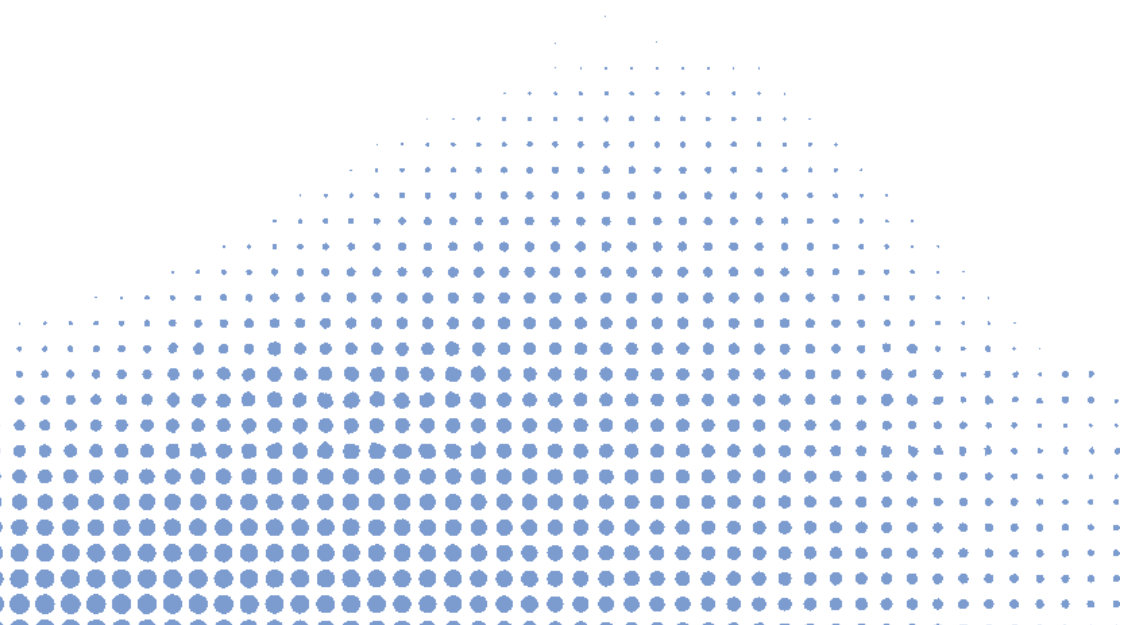


ПОБЕДИТЕЛИ В БЛОКАДЕ - РАЗДЕЛЕННЫЙ БЕРЛИН

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ ПУБЛИКАЦИИ К ВЫСТАВКЕ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

75 ЛЕТ ВОЗДУШНОМУ МОСТУ





ПОБЕДИТЕЛИ В БЛОКАДЕ - РАЗДЕЛЕННЫЙ БЕРЛИН. 75 ЛЕТ ВОЗДУШНОМУ МОСТУ

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ ПУБЛИКАЦИИ К ВЫСТАВКЕ ПОД ОТКРЫТЫМ
НЕБОМ, КОТОРАЯ ПРОЙДЕТ С 28 ИЮНЯ 2023 Г. ПО 12 МАЯ 2024 Г.
ПЕРЕД ЗАЛОМ ВЫЛЕТА АЭРОПОРТА ТЕМПЕЛЬХОФ

MILITÄR
HISTORISCHES
MUSEUM
Flugplatz Berlin-Gatow

MUSEUM МУЗЕЙ
BERLIN БЕРЛИН
KARLSHORST
КАРЛСХОРСТ



ВВЕДЕНИЕ

Дорис Мюллер-Тоовой

БЛОКАДА ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА И ВОЗДУШНЫЙ МОСТ В ЗАПАДНЫЙ БЕРЛИН (1948-1949 ГГ.) В РАКУРСЕ ПОЛИТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

МАРК ХАНЗЕН

«МЫ ОСТАЕМСЯ. ТОЧКА.» ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ЗА- ПАДНЫХ ДЕРЖАВ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА

БЕРНД ФОН КОСТКА

СОВЕТСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА ВО ВРЕМЯ БЕРЛИНСКОГО КРИ- ЗИСА 1948-49 ГГ.

ЙОРГ МОРРЕ

ГОЛОД ВО ИМЯ СВОБОДЫ? СТРАТЕГИИ СНАБЖЕНИЯ БЛО- КИРОВАННОГО ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ

РИКАРДО НОЙНЕР

«САМОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ НАС ГРАБЯТ» – ВЕЧНЫЙ МИФ О ВОЗДУШНОМ МОСТЕ?

МАТТИАС ХАЙЗИГ

Impressum Online-Publikation
Impressum Openair-Ausstellung

ВВЕДЕНИЕ

ДОРИС МЮЛЛЕР-ТООВЕЙ

1948 год: много месяцев подряд самолеты с интервалом в минуты снабжают блокадный миллионный город, которому грозит голод. Они вновь и вновь бьют рекорды по доставке грузов, сбрасывают с неба шоколад, поддерживают демократию и свободу. В конце концов, враги становятся друзьями. Все это так, но это лишь часть той истории. Описанный нарратив широко известен. Однако менее известны сложные предпосылки, приведшие к советской блокаде Западного Берлина и англо-американскому воздушному мосту. То же самое касается и связи этих событий с политикой держав-победительниц по отношению к Берлину и Германии, а также с развитием, происходившим в самом городе. 75 лет спустя после блокады и воздушного моста Военно-исторический музей Бундесвера - летное поле Берлин-Гатов, Музей союзников и Музей Берлин-Карлсхорст поставили своей целью расширить рамки хорошо известного основного повествования об успехе воздушного моста и поместить это событие в его историко-политический контекст.

Выставка «Победители в блокаде - разделенный Берлин. 75 лет воздушному мосту» пройдет под открытым небом перед залом вылета аэропорта Темпельхоф с 28 июня 2023 г. по 12 мая 2024 г. и будет бесплатно доступна для всех и в любое время. Название выставки говорит само за себя. Оно указывает на углубленное рассмотрение основной темы, а также на действия и опыт участников тех событий с двух позиций: держав-победительниц и жителей Берлина. Блокада и воздушный мост стали кульминационным моментом развития событий, продолжавшегося несколько лет, в течение которых державы-победительницы - США, Великобритания, Франция и Советский Союз - столкнулись с основополагающими вопросами будущего политического порядка в Германии и Европе. Из прежних союзников в борьбе с национал-социалистической Германией и ее экспансионизмом они

превратились в противников в геостратегическом и идеологическом противостоянии, которое стало набирать обороты в Европе с окончанием Второй мировой войны. При этой сложной расстановке политических сил становилось все более невозможным выработать общую политику в отношении Германии и найти удовлетворительное для всех сторон решение берлинского вопроса. Расходившиеся позиции держав-победительниц были взаимоисключающими, что привело к разделению Германии и Берлина на зоны и сектора с разной политической и общественной организацией. Образование двух немецких государств в мае и октябре 1949 года официально закрепило такое положение дел.

Выставка освещает этот тематический спектр в рамках четырех больших разделов. Первый раздел «Победители в блокаде» охватывает такие темы как интересы четырех держав-победительниц, рассмотрение «германского вопроса» на конференциях министров иностранных дел, контрольные и административные органы союзников и советскую блокаду Западного Берлина. В тематическом разделе «Разделенный Берлин» отслеживается развитие города: ситуация после окончания войны с разделением на сектора, первые выборы и разделение городской администрации, денежная реформа, снабжение во время блокады и официальное закрепление разделения Германии в связи с основанием двух немецких государств в 1949 году. Тематический раздел «Воздушный мост» начинается с освещения перебоев на транзитных маршрутах в Западный Берлин весной 1948 года, объясняет решение США и Великобритании организовать воздушный мост и связанные с ним гигантские логистические мероприятия, привлечение немецких гражданских вспомогательных сил, а также кризисную дипломатию за закрытыми дверями. Заключением служит выставочный блок под названием «Мифы и воспоминания», который позволит взглянуть на конъюн-

ктуру культуры и памяти, связанную с мероприятиями, посвященными воздушному мосту, и наглядно покажет, что воздушный мост с самого начала использовался обеими сторонами в том числе и в целях пропаганды.

Советская блокада Западного Берлина и англо-американский воздушный мост 75 лет тому назад стали одними из первых событий того, что мы называем «холодной войной». Под этим понятием подразумеваются соперничество и взаимные угрозы сверхдержав США и Советского Союза с их отличающимися друг от друга политическими, общественными и экономическими системами, имевшие глобальные проявления и продолжавшиеся в течение десятилетий. На фоне актуальной геостратегической ситуации и конфликтной обстановки в Европе, связанной с агрессивной войной России против Украины, и все чаще встречающейся формулировки «новая холодная война» может показаться очевидным попытаться провести параллели между нынешними событиями и событиями 1948-49 годов. Однако такая точка зрения неверна, так как не принимает во внимание огромные различия между тем временем и сегодняшним днем.

Сегодня, в отличие от времен холодной войны, речь идет не о глобально проявляющемся, всеобъемлющем политико-идеологическом, экономическом, технологическом и культурном противостоянии - сегодня глобальная геостратегическая обстановка гораздо более многогранна, чем в 1948-49 годах. В послевоенные годы политическая и экономическая ситуация в Европе была крайне нестабильной. Инфраструктура всех видов была в значительной степени разрушена, миллионы людей убиты, погибли во время военных действий, превратились в беженцев или, по меньшей мере, находились в невероятно тяжелых жизненных условиях. США были еще только на пути к тому, чтобы стать глобальной сверхдержавой, как, впрочем, и Советский Союз, который, кроме того, понес большие потери и разрушения в войне на уничтожение, развязанной нацистской Германией. Открытый военный конфликт в Европе сразу после окончания Второй мировой войны с непосредственным противостоянием между США и Советским Союзом, в конечном

итоге, означал бы с точки зрения руководств обеих стран слишком большой риск. Советская блокада сухопутных и воздушных путей сообщения с Западным Берлином и воздушный мост как реакция на нее стали мерами, осознанно осуществлявшимися обеими сторонами с тем, чтобы не переступить черты военного конфликта. Кроме того, на протяжении всей блокады не прекращался дипломатический обмен на самом высоком уровне; с декабря 1948 года велись переговоры представителей обеих сторон в штаб-квартире ООН.

Выставка «Победители в блокаде - разделенный Берлин. 75 лет воздушному мосту» обращается ко многим аспектам в контексте событий 1948-49 годов. В очерках, представленных в этой публикации, кураторы углубленно освещают некоторые из тем, затронутых на выставке. К ним относится военно-политическая обстановка в Европе после окончания Второй мировой войны, предпосылки действий четырех держав-победительниц в преддверии и во время первого Берлинского кризиса, действительная ситуация со снабжением в западных секторах города в то время и неоднозначная тема так называемой обратной переброски (Backlift), часто являющаяся предметом споров. Список литературы, приведенный после статей, дает представление об исследованиях, посвященных блокаде и воздушному мосту.

Желаю всем читателям и читательницам увлекательного чтения и интересного и познавательного посещения выставки.

БЛОКАДА ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА И ВОЗДУШНЫЙ МОСТ В ЗАПАДНЫЙ БЕРЛИН (1948-1949 ГГ.)

В РАКУРСЕ ПОЛИТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

МАРК ХАНЗЕН

Исходная обстановка и интересы конфликтующих сторон в области политики безопасности

Конец Второй мировой войны привел к целому ряду изменений, в том числе в системе геополитических координат. Либеральные демократии оказались в конфликте глобального масштаба со странами коммунистического мира во главе с Советским Союзом. В 1948 году мир находился в перманентном состоянии критической напряженности, хотя Соединенные Штаты Америки на этом этапе еще были уверены, что они, благодаря своей ядерной монополии, смогут разрешить любой грядущий конфликт в свою пользу с помощью политических средств, то есть и без прямого применения военной силы. Блокаде Западного Берлина выпала роль первого вызова такой позиции, так как события, разыгравшиеся вокруг города, несли в себе реальную опасность прямого вооруженного конфликта между системными конкурентами, пусть и ниже ядерного порога.

В результате Второй мировой войны Советский Союз расширил свои границы и занял выгодные, с геостратегической точки зрения, позиции в Центральной и Восточной Европе. Присутствие советской армии в этом регионе способствовало замыслу руководства СССР, который заключался в том, чтобы привести к власти в Польше, Венгрии, Румынии и Чехословакии правительства под руководством коммунистических партий и, таким образом, взять политический контроль над этим *cordon sanitaire*, состоявшим из политически и экономически зависимых сателлитов.

Блокада Западного Берлина в 1948 году была попыткой Советского Союза изгнать, причем по низкой политической цене, западных союзников из Берлина, расположенного в восточной части Германии, которая находилась под советским контролем, чтобы по возможности создать предпосылки

для политического подрыва присутствия западных союзников в Германии как таковой. Эта цель, заключавшаяся в расширении сферы власти и влияния в Германии и в Европе, свидетельствует о том, что в области политики безопасности Советский Союз руководствовался категориями сохранения своих геополитических активов. Кроме того, Советский Союз хотел получить такое «регулирование сосуществования» с западными союзниками, которое он бы мог трактовать в конфронтативном ключе. Соответствующее такому образу мышления стремление к четким и однозначным «фронтальным линиям» без точек соприкосновения с системным соперником безусловно представляет собой, наряду с несомненно присутствующей политической символикой, один из геостратегических факторов, объясняющих действия советского руководства в связи с берлинским конфликтом.

Реагируя на блокаду Западного Берлина, США и их союзники организовали беспрецедентный воздушный мост, известный как операция «Виттлс» («Провиант»), для снабжения города продовольствием, горючим и другими товарами первой необходимости. Для западных союзников, однако, она была не только чрезвычайно масштабной логистической операцией, которая должна была смягчить последствия советской блокады для жителей Западного Берлина. Операцию «Виттлс» также можно рассматривать как военно-политический сигнал, демонстрирующий готовность защитить Западную Европу от потенциальной военной агрессии со стороны Советского Союза.

