

Remigiusz MALINOWSKI* (Siedlce University, Poland)

Rodzinkowe bombowce nad Berlinem

7 maja 1945 r. we francuskim Reims hitlerowskie Niemcy podpisały akt bezwarunkowej kapitulacji. Stronę niemiecką reprezentował szef sztabu Werhmahtu gen Alfred Jodl ze strony aliantów kapitulację przyjmowali amerykański gen. Walter Badell Smith Przedstawiciel Naczelnego Dowódcy Wojsk Ekspedycyjnych gen Eisenhowera oraz sowiecki gen artylerii Iwan Aleksiejewicz Susłoparow. W ciągu kilku następných dni wszelkie działania wojenne ustały. Po 6 latach dramatycznej wojny Europa stanęła w nowej rzeczywistości. Wojna przyniosła ze sobą zmiany, które dotknęły wszystkie Europejskie państwa w tym również Niemcy, odpowiedzialne za rozpętanie pod wodzą Hitlera hekatombę o rozmiarach, jakiej ludzkość w dziejach Świata jeszcze nie przeżywała.

Pokonane Niemcy znalazły się pod okupacją zwycięskich mocarstw: Stanów Zjednoczonych, Francji, Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Zdecydowana większość niemieckiego państwa była pod okupacją zachodnich aliantów, którzy zajęli zachodnią część kraju o powierzchni blisko 250 tys km/kw wraz ponad 50 mln mieszkańców. Strefa Sowiecka obejmowała obszar nieco ponad 100 tys km/kw zamieszkały przez kilkanaście mln obywateli Formalna granica między radziecką strefą okupacyjną Niemiec a zachodnimi strefami okupacyjnymi powstała 1 lipca 1945 r. Odrębną strefę stanowił Berlin leżący na terytorium zajęтым przez ZSRR. Alianci ustalili że miasto zostanie podzielone również na 4 obszary podobnie jak pozostała część kraju. W wyniku dalszych ustaleń Berlin miał być zarządzany przez tzw. komendanturę sojuszniczą tworząc tym samym jeden organizm administracyjny. Taka sytuacja miała być znakiem tego, że pomimo różnic światopoglądowych aliantów zachodnich i Sowieckiej Rosji istnieją obszary wspólnych działań ponad podziałami. Sytuacja jaka powstała w Niemczech prowadziła jednoznacznie do stworzenia dwóch niezależnych państw niemieckich, chociaż tuż po wojnie strona radziecka podejmowała działania w celu stworzenia jednego państwa z tym, co z resztą oczywiście i nie podlegające żadnym dyskusjom, według rozwiązań proponowanych przez Sowietów. Ostateczne decyzje o podziale Niemiec podjęto w 1949 r. 7 września powstała Republika Federalna Niemiec ze stolicą w Bonn a równo miesiąc później 7 października Niemiecka Republika Demokratyczna ze stolicą w Berlinie oraz odrębna enklawa Berlin Zachodni.

Zachodnia część stolicy okupowana przez Aliantów składała się z przedwojennych peryferyjnych dzielnic miasta wraz z parkiem Tiergarten i niewielką częścią dawnego centrum w dzielnicy Wedding i Kreuzberg. Od początku swojego istnienia Berlin Zachodni skazany został na funkcjonowanie, jako obszar specjalny o statusie zbliżonym do wolnego miasta. W praktyce oznaczało to, że miasto nie było częścią Republiki Federalnej Niemiec, co za tym Idzie ustawy uchwalane przez niemiecki parlament nie miały mocy prawnej na obszarze Berlina Zachodniego w związku, z czym były ponownie uchwalane na ogół w niezmienionej formie przez berlińską Izbę Deputowanych i dopiero wtedy nabierały mocy prawnej. Berlińczycy nie brali udziału w wyborach krajowych nie obowiązywał tutaj również powszechny obowiązek służby wojskowej. Berlin Zachodni stał się wolną „wyspą” zalany do koła „czerwonym morzem” Podzielone na dwie części miasto posiadało kilkanaście maleńkich „wysepek” na terytorium drugiej strony, czyli tzw. eksklaw. Na terenie Berlina Wschodniego alianci posiadali 10 takich miejsc a Berlin Wschodni 3. Najbardziej znaną eksklawą należącą do Berlina Zachodniego była Steinstucken zamieszkała przez blisko 200 mieszkańców. Żeby dostać się do swoich domów po wybudowaniu granicy w 1961 r. mieszkańcy musieli pokonywać dwa posterunki graniczne, między którymi przebiegała kilometrowa droga. Po próbie zaanektowania eksklawy przez NRD władze amerykańskie umieściły tam stały posterunek wojskowy obsługiwany przez helikoptery. W roku 1972 Berlin Wschodni wyodrębnił drogę budując po obu jej stronach mur, co pozwoliło mieszkańcom Steinstucken po latach utrudnień bezproblemowo przemieszczać się do zachodniej strefy.

