ausfällen an Flugleistung infolge von Witterungseinflüssen stets gerechnet werden muß — allerdings werden diese Ausfälle im Sommerhalbjahr nicht von Bedeutung sein —, würde der zugesagten Luftbrückenleistung für zivile Zwecke eine durchschnittlich zur Verfügung zu stellende Gesamttonnage von täglich über 9000 t entsprechen.

Im einzelnen ergäbe sich für die Aufteilung der in Aussicht genommenen Luftbrückenleistung für zivile Zwecke unter den noch zu erörternden Voraussetzungen etwa folgender Rahmen:

#### Übersicht 5

Rahmenplan für die Aufteilung einer Luftbrückenleistung für zivile Zwecke von 8000 Tagestonnen  
Sommer 1949

Güterarten	Täglich		Monatlich
	je Kopf	insgesamt	
	kg	t	t
Ernährung	0,8	1 700	51 000
Steinkohle (ohne Hausbrand)	1,9	4 000	120 000
Hausbrand	0,3	600	18 000
Industrielle Rohstoffe u. Halbfabrikate	0,33	700	21 000
Baumaterialien	0,25	500	15 000
Fertigwaren und Sonstiges	0,25	500	15 000
Zusammen	3,83	8 000	240 000

Gegenüber dem Winternotprogramm (Übers. 2) wurde das Ernährungs-kontingent etwas erhöht. Hierdurch wird eine bessere Versorgung der Bevölkerung möglich; auch könnte dem Wunsch Rechnung getragen werden, in größerem Maße als bisher Rohprodukte, besonders Getreide, einzufliegen und in Berlin zu verarbeiten, was zur Aufrechterhaltung der Beschäftigung des Berliner Gewerbes dringend erforderlich ist. Die im Sommerprogramm vorgesehene Kohlenversorgung entspräche — sofern man den schlechteren Ausnutzungsgrad der Kohle in den in den Westsektoren gelegenen Elektrizitätswerken beachtet sowie den vor der Blockade auf die Westsektoren entfallenden, aus der sowjetischen Besatzungszone nach Berlin geleiteten Fernstrom auf Kohlenbasis umrechnet — nicht ganz der im Sommer 1948 vor der Blockade vorhandenen Versorgung. Die für Transporte von Hausbrand vorgesehene Menge würde es erlauben, bereits im Sommer einen Vorrat an Hausbrandkohle zu bilden, der etwa der Hälfte der im Winternotprogramm 1948/49 vorgesehenen — allerdings nicht durchgeführten — Kohlenversorgung entspräche. Der Bedarf an industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten geht etwas über den von der Notgemeinschaft der Berliner Wirtschaft für ein Durchhalten der 40-Std.-Woche errechneten Bedarf hinaus. Das für die Bauwirtschaft vorgesehene Kontingent entspricht etwa der Einfuhr von hochwertigen Bau-

materialien (Zement, Kalk, Dachpappe, Eisen, Glas, bestimmte Holzsorten usw.) im ersten Halbjahr 1948 aus den Westzonen. Unter den „sonstigen Gütern“ endlich ist auch dem Einflug von Postsendungen ein gewisses Kontingent eingeräumt.

Alles in allem erscheint es möglich, mit der ins Auge gefaßten Luftbrückenleistung im Sommer 1949 in den Berliner Westsektoren den industriellen Produktionsstand — und gleichzeitig auch den Versorgungsstand — des Jahres 1947 wieder zu erreichen. Dies ist viel, wenn man das Ergebnis mit dem Wirtschaftstiefstand, wie er im vergangenen Blockadewinter eintrat, vergleicht, aber wenig, wenn man in Betracht zieht, daß dieser Produktionsstand — umgerechnet auf den Kopf der Bevölkerung — nicht höher liegt als auf etwa einem Drittel des Vorkriegsstandes (1936), und daß inzwischen der industrielle Produktionsstand der Bizone — ebenfalls umgerechnet auf den Kopf der Bevölkerung — rd. zwei Drittel des Vorkriegsstandes (1936) erreicht hat.

Leider ist an eine kräftigere Steigerung der industriellen Produktion der Berliner Westsektoren zunächst, d. h. für den kommenden Sommer, nicht zu denken. Hierzu wäre eine weitere Erhöhung der Zufuhren erforderlich, ferner eine Erweiterung der Kapazität der Stromversorgungsanlagen, von der die Möglichkeit, die Industrie ausreichend mit elektrischer Kraft zu versorgen, in ebenso hohem Ausmaß abhängt wie von einer zusätzlichen Kohlenzufuhr. Eine Erweiterung dieser Kapazität ist aber erst Anfang 1950 zu erwarten, da voraussichtlich zu diesem Zeitpunkt das zur Zeit im Bau befindliche Kraftwerk West in Betrieb genommen werden wird. Sofern die Blockade fortbesteht, wird damit die Frage einer abermaligen Erweiterung der Luftbrückenkapazität akut werden.

Den Haupteinwand gegen so weit gespannte Pläne bildet die nunmehr zu erörternde Kostenfrage.

### Die Kosten der Luftbrücke

Die Kosten der Luftbrücke werden von den Besatzungsmächten mit täglich 0,5 Mill. \$ angegeben; sie werden nach einem bestimmten Schlüssel (3 : 2) von der amerikanischen und britischen Besatzungsmacht getragen. Auf die beförderte Tonne entfallen, falls der genannte Satz für die mittlere Luftbrückenleistung des vergangenen Blockadewinters zutrifft, etwa 110 \$ oder 360 DM-West (bei einem Umrechnungskurs von 100 DM-West = 30 \$). Es leuchtet ohne besonderen Nachweis ein, daß der Aufschlag eines solchen Frachtsatzes auf die Preise der eingeführten Rohstoffe und Halbfabrikate die Produktion in den meisten Fällen unwirtschaftlich machen würde. In gleicher Weise wäre die Berliner Bevölkerung zumeist nicht in der Lage, Lebensmittel und Kohle, die einen solchen Aufschlag trügen, zu erwerben. Die Gewährung entsprechender Subventionen seitens der Stadtverwaltung würde die Situation nicht verbessern, da der städtische Haushalt, wie dies aus dem nachfolgenden Beitrag<sup>1)</sup> hervorgeht, bereits ohne eine derartige Stützungsaktion ein nur mit Hilfe der Westzonen bzw. der Besatzungsmächte zu

<sup>1)</sup> Vgl. H. Wisler: „Die Berliner Finanz- und Kreditprobleme“ S. 67 ff.

deckendes großes Defizit aufweist. Wenn die angelsächsischen Besatzungsmächte die gesamten Kosten der Luftbrücke stillschweigend übernahmen, so war dies — bei aller Anerkennung der großen Hilfe, die sie der Berliner Bevölkerung in ihrem Kampf um ihre politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit gewährten — eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sollte nicht die gesamte Luftbrückenaktion von vornherein zum Scheitern verdammt sein.

Was vorstehend von der großen Masse der eingeflogenen Güter gesagt wurde, gilt insbesondere auch von jenen industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten, die zu Exportwaren verarbeitet werden, da der außerordentlich hohe Luftfrachtaufschlag die Konkurrenzfähigkeit der Berliner Industrie stark beeinträchtigen würde. Das Exportvolumen würde also nicht, wie es für die Aufrechterhaltung der Berliner Wirtschaftstätigkeit und vor allem für eine Verbesserung der Zahlungsbilanz sehr erwünscht wäre, zunehmen, sondern noch weiter sinken. Anders steht es mit bestimmten hochwertigen Importen, die auch bei überhöhten Preisen in den Berliner Westsektoren selbst einen Markt haben. Hierzu gehören neben bestimmten Nahrungs- und Genußmitteln hochwertige Textilien, Schuhe u. dgl., weiter Haushaltwaren und -geräte, soweit sie nicht in Berlin selbst hergestellt werden können. Die Einfuhr derartiger Waren könnte der Berliner Wirtschaft — und damit auch dem städtischen Haushalt — von Nutzen sein. Vorbedingung wäre, daß die gegenüber dem Westen natürlich entsprechend zu erhöhenden Preise neben der Luftfracht die Einkalkulation einer angemessenen Handelsspanne sowie entsprechender Steuerabführungen zulassen, woran nach Lage der Dinge in vielen Fällen kaum zu zweifeln ist. Der Einflug derartiger Güter würde die Devisenbilanz (DM-West-Bilanz) West-Berlins nicht erschweren, sondern eher erleichtern, da die Käufer derartiger Luxuswaren bei Fehlen der Kaufgelegenheiten in Berlin selbst ihren Bedarf illegal (auf dem Schwarzen Markt usw.) befriedigen würden, wobei in den meisten Fällen nahezu der gesamte Kaufbetrag unverteuert aus West-Berlin abflösse. Bei geeigneter Auswahl der einzufliegenden Waren und entsprechender Gestaltung der Besteuerung sowie der Luftfrachttarife könnte jährlich ein Betrag von vielen Millionen in die Steuerkasse fließen bzw. in Form der Erlöse aus Luftfrachten als Beitrag für die Kosten der Luftbrücke zur Verfügung stehen.