В частности, политика безопасности США после окончания Второй мировой войны характеризовалась стремлением к стратегической стабильности в Европе при одновременной минимизации угроз для собственных глобальных интересов. В качестве

геополитического инструмента для сохранения мира в этом смысле США использовали усиление либеральной экономической системы вкупе со свободным политическим и общественным порядком в Европе. Когда же Советский Союз в последующем стал проявлять все более критическое отношение к этому подходу и противодействовать ему своим коммунистическим контрпроектом, в США сформировалась концепция активного вступления в роль «мировой державы», которая не только проповедовала вышеуказанную системную ориентацию, но и обеспечивала ее становление и защиту политическими и военными средствами. Первым примером, иллюстрирующим эту концепцию, являются действия США в контексте блокады Западного Берлина и берлинского воздушного моста.

Поведение как Великобритании, так и Франции в рамках берлинского конфликта было отмечено в первую очередь стремлением противодействовать угрозе силового превосходства Советского Союза в Центральной Европе. Вместе с тем, ввиду отсутствия соответствующих военных и экономических ресурсов обе страны считали, что они не в состоянии вступить в прямую конфронтацию. Вместо этого было принято решение активно содействовать политике США в Европе и, следовательно, поддерживать их действия – в частности, в связи с накаленным берлинским вопросом, который был знаковым для политики безопасности – по мере своих сил и возможностей.

Политические решения и военные операции

Процесс принятия советским руководством политического решения об установлении блокады Западного Берлина в 1948 году было тесно связано с решением западных союзников о введении на территории своих оккупационных зон новой валюты, что Советский Союз рассматривал как угрозу своим интересам. Решение об установлении блокады состоялось на высшем уровне советского правительства, предположительно по личной инициативе главы государства и партии И. В. Сталина. Советское руководство считало, что продолжительная блокада является адекватным политическим средством для того, чтобы вынудить западные державы отказаться от Западного Берлина. Считалось, что

в результате Советский Союз возьмет под свой политический контроль Восточную Германию и весь Берлин в целом. Кроме того, блокада должна была стать сигналом для западных держав, что Советский Союз не позволит поставить под вопрос свой авторитет в сфере советских военно-политических интересов в Восточной Европе. Средствами для реализации военных мер по введению и обеспечению блокады Советский Союз однозначно располагал. Учитывая превосходство Советского Союза по обычным вооружениям, западные союзники в июне 1948 года решили не отвечать на блокаду Западного Берлина действиями наземных войск. Они сосредоточились на обдумывании вопроса снабжения города с помощью стратегического воздушного транспорта. В это время в США была в разгаре кампания по перевыборам президента Гарри Трумэна. Его правительство подвергалось резкой критике, так как оно, по мнению оппозиции, слишком слабо реагировало на постоянно растущую агрессию Советского Союза в Европе, которая стала проявляться после окончания Второй мировой войны. Поэтому Трумэн и его советники по безопасности сочли блокаду Западного Берлина, по всей очевидности, соответствующей возможностью продемонстрировать Советскому Союзу силу и решительность. Кроме того, они надеялись, что успешный воздушный мост позволит укрепить имидж США как в Европе, так и в мире в целом.

Роль решающего фактора для политического инициирования воздушного моста, однако, сыграли результаты проведенного военно-логистического анализа. Штаб генерала Люсиуса Д. Клея, военного губернатора американской оккупационной зоны в Германии, считал к примеру, что блокаду Западного Берлина принципиально можно преодолеть с помощью воздушного моста. Также считалось, что воздушный мост не только позволит снабжать Западный Берлин необходимыми товарами, но и станет демонстрацией стратегической мощи в отношении Советского Союза. 26 июня 1948 года Трумэн утвердил создание воздушного моста. Первоначальным планом предусматривался трехмесячный воздушный мост, который мог быть продлен, если выяснится, что Советский Союз не проявит намерений отменить блокаду до истечения этого срока.

Большинство военно-политических деятелей в США считало создание воздушного моста целесообразной и соразмерной реакцией для демонстрации американской решительности в свете советской агрессии и для предотвращения гуманитарного кризиса в Западном Берлине. Ряд американских военных, однако, был настроен скептически относительно реализуемости и эффективности такого моста. Кроме того, военные предупреждали о потенциальных рисках. Так, например, они высказывали опасения по поводу нагнетания Советским Союзом обстановки, что в результате могло вызвать более масштабный конфликт. Они также проявляли озабоченность в отношении нагрузок, которые воздушный мост означал бы для военных ресурсов и, в частности, для задействованного персонала.

В Великобритании воздушный мост также получил общую поддержку со стороны ряда профильных политиков и офицеров высокого ранга. Вместе с тем, и здесь были озвучены некоторые сомнения в адрес этой операции. Королевским военно-воздушным силам отводилась важная роль в обеспечении воздушного моста, так как многочисленные полеты совершались именно британскими летчиками. Ряд военных был озабочен последствиями воздушного моста для пока еще чрезвычайно ограниченных в результате Второй мировой войны военных ресурсов страны, а также связанными с ними потенциальными рисками возможного военного конфликта с Советским Союзом.

Политическое руководство Советского Союза, со своей стороны, расценивало решение о создании воздушного моста как провокацию. Оно жаловалось на нарушение советских суверенных прав в отношении Восточной Германии и Восточного Берлина и рассматривало эту меру как угрозу для советских интересов. Сталин обвинил, в частности, США в «хулиганстве», а всех западных союзников – в желании спровоцировать войну с Советским Союзом. Советское военное руководство, в свою очередь, отреагировало на воздушный мост демонстрацией мощи. В сентябре 1948 года бомбардировщики советских военно-воздушных сил совершили ряд демонстративных налетов на Западный Берлин. Эти налеты и другие угрожающие жесты

должны были сигнализировать западным союзникам, что Советский Союз вполне готов при необходимости пойти на обострение ситуации. Со стороны Советского Союза ход конфликта в целом было отмечено сочетанием дипломатического давления и военной агрессивности. Цель заключалась в том, чтобы эффективно воспрепятствовать проведению операции «Виттлс» и в результате подорвать политическую готовность к ее продолжению.

Деятели западных союзников, отвечавшие за политику безопасности, приняли ряд мер, чтобы пресечь эти намерения. В военно-оперативном отношении было отмечено, что успех воздушного моста зависел от его тщательного планирования, координирования и проведения. Велась работа по максимальной оптимизации операции. В этих целях был учрежден совместный комитет воздушного транспорта, задачи которого состояли в мониторинге воздушного моста и в координировании усилий отдельных участвующих стран. Комитет регулярно встречался для рассмотрения успешной реализации воздушного моста, определения потребностей Западного Берлина и при необходимости корректировки операции. Военное руководство также прилагало усилия к улучшению эффективности воздушного моста. Так, например, проводилась работа по рационализации процессов загрузки и разгрузки грузовых самолетов, а также по использованию стандартизированных процедур в целях увеличения скорости и эффективности этих процессов. Разрабатывались новые технологии, например, специальные грузовые контейнеры, которые должны были облегчать транспорт определенных товаров. Кроме того, программы обучения для летчиков и наземного персонала дополнялись специальным содержанием, необходимым для преодоления особых вызовов, которые были характерными для воздушного моста. В целях минимизации рисков были усовершенствованы процедуры планирования полетов и метеопрогнозы, определены четкие протоколы безопасности – операция как таковая была сопряжена с определенными рисками, в ее ходе произошел ряд тяжелых аварий, в том числе с человеческими жертвами.

На политическом и дипломатическом уровнях успех воздушного моста зависел от сохранения

внутриполитической и общественной поддержки западных союзников, а также от их международного сотрудничества. В этих целях политические деятели в США, Великобритании, Франции использовали воздушный мост как символ решительности и солидарности Запада. В этой связи они подчеркивали его технические и логистические возможности, а также, в отграничение от якобы бесцеремонной политики интересов Советского Союза, гуманитарный характер операции «Виттлс». Таким образом, на политическом уровне воздушный мост представлялся как общее усилие западных союзников по защите демократии и свободы от советской агрессии.

Вместе с тем, этот скорее идеалистический подход нуждался в подпитке со стороны реальной политики. Для этого была использована все еще существующая на тот момент монополия США на ядерное оружие. 28 июня 1948 года по решению президента США Трумэна на территории Великобритании были размещены американские бомбардировщики В-29, способные нести ядерное оружие, что должно было послужить сигналом силы и однозначным военным предупреждением в адрес Советского Союза. В результате в радиусе действия этих самолетов оказался ряд крупных городов в Советском Союзе. Однако информации об их фактическом оснащении боеприпасами ядерным оружием просто не было. Думается, что политики США и их союзников понимали необходимость сохранения чувствительного баланса при урегулировании этого конфликта. Они старались избегать лишних провокаций Советского Союза, равно как и военного обострения конфликта. Вместо этого они прилагали усилия к тому, чтобы действенность воздушного моста говорила сама за себя, и одновременно не закрывались дипломатические и другие каналы к советскому руководству. Затем кризис действительно был приостановлен с помощью дипломатии, когда в декабре 1948 года Советский Союз был вынужден понять, что блокада отнюдь не является адекватным средством для продвижения своих интересов. С точки зрения Сталина, в определенный момент политические расходы стали превосходить ожидаемый результат. В «Четырехстороннем коммюнике о прекращении блокады Берлина» (Соглашение Джессапа-Малика) от 4 мая 1949 года Советский Союз наконец сделал в адрес

западных союзников заявление о снятии ограничений, касающихся Западного Берлина.

Последствия берлинского конфликта для политики безопасности

Последствия блокады и воздушного моста в рамках берлинского конфликта 1948 и 1949 гг. были многообразны; в области политики безопасности и в военной области они выходят далеко за пределы начального периода Холодной войны.

Воздушный мост стал важной вехой в истории развития воздушного транспорта и логистики. Он продемонстрировал, что воздушный транспорт способен быстро и эффективно обеспечивать перевозку масштабных объемов необходимых товаров на большие расстояния, а также обусловил существенный прогресс в области разработки, ремонтного обслуживания и эксплуатации самолетов.

В стратегическом отношении успех воздушного моста показал важность логистических способностей и технологического превосходства в современном военном деле. Не в последнюю очередь создание и развитие этих способностей существенным образом обеспечило становление США как глобальной сверхдержавы. Советский Союз, со своей стороны, тоже стал прилагать усилия к разработке новых военных технологий и к формированию соответствующих потенциалов. Таким образом, воздушный мост обусловил, во всяком случае косвенно, нагнетание гонки вооружений между США и Советским Союзом.

В ходе конфликта зримо проявилась роль США как неограниченно лидирующей державы так называемого Запада. Вместе с тем, и американская политика безопасности осознала ценность политического и военного сотрудничества с партнерами-единомышленниками ввиду потенциальных угроз. Это обстоятельство существенно отразилось на будущих стратегических концепциях США и их союзников, например, в рамках Североатлантического оборонного альянса (НАТО), созданного незадолго до окончания берлинского кризиса.





Рис. 1 (слева): Коммунистическое народное ополчение при поддержке Советского Союза на Карловом мосту в Праге, 25 февраля 1948 года.

© Alamy Stock Photo

Рис. 2, слева внизу: На конференции министров иностранных дел в Париже с апреля по июль 1946 года: Бидо от Франции (слева), Молотов от Советского Союза (2 справа), Бирнс от США (3 справа), Бевин от Великобритании (2 слева), Париж, 27 апреля 1946 года.

© Keystone-France via Getty Images

Рис. 3, вверху: "Ты не должен ничего принимать от своего дяди". Мирко Шевчук, британская оккупационная зона, 17 июля 1947 года.

Илона Шевчук-Циммер; szewczuk.zimmer@t-online.de

Рис. 4, следующая страница: Бомбардировщик В-29 Стратегического воздушного командования ВВС США во время тренировочного полета над Великобританией в начале Берлинской блокады, лето 1948 года.

Журнал "История воздушной мощи" / Брайан Гандерсон



Берлинский конфликт увеличил пропасть между Востоком и Западом, так как Советский Союз воспринимал воздушный мост как поражение в области политики безопасности, что, в свою очередь, подготовило почву для будущей напряженности. Вместе с тем, здесь проявился потенциал политики и дипломатии для разрешения международных споров, преодоления гуманитарных кризисов, предотвращения военных обострений. Особую роль в этой связи играет рост значения международных организаций, например, Объединенных Наций, которые могут предложить конфликтующим сторонам признанный на международном уровне форум для проведения переговоров без «потери лица».

В конечном счете, наказ блокады Западного Берлина и воздушного моста и по сегодняшний день проявляется в международных отношениях между США, Россией и Европой. Берлинский конфликт превратил США в постоянного и центрального актора политики безопасности в Европе, тем самым заложив основу как для международных альянсов, так и для международных кризисных очагов, которые продолжают определять мировую политику.



Литература (выборка)

- Корин Дефранс, Беттина Грайнер, Ульрих Пфайль (ред.): Берлинский воздушный мост. Место памяти о холодной войне. Берлин 2018.
- Дэниел А. Харрингтон: Берлин на грани. Блокада, воздушный мост и начало холодной войны, Лексингтон 2012.
- Кристиан Т. Мюллер: Войска США и Советская Армия в Германии. Опыт, отношения, конфликты в сравнении, Падерборн 2011.
- Роберт А. Слейтон: Хозяин воздуха - Уильям Таннери успех военных воздушных перевозок, Тускалуза [AL]. 2010
- Тимоти Снайдер, Рэй Брэндон (Hrsg.): Сталин и Европа. Подражание и господство 1928-1953, Оксфорд 2014.
- Helmut Trotnow, Bernd v. Kostka, (Hrsg.): Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, Berlin 2010.
- Барри Тернер: Берлинский воздушный мост. Операция по оказанию помощи которая определила холодную войну, Лондон 2018.
- Герри ван Тондер: Блокада Берлина - советское удушение и Великий воздушный мост союзников 1948-1949, Барнсли 2017

«МЫ ОСТАЕМСЯ. ТОЧКА.» ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ЗАПАДНЫХ ДЕРЖАВ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА

БЕРНД ФОН КОСТКА

Блокада Западного Берлина была политическим кризисом, который намечался уже за многие месяцы до его начала. Это касалось как политическое сотрудничество оккупационных властей – США, Великобритании, Франции и Советского Союза – в рамках органов верховной власти, Союзнического Контрольного совета по Германии и Межсоюзнической комендатуры Берлина, так и путей сообщения непосредственно на месте. Хотя расхождение западных и советских представлений о будущем Германии уже долгое время было очевидным, его непосредственный взрывной потенциал еще не проявлялся. В марте 1948 г. это изменилось.