Pierwszy poważny konflikt między Berlinem Zachodnim a strefą sowiecką miała miejsce w czerwcu 1948 r. Władze radzieckie podjęły decyzję o wprowadzeniu nowej waluty sowieckiej strefy okupacyjnej tzw. marki wschodnionieemieckiej, jednocześnie domagając się, aby została ona prawnym środkiem płatniczym również na obszarze Berlina Zachodniego. Władze alianckie natychmiast wydały oświadczenie, że nowa sowiecka waluta absolutnie nie będzie obowiązywać we ich strefach okupacyjnych. Zdecydowana

* Institute of History and International Relations, Faculty of Humanities; rowerdohistorii@gmail.com

postawa Aliantów musiała wywołać działania wschodniego okupanta 24 czerwca 1948 r. Berlin Zachodni został odcięty od świata na wszystkich drogach lądowych i rzecznych. Do miasta można było się dostać jedynie drogą lotniczą dzięki trzem korytarzom powietrznym, których lokalizacje ustalili zwycięzcy tuż po zajęciu Berlina. Sytuacja wydawała się patowa ponad 2 mln. Berlińczyków i kilkadziesiąt tysięcy Amerykanów, Brytyjczków i Francuzów zamieszkujących obszar zachodni zostało odciętych od dostaw wszelkich produktów żywnościowych, od codziennego zaopatrzenia w podstawowe środki do życia. Władze sowieckie drastycznie ograniczyły dostawy prądu do zachodnich dzielnic informując w prasie o rzekomej potężnej awarii sieci trakcyjnej. W zaistniałych okolicznościach alianci podejmują niezwykłą decyzję. Miasto będzie zaopatrywane we wszelkie potrzebne produkty drogą powietrzną. Zadanie stworzenia mostu powietrznego postawiono przed gen. Lucielem D. Clayem, który był zresztą pomysłodawcą całego przedsięwzięcia. Szczegóły operacji miał opracować dowódca amerykańskiego lotnictwa bojowego w Europie gen. Curtis LeMay. Genral LeMay musiał być mocno zaskoczony kiedy Clay zapytał „czy pańskie samoloty byłyby w stanie przez dłuższy czas przewozić dajmy na to –węgiel” Odpowiedź mogła być tylko jedna: „Panie generale wojskowe samoloty mogą przewieźć wszystko” Operacja ruszyła natychmiast, Amerykanie nadali jej kryptonim „Vittles” co w wolnym tłumaczeniu znaczy –wikt. Pierwsze samoloty lądowały na lotnisku Tempelhof 26 czerwca. Skala przedsięwzięcia była ogromna. Samej tylko żywności miasto potrzebowało dziennie 1900 ton. Oprócz tego potrzebny był węgiel, który pozwalał pracować elektrowniom i ogrzewał mieszkańców Berlina. Zachodnia strefa miasta posiadała 3 lotniska po jednym w każdej z okupowanych stref: Tempelhof w sektorze amerykańskim, Gatow w brytyjskim oraz Tegel niewielkie lotnisko wybudowane po wojnie w sektorze francuskim. Początkowo Alianci wykorzystywali tylko dwa większe lotniska, ale bardzo szybko okazało się, że potrzebne jest również trzecie, które trzeba było zdecydowanie powiększyć. W prace zaangażowali się sami berlińczycy do robót zatrudniono blisko 19 tys. robotników, z czego aż 40% stanowiły kobiety. Prace postępowały tak szybko, że nowy pas startowy (2400 m) najdłuższy w ówczesnej Europie powstał zaledwie w 3 miesiące. W trakcie rozbudowy lotniska pojawił się nie lada problem. W planowanym obszarze prac znajdowała się 60 m drewniana wieża radiowa rozgłośni kontrolowanej przez Sowieców. Francuzi zażądali natychmiastowego demontażu obiektu a kiedy nie doczekali się reakcji strony radzieckiej na rozkaz gen. Jeana Genevala komendanta strefy francuskiej wieża została wysadzona w powietrze. Wściekły radziecki komendant Kotikow oburzony zaistniałą sytuacją pytał gen. Genevala jak mógł to zrobić, ten udzielił mu lakonicznej odpowiedzi „Bardzo prosto – przy pomocy dynamitu”. Most