Im übrigen sind die Möglichkeiten, die Kosten der Luftbrücke herabzusetzen, gering. Wenn trotzdem einer ständigen Erweiterung der Luftbrücke und damit einer Kostenerhöhung das Wort zu reden ist, so mag auf zweierlei hingewiesen werden:

1. Vermutlich steigen die Kosten der Luftfracht nicht in gleichem Maße wie die einzufliegende Tonnage, da von den Gesamtkosten ein erheblicher Teil auf „fixe Kosten“ entfällt.

2. Auch der wirtschaftliche Erfolg der Luftbrücke nimmt mit jeder zusätzlich eingeflogenen Tonne in relativ stärkerem Maße zu. Dies liegt daran, daß durch die gesamten Einflüge vorweg ein gewisser Grundbedarf gedeckt werden muß, der die Bevölkerung und die Wirtschaft notdürftig am Leben erhält. Erst darüber hinaus wird die zusätzliche Tonnage eine vernünftige Wirtschaftstätigkeit ermöglichen.

Wenn vorstehend die Bedeutung der Luftbrücke bei der Abwehr der der West-Berliner Wirtschaft von der Blockade drohenden Gefahren eingehend geschildert wurde, so wäre eine solche Beurteilung unvollständig ohne den Hinweis auf die außerordentliche verkehrstechnische Pionierleistung, die zu vollbringen war, als Ende Juni 1948 an die amerikanischen und britischen Besatzungsmächte die Aufgabe herantrat, eine Zweimillionen-Stadt auf dem Luftweg mit Nahrung, Kohle und allem sonstigen dringlichen Bedarf zu versorgen. Bisher hatte der Luftverkehr, wenigstens in friedlichen Zeiten, vorwiegend der Beförderung von Personen und ihres Reisegepäckes sowie der Beförderung von Post gedient, allenfalls auch der Beförderung von sehr hochwertigen Gütern, die schnell an ihren Bestimmungsort gelangen sollten. Alles in allem mögen im letzten Friedensjahr (1938) von sämtlichen Luftverkehrslinien der Welt etwa 60 000 t Güter befördert worden sein. Während des Krieges haben sich die Aufgaben des Luftverkehrs hinsichtlich der Beförderung von Massengütern zwar erweitert, aber niemals dürften bei einer Einzelaktion Transportgewichte von mehr als einigen tausend Tonnen überschritten worden sein, niemals wurden Transporte von vielen Hunderttausend Tonnen, geschweige denn von weit über 1 Mill. t, nach einem einzigen Verkehrszentrum hingeleitet. Daß diese Aufgabe durchgeführt werden konnte, ist in erster Linie der guten technischen Ausrüstung (Qualität der Flugzeuge sowie der Lenkungsgeräte) der die Aktion durchführenden Luftstreitkräfte sowie der Einsatzbereitschaft der Flugzeugbesatzungen zu verdanken.

Es wurden weiter bereits die großen finanziellen Lasten erwähnt, die die angelsächsischen Besatzungsmächte für die Durchführung der Luftbrückenaktion auf sich nehmen mußten, Lasten, die allerdings durch die politische Bedeutung der Aktion gerechtfertigt werden. Darüber hinaus ist — gewissermaßen als Gegenposten einer Kostenrechnung — auf den außerordentlichen Wert hinzuweisen, den die flugtechnischen und flugorganisatorischen Erfahrungen bilden, die bei einer erstmaligen Transportorganisation des geschilderten Ausmaßes erworben wurden.

## Die Ernährung

von Hans Liebe

### Die Abschnürung Berlins

Die Schwierigkeiten in der Versorgung West-Berlins mit Lebensmitteln begannen Ende Juni 1948 mit der Sperrung der Eisenbahn- und Wasserwege nach dem Westen durch die sowjetische Besatzungsmacht. Denn damit waren die offiziellen Lebensmittelzufuhren der westlichen Besatzungsmächte für ihre Sektoren auf dem Schienen- und Wasserwege unterbunden. Allerdings wurden die rationierten Nahrungsmittel alsbald auf dem Luftwege nach Berlin eingeflogen. Weiter kam eine ausgedehnte inoffizielle Lebensmittelzufuhr auf privater Grundlage im Fernlastverkehr und mit der Post in Gang: In den westlichen Zonen gelangten nach der Währungsreform große Mengen gehorteter Lebensmittel auf den Markt, und da West-Berlin, nachdem auch hier die Währungsreform Ende Juni durchgeführt worden war, über Westmarkbeträge verfügte, konnte es im Westen hierfür freie Ware erwerben. Damals kamen beträchtliche Mengen von Suppenmehl und Suppenwürze, Fisch- und Gemüsekonserven, Nähr- und Kräftigungsmitteln neben anderen Erzeugnissen nach Berlin und versorgten den Handel mit freien Waren. Wer Beziehungen zum Westen hatte, konnte sich mit Postpaketen die Waren schicken lassen, die im freien Westen wesentlich billiger zu haben waren als im blockierten Berlin; und wer nicht über solche Beziehungen verfügte, für den übernahm ein findiger Versandhandel das Verschicken von Lebensmittelpaketen gegen Einzahlung gewisser Westmarkbeträge.

Die Aufrechterhaltung der amtlichen Lebensmittelzuteilungen mit Hilfe der Luftbrücke und die zusätzlichen Versorgungsmöglichkeiten aus dem Westen, dazu die Eigenernte der Stadt an Gemüse und Obst, die zu Beginn der Blockade gerade einsetzte, sowie gewisse Mengen an Hamsterware, die aus der russischen Zone hereinkamen, bewirkten, daß trotz der Blockade die Lebensmittelversorgung der Westsektoren zunächst besser war als vorher. Der Ostsektor erhielt außerdem eine auf der letzten Kontrollratssitzung Mitte Juni beschlossene Rationserhöhung, die für die Westsektoren infolge der Blockadeschwierigkeiten zunächst zurückgestellt wurde. Durch diese Rationserhöhung erhielt der Normalverbraucher rd. 150 Kalorien je Kopf und Tag mehr, und zwar in Form von Kohlehydraten: Nahrungsmitteln, Zucker und Kartoffeln. Die Kartengruppen I und II bekamen rund 100 Kalorien Zulage in Form von Zucker und Kartoffeln und Kinder rd. 250 Kalorien in Form von Brot, Zucker, Nahrungsmitteln, Kartoffeln und Milch. Nur die Gruppe der Kinder von 6 bis 9 Jahren erhielt außerdem eine kleine Fettzulage von 2 Gramm je Kopf und Tag.

Die verhältnismäßig günstige Versorgungslage West-Berlins kurz nach Beginn der Blockade hat sich dann aber von Monat zu Monat verschlechtert. Der Lastkraftwagenverkehr von der Bi-Zone nach Berlin wurde unterbunden, Postpakete durften nicht mehr geschickt werden und schließlich wurde auch der Päckchenversand nach Berlin untersagt. Hierzu ist darauf hinzuweisen, daß der größte Teil dieses Postverkehrs auch nach der Sperre noch über die Bahn abgewickelt wurde, da der Postverkehr zwischen den Westzonen und der Ostzone und von dort nach Groß-Berlin noch funktionierte, während Pakete aus West-Berlin nach den Westzonen nicht mit der Bahn befördert wurden und schließlich nach monatelangem Lagern mit Flugzeugen abtransportiert werden mußten. Nach Einstellung des Bahnpostverkehrs nach Berlin konnte die Luftbrücke diese Transporte nicht zusätzlich übernehmen. Schließlich wurden nur noch Briefe bis zu 50 g zugelassen, die Zufuhr von Lebensmitteln auf dem Postwege also praktisch unterbunden.