Американское решение

Весной 1948 г. телеграмма, отправленная главой американской военной администрации в Германии, генералом Люсиусом Д. Клеем, взбудоражила военное руководство США. 5 марта Клей телеграфировал Комитету начальников штабов, наиболее важному консультативному органу президента и министра обороны, что ранее он придерживался мнения, что в ближайшие десять лет вряд ли разразится новая война. Однако теперь его наблюдения последних недель и поведение советской стороны, по словам Клея, заставили его опасаться, что обстановка может измениться очень быстро и драматично. В подтверждение своих слов Клей не мог привести ни конкретных событий, ни твердых фактов, а писал скорее, полагаясь на «чутье». И хотя много лет спустя Клей отрицал, что его телеграмма содержала скрытое предупреждение о грядущей войне, именно таким образом она была воспринята в Пентагоне в марте 1948 г. ЦРУ и президент США стали с этого момента пристальнее следить за ситуацией в Германии и Берлине.

Апрельский кризис, малый воздушный мост и смертельное столкновение в Берлине

Введение более жестких досмотров западных воинских эшелонов на границе Советской оккупационной зоны с 1 апреля 1948 г. ознаменовало начало первой главы блокады Берлина. Американцы и британцы категорически отказывались принимать установленные советской стороной правила. Как следствие, их поезда больше не могли пройти процедуру оформления на границе и вынуждены были отправляться обратно. На следующий день американцы запустили снабжение своего гарнизона в Берлине при помощи военно-транспортных самолетов C-47. Важную роль в осуществлении данных полетов сыграл Клей. Французы и британцы между тем выжидали дальнейшего развития ситуации.

5 апреля при заходе на посадку на берлинском аэродроме Гатов британский пассажирский самолет столкнулся с советским истребителем. Пилот истребителя и все, находившиеся на борту гражданского самолета, погибли в катастрофе. В свою очередь Клей поручил рассмотреть вопрос о сопровождении американских военно-транспортных самолетов C-47 в воздушных коридорах в Берлин боевой авиацией. Такой эскалации удалось избежать, так как советская сторона через несколько дней прекратила досмотры поездов. 11 апреля американцы остановили налаженные для снабжения города полеты в Берлин.

Однако американцам и британцам стало очевидно, насколько серьезно уязвимо было автомобильное, железнодорожное и речное сообщение с Берлином. В отличие от заключенного в декабре 1945 г. Соглашения о воздушном сообщении никогда не существовало юридического урегулирования наземного доступа западных держав в Берлин. Ввиду событий апреля 1948 г. точка зрения на данную проблему в корне поменялась. Британцы разработали

план чрезвычайных мер. На случай повторного блокирования сухопутного сообщения операция «Knicker» должна была обеспечивать снабжение британского гарнизона в Берлине по воздуху, при этом планировалось использовать обратные полеты для эвакуации членов семей британских военнослужащих.

Американская дилемма 1948 г.

Дискуссия о направленности внешней политики США, которая велась в Вашингтоне, касалась также и берлинского вопроса. 25 июня, на следующий день после начала блокады, президент США Гарри С. Трумэн обсуждал со своим кабинетом министров обострение обстановки в Берлине. При этом степень серьезности ситуации интерпретировалась по-разному. 26 июня Клей, как и в апреле, отдал распоряжение о воздушном снабжении американского гарнизона в Берлине. Трумэну была известна позиция главы американской военной администрации. Клей однозначно выступал за то, чтобы американцы оставались в Берлине, обосновывая свое мнение в том числе и «теорией домино» – в случае падения Берлина следующей падет Германия, а в конечном итоге половина европейского континента окажется под угрозой.

28 июня Трумэн встретился со своим министром обороны и другими советниками. Все советники высказались за уход из Берлина, т.к. качественное снабжение города в условиях блокады казалось им нереалистичным. Трумэн завершил заседание фразой «We are staying. Period». «Мы остаемся. Точка». Тем самым президент принял решение о дальнейшем пребывании в Берлине.

Споры, однако, продолжались. «Я вынужден выслушивать то, что мне уже известно», – писал Трумэн в своих мемуарах о возражениях Государственного департамента и многих военных. Три месяца спустя решение президента было еще раз подтверждено Советом национальной безопасности.

Со стороны критиков практически никто не верил в успех воздушного моста. По их аргументации самое позднее зимой кампания столкнулась бы с непреодолимыми трудностями и больше не смогла бы

выполнять свою задачу. Подобная неудача привела бы скорее к ухудшению позиции США. К тому же для поддержания воздушного моста пришлось бы задействовать в Германии все имеющиеся по всему миру военно-транспортные ресурсы ВВС США. Решение Трумэна в пользу Берлина было принято в том числе и на фоне президентских выборов в ноябре 1948 г. Очевидно, что решение не выводить оккупационные войска, а противостоять Советскому Союзу в Берлине не повредило Трумэну – его переизбрали на второй срок.

Министр иностранных дел Бевин – ключевая фигура британского решения

После Второй мировой войны экономика Великобритании находилась на дне, управляемая из Лондона Британская империя двигалась к распаду, а для собственного населения пришлось ввести нормирование продовольствия, которое оставалось в силе до 1954 г. По сравнению с ситуацией перед Второй мировой войной Великобритания экономически и политически находилась скорее в положении проигравшей войну стороны. В рамках политической переориентации после 1945 г. Великобритания с одной стороны делала ставку на тесное сотрудничество с США, а с другой – на сильную Европу. Важная роль при этом отводилась Германии.

Тем сложнее складывалась ситуация перед лицом блокады Берлина. Министр иностранных дел Эрнест Бевин в срочном порядке прервал свой отпуск. На кризисном совещании, которое вечером 24 июня созвал премьер-министр Клемент Эттли, Бевин возражал всем, кто требовал ухода из Берлина. Уже развернутое снабжение британского гарнизона он хотел расширить и на население Берлина. «Воздушное снабжение города – это не вопрос осуществимости, а вопрос воли», – утверждал Бевин. После этого заседания Бевин стал кризисным менеджером блокады Берлина. Западногерманскому государству и Берлину он отводил важную стратегическую роль при сдерживании коммунизма в Европе. Таким образом дальнейшее пребывание в Берлине соответствовало долгосрочным стратегическим интересам Великобритании.





Рис. 1, слева: Обломки разбившегося Vickers VC1 Viking, апрель 1948 г.
© Allied Museum / Provan Collection

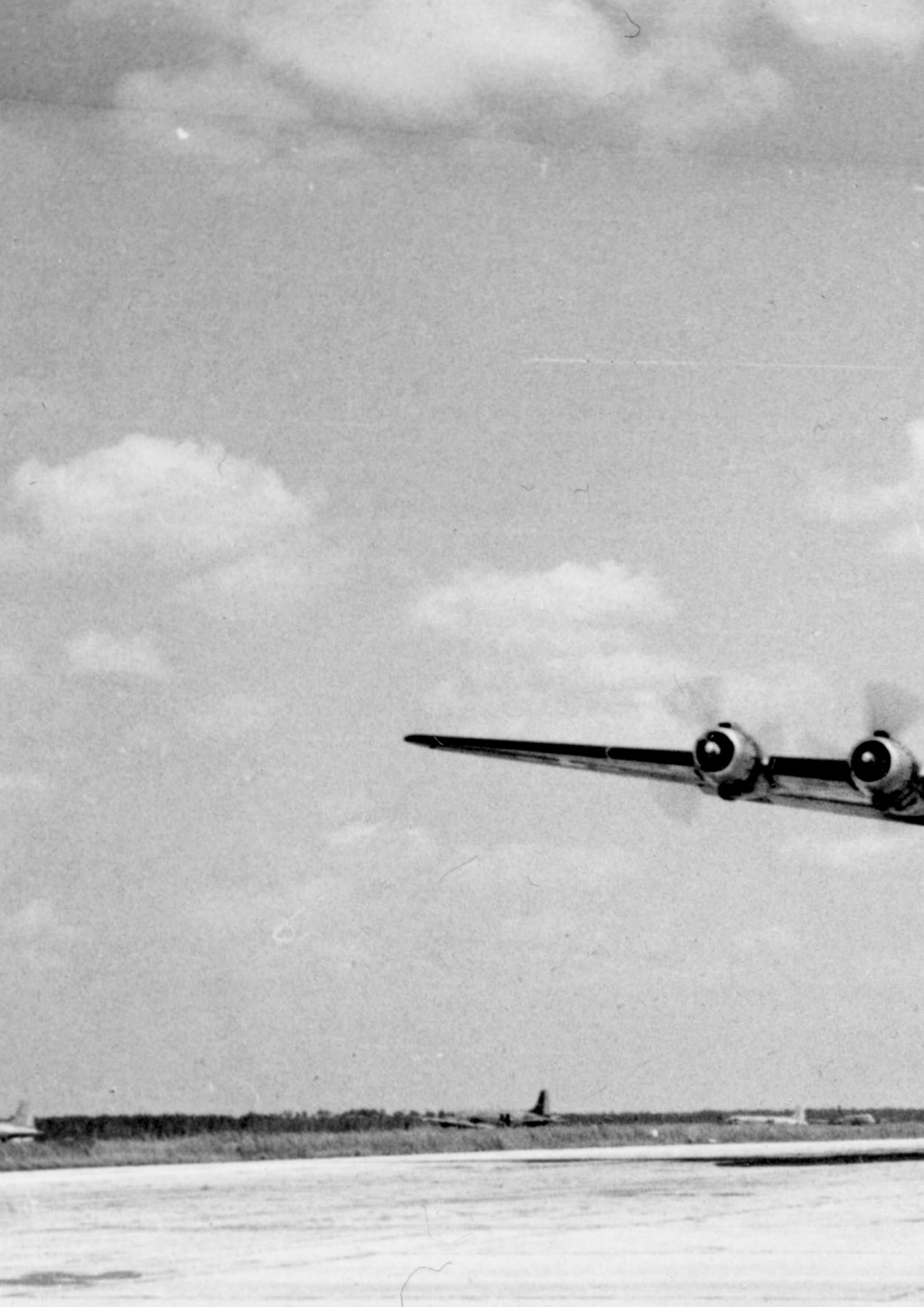
Рис. 2, слева внизу: Министр иностранных дел Великобритании Эрнест Бевин (2-й справа) посещает аэропорт Темпельхоф, 9 мая 1949 года, в сопровождении военного губернатора США генерала Люциуса Д. Клей (в центре) и генерала Уильяма Х. Таннера (справа). Клей (в центре) и генерал Уильям Х. Таннер (справа) сопровождают его.

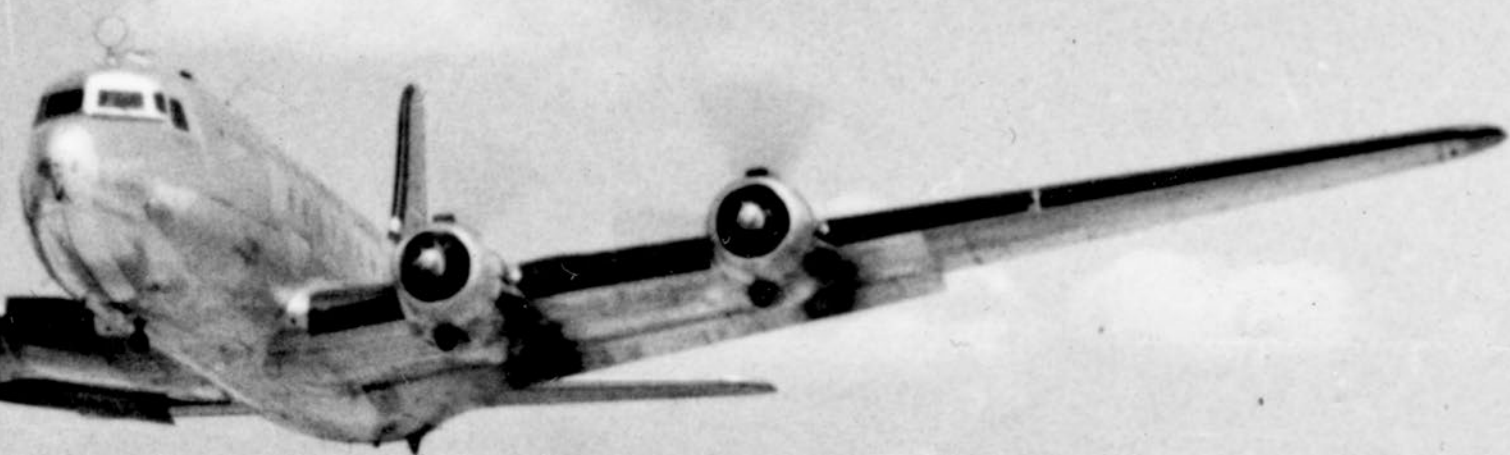
Рис. 3, сверху: "Экзотические" самолеты также принимали участие в воздушной перевозке. Например, французский AAC 1 Tusan, копия немецкого JU-52

© Allied Museum / Provan Collection

Рис. 4, следующая страница: Американский самолет C-54 взлетает из Франкфурта-на-Майне в Берлин.

© Allied Museum / Provan Collection





Бевин проявил решимость удерживать Берлин и во время заседания кабинета министров 25 июля, когда американцы еще не приняли официального решения по берлинскому вопросу. Относительно опасности потенциальной военной конфронтации с Советским Союзом Бевин придерживался четкой позиции: «они не посмеют применить против нас силу».

В начале Берлинского кризиса Бевин принимал решения, которые выходили далеко за рамки его полномочий в качестве министра иностранных дел. Однако его полностью поддерживал премьер-министр. Взаимное доверие этих двух политических деятелей было высоко, а Бевин в рамках регулярных двусторонних встреч держал Эттли в курсе происходящего.