powietrzny łączący Berlin Zachodni z resztą Niemiec okupowaną przez Aliantów ruszył pełną mocą. Każdego dnia na 3 berlińskich lotniskach lądowały samoloty z zaopatrzeniem. Początkowo Amerykanie dysponowali zaledwie 100 szt. samolotów transportowych Douglas C 47. Wkrótce flotę rozszerzono o kolejne maszyny 500 szt. C 54 Skymaster oraz brytyjskie Avro York a nawet latające łodzie Short Sunderland, które startowały z Łaby pod Hamburgiem a lądowały na Haweli w Berlinie. Brytyjczycy wykorzystywali w późniejszym okresie również samoloty prywatnych przewoźników. Z każdym dniem wielka operacja nabierała coraz bardziej konkretnych kształtów. Samoloty latały bez przerwy 24 godziny na dobę lądując, co 3 minuty w pewnych okresach nawet co 2 min. Opracowano system, który pozwalał pilotom na jedno podejście do lądowania kiedy to się nie udało maszyna bezpiecznie odlatywał z powrotem do bazy nie blokując podejścia kolejnym samolotom. Piloci po wylądowaniu nie opuszczali maszyn a rozładunek nie trwał dłużej niż 25 minut. Wraz z rosnącą ilością lotów coraz lepiej dopracowywano systemy bezpieczeństwa. Wytoczono 2 korytarze powietrzne północny i południowy, które będą służyły pilotom do lądowania na lotniskach a środkowy zostanie przeznaczony dla samolotów odlatujących z Berlina. Lotniska zaczęto wyposażać w urządzenia naprowadzające i precyzyjne systemy oświetleniowe. Do obsługi tak skomplikowanej logistycznie akcji zatrudniona została 17 tys. armia ludzi. Mimo podjętych wysiłków nie obeszło się bez przeszkód i to nie tylko na lotniskach. Korytarze, którymi poruszały się samoloty miały szerokość 32 km a pułap przelotu ustalono na wysokości 3 tys. m. Sowieckie samoloty i obrona przeciwlotnicza skrupulatnie pilnowały ustaleń i wielokrotnie prowadziły ostrzegawczy ogień w kierunku alianckich samolotów, takich przypadków odnotowano ponad 700. W miarę zdobywanego doświadczenia zarówno przez pilotów jak i służby naziemnej udało się osiągnąć imponujące ilości dostarczanych towarów. Każdej doby na berlińskich lotniskach lądowało 6729 ton zaopatrzenia, które pozwalały nie tylko zaspokoić bieżące potrzeby, ale również tworzyć zapasy. Amerykanie postanowili jednak ustanowić swoisty rekord. O północy 15 kwietnia w Niedzielę Wielkanocną rozpoczęła się operacja „Easter Parade” której celem było dostarczenie w ciągu doby jak największej ilości węgla do oblężonego miasta. Alianckie samoloty wykonały w ciągu 24 godzin 1 383 loty dostarczając do Zachodniego Berlina 12 941 ton węgla. Akcja stała się wielkim sukcesem propagandowym aliantów. Wielka akcja zaopatrzenia Berlina miała również swoją słodką historię

nazwaną „rosinerbomber” (rodzynkowy bombowiec). Amerykański pilot por. Gail Halvorsen wpadł na pomysł żeby tuż przed lądowaniem na małym spadochronie wyrzucić paczuszkę ze słodyczami dla berlińskich dzieci. Od tej pory pilot za każdym razem, kiedy leciał do Berlina zabierał ze sobą słodycze na spadochronach. Akcja błyskawicznie nabrała rozgłosu i dowództwo podjęło decyzję o jej kontynuowaniu na nieco większą skalę. W ten właśnie sposób na małych spadochronach berlińskie dzieci dostały 23 tony słodyczy. Cała operacja powietrzna zakończyła się po 11 miesiącach we wrześniu 1949r. Łącznie wykonano 278 228 lotów dostarczając 2 326 406 ton zaopatrzenia w tym aż 1,5 mln ton węgla. Wielka operacja pociągnęła za sobą również straty. Wykonując swoje zadania zginęło 72 lotników 31 Amerykanów i 41 Brytyjczyków. Była to jak do tych czas największa taka operacja w historii lotnictwa.