Parallel zur Abschnürung Berlins vom Westen ging die Isolierung von der Zone. Für die Nahrungsmittelversorgung ist die russische Besatzungszone in erster Linie als das natürliche Hinterland Berlins anzusehen. Vor allem die leichtverderblichen Nahrungsmittel wie Obst, Gemüse, Milch und andere, die keine hohe Frachtbelastung vertragen, wie Kartoffeln, kamen früher ganz überwiegend aus der näheren Umgebung Berlins, aus Brandenburg, Mecklenburg, Pommern und Sachsen. Nach der Besetzung durch die vier Mächte wurde aus diesen Gebieten offiziell nur der Ostteil Berlins, der russische Sektor, beliefert. Die übrigen Sektoren mußten nach einem Kontrollratsabkommen aus der jeweils entsprechenden Zone versorgt werden. Der wirtschaftliche Unsinn, der darin liegt, daß beispielsweise der französische Sektor Obst und Gemüse aus Süddeutschland erhalten mußte, wurde durch Kompensationsgeschäfte mit der russischen Zone etwas gemildert. Die Westzonen lieferten Industriewaren an die Ostzone, diese übernahm dafür gewisse Lebensmittellieferungen nach Berlin. In dem Maße, wie diese Interzonenverträge nicht erfüllt wurden, litt auch die Versorgung der Berliner Westsektoren. So trat der absurde Zustand ein, daß die Westsektoren im Sommer und Herbst, in der Haupterntezeit, Trockengemüse verteilen mußten, während in der benachbarten russischen Zone das Gemüse verdarb. Inoffiziell kamen aber immer noch beträchtliche Lebensmittelmengen auf allen möglichen Wegen nach Berlin, und zwar besonders auch in die Westsektoren.

Die Verbindung Berlins mit der Ostzone wurde jedoch systematisch eingeschränkt. Die Fahrgenehmigungen für Berliner Autobesitzer wurden für ungültig erklärt und die Neuausgabe von Fahrgenehmigungen erfolgte nur langsam und in einem vollkommen unzulänglichen Maße. Bereits hierdurch wurden die Zufuhren stark unterbunden. Außerdem wurden alle Ausfallstraßen der Stadt mit Schlagbäumen versehen, und jedes Fuhrwerk wurde von russischer und deutscher Polizei kontrolliert. Trotzdem blieben noch manche Lücken. Das Netz um Berlin wurde jedoch immer mehr verengt. Bald wurden auch die Nebenstraßen und Feldwege bewacht und der Traglastenverkehr in den öffentlichen Verkehrsmitteln, der Stadtbahn und der Straßenbahnen, an der Stadtgrenze kontrolliert. Ein findiger Handel half sich, indem er die Ware in den russischen Sektor dirigierte und sie dann in kleinen

Posten über die Sektorengrenze schmuggelte. Neuerdings wird auch der Verkehr innerhalb Berlins an den Sektorengrenzen überwacht. Da die Verkehrslinien häufig einen fremden Sektor schneiden, können Reisende auf der Bahn unliebsame Überraschungen erleben, wenn sie Lebensmittel mit sich führen — etwa die Erträge ihres eigenen Kleingartens —, ohne daß sie Sektorenschmuggel treiben.

Um den Kontrollen auf der Bahn zu entgehen, schickten viele Berliner ihre in der russischen Zone gehamsterten Lebensmittel als Reisegepäck, Expreßgut oder als Postpakete nach Berlin. Diese Art der Lebensmittelbeförderung wurde neuerdings durch die „Volkskontrolle“ unterbunden. Jedes nach Berlin aufgegebenes oder versandte Paket war verdächtig und wurde kontrolliert, so daß praktisch jeder Versand nach Berlin unmöglich gemacht wurde. Unter diesen Maßnahmen leidet der Ostsektor Berlins in gleicher Weise wie die Westsektoren. Allerdings sollen die Bewohner der Westsektoren bei Beschlagnahme von Hamsterware besonders hart angefaßt werden. Soweit noch Hamster- und Schwarzmarktware nach Berlin gelangt, kann sie nur in kleinsten Mengen mit erhöhtem Risiko hereingebracht werden. Hierdurch werden die Preise dementsprechend höher und Hamster- und Schwarzmarktware spielt für die breite Masse der Bevölkerung nur noch eine geringere Rolle. Die Nahrungsmengen, die außerhalb der Zuteilungen nach Berlin hereinkamen, wurden vom Institut bei früherer Gelegenheit auf etwa 200 Kalorien je Kopf und Tag geschätzt. Um diese Kalorien ist die Berliner Versorgung heute gegenüber normalen Verhältnissen verschlechtert.

Die Verschlechterung der Nahrungsmittelversorgung wurde besonders fühlbar, als im Spätherbst 1948 die Ernte der eigenen Gärten verbraucht war und die Kontrollmaßnahmen die gekennzeichneten scharfen Formen annahmen. Zu diesem Zeitpunkt brachte die Anordnung über die Rationserhöhungen in den Westsektoren eine fühlbare Erleichterung.

### Die Rationen

Diese Rationserhöhungen umfaßten vor allem Fett, Zucker und Käse und für größere Kinder auch Fleisch und Milch, also gerade die Waren, die in der Nahrung zuvor am meisten fehlten. Mit dieser Aufbesserung wurden die Rationen an diejenigen der Westzonen, die bereits im Sommer wesentlich heraufgesetzt worden waren, angeglichen und der Beschluß der Kommandanten von Berlin vom Juni 1948 auch für die Westsektoren in die Tat umgesetzt. Als Reaktion hierauf wurde im russischen Sektor Berlins eine nochmalige Rationserhöhung mit Wirkung vom 1. November 1948 angeordnet und durchgeführt. Sie brachte auch für den russischen Sektor beträchtliche Zulagen an Fett und Zucker sowie Milch für größere Kinder, daneben eine weitere Verbesserung der Kartoffelzuteilungen, sodaß der Vorsprung des russischen Sektors in den Rationen erhalten blieb.

In Kalorien gerechnet erhält im Ostsektor die Kartengruppe I 157 Kalorien mehr als in den Westsektoren; die Kartengruppe II steht sich um 87 Kalorien besser; die wichtige Kartengruppe III liegt im Osten um 13 Kalorien höher (sie erhält allerdings 10 g Fett weniger als im Westen). Die Kartengruppe IVa erhält im Osten 64 Kalorien mehr, während die Gruppe IVb

Die Entwicklung der Lebensmittelrationen in Berlin Juni/November 1948

Lebensmittel	Zeit	Kartengr. I		Kartengr. II		Kartengr. III		Kartengr. IV a		Kartengr. IV b		Kartengr. IV c	
		West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
täglich in Gramm													
Brot	Ration im Juni	600	600	500	500	400	400	300	300	300	300	300	300
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	600	600	500	500	400	400	300	300	300	350	350	350
Nährmittel	Ration im Juni	80	80	60	60	40	40	30	30	35	35	40	40
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	80	80	60	60	10	15	30	30	35	10	40	15
Fleisch	Ration im Juni	100	100	65	65	40	40	20	20	20	20	20	20
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	100	100	65	65	40	40	20	20	20	20	20	20
Fett	Ration im Juni	30	30	15	15	10	10	20	20	23	23	25	25
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	35	35	15	15	20	20	20	20	2	5	5	5
Zucker	Ration im Juni	25	25	20	20	20	20	25	25	40	40	50	50
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	15	15	20	20	5	15	15	15	10	10	5	5
Kartoffeln	Ration im Juni	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	400	600	400	550	400	550	400	400	400	500	400	550
Milch	Ration im Juni	—	—	—	—	—	—	0-1 750	1-6 500	250	250	—	—
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	—	—	—	—	—	—	750	500	250	250	20TM <sup>1)</sup> 20TM <sup>1)</sup>	100
Käse	Ration im Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Erhöh. am 1. 7. Erhöh. am 1. 11. Ration im Novbr.	5	5	5	5	5	5	—	—	—	—	5	5
täglich in Kalorien													
Brot	Juni	1458	1458	1215	1215	972	972	729	729	729	729	729	729
	Novbr.	1458	1458	1215	1215	972	972	729	729	729	851	851	851
Nährmittel	Juni	285	285	214	214	142	142	107	107	125	125	142	142
	Novbr.	285	285	214	214	178	196	107	107	125	160	142	196
Fleisch	Juni	110	110	72	72	44	44	22	22	22	22	22	22
	Novbr.	120	110	78	72	48	44	24	22	24	22	48	22
Fett	Juni	216	223	108	112	72	74	144	149	166	171	180	186
	Novbr.	252	260	216	223	216	149	144	149	180	223	216	223
Zucker	Juni	101	101	81	81	81	81	101	101	162	162	203	203
	Novbr.	162	203	162	162	162	142	101	162	162	203	203	223
Kartoffeln	Juni	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260
	Novbr.	260	390	260	358	260	358	260	260	260	325	260	358
Milch	Juni	—	—	—	—	—	—	0-1 428	1-6 285	143	143	—	—
	Novbr.	—	—	—	—	—	—	428	285	143	143	72	57
Käse	Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Novbr.	12	—	12	—	12	—	—	—	—	—	12	—
Insgesamt . . .	Juni	2430	2437	1950	1954	1571	1573	1648 1791 <sup>2)</sup>	1653 1796 <sup>2)</sup>	1607	1612	1536	1542
	Novbr.	2549	2706	2157	2244	1848	1861	1650 1793 <sup>2)</sup>	1714 1857 <sup>2)</sup>	1623	1927	1804	1930

<sup>1)</sup> Tm = Trockenmagermilch — <sup>2)</sup> Kinder 0-1 Jahre

304 Kalorien und die Gruppe IVc 126 Kalorien mehr bekommt. Hier sind es vor allem die höheren Rationen an Brot, Nahrungsmitteln, Zucker und Kartoffeln, welche die bessere Kalorienversorgung im Ostsektor bewirken. Die Fleisch- und Milchkalorien liegen dagegen durchweg niedriger.