Уже 24 июня в рамках военной операции из Великобритании в Германию были передислоцированы военно-транспортные самолеты. 25 июня первые предметы снабжения были доставлены в британский гарнизон в Берлине воздушным путем. 26 июня последовало официальное заявление Великобритании ни в коем случае не уходить из Берлина. В среднесрочной перспективе планировалось помимо снабжения собственного гарнизона обеспечивать воздушным путем и берлинское население. Бевин руководствовался не теплыми чувствами по отношению к населению Берлина, его нельзя было назвать другом немецкого народа. Политика Бевина в отношении Германии в конце июня 1948 г. во многом определялась тесным сотрудничеством с западными союзниками, в особенности с США. Бевин прекрасно осознавал, что без обеих других западных держав политические достижения Великобритании были бы скромными.

Франция в поиске бесконфликтного решения

Возникшая в 1948 г. напряженность в Берлине не осталась незамеченной и во Франции, также, как и в США там имелись различные мнения о дальнейшем пребывании или возможном уходе из Берлина. Однако до начала блокады Берлина речь шла исключительно о теоретических размышлениях политиков. Но в отличие от Вашингтона и Лондона в Париже звучало мнение, что только что выстроен-

ная демократия в Берлине и в Германии заслуживает защиты и является шансом для будущего Европы. Начавшаяся в конце июня блокада вынудила французское правительство определиться и действовать. Наибольшим влиянием в сфере внешнеполитических вопросов обладали Жак Тарбе де Сент-Ардуэн, политический советник главнокомандующего французских сил в Германии Пьера Кенига, а также Франсуа Сейду, политический советник французов в Союзническом Контрольном совете в Берлине. К ключевым французским дипломатам во время Берлинского кризиса относился также и Рене Массильи, посол Франции в Лондоне.

Для начала американцы и британцы позаботились о том, чтобы Франция не ушла из Берлина. Это ослабило бы статус Берлина как города, находящегося под контролем четырех держав, и заметно ухудшило бы англо-американскую позицию. В связи с этим важную роль сыграло предложение американцев по обеспечению с помощью воздушно-транспортных перевозок в том числе и снабжение французского гарнизона в Берлине. Франция приняла решение о том, чтобы остаться в Берлине и таким образом подтвердила сформулированную еще в мае 1948 г. позицию Министерства иностранных дел – уход из Берлина был бы признанием слабости. Одновременно Париж отказывался принимать участие в возможных военных действиях в связи с Берлином. Данная позиция отражается в записке Министерства иностранных дел: «Для нас существенно оставаться в Берлине вплоть до крайней границы мира».

Налаживание англо-американского воздушного моста предоставило Франции возможность выживания дальнейшего развития, при этом в Париже снабжение Берлина считалось до определенной степени вполне осуществимым. В качестве жеста доброй воли – хоть и в рамках ограниченных возможностей – несколько французских самолетов были задействованы в воздушном мосте. Франция рассматривала себя в роли потенциального посредника между противоборствующими сторонами и надеялась посредством переговоров с Советским Союзом добиться отдельных послаблений, как например поставок угля в Берлин железнодорож-

ным транспортом. Однако такого рода надежды не оправдались, и в итоге французские политические власти сделали ставку на сотрудничество с США и Великобританией, в особенности непосредственно в Берлине, где на территории французского сектора был построен третий, крайне необходимый аэропорт – Тегель. Приняв решение о дальнейшем пребывании в Берлине без значительного финансового участия и без человеческих жертв со своей стороны, Франция оказалась тайным выгодоприобретателем успеха воздушного моста.

Выводы

Реагируя на блокаду Берлина, три западные державы при принятии решений в первую очередь исходили из своих национальных интересов. Преимуществом дальнейшего пребывания в Берлине и воздушного снабжения города являлось отсутствие необходимости принимать решение в пользу более экстремального варианта. Таковыми могли бы стать либо локальное военное противостояние и сопутствующая большая угроза его разрастания на международном уровне, либо уход из города, связанный со значительной утратой политической достоверности. В ретроспективе – на фоне успеха воздушного моста, который в таком виде нельзя было предсказать, – все три страны приняли правильное решение.

Литература (выборка)

- Алан Баллок: Жизнь и времена Эрнеста Бевина, 1983.
- Корин Дефранс/Ульрих Пфайль: трудное маневрирование Франции Маневрирование Франции во время первого Берлинского кризиса, неопублик. рукопись, Архив союзного музея [Архив Музея Союзников], 2023.
- Доротея Фюре: Депрессиализация и Децентрализация. Французская оккупационная политика в Берлине с 1945 по 1949 год, Берлин 2000.
- Дэниел Ф. Харрингтон: Берлин на краю пропасти. The Blockade, the Airlift, and the Early Cold War, Лексингтон 2012.
- Вольфганг Й. Хушке: Бомбардировщики "Изюм". The Berlin Airlift 1948/49, Berlin 1999.
- Виктор Маурер: Строители мостов. Великобритания, немецкий вопрос и блокада Берлина.
- Немецкий вопрос и блокада Берлина 1948-1949 гг, Берлин-Бостон, 2018.
- Уве Прелл: Британия в поисках новой роли. Новая роль. Британская политика в отношении Германии 1948/49, неопублик. рукопись, Архив Архив Музея союзников [Архив Музея союзников], 2023.
- Уве Прелл: Безопасность через разделение и обязательства. Американская политика в отношении Германии 1948/49, неопублик. рукопись, Архив Музея союзников [Архив Музея союзников], 2023.
- Патрик Салмон: Выживая из кризиса. Эрнест Бевин и Берлинская блокада // Берлинский воздушный мост.
- Событие и память, отв. ред. ред.: Helmut Trotnow/ Бернд фон Костка, Берлин 2010. <https://www.cia.gov/static/b25274f2d807c2a6e7aef7579a022335/On-the-Front-Lines-of-the-Cold-War-2-Part2-web.pdf>

СОВЕТСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА ВО ВРЕМЯ БЕРЛИНСКОГО КРИЗИСА 1948-49 ГГ.

ЙОРГ МОРРЕ

На вопрос, какие соображения советское руководство учитывало в рамках берлинского вопроса и какие цели оно преследовало блокадой Западного Берлина, историческая наука до сих пор не может дать исчерпывающий ответ. Доступ в московские архивы, которые могли бы предоставить ответы, на необозримое время закрыт. Тем не менее известные на сегодняшний день источники позволяют сделать некоторые выводы по поводу советской перспективы во время Берлинского кризиса 1948-49 гг., краткое изложение которых представлено в настоящей статье.

Бесспорно, что Советский Союз исходил из того, что после окончания войны у него имеется приоритетное право на Берлин. Ведь это Красная армия с апреля по май 1945 г. в одиночку взяла столицу рейха, после чего на протяжении двух месяцев успешно осуществляла управление городом, прежде чем три западные державы-победительницы переняли управление своими секторами. Чем более открыто западные державы работали над совмещением своих зон в целях формирования из них западногерманского государства, тем сильнее Сталин настаивал на интеграции всего Берлина в Советскую оккупационную зону, окружавшую город со всех сторон. В этих целях советское руководство хотело использовать то обстоятельство, что порядок проезда транспорта западных держав через Советскую оккупационную зону в соответствующие секторы в Берлине не был однозначно урегулирован в форме договора. Только в отношении авиасообщения в 1946 г. по соображениям безопасности были установлены чётко определенные воздушные коридоры. Советское политическое руководство начиная с рубежа 1947-1948 гг. целенаправленно использовало неясность ситуации относительно наземного транспорта, чтобы при помощи придирчивых пограничных досмотров продемонстрировать западным державам, насколько их положение в Берлине

зависит от благосклонности советского партнера.

15 марта 1948 г. в Москве было принято решение о дальнейшем ужесточении такой политики в отношении пограничного контроля. В качестве первого шага советский представитель в Союзническом Контрольном совете должен был выразить протест против того, что проводившиеся в Лондоне переговоры о будущем западногерманском государстве проходили без участия Советского Союза. Располагавшийся в Берлине Союзнический Контрольный совет с 1945 г. был верховным органом оккупационной власти, в котором все четыре державы-победительницы согласовывали свою политику и принимали законы, одинаково распространяющиеся на все оккупационные зоны. С точки зрения Советского Союза лондонские переговоры являлись нарушением договоренностей, достигнутых всеми четырьмя союзными державами во время Потсдамской конференции 1945 г. 20 марта 1948 г. в своем заявлении в Контрольном совете Василий Соколовский, Главноначальствующий Советской военной администрации в Германии (СВАГ), выразил протест советской стороны, после чего покинул зал. Таким образом и без того сложное сотрудничество в рамках Союзнического Контрольного совета подошло к концу. При этом с высокой долей вероятности советская сторона выступлением и уходом из зала Соколовского не собиралась окончательно денонсировать сотрудничество в Контрольном совете. Скорее идея состояла в том, чтобы посредством протеста принудить западные державы вернуться к формату четырехстороннего контроля над Германией. В целях увеличения давления в этом вопросе СВАГ через несколько суток после сорванного заседания Контрольного совета инициировала блокировку передвижения транспорта союзников между западными зонами и Берлином. Однако советские протесты и ограничения на границе не привели к желаемому эффекту, а Союзный Контрольный совет больше не собирался.

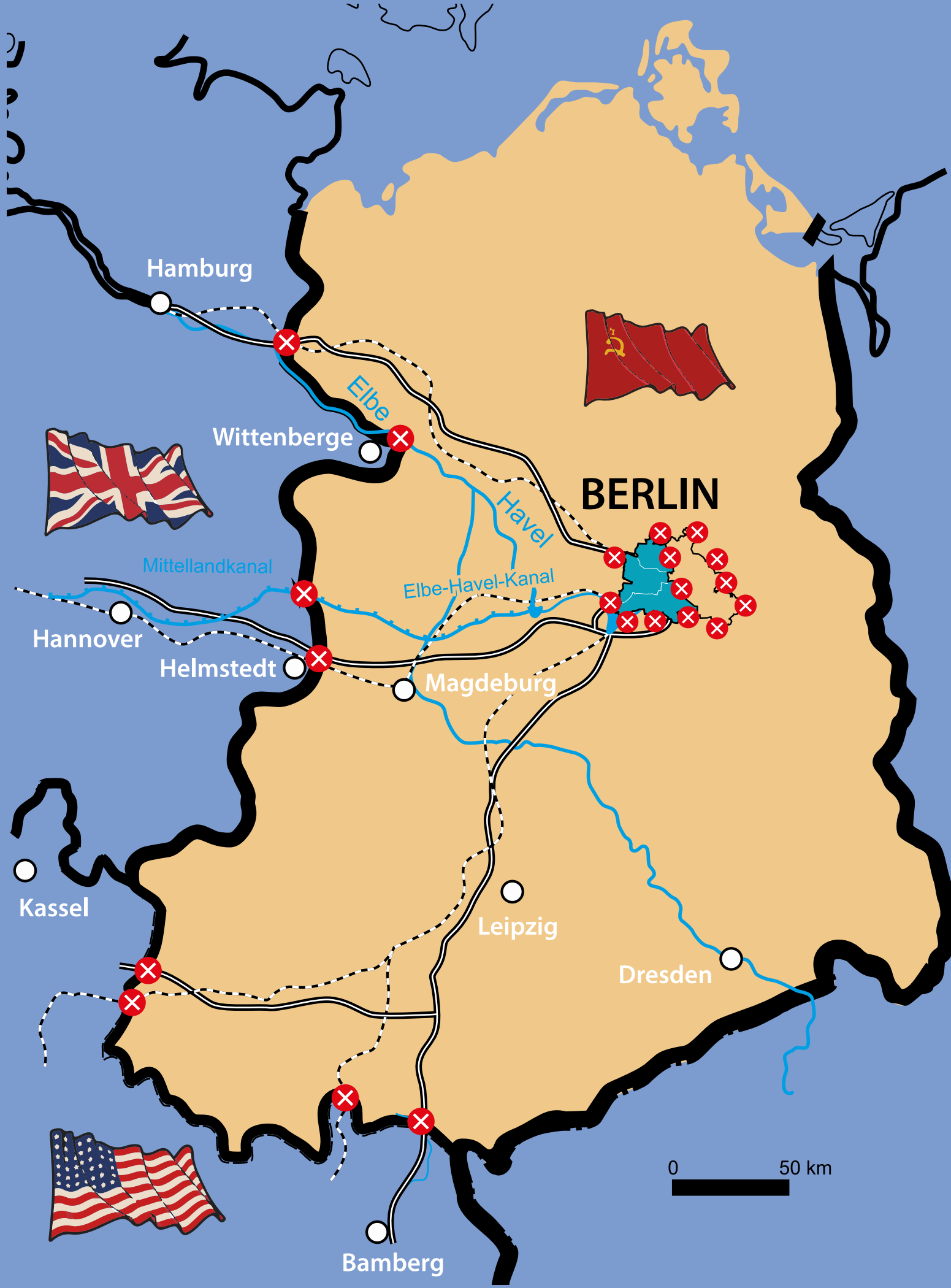




Abb. 1, vorherige Seite:

Блокировка путей на въездах и выездах из Берлина с 28 июня 1948 г. по 12 мая 1949 г.

© Военно-исторический музей, Берлин-Гатов / Графика: Кристиан Нимпш

Abb. 2, oben:

Созданное в апреле 1948 г. специальное подразделение бранденбургской полиции контролировало передвижение транспорта в окрестности Берлина. С конца июня 1948 г. оно больше не пропускало автомобильную технику, поезда и водный транспорт в западные секторы Берлина. Пешеходов и велосипедистов и далее пропускали практически без ограничений.

10 Jahre Deutsche Grenzpolizei, под ред.: Hauptverwaltung Deutsche Grenzpolizei, Berlin (Ost), 1956, стр. 71.

Abb. 3, rechte Seite oben:

Автотранспорт западных держав передвигался по автомагистрали Магдебург – Берлин. С 24 июня 1948 г. въезд и выезд из Берлина был для него закрыт. Потсдам-Драйлинден, лето 1948 г.

