

Załącznik 4

MOST POWIETRZNY DO BERLINA ZACHODNIEGO¹

Koniec II wojny światowej stanowił dla społeczności międzynarodowej poważne wyzwanie. Należało zastanowić się nad zbudowaniem nowego ładu światowego. Problem był bardzo palący, ponieważ pod bronią nadal znajdowało się kilka milionów obywateli różnych państw, a przynajmniej niektóre z nich wcale nie uważały zakończenia działań za koniec rozgrywki o wpływy. Do załatwienia pozostało dużo spraw w zakresie regulacji różnego rodzaju roszczeń między przegranymi i zwycięzcami.

Najmniej problemów było z Japonią, tam wszystko było proste, ponieważ zajęli się tymi sprawami Amerykanie. Problemy europejskie od początku zostały postawione na głowie. Niemcy podzielone między cztery mocarstwa, z uwagi na różne koncepcje uporządkowania problemów powojennych, stanowiły poważne wyzwanie. O ile państwa zachodnie rzeczywiście dążyły do jak najszybszej normalizacji, to Sowieci zajęci byli tylko wywózką wszystkiego, co dało się wywieźć (podobnie zakłady wywozili włącznie ze stróżami). Wywożono wszystko, co się dało nie tylko z terenów niemieckich, ale także polskich, poczynając od wyposażenia zakładów, torów kolejowych, a nawet narzędzi rolniczych, wyposażenia gospodarstw domowych i środków żywności.

W takiej rabunkowej działalności trudno było przeszkodzić, ponieważ ich armia to nadal kilka milionów ludzi uzbrojonych, zdemoralizowanych przez wojnę, gotowych na wszystko. Wcześniej czy później musiało jednak dojść do konfliktu interesów. Taki moment nadszedł, gdy alianci zachodni, nie czekając na dobrą wolę lub opamiętanie się byłego sojusznika, zaczęli wprowadzać reformy w swoich strefach okupacyjnych. Z miejsca zaistniała sytuacja kryzysowa, która wymagała działań niestandardowych, ale jeszcze nie nadzwyczajnych. Sytuacja miała dość dużą intensywność (ogrom zaangażowanych środków), przy czym stan napięcia utrzymywał się ciągle na wysokim poziomie. Z czasem sytuacja kryzysowa przemieniła się w bardzo poważny kryzys, a jego przebieg był następujący:

18 czerwca 1948 r. alianci zachodni podjęli decyzję o wprowadzeniu „reformy walutowej” w swoich strefach okupacyjnych, ponieważ musieli je zabezpieczyć przed „napływem” waluty cokolwiek wåtpliwej.

¹ „The Berlin Airlift” 1948–1949, Foreign and Commonwealth Office, London 1998.

23 czerwca, w odpowiedzi na ten akt determinacji, Sowieci blokują lądowy dostęp do stref zachodnich w Berlinie. Jedyne dostępne, jaki pozostał, to trzy korytarze powietrzne uzgodnione jeszcze w listopadzie 1945 r. na mocy porozumień między mocarstwami okupacyjnymi.

Opis problemu

W berlińskich sektorach okupowanych przez aliantów zachodnich zamieszkiwało dwa mln ludzi. Zgromadzone zapasy (artykułów pierwszej potrzeby, żywności, paliw, węgla) pokrywały zapotrzebowanie normalnej egzystencji na dwa – trzy tygodnie. Miasto codziennie potrzebowało samej żywności 1800 do 2000 ton. W strefach zachodnich Berlina funkcjonowały dwa lotniska, z których lotnisko Gatow (w strefie brytyjskiej) było w remoncie (pas startowy). Należało zbudować jeszcze jedno lotnisko i rozszerzać bazę przeładunkową. Wyposażenie lotnisk było bardziej niż skromne. Wykorzystywano w zasadzie trzy typy samolotów transportowych: 54 Dacoty (ze 112, jakie posiadali Brytyjczycy) i 40 Avro York. Samoloty pilotowali Brytyjczycy, Amerykanie, Nowozelandczycy, Australijczycy i południowii Afrykanie.

- 25 czerwca, pomimo remontu pasa startowego, na lotnisku Gatow lądują pierwsze trzy Dacoty brytyjskie z 6,5 tonami zaopatrzenia (początek mostu powietrznego).
- 2 lipca z powodu „przenikliwego zawilgocenia” nie wykorzystano 26 Dacot.
- 4 lipca do mostu włączono dwie eskadry łodzi latających, które zabezpieczały dostarczanie przede wszystkim ładunków dużych gabarytów i środków spożywczych (sól, mięso, środki sanitarne, ręczniki, papierosy, żarówki itd. oraz transportu z Berlina ludzi chorych, starszych i dzieci).
- 19 lipca RAF osiągnął docelowy tonaż mostu powietrznego (strony brytyjskiej) – 840 ton.
- 27 lipca do Berlina przyleciał pierwszy samolot – cysterna.

Tabela 1. Możliwości transportowe lotnictwa podczas blokady Berlina

Lp.	Typ samolotu	Kraj	Udźwig w tonach	
			Normalny	Maksymal.
1.	Dacota	Wielka Brytania	2,5	+ 25%*
2.	Avro York	Wielka Brytania	7,5	8,25
3.	C 54 s	Stany Zjednoczone	10,0	

Kosztym wyrzucenia sprzętu bezpieczeństwa.

Źródło: „The Berlin Airlift” 1948–1949.