Unberücksichtigt geblieben sind hierbei die im Ostsektor in allen größeren Betrieben ausgegebenen Mittagmahlzeiten, für die keine Markenabgabe notwendig ist. Ab 1. Oktober 1948 wurde in der russischen Besatzungszone und in Berlin die Zahl der Arbeiter und Angestellten, die arbeitstäglich ein zusätzliches warmes Essen erhalten, auf 1,5 Millionen erhöht. Die Qualität dieses Essens soll gut sein; es soll täglich 645 Kalorien enthalten. Da die Arbeiter, die diese Mahlzeit bekommen, die häusliche Verpflegung entsprechend weniger belasten, kommt diese indirekt auch den Familien zugute. Die Zahl der Personen, die in Berlin diese Zusatzverpflegung erhält, ist nicht bekannt, doch dürfte der Versorgungsdurchschnitt der Bevölkerung des Ostsektors hierdurch um 50 Kalorien je Kopf und Tag steigen. Sie bedeutet einen weiteren beachtlichen Vorsprung des russischen Sektors gegenüber den Westsektoren.

Demgegenüber ist die qualitative Versorgung im Ostsektor vielfach weniger gut. So wird dort z. B. ein viel feuchteres Brot gebacken, auf Nahrungsmittelkarten gibt es selten die begehrten Nudeln, Grieß und Haferflocken, sondern meist die wenig erwünschte und vielfach qualitativ schlechte Grütze. Doch lassen sich diese Unterschiede zahlenmäßig kaum erfassen.

Schon Mitte Juli hat die russische Militärregierung sich erboten, die Versorgung von ganz Berlin zu übernehmen und ab 1. August bestand für die West-Berliner die Möglichkeit, sich im Ostsektor eintragen zu lassen und dadurch in den Genuß der höheren Rationen des Ostsektors zu kommen. Später wurde versucht, einen Anreiz für die Eintragung im Ostsektor dadurch zu geben, daß auch Einkellerungskartoffeln und Kohlen gegeben wurden. Trotzdem haben nur wenige Berliner von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, denn sie erkannten sehr wohl, daß es sich hierbei um eine politische Entscheidung für den Osten oder für den Westen und nicht nur um eine vorübergehende Verbesserung der eigenen Versorgung handelte. Die Zahl der im Ostsektor Eingetragenen betrug nur wenige Prozent der Bevölkerung und erreichte im Januar 1949 noch nicht einmal fünf Prozent, während auf die SED im Oktober 1946 13 vH aller abgegebenen Stimmen entfielen. Die Eintragung im Ostsektor darf jedoch nicht nur politisch gesehen werden. Für zahlreiche West-Berliner, und zwar vor allem die Bevölkerungskreise mit kleinem Einkommen, und besonders, wenn sie ihren Lohn oder ihre Rente ganz oder fast ausschließlich in Ostgeld erhalten, sprechen wichtige wirtschaftliche Gründe für eine Eintragung im Ostsektor. Für diese Leute, die nicht die Mittel zu Schwarzkäufen haben, ist es von lebenswichtiger Bedeutung, wenn sie frische Kartoffeln auf Zuteilung erhalten und wenn sie ihre Winterkohlen zu regulären Preisen beziehen können. Die übrigen 95 vH der Bevölkerung haben aber neben allen anderen Nachteilen auch die Ernährungsschwierigkeiten der Westsektoren auf sich genommen und eine eindeutige politische Stellung bezogen. Die Westsektorenbevölkerung sieht sehr wohl, daß die Rationserhöhungen im Ostsektor auf Kosten der russischen Zone erfolgen. Da diese

direkt an die Westsektoren grenzt, sind die trostlosen Ernährungsverhältnisse in der Zone den West-Berlinern nur zu bekannt. In den am besten versorgten Großstädten in der Sowjetzone erhalten beispielsweise Normalverbraucher 300 Kalorien je Kopf und Tag weniger als in Berlin. Außerdem ist bekannt, daß in der Zone die hochwertigen Nahrungsmittel, wie Fleisch und Fett, vielfach nur mit großen Verzögerungen ausgeliefert werden und häufig durch andere Nahrungsmittel, z. B. Fleisch durch Fisch und Weißkäse, Fett durch Zucker ersetzt werden. Es wird befürchtet, daß bei Übernahme von ganz Berlin in russische Versorgung die zur Zeit durch die Konkurrenz hochgetriebenen Rationssätze bald denen der Zone wieder angeglichen würden.

#### Nachteile der West-Berliner Versorgung

Die Berliner Bevölkerung in den Westsektoren erhält nicht nur mengenmäßig eine schlechtere Ernährung als der Ostsektor oder auch als die Westzonen, sondern es wird von ihr auch eine einschneidende Umstellung in den Ernährungsgewohnheiten verlangt. Um Luftfrachtraum zu sparen, müssen die Nahrungsmittel den Berlinern in möglichst gewichtssparender Form geliefert werden. So erhalten sie zwar viele besonders hochwertige Nahrungsmittel, andererseits aber auch eine so konzentrierte und wenig Abwechslung bietende Standardnahrung, daß es einer Hausfrau schwer wird, eine magenfüllende, abwechslungsreiche normale Kost daraus zu bereiten. Dies gilt besonders für die Wintermonate, wo die Erzeugnisse des eigenen Gartens und Hamsterware aus der sowjetischen Zone: Gemüse, Würzkräuter, Tomaten usw. fehlen. Die Belieferung mit hochkonzentrierten Nahrungsmitteln macht darüber hinaus eine starke Umstellung in der küchenmäßigen Zubereitung notwendig.

Wie stark die Versorgungsänderungen sind, die der Berliner Bevölkerung heute zugemutet werden, ergibt eine rein gewichtsmäßige Untersuchung der Verbrauchsmengen je Kopf und Tag der Bevölkerung. Vor dem Kriege, im Jahre 1936, betrug die Tagesration in Berlin 1984 g, also fast zwei Kilogramm, wobei rein gewichtsmäßig Frischmilch, Kartoffeln, Gemüse und Obst den größten Anteil hatten. Diese Nahrung war sehr vielseitig zusammengesetzt; daneben gab es noch zahlreiche Stärkungs- und Genußmittel, die einen beträchtlichen Nährwert hatten und nicht in den obigen Mengen enthalten sind. Die bis zum Frühjahr 1948 gültigen Rationen machten gewichtsmäßig, wenn man das jeweils auf besonderen Aufruf abgegebene Gemüse hinzuschätzt, nur etwa 900 g je Kopf der Bevölkerung aus.

Im November 1948, nachdem sowohl im Ostsektor wie in den Westsektoren Rationserhöhungen erfolgt sind, haben sich die Mengen unterschiedlich entwickelt. Im Ostsektor, wo die Zulagen aus voluminöseren Nahrungsmitteln bestehen, stieg das Gewicht der Zuteilungsmengen auf 1100 g, in den Westsektoren, wo auf möglichste Gewichtsbeschränkung geachtet werden mußte, wurden wasserreiche Nahrungsmittel wie Milch, Kartoffeln, Gemüse und Obst, nur als Trockenware geliefert, Fleisch als Konserve ohne Knochen in Dosen oder als Ballenfleisch ohne Knochen abgegeben. Hierdurch war es möglich, das Gewicht der Ration auf 600 g je Kopf und Tag zu senken, bei annähernd gleichem Kaloriengehalt wie im Ostsektor. Mit 600 g ist man be-

reits nahe an die theoretisch mögliche untere Gewichtsgrenze der Tagesration herangekommen. Zwar wäre es möglich, durch vollkommene Ersetzung des Frischfleisches durch Trockenei und durch starke Erhöhung der Fettkalorien eine Tagesration von 2000 Kalorien mit einem physiologisch erwünschten Eiweiß- und Fettanteil zusammenzustellen, die nur 400 g wiegt; doch käme eine solche Ration praktisch nicht als Ernährung einer großen Bevölkerung in Frage. Außerdem muß bezweifelt werden, ob eine solche konzentrierte Nahrung — wenn keinerlei zusätzliche Nahrungsmittel beschafft werden können — die notwendigen Füll- und Ballaststoffe enthält, um ein Gefühl der Sättigung hervorzurufen.