© AlliiertenMuseum [Музей союзников]/Slg Provan [Коллекция Provan]

Abb. 4, rechte Seite unten:

В ночь на 12 мая 1949 г. все блокировки были сняты. Оптимизированные и расширенные во время блокады структуры восточногерманской пограничной и народной полиции продолжили свое существование. В 1952 г. они сделали возможным закрытие внутригерманской границы, а в 1961 г. – постройку Берлинской стены.

© Landesarchiv Berlin [Архив федеральной земли Берлин], F Rep. 290 (02) Nr. 0001420 / Фотография: Берт Засс



Реакция западных держав на блокировки не соответствовала ожиданиям советской стороны. Практически с нуля ВВС США организовали так называемый «малый воздушный мост», при помощи которого обеспечивалось дальнейшее снабжение гарнизонов западных держав в Берлине. По прошествии неполных двух недель СВАГ снова открыла движение в Берлин наземным транспортом, хоть и оставив значительные бюрократические препятствия для оформления перевозок товаров. В целом в Москве не отходили от политики пограничных досмотров. Еще в середине июня в докладе СВАГ с удовлетворением отмечалось, что возможности перемещения западных держав ограничиваются «в плановом порядке». В конце концов в качестве реакции на денежную реформу в Западном Берлине с 24 июня последовала полная блокада грузового сообщения с секторами западных держав. После запуска американско-британского «воздушного моста» 28 июня 1948 г. советские наблюдатели, которые считали каждый полет, прилежно фиксировали все трудности и рассчитывали потребность западных секторов в продовольствии, исходили из того, что снабжение по воздуху не окажется устойчивым. По их (ошибочной) оценке не позднее зимы воздушный мост должен был бы прекратить свое существование. Поэтому и после начала воздушного моста Сталин по-прежнему вел переговоры с позиции мнимой силы.

Дипломатические переговоры об урегулировании блокады начались 2 августа 1948 г. в Москве. Западные державы отправили своих послов к Сталину для переговоров по урегулированию кризиса. По спорному вопросу двух германских валют западные представители вполне демонстрировали готовность к компромиссу. На заднем плане даже Контрольный совет неофициально возобновил свою деятельность, так как в августе и сентябре финансовые эксперты четырех держав совместно искали практическое решение денежного вопроса. Однако советская сторона не ожидала, что три западные державы допустят оборот восточной марки в своих секторах. Будучи нацеленными на результат, они предложили найти возможность обращения обеих валют в Берлине или даже дать согласие на восточную марку в качестве единственной валюты при условии совместного финансового надзора

со стороны всех четырех оккупационных держав. Несмотря на их готовность к компромиссу дипломатическое прощупывание в Москве в конечном итоге оказалось безуспешным. Сталин исходил из того, что он мог бескомпромиссно придерживаться своих требований и целей. К тому же он игнорировал тот факт, что на основании своих действий по введению и поддержке блокады Советский Союз подвергался жесткой критике на международном уровне. Советское руководство настаивало на своей позиции, которая заключалась в том, что западные державы отошли от «Потсдамских решений». Еще поздним летом 1948 г. возможность принуждения западных держав в Берлине отказаться от своих намерений казалось ему реалистичным вариантом. Недооценив общую ситуацию, Москва упустила шанс на раннее разрешение Берлинского кризиса.

Одним из факторов советской политики в отношении Германии и во время Берлинского кризиса оставалась поддержка со стороны немецких коммунистов. Вернувшись на плечах Красной армии из изгнания в Советском Союзе в Германию и образовав вместе с частью социал-демократов Социалистическую единую партию Германии (СЕПГ), верхушка Коммунистической партии Германии при весомой поддержке СВАГ стала играть ведущую роль в политической жизни Советской оккупационной зоны. В декабре 1948 г. Сталин вызвал руководство СЕПГ в Москву для демонстрации поддержки своего курса непримиримости. 12 ноября 1948 г. в Москве было принято решение не проводить в восточном секторе Берлина предстоящие очередные выборы в городское собрание. Это закрепило политический раскол, т.к. теперь в западных секторах была избрана западная городская администрация, в то время как в восточном секторе продолжал действовать старый магистрат, в состав которого к этому времени входила лишь СЕПГ, а также управляемые ею массовые организации. На территории Берлина во всех сферах жизни образовались двойные структуры, предоставлявшие обоим политическим лагерям возможность действовать в соответствующей половине города. Верхушка СЕПГ была далека от того, чтобы выражать сомнения в жесткой позиции советского руководства. Такое блоковое мышление привело к тому, что советское руководство, сфо-

кусировавшись на западных державах, не воспринимало изменение менталитета жителей западных секторов Берлина. Чем дальше воздушный мост разрастался до гуманитарной акции впечатляющих размеров, несущей обещание свободы, тем больше усиливалась эмоциональная привязанность и восприятие западных оккупантов в качестве «покровителей». Это обстоятельство Советский Союз халатно недооценил в своих блокадных расчетах.

К концу 1948 г. обе стороны бескомпромиссно настаивали на своих позициях. В то время как Советский Союз продолжал проведение политики блокады, западные державы добивались все больших объемов перевозок в рамках воздушного моста. Разрешение Берлинского кризиса отныне казалось возможным только при помощи Организации Объединенных Наций (ООН) в Нью-Йорке. Уже в июне 1948 г. берлинское городское собрание (при воздержании со стороны СЕПГ) безрезультатно обращалось к ООН; в сентябре Эрнст Райтер вернулся к этому послыу своим восклицанием «Вы, народы мира, обратите ваш взор на этот город!». В октябре 1948 г. предложение посредничества в Совете Безопасности ООН было заблокировано советским вето. В конце концов Генеральная Ассамблея ООН в ноябре потребовала от четырех держав-победительниц урегулировать кризис. Однако теперь именно западные державы отказывались от переговоров под давлением блокады. Ведь между тем воздушный мост превратился в успешную гуманитарную акцию, а также в воспринимаемый во всем мире символ проводимой США политики «свободы и демократии».

Только в конце января 1949 г., когда Сталин в интервью отошел от советской позиции о том, что в Берлине должна действовать только восточная марка, заострившие позиции сдвинулись с мертвой точки. Вскоре после этого состоялись переговоры советского и американского представителя в Совете безопасности ООН, Якова Малика и Филлипа Джессапа. В период с 15 февраля по 3 мая 1949 г. они провели в общей сложности восемь совещаний, которые привели к разрешению Берлинского кризиса. Так как фактически это были советско-американские переговоры, после них необходимо было привлечь к процессу державы-победительницы

Великобританию и Францию. 5 мая все четыре правительства одновременно объявили результаты переговоров: блокада Западного Берлина прекратилась в ночь на 12 мая 1949 г., к тому же державы-победительницы назначили на 23 мая еще одну конференцию министров иностранных дел в Париже, на которой предстояло обсуждение германского вопроса. При таком урегулировании Советский Союз сохранял свое лицо, но повернуть вспять начавшееся развитие уже было невозможно. Несмотря на то, что контроль над Германией со стороны четырех держав формально действовал до 1990 г., как вид сотрудничества держав-победительниц он потерял свою эффективность. Одновременно с созывом очередной встречи министров иностранных дел 23 мая 1949 было объявлено о создании Федеративной Республики Германия в качестве западно-германского государства. 7 октября 1949 г. была учреждена Германская Демократическая Республика. Все державы-победительницы остались в Берлине, который теперь превратился в разделенный город, хотя пока еще и без стены.

Литература (выборка)

- Вольфганг Бенц: Как произошло разделение Германии Как произошло разделение Германии, Мюнхен 2018.
- Йохен Лауфер: СССР, западные державы и Берлинский кризис 1948-1949 гг. Берлинский кризис 1948-1949 годов, в: СССР и германский вопрос 1941-1949. Архивы, том 4, под ред. Йохена Лауфера и Георгия Кынина, Берлин 2012, стр. XXXV-LXIII.
- Михаил М. Наринский: Советский Союз и Берлинский кризис 1948-1949 гг. Кризис 1948-1949 гг. в: Советский Союз и Европа в холодной войне 1943-1953, под ред. Silvio Pons, London 1996, pp. 57-75.
- Эльке Шерстяной: Берлинская блокада 1948/49 гг. в советских Советский расчет. В: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 46 (1998), pp. 495-504.
- Norman M. Naimark: Stalin and the Fate of Europe. Послевоенная борьба за суверенитет, Кембридж 2019.
- Michail M. Narinskij: Berlinskij Krizis 1948-1949 gg. Novye Dokumenty iz Rossijskich Archivov. In: Novaja i Novejščaja Istorija, 1995, issue 3, pp. 16-19.
- Виктор Гобарев: Советские военные планы и действия во время первого Берлинского кризиса 1941-1949 гг. в: Славянские Военные исследования 10, 1997, выпуск 3, с. 1-23

ГОЛОД ВО ИМЯ СВОБОДЫ? СТРАТЕГИИ СНАБЖЕНИЯ БЛОКИРОВАННОГО ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ

РИКАРДО НОЙНЕР

Одним из центральных мест памяти (*lieu de mémoire*) в истории Берлина до сих пор остается воздушный мост. При этом упорно сохраняется нарратив о вынужденном голодать Западном Берлине, который смог противостоять советской угрозе исключительно благодаря снабжению с воздуха со стороны британских и американских оккупационных властей.

Советская блокада действительно поставила западные оккупационные державы (США, Великобританию и Францию) перед серьезным вызовом. При этом их основной заботой была нехватка ресурсов для промышленного производства и строительной отрасли. В отношении снабжения частных домашних хозяйств западные союзники рассчитывали на то, что берлинское население согласится неопределенное время терпеть лишения во имя западного обещания свободы. Все, что выходило за рамки минимального обеспечения, жителям Берлина необходимо было организовывать самостоятельно для того, чтобы переносить условия блокады. В ответ западные союзники должны были подтвердить собственные притязания на статус держав-покровительниц, добившись дипломатического урегулирования кризиса.

В любом случае сегодня историческая наука едино в консенсусе, что блокада ни в коем случае не была нацелена на измор голодом населения западных секторов. С одной стороны советская сторона предлагала официально пользоваться возможностью снабжения в восточной части. С другой стороны, ни в какой момент времени не было тотальной блокады передвижения частных лиц. Блокада в основном распространялась на грузовое сообщение. Западный Берлин не был полностью заблокирован, а во многих местах доступен для альтернативных путей снабжения населения. Поэтому для понимания функционирования обеспечения Западного Берлина во время блокады рассмотрению помимо воздушного снабжения также подлежат и малые

способы действия «на земле». При этом жители Западного Берлина применяли самые разные стратегии, а зачастую и смекалку, для получения доступа к предметам повседневной необходимости, к тому же уже знакомые им по трудным годам сразу после войны. Другим фактором являлась взаимовыручка берлинского населения и сотрудничество с жителями окрестностей – общность, раскол которой произошел только в связи с разделением города, и увеличивался, начиная с периода блокады, и с образованием двух германских государств.

Послевоенная обстановка в сфере снабжения

Уже во время Второй мировой войны жизнь в Берлине определялась дефицитом товаров и перебоями в снабжении. Официальное базовое снабжение городского населения осуществлялось на основе рациионирования и разделения на категории потребностей, которое проводила национал-социалистическая администрация. Многочасовые очереди перед магазинами и ожидание в пунктах выдачи были нормой. К тому же бомбардировки города привели к разрушению жилого фонда. Во время битвы за Берлин оставшиеся в городе жители подвергались непосредственным опасностям войны. Но напряженная обстановка в области снабжения превратилась в серьезное бедственное положение уже только после войны. Еще до мая 1945 г. у должностных лиц национал-социализма была в ходу фраза «Наслаждайтесь войной, мир будет страшен», и действительно многие немцы в период после 1945 г. столкнулись с большим количеством лишений нежелали непосредственно во время войны. Среди прочего им приходилось сталкиваться с произвольными конфискациями, мародерством и насилием, зачастую сексуализированным, со стороны «опьяненной победой» Красной армии. Но и перед Советской военной администрацией в Германии (СВАГ) стояла сложная задача – обеспечить снабжение города, от которого остались лишь сплошные руины.

По сравнению с периодом до первых воздушных бомбардировок потеря жилого фонда после завершения боевых действий оценивалась примерно в диапазоне от 40 до 50 %. К тому же случился полный коллапс транспортной системы за исключением нескольких автобусных линий и железнодорожных участков. Кроме того, сразу после окончания войны до полумиллиона перемещенных лиц в месяц широким потоком направлялись в город, который все меньше и меньше справлялся с чрезмерной нагрузкой. Катастрофическая обстановка с продовольствием и общая нехватка жилья дополнялись разрушенной сетью газо- и энергоснабжения, в то время как повсеместно не хватало требуемых для восстановления строительных материалов.

В целях обеспечения скорейшего перехода к мирной жизни советские оккупационные власти обещали лицам, добровольно работающим на восстановлении города, перевод в более высокую категорию в рамках системы рационирования, которая была адаптирована со времен национал-социализма. Действовало правило: «Кто не работает, тот не ест». Но даже рационы наивысшей категории все равно представляли собой недостаточное питание. Мало что изменилось и после прибытия западных союзников в июле 1945 г., которые в своих секторах сперва переняли установленные СВАГ структуры управления. В данной ситуации экзистенциального характера жители Берлина были вынуждены прибегать к неформальным, а порой и нелегальным путям для получения необходимых вещей для повседневного выживания.

Основную возможность предоставляли различные формы меновой торговли – иногда на полулегальном сером, а иногда и на нелегальном черном рынке. Меновая торговля могла осуществляться как между знакомыми, так и на рынках разной степени организации в частных помещениях или непосредственно на улице. Другими вариантами были поездки за продуктами (т. н. «хомячьи поездки») в окрестности Берлина, а также продажа ценностей.