W sezonie jesienno-zimowym należało dostarczyć również opał, węgiel, paliwa. Już od listopada należało zapewnić ogrzewanie. W sprawie transportu paliw płynnych zwrócono się do firm cywilnych (pierwsze poważne lekcje w zakresie cywilnego planowania kryzysowego – termin ten powstał później). Zaczęły się problemy, ponieważ samoloty cywilne miały radiostacje pracujące w innym zakresie fal i nieco inne wyposażenie nawigacyjne (w bardzo trudnej sytuacji uświadomiono sobie, że oba sektory: cywilny i wojskowy, powinny być zharmonizowane). Cywilne planowanie kryzysowe tu zaczęło raczkować i dorastać w przyspieszonym tempie. Przystrojenie nadajników i odbiorników radiowych stanowiło jednak poważny problem z uwagi na znaczną skalę potrzeb. Problemy były rozwiązywane na bieżąco, chociaż nastęczyły niemało kłopotów. Pierwsze działania odbywały się przy dość dużych niewiadomych, ale zdobywane doświadczenia pozwalały wprowadzać zmiany i doskonalić działania powstającego systemu zaopatrzeniowego dużej skali.

Jeszcze w sierpniu poważnie rozszerzono zakres usług cywilnych. Pierwsze weszły do działań firmy dysponujące byłymi bombowcami, które podczas wojny brały udział w nalotach na Berlin. Samoloty te często pilotowali ci sami piloci z tymi samymi załogami. 13 sierpnia (piątek) na lotnisku Tempelhof podczas burzy (*heavy storm*) rozbił się samolot (pierwsza poważna katastrofa). Oznaczała ona jednak konieczność zawrócenia bardzo wielu samolotów z trasy, niektóre już znad Berlina. To było pierwsze bardzo trudne doświadczenie.

Niezależnie od katastrofy już w sierpniu utworzono Komendę Główną Połączonego Mostu Sił Powietrznych (CALTF) dla koordynowania przelotów, ponieważ to przedsięwzięcie nie miało precedensu. We wrześniu Sowietzi zaczęły uatrakcyjniać przeloty samolotów do Berlina, urządzając na trasie ich przelotów ćwiczenia artylerii przeciwlotniczej z wykorzystaniem ostrej amunicji.

Zdobyte doświadczenia i możliwości techniczne pozwoliły pod koniec roku 1948 zmienić na tyle wyposażenie lotnisk w zachodnich strefach okupacyjnych, że pozwoliło to zsynchronizować starty i loty w trzydziestosekundowych odstępach między samolotami i sześciominutowych między grupami. Przeloty na trasach urzutowano także w wysokości od 1,2 km do 1,8 km. Te zabiegi zwiększyły przepustowość czterokrotnie, co pozwoliło bardziej racjonalnie wykorzystać posiadany potencjał sprzętowy i ludzki. Przełom stanowiła data 1 stycznia 1949 r., ponieważ od tego dnia samoloty cysterny pilotowali tylko cywile (nie przebierano ich w mundury). Jednocześnie rozbudowywano lotnisko Gatow, które już 14 marca posiadało 14 stanowisk dla samolotów tankowców. Te możliwości bardzo pozytywnie wpływały na dostarczanie zaopatrzenia paliw do Berlina Zachodniego.

Realizacja mostu powietrznego i rozrywkowy charakter Czerwonooarmistów spowodował, że więcej uwagi poświęcono rozbudowie zaplecza przy lotniskach i infrastruktury wokół lotnisk. Naprawiano pasy startowe przy wykorzystaniu spe-

cyjnych technologii, rozbudowywano hangary, domy mieszkalne, linie kolejowe i drogi. W strefie francuskiej w 85 dni wybudowano jeszcze jedno lotnisko – Tegel. Przy budowie pracowało 19.000 Berlińczyków w tym 40% kobiet. Prawie przez cały okres blokady Berlińczycy przez 20 godzin dziennie żyli bez światła i ogrzewania. Piloci alianccy opisywali swoje samoloty różnymi hasłami, czym doprowadzali do wściekłości wojska sowieckie, gdy nad nimi podchodzili do lądowania i startowali.

12 maja 1949 r. po 324 dniach blokady, gdy Sowieci nic nie mogli wskórać, postanowili uczynić „akt dobrej woli” i odwołali wszystkie restrykcje z tym związane. Blokada Belina wniosła dużo do współpracy cywilno-wojskowej i cywilnego planowania kryzysowego (awaryjnego) w ogóle. Te doświadczenia wykorzystano później podczas formułowania koncepcji „wielkiego wzmocnienia” podczas szczytowego okresu zimnej wojny. U nas niewiele z tego zrozumiano, nadal nad rozwiązaniami racjonalne przedkłada się militaryzację (szczytowe osiągnięcie totalitaryzmów) i świadczenia, czyli daninę pozabudżetową.

Podsumowanie

- ogólny tonaż przewiezionego zaopatrzenia – 2 325 808,7 ton;
- średnio dziennie przewożono – 7 178,5 ton;
- przy średnim udźwigu około 7 ton, daje to liczbę ponad 1000 samolotów;
- 68% przewiezionego zaopatrzenia stanowił węgiel (1 439 299,4 ton);
- wykonano 555 370 lotów do Berlina i z powrotem;
- dostarczono 182 586,2 ton paliwa;
- przewieziono poczty – 35 843 tony;
- przewieziono osób – 131 436 z Berlina i 288,454 do Berlina;
- dostarczono żywności – 488 088,2 ton;
- przebyto w powietrzu 104 388 951 mil;
- podczas realizacji mostu powietrznego zginęło: 16 brytyjskich żołnierzy i 21 cywilów; 1 żołnierz z południowej Afryki; 1 Australijczyk, 31 Amerykanów i 9 cywilów niemieckich.