Durch die Umstellung auf hochkonzentrierte, wasserarme Nahrungsmittel ist es möglich gewesen, 2,2 Millionen West-Berliner über die Luftbrücke zu ernähren und trotz der Blockade noch eine Rationserhöhung durchzuführen. Allerdings hat die Bevölkerung hierbei manche Schwierigkeiten in Kauf nehmen müssen. Die Trockenware ist nicht als vollwertiger Ersatz für die Frischware anzusehen. Zwar erhält der Verbraucher im allgemeinen die gleiche Kalorienmenge und auch der Eiweiß- und Fettgehalt der Ersatznahrungsmittel liegt nicht niedriger als bei der ursprünglichen Versorgung, nur der Umrechnungssatz für Nährmittel und Trockenkartoffeln ist mit 1 : 5 im Verhältnis zu Frischkartoffeln zu ungünstig. Dieser Satz unterstellt, daß bei der küchenmäßigen Verarbeitung von Frischkartoffeln ein 25prozentiger Schalenabfall entsteht. Frischkartoffeln haben einen Gehalt von 900 Kalorien, von denen bei der Rationsberechnung nur 650 Kalorien in Ansatz gebracht werden. Da Trockenkartoffeln und Getreidenährmittel 3500 Kalorien je Kilogramm haben, geben 200 g — ein Fünftel — 700 Kalorien. Es hat hiernach den Anschein, als ob der Verbraucher bei dem Austausch von Trockenkartoffeln oder Nährmittel für Frischkartoffeln im Verhältnis 1 : 5 noch gut abschnitte. Dies ist aber durchaus nicht der Fall. Kein Berliner könnte sich heute, wenn er Frischkartoffeln erhielte, einen so hohen Schalenabfall erlauben, daß er aus einem Kilo Kartoffeln nur 650 Kalorien herausholte; er würde, wenn er Frischkartoffeln erhielte, diese als Pellkartoffeln verwenden und aus einem Kilogramm 860 Kalorien haben. Auch bei sparsamem und dünnem Schälen würde er kaum mit 25 vH Abfall zu rechnen brauchen. Die Kartoffelschalen sind für ihn außerdem wertvolles Kaninchen- oder Hühnerfutter. Der Berliner erhält also bei der Belieferung mit Trockenkartoffeln oder Nährmitteln im Verhältnis 1 : 5 nicht die Kalorienmenge, die er bei Frischkartoffeln erhielte. Erst eine Belieferung 1 : 4 würde ihm den vollen Gegenwert geben.

Zu dem gleichen Ergebnis gelangt auch eine Untersuchung des Instituts für Ernährung und Verpflegungswissenschaft<sup>1)</sup>, in der auf Grund exakter Analysen festgestellt wird, „daß der Umrechnungssatz 1 : 5 zu gering ist. Um dem Verbraucher wenigstens die gleiche Kalorienzahl in den Trockenerzeugnissen zuzuführen, müßte mindestens ein Umrechnungssatz von 1 : 4 zugrunde gelegt werden, besonders wenn man berücksichtigt, daß selbst bei Erreichen von Kaloriengleichheit der qualitative Wert infolge Vitaminverlustes und Mineralstoffmangel noch lange hinter dem der frischen Kartoffel zurücksteht“.

<sup>1)</sup> Dr. Berthold Thomas und Dr. Heinz Siebeneicher: „Kartoffeltrocknungserzeugnisse in der Ernährungswirtschaft“. In: Deutsche Lebensmittel-Rundschau, 44. Jahrg., Heft 6, Juni 1948, Seite 121—126.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Belieferung von Fleischkonserven an Stelle von Frischfleisch. Auf Grund genauer Statistiken ist der Knochenanteil des Frischfleisches mit 20 bis 25 vH berechnet worden. Der Verbraucher erhält bei Dosenfleisch im Verhältnis 75 : 100 die gleiche Kalorienmenge wie bei Frischfleischbelieferung. (Ob darüber hinaus beim Fleisch Abrundungen nach unten erfolgen, läßt sich nicht genau beurteilen. Jedenfalls ist das mexikanische Büchsenfleisch mit einem Zusatz von Wasser und Tomatenmark hergestellt, der auf die Fleischration angerechnet wird). Bei der Verwertung im Haushalt fehlen auf jeden Fall die Knochen mit ihren wertvollen Anteilen von Fett und Leimschubstanz, ganz abgesehen von der küchenmäßigen Bedeutung der Knochen bezüglich ihrer geschmacksverbessernden Eigenschaften.

Besondere Schwierigkeiten macht die Gemüse- und Obstversorgung, da hier — vor allem bei Gemüse — getrocknete Ware wenig Anklang findet. Der Eigenanbau im Stadtgebiet, sowohl im Erwerbsgarten- und Feldgemüsebau, als auch im Haus- und Kleingarten — ja selbst in Balkonkästen — konnte im Sommer und Herbst immerhin beachtliche Mengen liefern. Zum mindesten konnte damit etwa ein Fünftel der Bevölkerung versorgt werden. Im Wege der Verwandten- und Nachbarschaftshilfe sowie des Tausch- und Schwarzhandels gelangten noch weitere Kreise in den Genuß von Frischgemüse. Obwohl in Berlin der Gemüseanbau in sehr starkem Maße gesteigert worden ist, konnten die Ernten den Bedarf bei weitem nicht decken. Vor dem Kriege wurde die Eigenerzeugung aus Haus- und Kleingärten auf ein Fünftel des Gesamtverbrauchs geschätzt. Inzwischen ist der Bedarf stark gestiegen, ebenso aber auch die Eigenerzeugung durch Ausnutzung jeder Erzeugungsmöglichkeit, so daß das Verhältnis von einem Fünftel des Bedarfs aus Eigenerzeugung etwa auch heute noch zutreffen dürfte. Die übrigen Verbraucher sind auf die Zuteilungen von Trockengemüse oder den schwarzen Markt angewiesen.

Wenn die Bevölkerung auch hinsichtlich der Kalorienversorgung im allgemeinen ihre Kartensätze erhält, so stellen doch die Lebensmittel, die als besonders Luftfracht sparender Ersatz geliefert werden, in ihrer küchenmäßigen Verwertbarkeit die Berliner Hausfrauen häufig vor schwierige Aufgaben. Es ist im allgemeinen nichts so konservativ wie die Ernährung und viele gewohnte Gerichte lassen sich mit den gelieferten Nahrungsmitteln nun einmal nicht herstellen. Für die Küche stehen außer Brot vor allem Trockenkartoffeln, Trockengemüse, Nährmittel, Büchsenfleisch, Eipulver und etwas Fett und Zucker zur Verfügung. Gewürze, Küchenkräuter und alle Zutaten sind in einer Großstadt, die vollkommen auf Zufuhren von außerhalb angewiesen ist, nicht vorhanden. Aus diesen Zutaten waren nur mehr oder weniger lange Suppen zu bereiten, denn da Ballaststoffe und füllende Zutaten fehlten, mußte durch Wasser ein Sättigungsgefühl erreicht und der Magen entsprechend gefüllt werden. Wenn die Berliner Hausfrauen auch mit den erschwerten Verhältnissen fertig geworden sind und aus den gegebenen Zutaten das Beste herausgeholt haben: aus Trockenkartoffeln lassen sich nun einmal keine Salzkartoffeln herstellen und die Verwendungsmöglichkeit von Büchsenfleisch ist äußerst beschränkt.

Die Besatzungsmächte waren nach Kräften bemüht, hier Erleichterungen zu schaffen. Die Qualität der eingeflogenen Waren wurde dauernd verbessert und auch auf Vielseitigkeit der Versorgung wurde Wert gelegt. An Stelle von Büchsenfleisch wird jetzt zum Teil Ballenfleisch, d. i. gefrorenes Frischfleisch ohne Knochen geliefert sowie zubereiteter Frischfisch und Räucherfisch. Vor allem das Nahrungsmittelangebot wird vielseitig gehalten. Erwünscht wäre die Lieferung von kleineren Mengen echter Gewürze; hierdurch würden die küchenmäßigen Schwierigkeiten sehr gemildert werden, ohne daß eine größere Belastung der Luftbrücke einträte.