Во время голодной зимы 1946-47 гг. ситуация со снабжением стала еще хуже ввиду предшествующей низкой урожайности и неоднократных морозов

с температурами ниже -15 °С. Только в самом Берлине с ноября по апрель 390 человек замерзли насмерть. И в дальнейшем во всех секторах поездкам за продуктами за город и теневой торговле отводилось решающее значение для преодоления голода. Ввиду нерешенных валютных вопросов нормой на черном рынке являлся товарообмен или торговля, основанная на денежных суррогатах (например сигаретах). Нелегальный бизнес процветал во всех секторах. Все более частые облавы, а также призывы к доночеству мало что меняли в этой ситуации.

Снабжение в условиях блокады

С началом блокады 24 июня 1948 г. западные секторы были отрезаны не только от транзитного сообщения, но и от энергообеспечения из восточной части города. Таким образом производство электроэнергии на западе достигло пределов своих возможностей. Так и без того сложная ситуация со снабжением города приобрела дополнительный драматический аспект. В первые дни блокады американцам, британцам и французам пришлось осознать нависшую угрозу остановки промышленного производства и производства электроэнергии, а также среднесрочной перспективы невозможности обеспечения населения теплом и продовольственными товарами. Имевшиеся запасы были невелики, так что американское руководство исходило из серьезной угрозы голода и недостаточного обеспечения отопительными материалами. В начале воздушный мост, который на тот момент еще не достиг более поздней степени организации, пытался компенсировать хотя бы непосредственные дефициты. В июле воздушным транспортом доставлялось по 3 000 тонн в сутки, что не покрывало ежедневной потребности примерно в 5 000 тонн. В последующие месяцы пропускная способность воздушного моста постоянно росла. С января 1949 г. ежедневно доставляемое количество производственных грузов и предметов снабжения колебалось в диапазоне между 5 500 и 8 000 тоннами.

Для преодоления вынужденного дефицита без необходимости оформлять официальные ration cards в восточной части города население западных секторов расширяло уже знакомые с послевоенного периода стратегии снабжения.





Рис. 1, левая страница: После окончания войны: Берлин в руинах, Франкфуртер Аллее, 1945 год. © Бундесархив, Bild 183-1986-1230-507/ Фотограф: Петер Кюрлис



Рис. 3, внизу: Сбор древесины в поселке Хуфайзен в Брице, Берлин, 16 ноября 1948 г. © Фото Illus/Süddeutsche Zeitung

Рис. 2, вверху: Сцена на черном рынке на Потсдамской площади, 01.05.1949 г. © AlliiertenMuseum/Slg. Provan

Рис. 4, следующая страница: Возвращение с "хомячьей экспедиции" в районе Бранденбург, недалеко от Фюрстенвальде, 1948 год. © Бундесархив, Bild 183-S80474/ Фотограф: Вальтер Хайлиг





Так снова возросла значимость «хомячьих поездов». По «хомячьим маршрутам» люди ехали на поезде из западной части Берлина до конечных станций, находившихся в Советской оккупационной зоне, как например Бернау, Ораниенбург, Штраусберг или Эркнер. Оттуда путь продолжался, в том числе и на велосипеде, в окрестные бранденбургские деревни. Так, например, центр выращивания картофеля Врицен превратился в популярную цель для вылазок западных берлинцев. Эти нелегкие поездки за продуктами постоянно сопровождалась риском конфискации добытых продуктов в рамках досмотров. Только за первые недели октября 1948 г. восточногерманская транспортная полиция насчитала 420 000 «хомячьих поездов» и конфисковала 7 000 тонн продовольствия. По оценкам с июля по октябрь в бранденбургских окрестностях были куплены и нелегально завезены в Западный Берлин 73 000 тонн продуктов - из них почти две трети картофеля, а также другие овощи.

Другой стратегией населения, как и прежде, являлись купля и продажа товаров на черном рынке. Торговля велась как на импровизированных рынках на центральных площадях и перекрестках на территории трех западных секторов, так и во дворах и на незапланированных встречах соседей неофициально торговали всем необходимым для повседневной жизни. Таким образом контрабанда и черный рынок были делом не только организованной преступности, а стали повседневным феноменом. В начале блокады досмотру подвергались лишь грузовые перевозки. Только с октября 1948 г. досматривать стали и личный транспорт. А действующие блокпосты полиция Восточного Берлина развернула лишь в феврале 1949 г. Переход же пешком или на велосипеде оставался возможным в течение всего периода блокады. Для жителей Западного Берлина блокада не была полной. В связи с этим множество товаров нелегально поступало из Восточного Берлина, ведь каждый день границы секторов пересекали 200 000 берлинцев, перевозя при этом предметы повседневного спроса в западную часть. Перепродажа товаров на черном рынке была выгодным и необходимым бизнесом с относительно невысокими рисками.

С весны 1949 г. воздушный мост заработал настолько эффективно, что по крайней мере базовое снабжение населения Западного Берлина обеспечивалось официальным путем. К тому же уже в 1948 г. в восточной части города открылись первые предприятия общественного питания, кафе и государственные магазины розничной торговли. Обслуживались в них и жители Западного Берлина, у которых была возможность приобретать товары дешевле, чем на черном рынке, расплачиваясь немецкими марками, намного более ценными, нежели восточногерманская валюта.

В качестве провокации в отношении западных союзников блокада уже в 1948 г. оказалась сравнительно недальновидным и практически неэффективным шагом для достижения политических целей. При этом, однако, нет никаких признаков того, что целенаправленный измор голодом населения входил в планы советской стороны. С самого начала была предоставлена возможность приобретения продуктов питания в Восточном Берлине по продуктовым карточкам. Однако население Западного Берлина решительно отказалось от такого циничного предложения со стороны Советского Союза, который воспринимался как агрессор. Лишь в зимние месяцы около 100 000 берлинцев воспользовались этой возможностью. В том числе и в связи с тем, что зима оказалась скорее мягкой, гуманитарного кризиса в западных секторах не случилось. В конечном итоге западные союзники и жители Западного Берлина самостоятельно справились с обеспечением снабжения блокированной части города. Таким образом тактика Советского Союза оказалась неудачной не в последнюю очередь и благодаря стойкости берлинцев.

То, что блокада не была полной, имело, однако, и вполне прагматичные причины. Хозяйственные предприятия и административные службы города были настолько тесно взаимосвязаны друг с другом, что тотальная блокада сказалась бы и на Советской оккупационной зоне. Производственная мощь предприятий в восточной части была непосредственно сопряжена с расположенными в западной части подрядчиками и поставщиками комплектующих изделий. Полная блокада всех путей

сообщения привела бы к экономическому ущербу и для Советской оккупационной зоны тоже, а также вызвала бы необходимость наращивания собственных мощностей Советского Союза для снабжения восточных секторов. Это понимали и западные союзники, которые в 1949 г. отреагировали введением ответной блокады, затруднявшей снабжение жителей Восточного Берлина товарами из Западного Берлина и западных оккупационных зон. Большого эффекта она, однако, не возымела, так как распространялась не на всю Советскую оккупационную зону, а только на Берлин.

Выводы и обстановка после снятия блокады

Дополнительные способы, используемые для снабжения населения в западных секторах внесли решающий вклад в преодоление тягостей блокады. Одновременно западные оккупационные державы налаживанием воздушного моста убедительно продемонстрировали готовность на постоянной основе нести ответственность в отношении населения своих секторов. Предложение восточной стороны обеспечить снабжение жителей Западного Берлина оказалось по большей части не востребовавшими в том числе и на основании того факта, что блокада почти не ограничивала привычное перемещение частных лиц. Население Западного Берлина внесло свой вклад в противостояние советской провокации и вскорости стало воспринимать себя как сообщество, объединенная общими трудностями, которая в рамках политического конфликта четко позиционировала себя на стороне западных союзников, воспринимаемых в качестве покровителей.

После того, как 12 мая 1949 г. советская сторона сняла блокаду, западные державы наряду с наземным сообщением до 30 сентября 1949 г. продолжали и воздушную доставку товаров в Западный Берлин в целях формирования резервов на экстренный случай. К этому времени немецкая марка в качестве официальной валюты Западного Берлина и ориентация Федеративной Республики Германия на рыночную экономику заложили основы для надежного снабжения, повышения объемов производства и планируемого будущего. Таким образом к концу 1949 г. население имело все больше возможностей обеспечения необходимыми предметами повсед-

невной жизни и продуктами без рационирования и продовольственных карточек. Упала значимость меновой торговли и черного рынка, так как в продуктовых и универсальных магазинах все чаще можно было купить даже товары категории люкс. Производственные предприятия и лица, занимающиеся предпринимательством, получили возможность существенно повысить свои мощности. Общий экономический подъем в Западной Германии при этом положительно сказался и на ситуации Западного Берлина.

Литература (выборка)

- Андреас Динтер: Берлин в руинах Питание и медицинское обслуживание населения Берлина после Второй мировой войны, Берлин 1999.
- Михаэль Лемке: Тотальная блокада? Об отношениях между компартиментализацией и проницаемостью в Берлинском кризисе 1948/49 гг. в: Helmut Trotnow u. Bernd v. Kostka (eds.): The Berlin Airlift. Событие и память, Берлин, 2010.
- Харальд Энгелер (2006): Конкуренция экономических систем во взаимозависимой зоне Берлин-Бранденбург во время холодной войны 1945-1961: вопросы и перспективы исследования. In: Schaufenster der Systemkonkurrenz: die Region Berlin-Brandenburg im Kalten Krieg, Vienna et al. 2006, pp. 129-145.
- Пауль Штеге: Черный рынок, холодная война. Повседневная жизнь в Berlin 1946-1949, Cambridge 2007.
- Мальте Циренберг: Stadt der Schieber. Берлин Черный рынок 1939-1950, Геттинген 2008.
- Александр Хойссер и Гордиан Маугг: Голодная зима. Гуманитарная катастрофа Германии 1946/1947, Берлин 2009.
- Михаэль Лемке: О проблеме анализа Берлина и его бранденбургских окрестностей как особой зоны вовлечения в конфликт между Востоком и Западом, Потсдамский бюллетень исторических исследований, 18/19, 2000, S. 45-51.
- Молли Лолберг: Уличный пейзаж экономического кризиса: Commerce, Politics, and Urban Space in Interwar Berlin. In: The Journal of Modern History, 85, 2013, S. 364-402.

«САМОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ НАС ГРАБЯТ» – ВЕЧНЫЙ МИФ О ВОЗДУШНОМ МОСТЕ?

МАТТИАС ХАЙЗИГ

«Воздушный мост в Берлин + западные державы в Берлине = разграбление Берлина». По такой формуле создатели восточногерманской еженедельной кинохроники «Der Augenzeuge» объясняли зрителям суть Берлинского воздушного моста. В кино, по радио, и особенно в прессе того времени восточногерманская пропаганда утверждала, что обратные рейсы «изюмных бомбардировщиков» из блокадного Западного Берлина в западные зоны отнюдь не были порожними – самолеты якобы были заполнены ценными грузами и промышленным оборудованием.

Уже 1 апреля 1948 г. были введены первые меры, нацеленные на борьбу с так называемым разграблением. Советские военные органы совместно с заново сформированной пограничной полицией Восточной Германии ужесточили контроль над транзитным сообщением западных оккупационных властей с Берлином. В тот же день полковник Тюльпанов, видный руководитель Советской военной администрации (СВАГ) заявил: «Мы не можем дальше позволять британцам и американцам грабить Берлин, тем самым допуская порождение угрозы безработицы. Люди тысячами приходят из западных зон с крупными суммами денег и пытаются в связи с грядущей денежной реформой в Западной Германии подорвать экономику восточной зоны» («Neues Deutschland», 02.04.1948 г.). По его словам, еще в феврале из Берлина в западном направлении ушло 2 000 вагонов с грузом, а в последнюю декаду марта – 790.

15 апреля обвинения в грабеже прокомментировал на заседании городского совета глава транспортного управления Западного Берлина Эрнст Ройтер. В 1947 году среднемесячные перевозки грузов из западных зон в Берлин составили 12-15 тыс. вагонов, в обратном направлении – около 3 тыс. Ройтер

назвал такой товарооборот вполне нормальным для города таких размеров, как Берлин. Однако в текущем году, по его словам, ситуация стала почти невыносимой для экономики города, так как на тот момент в Берлин ежемесячно прибывало лишь 10-11 тыс. вагонов с грузом. Отправлялось же из города меньше тысячи вагонов в месяц, а порой – лишь несколько сотен. Экономическая удавка введенного контроля за товарами разорит город, пояснил Ройтер – если со стороны Межсоюзнической комендатуры не последуют «дружественные действия».

Призыв Ройтера к конструктивному сотрудничеству на тот момент представлял из себя разве что благое пожелание в адрес держав-победительниц, ведь начиная с 20 марта 1948 года стало очевидно, что между союзниками произошел раскол. В этот день маршал Соколовский, представлявший интересы СССР в Союзническом контрольном совете, объявил о прекращении сотрудничества в этом органе. Заседания Межсоюзнической комендатуры к тому моменту уже давно превратились в площадку для выдвижения взаимных обвинений и острых конфликтов. На одном из заседаний, 20 апреля, заместитель советского коменданта Берлина полковник Елизаров выступил с подробным заявлением на предмет товарного экспорта из Берлина, согласно которому вывоз цветных металлов из города увеличился в разы – в британском секторе экспорт промышленных изделий и сырьевых товаров в четыре раза превысил импорт, а в американском – в шесть раз. Однако в целом, по словам Елизарова, западные секторы по промышленному производству отставали от советского на 20 процентов («Berliner Zeitung», 22.04.1948 г.).