Außer den wesentlich schlechteren küchenmäßigen Eigenschaften weist die Trockenware einen weiteren wesentlichen Nachteil auf: durch die Trocknung wird das wichtige Vitamin C zerstört. Die bedeutendste Vitamin-C-Quelle war neben frischem Obst und Gemüse die Frischkartoffel, besonders da sie in großen Mengen genossen wurde. Von allen diesen Vitamin-C-Quellen ist die Bevölkerung West-Berlins jetzt abgeschnitten. Erstmals im Dezember wurden als Ersatz Vitamin-C-Tabletten verteilt. Das Problem bei der Versorgung mit Vitamin C liegt in der regelmäßigen und gleichmäßigen Zufuhr, da es im Körper nicht gespeichert werden kann. Die Versorgung über Tabletten ist ein Notbehelf; denn die Bevölkerung ist im allgemeinen nicht genügend aufgeklärt, daß sie diese regelmäßig und nach Vorschrift nimmt. Am günstigsten wäre die Anreicherung eines von allen Bevölkerungsschichten regelmäßig genommenen Nahrungsmittels mit Vitamin C. Hierfür käme vor allem Marmelade in Frage. Mit der Ausgabe vitaminisierter Marmelade an die West-Berliner Bevölkerung könnten drei wichtige Versorgungsprobleme gleichzeitig gelöst werden: Die Versorgung mit Obst, mit Brotaufstrich und mit Vitamin C.

#### Möglichkeiten zur Unterstützung der West-Berliner Bevölkerung

Der geringeren Versorgung stand in den Wintermonaten ein gesteigerter Bedarf gegenüber; denn die Bevölkerung erhielt kaum nennenswerte Kohlenzuteilungen, und eine frierende Bevölkerung gebraucht entsprechend mehr Nahrungskalorien. Jedenfalls könnte eine Verbesserung der Ernährung in gewissen Grenzen die fehlende Heizungskohle ersetzen. Wenn mit Rücksicht auf die Kapazität der Luftbrücke eine ausreichende Hausbrandversorgung nicht möglich ist, wäre zu erwägen, ob die Bevölkerung nicht durch eine reichlichere Ernährung für mangelnde Heizung entschädigt werden könnte. Hierfür käme in erster Linie eine weitere Verbesserung der Fettration in Frage; denn Fett ist derjenige Energieträger, welcher die Kalorien in konzentriertester Form enthält und der, als Nahrung verwendet, dem Körper ein Höchstmaß dieser Kalorien wirklich zuführt. Jedenfalls kann das Wohlbefinden und die Widerstandsfähigkeit des menschlichen Körpers mit einem Kilogramm Fett weit mehr gestärkt werden als mit einem Kilogramm Heizungskohle. Eine Erhöhung der Fettration für 2 Millionen West-Berliner um 50 g je Tag würde einen zusätzlichen Transport von täglich 100 t bedeuten. Wenn diese Transportleistung als Hausbrandkohle geflogen würde, könnte je Dekade ein Brikett pro Person verteilt werden. Es unterliegt keinem Zwei-

fel, daß sich die Berliner Bevölkerung für das Fett entscheiden würde. Natürlich kann die Bevölkerung nicht ganz ohne Energiezufuhr in Form von Kohle, Gas oder Strom auskommen; denn irgendwie müssen ja die Nahrungsmittel gekocht und zubereitet werden. Die über dieses Minimum hinausgehende Transportmöglichkeit sollte aber dem höchstwertigen Kalorieträger, dem Nahrungsfett, vorbehalten bleiben.

Hier könnte nun der Einwand erhoben werden, daß Fett auf der ganzen Welt knapp sei und zusätzliche Mengen nicht zur Verfügung ständen. Ein solcher Einwand kann jedoch nicht als stichhaltig anerkannt werden. Das Durchhalten der Berliner Bevölkerung in der Auseinandersetzung zwischen der westlichen und östlichen Ideologie ist eine politische Frage erster Ordnung. In Anbetracht dessen wäre es absurd, wenn die hierfür nach diesem Plan täglich benötigten 100 t Fett, das sind in fünf Wintermonaten 15 000 t, auf dem Weltmarkt nicht aufzutreiben wären!

Die außerordentlichen Lebenserschwernisse in Berlin rechtfertigen auch noch weitere Überlegungen, wie das Los der blockierten Berliner Bevölkerung erleichtert werden kann. Es würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, wenn hier ein vollständiges Programm gegeben würde, es können lediglich die wichtigsten Punkte kurz aufgezeigt werden:

Neben der vorgeschlagenen Erhöhung der Fettrationen ist eine Verbesserung der Eiweißversorgung besonders vordringlich; denn die in den Zuteilungen enthaltenen Mengen an tierischem Eiweiß liegen weit unter der lebensnotwendigsten Norm. Am besten und auch für den Lufttransport günstigsten wäre eine solche Aufbesserung durch Milchpulver oder Käse, zu einem gewissen Teil auch durch Sojamehl oder Trockenhefe zu erreichen.

Auf die Möglichkeit, aus eingeflogenen Trockenfrüchten und Fruchtpasten in Berlin Marmelade herzustellen und hiermit die Brotaufstrich-, Obst- und mit zugesetztem C-Vitamin auch die Vitaminversorgung zu sichern, wurde bereits oben hingewiesen. Es wäre erfreulich, wenn eine solche Anregung ernstlich erwogen werden würde. — Ebenso wurde die Bedeutung der Versorgung mit echten Gewürzen für die schmackhafte Zubereitung der Speisen erwähnt.

Die größten Schwierigkeiten bereitet die Versorgung mit Frischgemüsen, besonders, wenn die Blockade im Jahre 1949 in der verschärften Form aufrechterhalten bleibt. Hier müßte in noch stärkerem Maße als bisher alles getan werden, um die Eigenerzeugung im Stadtgebiet in jeder Weise zu steigern. Darüber hinaus sollten alle irgendwie für den Gemüsebau geeigneten landwirtschaftlichen Flächen mit Gemüse bestellt werden, ohne Rücksicht auf Fruchtfolge und auf eventuelle betriebswirtschaftliche Bedenken. Die ausfallenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse können eingeflogen werden, nicht aber die an Masse ein Vielfaches betragenden und anderweitig nicht zu beschaffenden Gemüseerträge.

Diese Forderungen nach Verbesserung der Lebensbedingungen Berlins können nicht mit der Bestimmung des Potsdamer Abkommens abgewiesen werden, daß der deutsche Lebensstandard nicht über dem mittleren europäischen Lebensstandard liegen darf. Das Leben in Berlin in zerbombten

Wohnungen, ohne ausreichende Beleuchtung und Heizung, mit Verkehrs- und sonstigen Beschränkungen aller Art sowie mit der steten seelischen Belastung durch den Kampf zwischen Ost und West, liegt so weit unter dem mittleren europäischen Lebensstandard, daß eine kleine Besserstellung der Berliner hinsichtlich der Ernährung nicht als Luxus, sondern nur als schwacher Ausgleich für mannigfache sonstige Entbehrungen und Mängel anzusehen ist.

Die Frage, ob zusätzliche Transportleistungen technisch möglich sind, um solche Verbesserungen der Ernährung durchzuführen, ist nach den an anderer Stelle gemachten Ausführungen zu bejahen.

Es wird alles darauf ankommen, daß die maßgebenden Stellen einsehen, daß in diesem Kampf zweier Weltanschauungen, in den die Berliner Bevölkerung ohne ihren Willen verwickelt wurde, ihre weitgehende Unterstützung eine unbedingte Notwendigkeit ist.

samt den Lohnsteuerzahlungen des Magistrats an das Finanzamt Mitte geleistet wurden, also auch die Lohnsteuer der in den Westsektoren beschäftigten Magistratsangestellten. Die Tatsache, daß der Ostsektor auf diese Weise stets ein erheblich höheres Lohnsteueraufkommen vereinnahmte, als ihm auf Grund seines Bevölkerungsanteils zustand, sowie die industrielle Struktur Berlins, der ein hohes Aufkommen an Körperschaftsteuer im Ostsektor entsprach, führte zusammen mit der erwähnten viel größeren Steuerkraft des Ostsektors im Bereich der Verbrauchssteuern dazu, daß die Berliner Westsektoren schon seit 1945 stets verhältnismäßig steuerschwach waren. Diese vielfach zitierte Steuerschwäche ist also keineswegs erst durch die Währungsreform hervorgerufen worden. Die Bemühungen der Ost-Berliner Verwaltung, die Steuerkraft der Westsektoren weiter zu schwächen und dadurch die West-Berliner Finanzen zu zerrütten, bewirkten jedoch das Gegenteil dessen, was beabsichtigt war. Dies gilt vor allem für die Lohnsteuer. Da im September die Lohnsteuer erstmals streng sektoral eingezogen wurde, schnellte der Lohnsteueranteil der Westsektoren sofort von 37 vH im August auf 56 vH im September hinauf und hat seitdem diese Höhe mit geringen Einbußen, die wiederum durch die Blockade bedingt waren, gehalten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Entwicklung der öffentlichen Einnahmen in West-Berlin seit der Währungsreform günstiger verlaufen ist als erwartet werden durfte.

Die Einführung der reinen Westwährung in West-Berlin wird voraussichtlich das im Monatsdurchschnitt Januar/Februar 1949 festgestellte Steueraufkommen von rd. 50 Mill. DM zunächst nicht wieder erreichen lassen, bis die anfänglichen Liquiditätsspannungen nachlassen. Die zugesagte Steigerung der Luftbrückeneinfuhr wird sich jedoch bald auch auf das Steueraufkommen günstig auswirken. Starke, bisher kaum genutzte Steuerreserven, die zudem relativ schnell zu erschließen sind, liegen außerdem noch in der möglichst weitgehenden Steigerung der Verbrauchsabgaben (auf Tabak, Bier und Branntwein) und in der neuerdings stark diskutierten Einschaltung des regulären Handels in den Einflug nicht bewirtschafteter Waren und ihrer Verteilung. Mit etwa 50 bis 60 Mill. DM im Monat dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach die augenblicklich mögliche Höchstgrenze des West-Berliner Steueraufkommens erreicht sein, es sei denn, daß wesentliche Grundlagen der Schätzung, z. B. die Steuergesetzgebung, sich entscheidend verändern.

*Rolf Kregel*

## Die Wechselstuben

Mit den Verordnungen zur Währungsreform, die die Sowjetische Militärregierung mit dem Anspruch auf Gültigkeit für ganz Berlin, die westlichen Militärregierungen unter Zurückweisung dieses Anspruchs für ihre Sektoren im Juni 1948 erlassen hatten, waren im Gebiet von Groß-Berlin zwei verschiedene Währungen nebeneinander in Kraft gesetzt worden. Während jedoch im Ostsektor die „Westmark“ für ungesetzlich erklärt wurde, bestimmte § 4 a der von den westlichen Militärregierungen erlassenen „Verordnung zur Neuordnung des Geldwesens“ vom 24. 6. 1948 ausdrücklich, daß für alle lebensnotwendigen Güter und Leistungen, d. h. für bewirtschaftete Lebensmittel, Miete, Gebühren für Post, Gas und elektrischen Strom, Fahrgelder und Steuern Bezahlung in „Ostmark“ zum Nennwert angenommen werden müsse. Diese Maßnahme wurde durch die Durchführungsbestimmung Nr. 1 zur Umstellungsverordnung vom 4. Juli 1948 dahin ergänzt, daß kein Arbeitnehmer berechtigt war, mehr als 25 Prozent seines Lohnes oder Gehaltes in Westmark zu verlangen. Der Umlauf an Westmark konnte auf Grund dieser Bestimmungen wesentlich niedriger gehalten werden, als er bei einer durchgreifenden Währungsreform hätte sein müssen, und die Westmark erhielt damit alsbald die Rolle einer „Edelvaluta“, mit der alle in der Verordnung nicht ausdrücklich genannten Waren und Leistungen bezahlt werden mußten. Aber auch für die Bewohner des Ostsektors und der Ostzone wurde die Westmark ein begehrtes Zahlungsmittel, da eine ganze Reihe von Waren allein in den Westsektoren für Westgeld oder doch nur für Westgeld in erheblich besserer Qualität als sonst zu kaufen waren.

Neben dem Bedarf an Westmark machte sich aber auch die Nachfrage nach Ostmark geltend; da zahlreiche Lohn- und Gehaltsempfänger aus der von Anfang an höheren Bewertung der Westmark gegenüber der Ostmark Vorteil zogen, indem sie die offiziell zum Kurs 1 : 1 erhaltenen Westmarkbeträge zum Teil umwechselten und damit ihre Ostmarkbestände vermehrten.

So entstand gleichzeitig mit der Währungsreform das dringende Bedürfnis, dem Publikum ein geordnetes Verfahren für den Geldumtausch zu geben. Die Kommandanten der drei westlichen Sektoren erließen daher am 27. Juli 1948 eine Anordnung an die Bezirksbürgermeister, wonach die Abteilung für Handel, Handwerk und Gewerbe bei den Bezirken nach dem für Gewerbe-konzessionen allgemein üblichen Verfahren Wechselstuben zulassen sollten. Sie entsprachen damit den Vorschlägen, die ihnen die deutsche Währungskommission und erfahrene Berliner Bankleute unterbreitet hatten. Im übrigen sollten diese Wechselstuben nur eine Übergangshilfe darstellen, bis eine genügende Anzahl von Privatbanken errichtet sein würde, die neben anderen Bankgeschäften auch den Geldumtausch durchzuführen hätten.

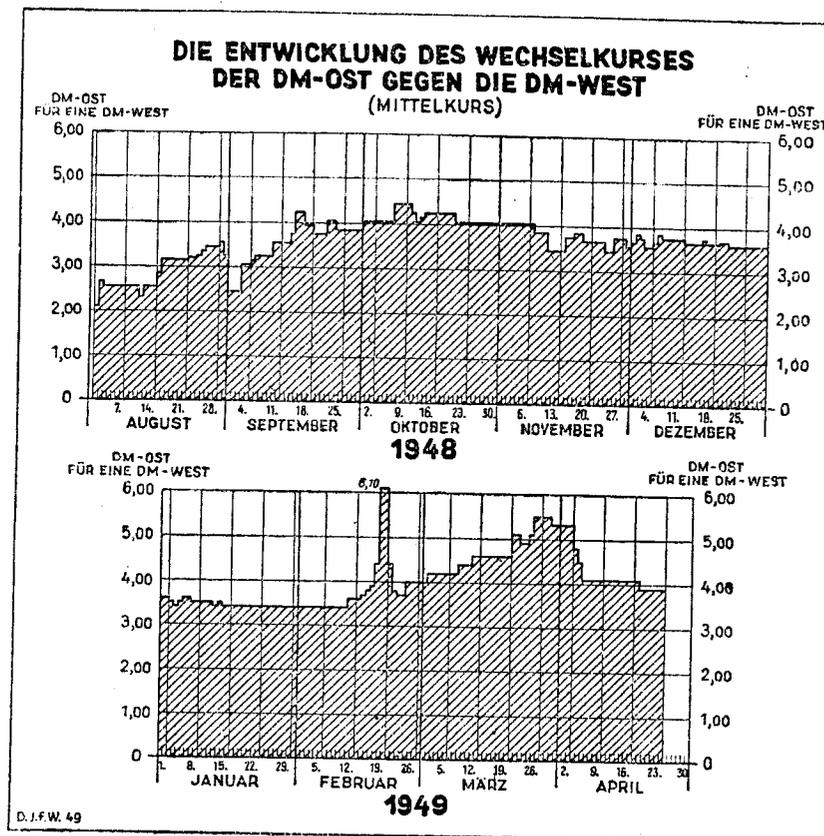
Am 2. August 1948 wurden die ersten Wechselstuben im britischen Sektor, kurz darauf auch Wechselstuben in den anderen Sektoren eröffnet; Ende Februar 1949 war ihre Zahl auf beinahe vierzig gestiegen. Den entscheidenden Faktor für das Geschäft der Wechselstuben stellen die Großaufträge der Betriebe dar, wobei im Anfang Umtauschangebote von 100 000 DM-West vorkamen. Die Aufträge der Laufkundschaft — bei größeren Wechsel-

stuben etwa 600 im Tagesdurchschnitt — spielen demgegenüber eine unerhebliche Rolle; im allgemeinen handelt es sich dabei überwiegend um kleine Beträge von 0,50 DM-West bis zu 50 DM-West. Die Höhe des Monatsumsatzes der Wechselstuben war Anfang 1949 auf etwa 10 bis 12 Millionen DM-West zu schätzen. Dabei steht fest, daß das Umtauschgeschäft vielfach auch außerhalb der Wechselstuben stattfindet, wobei jedoch der von den Wechselstuben festgesetzte Kurs zugrunde gelegt wird.