На самом деле экономическая ситуация всего Берлина после проигранной войны была катастрофической. Бывший крупнейший промышленный,

административный и сервисный мегаполис Германии буквально превратился в развалины. Вынужденная эвакуация предприятий из города во время войны, а также последующий демонтаж оборудования советской властью, и – в гораздо меньших масштабах – западными союзниками привели к массивному сокращению парка машинного оборудования и запасов у берлинских предприятий. Для перевода металлообрабатывающей и электропромышленности с экстенсивной военной экономики на мирные рельсы остались лишь простейшие станки. Вместе с этим численность работников, занятых на производстве машин и оборудования, после окончания войны снизилась местами на 90 процентов, и оставалась на таком низком уровне до 1950 г., как свидетельствуют источники по району Берлин-Темпельхоф. Начало расчленению бывшей единой экономической зоны Берлина и Бранденбурга положила договоренность союзнических сил об обеспечении Берлина по секторам оккупации от июля 1945 г. Именно тогда начался и процесс перекочевывания промышленных предприятий Западного Берлина в западные оккупационные зоны, привлекательные не только благодаря более крупному экономическому пространству, но и повышенному спросу наряду с выгодными условиями привлечения капитала. Этот «исход на запад» усиливался шаткостью общей политической ситуации в городе и межпартийными инициативами по национализации собственности от депутатов городского совета, как «закон об экспроприации собственности у концернов» от февраля 1947 года, и в итоге привел к тому, что, согласно исследованию Йоханнеса Бера, посвященному промышленности в разделенном Берлине, до 1949 года около 900 предприятий перевели свой юридический адрес в западные зоны.

Однако этот процесс не обязательно приводил к закрытию предприятий в Берлине. Несмотря на уход администраций, научно-исследовательских отделов и отделов сбыта предприятий, производственные мощности зачастую оставались в городе. Таким образом в Западном Берлине начинает преобладать производство простейшей продукции, обуславливающее низкую добавленную стоимость производимых товаров и распространение низкоквалифицированной занятости. Поэтому заголовки

о «разграблении» из-под пера восточногерманских газетчиков ранним летом 1948 г. действительно пришлись на переломный период для ослабленной экономики Западного Берлина, где явно наблюдались признаки оттока рабочей силы.

Исходя из вышесказанного, возникает вопрос, действительно ли воздушный мост использовался для разграбления Западного Берлина. Какие документы и цифры могла привести в доказательство пресса Восточного Берлина, и как на эти обвинения отреагировали муниципальный совет Западного Берлина и американо-британские организаторы воздушного моста?

С самыми первыми рейсами воздушного моста, 1 июля 1948 г., в газете советской военной администрации для немецкого населения «Tägliche Rundschau», под заголовком «Самолеты, которые нас грабят», были озвучены обвинения: «Дорогостоящее индустриальное оборудование, промышленная продукция, а также другие ценные товары из Западного Берлина, которые хотят планомерно выкрасть – истинная причина лихорадочной операции с таким масштабным задействованием американской и британской транспортной авиации, в том числе подтянутой из других мест». Три дня спустя в «Neues Deutschland» утверждали, что с аэродрома Берлин-Гатов были вывезены 40 «демонтированных» электродвигателей фирмы AEG. 8 июля 1948 г. в той же газете писали про аэропорт Темпельхоф: «Там, как известно, приземляются самолеты, которые непрерывным потоком вывозят оборудование берлинских заводов, сырье, мебель, произведения искусства, а также вконец скомпрометированных демагогов в западные края, и по совместимости завозят товары и продукты в Берлин». Журналисты заподозрили, что кратковременное закрытие станции городской железной дороги Темпельхоф, высокая платформа которой вскоре стала популярным местом для наблюдения за деятельностью в одномименном аэропорту, являлось попыткой скрыть от глаз общественности предполагаемый вывоз ценностей, и что для западноберлинских политиков уже «запахло жареным».

На западных союзников, по утверждению «Berliner Zeitung» в конце июня 1948 г., положиться нельзя – якобы в скором времени ожидается эвакуация французской администрации «при весьма неприятных обстоятельствах», а британцев и американцев, мол, уже уличали в отводе личного состава авиационным путем.

В американской военной администрации Берлина эти газетные статьи не прошли незамеченными. В начале блокады военный губернатор американской зоны оккупации, генерал Клей, приостановил запланированную эвакуацию около 5,5 тыс. еврейских беженцев, с 1946 года в растущих количествах бежавших из Польши после погромов и как перемещенные лица нашедших пристанище в американском секторе Берлина. В администрации стремились не допустить создания впечатления эвакуации личного состава из Берлина, которое могло бы возникнуть при виде вывоза еврейских беженцев на американских самолетах воздушного моста. Поэтому эвакуация еврейских беженцев состоялась только в конце июля 1948 года из аэропорта Темпельхоф во Франкфурт-на-Майне, откуда они смогли следовать дальше в Израиль.

Даже Сталин подхватил обвинения в разграблении. На встрече с послами США, Франции и Великобритании 2 августа 1948 г. в Москве, организованной для проработки вариантов выхода из Берлинского кризиса путем переговоров, Сталин заявил, что введение блокады транспортных путей было необходимым для предотвращения вывоза промышленного оборудования. Каких-либо доказательств прозвучавшим обвинениям он в ходе двухчасовой беседы так и не привел.

Немногом ранее СВАГ через СМИ широко анонсировала предложение по обеспечению населения западных секторов Берлина продуктами питания. Жителям предлагалось пройти регистрацию в одном из карточных бюро в восточной части города, после чего они могли с 20 июля 1948 г. получать rationны питания и горючего в восточном секторе. Однако на это предложение откликнулись лишь несколько десятков тысяч человек. Жители Западного Берлина, очевидно, надеялись скорее на уве-

личение поставок по воздушному мосту, на что намекало текущее строительство аэродрома Тегель, и на собственную находчивость для того, чтобы «организовать» себе нужные товары повседневного спроса. В то же время, в прессе Восточного Берлина почти ежедневно сообщали о «челноках» из Западного Берлина, задержанных восточногерманской полицией на пограничных переходах при попытке нелегального вывоза продуктов питания и иных предметов довольствия из восточного сектора. В правящей партии СЕПГ основное внимание сосредоточили на борьбу со скупщиками из Западного Берлина, которые якобы ежедневно толпами в 200 тыс. человек наводняли советскую зону в поисках наживы, как утверждал 2 октября 1948 г. местный партийный председатель Герман Матерн. Спустя несколько дней в ГДР вновь ужесточили пограничный контроль вокруг Берлина и на КПП в черте города.

Начиная с осени 1948 г. тема воздушного моста как способ разграбления стала ощутимо реже подниматься прессой Восточного Берлина. В одной такой статье, вышедшей в «Berliner Zeitung», авторы попытались изобразить пополнение подразделения упаковки транспортных грузов американского гарнизона в Берлине личным составом как очередное свидетельство тому, что США усиленно выводят войска из города. В репортаже под заголовком «Изюм на обратный полет» от 15 июня 1948 г. описывается транспортировка мебели из конфискованных американцами вилл. О том, что ценный груз вывозят по воздуху в пункт назначения Франкфурт-на-Майне, репортеру сообщил некий источник. В свою очередь, журналист Герберт Геснер, изначально работавший на американском радио в Мюнхене, а в 1947 г. по политическим убеждениям ушедший на восточно-берлинское радио, 1 октября 1948 – в сотый день воздушного моста – разоблачал «разграбление» в разгромном комментарии, впоследствии перепечатанном СЕПГ в агитационных целях под названием «Зачем нужен воздушный мост?». «И вот так уже сто дней, без какого-либо контроля со стороны самих нас, немцев, обратными рейсами вывозят тысячи и тысячи тонн самого разного груза из Берлина», пишет Геснер, не приводя конкретных цифр. Цифры привела несколько месяцев

спустя газета «Neues Deutschland». В статье приводятся официальные заявления из Западного Берлина, согласно которым в период с 28 июля 1948 г. по 20 февраля 1949 г. оттуда вывезли самолетами 23 156 тонн промышленных товаров, таких как радиолампы, радиооборудование, измерительные приборы. Уже от себя газетчики добавили: «Общий тоннаж демонтированного в западных секторах и нелегально перевезенного на запад промышленного оборудования не разглашают, но по расчетам он составляет больше ста тысяч тонн». На чем основаны эти расчеты, в статье этого восточно-берлинского издания не упоминается.

В конце 1949 г. транспортное управление муниципального совета Западного Берлина оценило количество промышленных изделий, перевезенных воздушным мостом в западные оккупационные зоны в период с июля 1948 г. по август 1949 г., в 21 318 тонн. Эти данные сопоставимы с цифрами британского отчета по итогам операции «Plainfare» («домашний стол»), как в британских ВВС называли свою часть воздушного моста. В отчете общая масса вывезенных по американо-британскому воздушному мосту за все время блокады с июня 1948 г. по май 1949 г. промышленных изделий исчисляется в 19 339 тоннах, из которых большая часть – 11 893 тонн – выпала на долю британцев, остальное – на ВВС США. Из 18 507 тонн почты, также отправляемой по воздуху, британские ВВС тоже доставили основную долю – 15 270 тонн. Данные цифры считаются достоверными. Показатели по транспортировке промышленных изделий в блокадный город колеблются от 38 тыс. тонн (в узком смысле – сырье и полуфабрикаты) до 161 тыс. тонн («промышленные товары» в широком смысле). По сравнению с данными по импорту в Берлин на 1947 год эти группы составляют лишь 3 и 13 процентов соответственно.

В планах союзников по организации воздушного моста уже на раннем этапе предусматривалась потребность берлинской промышленности в транспортировке грузов и в город, и из города. Поставки сырья и полуфабрикатов позволяли заводам – пусть и в сильно ограниченных объемах – поддерживать производство и снизить рост безработицы.

И даже несмотря на дополнительные расходы в связи с дорогостоящей воздушной транспортировкой товаров, которые нельзя было переложить на покупателя, выручка от продаж помогала сокращать дефицит берлинского бюджета. В конце концов, стоимость вывезенных в декабре 1948 г. промышленных изделий составила 33 млн немецких марок. Однако осуществление поставок и их оплата требовали времени. На оформление документов для транспортировки товаров в управлении экономики Западного Берлина, которые затем еще проверялись союзными органами, могло уйти несколько недель.

При этом на борту самолетов в обе стороны оставалось совсем немного места для таких грузов. Абсолютный приоритет отдавался обеспечению города углем и продуктами питания. Задачи по перевозке нестандартно упакованных штучных грузов или плохо штабелируемых контейнеров с промышленной продукцией существенно затягивали и без того кропотливую работу системы аэродромного обслуживания, особенно на обратных рейсах из Берлина. На аэродроме Гатов, главном узле вывоза грузов из Берлина (т. н. «Backlift»), общее время нахождения самолетов воздушного моста на земле вначале ограничивалось 50 минутами, из которых на разгрузку-погрузку отводилось всего лишь 30 минут. На двухмоторный C-47 «Douglas» уходило 10 минут, на крупный C-54 «Douglas» – в среднем 17 минут. Благодаря оптимизации организационных процессов время на земле удалось сократить до порядка 40 минут – с соответствующими последствиями для погрузочно-разгрузочных работ. Королевские ВВС не хотели излишне сокращать ввозимый груз в связи с трудоемкой погрузкой, и поэтому по возможности использовали для вывоза грузов сравнительно небольшие C-47.

На надежных и «обкатанных» C-47 по британскому воздушному мосту вылетели и 91 тыс. пассажиров. Эти рейсы тоже стартовали с аэродрома Гатов, и их также надо было учитывать при составлении графика полетов. Прилетело в Гатов по той же линии лишь 35 тыс. человек. Общее число пассажиров, воспользовавшихся рейсами воздушного моста, составило около 228 тыс. человек.

Финальный транспортный баланс американо-британского воздушного моста по официальным итогам дал следующую картину: общее количество всех грузов, транспортированных по воздушному мосту в период с июня 1948 г. по октябрь 1949 г., составило 2,1 млн тонн. Приблизительно две трети от этого – каменный уголь, идущий на ТЭС Западного Берлина на производство электроэнергии, столь необходимой для жизнедеятельности блокадного города. Правда, 440 тыс. тонн продуктов составили лишь пятую часть всего поставленного в город груза, но ежедневный минимальный рацион в 1400 тонн, установленный для населения Западного Берлина в рамках т. н. зимней экстренной программы – с учетом высокого процента сухопродуктов – удавалось достигать почти полностью.

В 1959 г. Эберхард Хайнрих, многолетний редактор «Neues Deutschland», опубликовал под псевдонимом «Ганс Адлер» хронику, охватывающую 1945-1948 гг., в которой разграбление Берлина не упоминается ни словом. По мнению Хайнриха/Адлера, воздушный мост не являлся «ничем иным, как непрерывным военным маневром, сопровождаемым усилиями развить его в активные военные действия». Истинная суть якобы кроилась в максимизации прибыли, которую американские авиастроители и нефтяной бизнес могли выручить из «так называемого воздушного моста». А в 1959 г. Петер Альфонс Штайнигер, Нестор восточногерманских государственных наук, посвятил этой операции страницу в своем «Справочнике по вопросу Западного Берлина». Воздушный мост, по его словам, не только приносил баснословные доходы авиапромышленности, но и непосредственно готовил почву для войны, дав США предлог для переброски частей ВВС в Европу. Ни слова о «разграблении» промышленности Западного Берлина, которая к тому моменту вполне оправилась, благодаря помощи из ФРГ, и почти добилась полной занятости, имея всего лишь 33 тыс. безработных.

Спустя 30 лет после снятия блокады Герхард Кайдерлинг завершил свой исследовательский проект по Берлинскому кризису 1948-49 гг. в Академии наук ГДР и опубликовал работу в издательстве Академии. Верный линии партии историк ухитрился

изобразить политику западных держав в Берлинском кризисе в ключе «империалистической стратегии холодной войны с социализмом и раскола Германии» - так гласит подзаголовок произведения – и привел в доказательство многочисленные «западные источники». Что же касается документов из Политбюро СЕПГ или советских архивов, то их в иностранном научном труде не отыскать. В двух местах Кайдерлинг останавливается на «разграблении» Западного Берлина воздушным мостом. В качестве «доказательства» приводится цитата Генриха Рау, в то время председателя (Восточно-)Германской экономической комиссии: «Берлинский рабочий прекрасно понимает, что по воздушному мосту улетает его рабочее место, хотя муниципальный совет и не хочет этого признавать». Другим «доказательством» для «нелегального вывоза грузов» служит следующее высказывание: «В большинстве случаев груз поставлялся в западные зоны из западных секторов Берлина, вплоть до введения ужесточенного пограничного контроля СВАГ весной 1948 г. в опломбированных железнодорожных вагонах, а после – по воздушному мосту».