Die Kursfestsetzung erfolgt nach dem jeweils vorliegenden Angebot von Ostmark und der Nachfrage. Die Inhaber der Wechselstuben unterrichten sich laufend gegenseitig telefonisch über die Entwicklung der Marktlage und setzen gewöhnlich abends den Kurs für den nächsten Tag fest, wobei sie die vorliegenden Aufträge, die vorhandenen Eigenbestände sowie die wirtschaftlichen und politischen Nachrichten in Betracht ziehen. Diese Verständigung erfolgt zunächst innerhalb der drei Sektoren durch Bericht an die „Kopfstellen“, die dann mit dem „Sprecher“ der Wechselstuben den Kurs verabreden. Die Wechselstuben schalten durch ihre Tätigkeit starke und rasche Kursschwankungen weitgehend aus. Sie handeln damit insofern auch im eigenen Interesse, als ihre gesichertsten Verdienstmöglichkeiten bei gleichbleibenden Kursen und einem ausgeglichenen Geschäft gegeben sind. Sie sind gezwungen, den Kurs für die Ostmark herabzusetzen, wenn soviel Ostmark angeboten wird, daß sie dieses Angebot nicht mehr mit eigenen Mitteln aufnehmen können, und umgekehrt. Wenn im Laufe eines Tages ein Überhang nach der einen oder anderen Seite auftritt, der nicht durch den recht gut funktionierenden Ausgleich zwischen den Wechselstuben beseitigt werden kann, so greifen die Wechselstuben zur Repartierung. Falls sich die Mehrzahl der Wechselstuben zur Repartierung gezwungen sieht, so ist für den nächsten Tag eine Kursänderung zu erwarten.

Die Wechselstuben eröffneten ihr Geschäft mit einem Ankaufskurs von 2 DM-Ost und einem Verkaufskurs von 2,20 DM-Ost für eine DM-West. Zwei Tage später war der Kurs bereits auf 2,40/2,70 DM-Ost für 1 DM-West gestiegen. Der verhältnismäßig starke Anstieg der Bewertung der Ostmark Anfang September 1948 beruhte auf der in diesen Tagen weit verbreiteten Erwartung, daß in Kürze die DM-Ost als alleingültiges Zahlungsmittel in Berlin eingeführt werden würde, wie es in dem grundsätzlichen Abkommen der Alliierten vom 30. August 1948 in Moskau vorgesehen war. Von Ende November 1948 an gelang es den Wechselstuben, trotz vorübergehenden starken Ostmarküberhangs mit Einsatz eigener Mittel den Kurs längere Zeit hindurch recht stabil, vom 15. Januar bis 11. Februar 1949 sogar vollkommen unverändert bei 3,30/3,50 DM-Ost für 1 DM-West zu halten. In der zweiten Februarhälfte 1949 setzte dann wieder eine Periode heftiger Kursschwankungen ein. Sensationell aufgemachte Zeitungsmeldungen über eine unmittelbar bevorstehende Ausgabe neuer Ostmarknoten, bei der die Bewohner der Westsektoren mit kaum überwindlichen Schwierigkeiten zu rechnen hätten, und halbamtliche Verlautbarungen über die bevorstehende Einführung der DM-West als alleingültiges Zahlungsmittel in den Westsektoren Berlins führten zu einer panikartigen „Flucht aus der Ostmark“. Vom 12. Februar an mußten die Wechselstuben den Kurs für die Ostmark täglich

herabsetzen, ohne einen Ausgleich für das stürmische Angebot finden zu können. Am 18. Februar war der Wechselkurs auf 4,30/4,50 festgesetzt worden, während der Schwarze Markt die DM-West bereits zu einem Kurs von 6 bis 10 DM-Ost handelte. Nachdem die Wechselstuben den Kurs am 19. Februar auf 6,—/6,20 DM-Ost für 1 DM-West festgesetzt hatten, trat die erhoffte Wendung ein, indem nun eine ebenso dringende Nachfrage nach



DM-Ost einsetzte. Neben der scharfen Kursänderung wirkten sich auch die amtlichen Erklärungen der „Deutschen Wirtschaftskommission für die Sowjetische Besatzungszone“, daß alle Nachrichten über einen Notenumtausch in der Ostzone frei erfunden seien, beruhigend aus. Im Hinblick auf die erwartete Umstellung der Währung in West-Berlin stieg jedoch das Angebot von Ostmark bald wieder an, und nachdem mit Wirkung vom 20. März 1949 in West-Berlin die DM-West zum alleingültigen Zahlungsmittel für die Belegung auch der lebensnotwendigen Güter und Dienstleistungen erklärt worden war, stieg der Kurs der DM-West zeitweise auf 5,40/5,60 DM-Ost. Da die Bestimmungen über die Umstellung jedoch noch die Abwicklung

bestimmter Verpflichtungen in DM-Ost und einen teilweisen Umtausch der für Monat März 1949 noch in DM-Ost gezahlten Anteile an den Löhnen und Gehältern zum Nennwert in DM-West vorsahen, entstand ein neuer, nicht unerheblicher Bedarf an DM-Ost; der Kurs der DM-West ging Anfang April 1949 wieder auf 4,—4,20 DM-Ost herunter.

Für die Entwicklung des Wechselkurses nach Abschluß der Übergangsperiode dürften verschiedene Faktoren maßgebend werden, deren Stärke und Auswirkung sich jedoch im Augenblick noch nicht mit Bestimmtheit schätzen läßt. Wesentlich wird sein, in welcher Form und in welchem Umfang die beim Magistrat und bei den öffentlichen Einrichtungen und Unternehmungen befindlichen Ostmarkbestände verwertet werden. Ferner wird die Gestaltung der Preise und Dienstleistungen in der sowjetischen Besatzungszone und im Ostsektor in Groß-Berlin im allgemeinen sowie der sog. Freien Läden und des Schwarzen Marktes im besonderen dafür von Bedeutung sein, ob der Erwerb von Ostmark als lohnend betrachtet werden wird. Auswahl und Qualität der im Osten und Westen angebotenen Waren werden auch eine Rolle spielen. Schließlich könnte auch die auf Beschränkung des Bargeldumlaufs zielende Geldpolitik der sowjetischen Besatzungszone den Wechselkurs beeinflussen.

Die Zulassung der Wechselstuben stand offensichtlich im Gegensatz zu der sonst amtlich noch aufrechterhaltenen 1:1-Parität. Um unerwünschte Verwirrungen im Bereiche des Preisgefüges auszuschalten, die sich aus der gewissermaßen offiziellen Anerkennung des Wertunterschiedes der beiden Währungen ergeben konnten, hatte das Preisamt des Magistrats bereits durch eine Anordnung vom 3. August bekanntgegeben, daß bei der Preisbildung keine Berufung auf den Umtauschkurs der Wechselstuben gestattet sei, und daß Überschreitungen der gesetzlichen Preise als Verstoß gegen die preisrechtlichen Vorschriften behandelt werden würden.

Ferner hielt das Preisamt die von den Wechselstuben berechnete Verkaufsspanne von 30 Ostpfennigen für den Verkauf von 1 DM-West für zu hoch und setzte sie mit Verfügung vom 21. August 1948 auf 10 Ostpfennige herab. Die Inhaber der Wechselstuben protestierten gegen diese Anordnung, da sie ungesetzlich sei, und überdies ihr Risiko mit einer allgemeinen Verdienstspanne von 10 Ostpfennigen nicht gedeckt sei. Bei Großaufträgen sei die Verdienstspanne ohnehin auf 10 Ostpfennige, bei einem Ausgleich der Wechselstuben untereinander auf 5 Ostpfennige begrenzt. Sie fügten sich zwar der Anordnung zunächst, reichten aber bei den Verwaltungsgerichten Klage auf Aufhebung ein. Die Verwaltungsgerichte gaben der Klage der Wechselstuben statt, und seit dem 20. Dezember 1948 berechnen die Wechselstuben allgemein eine Verkaufsspanne von 20 Ostpfennigen für den Verkauf von 1 DM-West.

Seit Monaten haben sich die Inhaber der Wechselstuben bei den Kommandanten der Westsektoren dafür eingesetzt, daß sie einer amtlichen Aufsicht unterstellt werden. Bisher konnte jedoch noch keine Einigung darüber erzielt werden, welche Stelle für diese Aufsicht zuständig sei. Die Deutsche Währungskommission lehnte es ausdrücklich ab, diese Aufgabe zu übernehmen; sie sprach lediglich durch Gutachten aus, welche Bewerber sie für fachlich geeignet hielt, eine Wechselstube zu unterhalten. Die Gewerbeaufsichtsämter scheiden für diese Aufsicht aus, und das Amt für Banken und Versicherungen des Magistrats ist dafür gleichfalls nicht ohne weiteres legitimiert. Die Wechselstubeninhaber haben daraufhin kürzlich als Notlösung eine Selbstkontrolle durch ihre Interessenvertretung geschaffen.