→



„DAILY MAIL“ über

Luftbrücken-Bluff

Die bekannte englische konservative Zeitung „Daily Mail“ vom 1. Oktober 1948 schreibt:

„Was die Luftbrücke *unter keinen Umständen* tun kann, ist, den Handel und die Industrie von Berlin *aufrechtzuerhalten*. 5- bis 6000 Firmen sind bereits geschlossen. Die Berliner haben, wenn sie die Lieferungsangebote der sowjetischen Behörden annehmen, die Macht, unsere *Luftbrücke lächerlich* und *unsere Anwesenheit* in Berlin *unnötig* zu machen.“

Berliner, Ihr habt es in der Hand, die Anwesenheit der Besatzungstruppen in Berlin unnötig zu machen!

**SICHERT EURE VERSORGUNG! TRAGT EUCH IM OSTSEKTOR EIN!
SCHLUSS MIT DEM WÄHRUNGSKRIEG IN BERLIN!**

(73) 2081. 10. 44.

15 - 20 496



Рис. 1, слева: Знак для маркировки западноберлинских продуктов для транспортировки воздушным мостом, 1949 год.

Рис. 2: Листовка СЕПГ, октябрь 1948 г. Коллекция Ханса-Ульриха Шульца

Рис. 3: Внутренняя сторона пропагандистской брошюры СЕПГ, Берлин 1948 г., коллекция Союзного музея

Рис. 4, следующая страница: Автобусы, везущие пассажиров к аэропланам, Берлин-Гатов 1948 © Союзный музей / Коллекция Прована





В 1998 г. Кайдерлинг издал книгу по случаю 50-й годовщины воздушного моста, в которой он отказался от многих своих бывших высказываний по теме Берлинского кризиса 1948-49 гг., определенных тогда партийными позициями. По его словам, партийные функционеры охотно и часто приводили аргумент «разграбления», однако озвученные ими цифры были недостоверны. Итог у автора получается примирительный: «Воздушный мост – великое организационное и техническое достижение, которое помогло населению Западного Берлина, оказавшемуся в сложном положении, предотвратило успех блокады и прибавило американцам симпатий по всему миру». Кажется, аспект «разграбления» воздушным мостом уже окончательно утратил право на жизнь.

Но все изменилось после опубликования эссе «Изюм из Берлина», напечатанного весной 2012 г. в журнале о культуре «Lettre International». На фоне многопланово представленной панорамы Берлина 1945-1949 годов уроженец восточной части города, художник-график и писатель Гриша Майер вновь поднимает вопрос: «Что было на борту ‚изюмных бомбардировщиков‘ на вылете из города?». Ответ, предлагаемый автором читателю, подпитан по большей мере вышеупомянутыми восточногерманскими газетными статьями. Свыше 500 тонн, утверждает Майер, ежедневно вывозились самолетами из блокадного Берлина. В теории до 12 мая 1949 г. это количество выросло бы до 161 тыс. тонн. Куда более скромные данные из Западного Берлина, также приведенные выше, Майер не упоминает, хотя статистика была опубликована уже давно. С помощью цифр он пытается доказать, «что вывозу грузов из города по воздушному мосту отводилась не второстепенная роль». В 1948 г. в течение трех месяцев якобы «завезли 2 480 тонн, а вывезли – 3 402 тонны». Действительно, ввоз грузов в сентябре-ноябре 1948 г. сильно сократился по отношению к вывозу (1 621 и 3 436 тонн соответственно, согласно данным муниципального совета). Правда, Майер умалчивает о том, что речь идет о промышленных грузах и о сырье, и намекает на то, что баланс за все время снабжения города с воздуха был отрицательным. Кроме того, автор вкрапливает в свое эссе отдельные выдержки из прессы Западной Германии и

Западного Берлина, где упоминается передислокация промышленных объектов. Такое бесспорно имело место быть, как приводится выше. Однако доказать, что передислокация осуществлялась посредством воздушного моста, автор не может. И он всецело заблуждается, когда пишет, что вся ТЭЦ «Kraftwerk West» – «включая кирпичи, цемент и прочие строительные материалы» - была вывезена из Берлина 580 рейсами. На самом деле, по воздуху транспортировали лишь отдельные компоненты станции, с большими усилиями разобранные, погруженные, разгруженные и собранные вновь. Попытка представить воздушную перевозку компонентов ТЭЦ как доказательство неограниченных, по версии автора, возможностей операции, полностью идет вразрез с историческими фактами.

В том же 2012 году, на открытии конгресса «Всемирное культурное наследие. Двойной Берлин», президент Федерального центра политического образования Томас Крюгер в своей речи хвалил Майера за «точный анализ» в эссе, «благодаря новым архивным находкам», доказывающем, что «изюмные бомбардировщики» «систематически, по многоходовой схеме вывезли крупнейшие части экономической инфраструктуры из Берлина на запад страны». Далее Крюгер утверждал, что «романтический образ освободителя – бескорыстного «изюмного бомбардировщика» - приукрасил и сгладил факт расхищения городского имущества с идеологической подоплекой». Можно предположить, что Крюгер пытается сформулировать альтернативный нарратив воздушного моста, в свою очередь имеющий идеологическую подоплеку. Возможно, причина тому кроется в антиамериканизме, широко распространенном в ГДР, где Крюгер начал политическую карьеру как правозащитник, но в любом случае, «миф о разграблении» – уже освященный политобразовательной рукой президента Федерального центра – вновь нашел выход в мир. Автор настоящих строк сам смог в этом убедиться в 2017 и 2019 гг. на форумах и мероприятиях. «А вы-то вообще знаете, что везли ‚изюмные бомбардировщики‘ на обратном пути?», звучал риторический вопрос из зала. Надеюсь, что мне удалось дать подробный ответ.

Литература (выборка)

- - Йоханнес Бер: Промышленность в разделенном Берлине (1945-1990), Мюнхен 2001.
- - Ханс-Норберт Буркерт, Кристоф Хаманн (ред.): "Народы мира, посмотрите на Берлин!". Блокада и воздушный мост 1948/1949, Берлин 1998.
- - Харальд Энглер: Конкуренция экономических систем в зоне взаимозависимости Берлин-Бранденбург во время холодной войны Холодная война 1945-1961, в: Michael Lemke (ed.) Schaufenster der Systemkonkurrenz. Регион Берлин-Бранденбург в холодной войне, Кельн и др. 2006, с. 129-144.
- - Штаб британских войск в Берлине, RAF Gatow, штаб Airlift/британские войска в Берлине, военное правительство/британские войска в Берлине (ред.): Заметки о блокаде Берлина 1948, 1949.
- - Фолькер Кооп: Идеальная блокада? В книге: Auftrag Luftbrücke, опубликованной Немецким техническим музеем Берлина и Landesbildstelle Berlin, Berlin 1998, pp. 361-369.
- - Томас Крюгер: Приветствие конгрессу "Weltkulturerbe doppeltes Berlin" 1 сентября 2012 года в Берлине, <https://www.bpb.de/die-bpb/presse/143762/grusswort-zum-kongress-weltkulturerbe-doppeltes-berlinam-1-september-2012-in-berlin>.
- - Гриша Мейер: Изюм из Берлина. В: Lettre International 96, весна 2012, с. 46-61.
- - Отчет об операции "Plainfare" ("Берлинский воздушный мост"), подготовленный штабом ВАFO, изданный министерством авиации (ACAS Ops), апрель 1950 г.

ОТТИСК ОНЛАЙН-ИЗДАНИЯ ДЛЯ ВЫСТАВКИ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

БЛОКИРОВАННЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ - РАЗДЕЛЕННЫЙ БЕРЛИН. 75 ЛЕТ ВОЗДУШНОГО МОСТА

Опубликовано

Союзный музей

Военно-исторический музей бундесвера Берлин-Гатов

аэродром Музей Берлин-Карлсхорст

Авторы

Марк ХансенМаттиас

ХайзигБернд фон Костка (Союзный музей)

Йорг Морре (Музей Берлин-Карлсхорст)

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей Бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Рикардо Нойнер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Редактирование/вычитка текста

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей бундесвера Берлин - аэродром Гатов)

Переводы

Английский / Французский / Русский

Федеральное языковое бюро

Редактор фотографий

Маттиас Хайзиг

Бернд фон Костка (Союзный музей)

Йорг Морре (Музей Берлин-Карлсхорст)

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей Бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Рикардо Нойнер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Обработка изображений

Кристиан Нимпш (Военно-исторический музей бундесвера Берлин - аэродром Гатов)

Набор текста и верстка

Кристиан Нимпш (Военно-исторический музей бундесвера Берлин - аэродром Гатов)

Указание авторских прав

© 2023, для всей публикации редакция, Берлин

© 2023, для текстов авторы, Берлин

ОТПЕЧАТОК ВЫСТАВКИ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ ЗАБЛОКИРОВАННЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ - РАЗДЕЛЕННЫЙ БЕРЛИН. 75 ЛЕТ ВОЗДУШНОГО МОСТА

28.06.2023 - 12.05.2024, площадь перед залом вылета, аэропорт Темпельхоф

Совместный выставочный проект Военно-исторического музея бундесвера Берлин-Гатов, Музея союзников и Музея Берлин-Карлсхорст.

Управление проектом

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Кураторы / Авторы

Марк ХансенМаттиас Хайзиг

Бернд фон Костка (Союзный музей)

Йорг Морре (Музей Берлин-Карлсхорст)

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей Бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Рикардо Нойнер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Редактирование текстов / корректура

Маттиас Хайзиг

Бернд фон Костка (Союзный музей)

Дорис Мюллер-Туви (Военно-исторический музей бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Рикардо Нойнер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Переводы

Английский язык / корректура

Линдси Манро / guiskard studio GmbH

Перевод с французского

Валентин Менье

Русский / Вычитка

Алексей Хорьков, Андрей Штайнке / Марго Бланк, Анна Майснер, Аркадий Миллер

Дизайн выставки

tecton GmbH, Фанни Беллинг, Керстин Гюнтер, Райнхард Меервайн

Графика

tecton GmbH, Фанни Беллинг

typo//designbüro, Ута Тиеме

Карты

Кристиан Нимпш

Редактирование изображений

typo//designbüro, Ута Тиеме

tecton GmbH, Джулия Нитше

Иллюстратор (рисунки)

Стефан Варнатш

медиадизайн

böing gestaltung, Дирк Бёйнг

Визуальный ключ

tecton GmbH

Стальная конструкция

Харальд Мюллер Metall-Sonderfertigung GmbH

Мебельная конструкция

Seiwo Technology GmbH

Освещение / Электрика

GA-tec GmbH, Schreier Group -Werbetechnik

Графическое производство

AKOS Grafikdesign & Werbetechnik

Медиатехнологии

P.medien GmbH

Образование и медиация

Марион Файзе

Карин Гримме (Военно-исторический музей Бундесвера Берлин-Гатовский аэродром)

Вейт Леманн (Союзный музей)

Аркадий Миллер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Каролин Савчук (Музей Берлин-Карлсхорст)

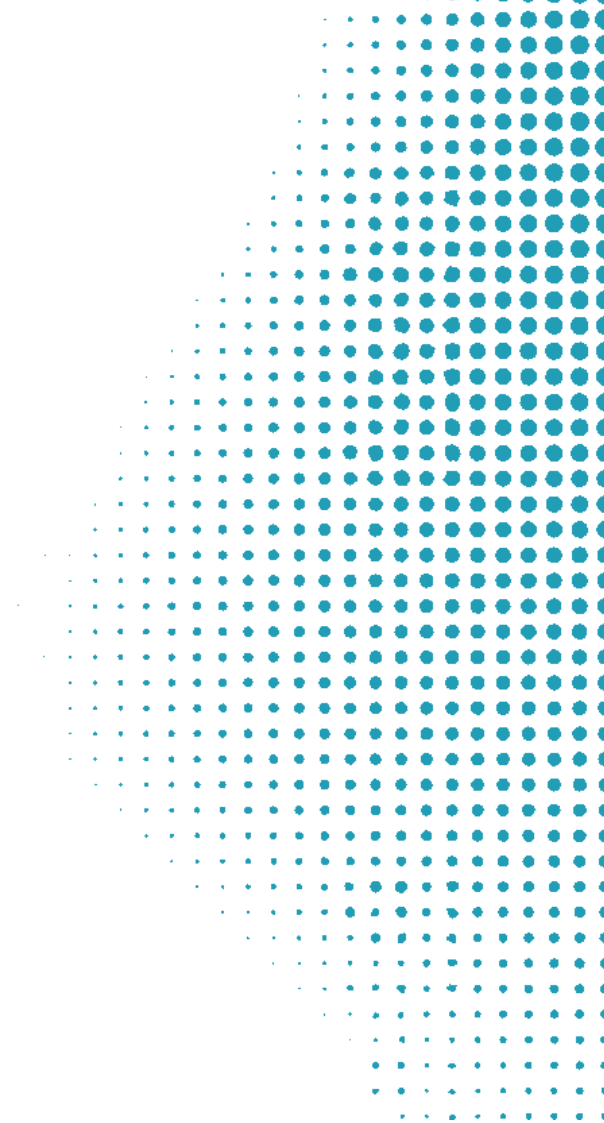
Связи с общественностью

Ютта Детте

Бьянка Шрёдер (Музей Берлин-Карлсхорст)

Музеи-участники постарались установить всех владельцев прав на изображения. Если в отдельных случаях правообладатели все же были упущены, Военно-исторический музей бундесвера "Аэродром Берлин-Гатов" просит уведомить его об этом (info@mhm-gatow.de).

Музеи-участники выражают благодарность всем участникам выставки и, в частности, руководству и сотрудникам компании Tempelhof Projekt GmbH за прекрасное сотрудничество.



MILITÄR
HISTORISCHES
MUSEUM
Flugplatz Berlin-Gatow

MUSEUM МУЗЕЙ
BERLIN БЕРЛИН
KARLSHORST
КАРЛСХОРСТ



