

В. А. Беспалов



ЗАПАДНОБЕРЛИНСКИЙ ТРАНЗИТ (1945–1971)

ДИПЛОМАТИЯ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Российский институт стратегических исследований

В. А. Беспалов

ЗАПАДНОБЕРЛИНСКИЙ
ТРАНЗИТ (1945–1971):
ДИПЛОМАТИЯ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Москва
2015

УДК 94(100)
ББК 63.3(4)
Б 53

Б 53

Беспалов В. А.

Западноберлинский транзит (1945–1971): дипломатия холодной войны /
В. А. Беспалов ; Рос. ин-т стратег. исслед. – М. : РИСИ, 2015. – 322 с.

ISBN 978-5-7893-0220-0

Издание посвящено рассмотрению транзитного аспекта западноберлинской проблемы в контексте европейских международных отношений в период от постановки вопроса об оккупации Берлина в 1943–1945 гг. и до заключения Четырёхсторонних соглашений по Западному Берлину в 1971 г. Оспаривается преобладающий в зарубежной историографии тезис о "вине" СССР и ГДР в возникновении в 40–60-е гг. проблем с работой транзитного сообщения из Западного Берлина в ФРГ. Делается вывод, что главной причиной возникновения такой ситуации стал одинаковый подход обеих сторон холодной войны к западноберлинскому транзиту как к инструменту отстаивания своих геополитических интересов.

УДК 94(100)
ББК 63.3(4)

ISBN 978-5-7893-0220-0

© Российский институт
стратегических исследований, 2015

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Введение | 5 |
| Глава 1. Разработка статуса Западного Берлина и транзитного сообщения с западными зонами оккупации | 19 |
| Четырёхсторонний статус Берлина и международно-правовые основы транзитного сообщения | 19 |
| Место Берлина в военных планах западных держав в 1943–1945 гг. | 32 |
| Начальное оформление правовых основ транзитного сообщения на заключительном этапе Второй мировой войны | 52 |
| Глава 2. Техническое оформление западноберлинского транзита в Контрольном совете (1945–1947) | 76 |
| Обсуждение транзитного вопроса на первом этапе оккупации Германии | 76 |
| Автомобильное сообщение | 79 |
| Железнодорожное сообщение | 83 |
| Сообщение по внутренним водным путям | 99 |
| Воздушное сообщение | 103 |
| Разногласия в работе союзных органов | 119 |
| Глава 3. Возникновение "проблемы доступа" и 1-й Берлинский кризис (1948–1949) | 130 |
| "Проблема доступа" | 130 |
| 1-й берлинский кризис и блокада Берлина 1948–1949 гг. | 147 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Глава 4. Функционирование транзитного сообщения в период до 1958 г. | 169 |
| Западноберлинский транзит и вопрос внутригерманской торговли в первой половине 50-х гг. | 169 |
| Разделение транзитного вопроса на военный и гражданский (1953–1957) | 200 |
| Глава 5. 2-й Берлинский кризис (1958–1963) и разрешение транзитного вопроса | 228 |
| Транзитный вопрос в контексте 2-го Берлинского кризиса (1958–1963) | 228 |
| Формирование концепции Четырёхстороннего и Транзитного соглашений (1964–1971) | 257 |
| Заключение | 291 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ | 297 |
| Приложение 1 | 299 |
| Приложение 2 | 300 |
| Приложение 3 | 302 |
| Приложение 4 | 303 |
| Приложение 5 | 304 |
| Приложение 6 | 306 |
| Источники и литература | 308 |
| Об авторе | 321 |

ВВЕДЕНИЕ

Сложный комплекс международных проблем, характерный для второй половины XX в., связанный с так называемой западно-берлинской проблемой, которая являлась частью более крупного международного вопроса – германского, можно разделить на две взаимосвязанные составные части:

а) *Вопрос о правовом статусе города* Берлина ("Большого Берлина" как целого и "Западного Берлина" как его части) и, как следствие, возникшего позже особого территориально-административного образования – Западного Берлина.

б) *Вопрос о сообщении* Западного Берлина с внешним миром (в западной историографии – "вопрос доступа"), т.е. вопрос о транзите через территорию другого государства (ГДР), который, в свою очередь, разделялся на военный транзит (для гарнизонов США, Великобритании и Франции) и гражданский транзит (для граждан Западного Берлина, ФРГ и иностранцев).

Западнберлинская проблема, вызванная своеобразным положением этого политического и территориально-административного образования, на протяжении 1948–1971 гг. являлась своеобразной лакмусовой бумажкой взаимоотношений между западными державами (США, Великобританией, Францией) и Советским Союзом. Межсоюзные соглашения периода Второй мировой войны, определявшие четырёхсторонний статус Большого Берлина и право присутствия в западных секторах города гарнизонов западных держав, после прекращения деятельности Контрольного совета и распада Германии на два государства потеряли свою актуальность и не соответствовали изменившемуся положению дел. Поэтому отсутствие единого сводного документа, признанного обеими сторонами холодной войны, который определял бы правовой статус присутствия гарнизонов этих держав в самом сердце Советской оккупационной зоны Германии, а затем и ГДР, являлось мощным дестабилизирующим фактором на пути к разрядке в этих отношениях. Наличие вооружённых сил стран НАТО в самом центре ГДР и дислоцировавшейся на её территории Группы советских войск в Германии (ГСВГ) давало западным державам уникальные возможности для

проведения разведывательных, диверсионных и психологических акций против стран Восточного блока, что естественно вызывало соответствующую ответную реакцию со стороны советского командования и властей ГДР. Советский Союз со своей стороны часто использовал неопределённость статуса Западного Берлина как "рычаг" для давления на западные державы, предпринимавших различные политические акции в германском вопросе, способствовавшие выталкиванию или ограничению присутствия СССР в Германии и, как следствие, в Европе. Поэтому так называемый западноберлинский вопрос в течение всей послевоенной европейской истории представлял собой одну из основных проблем международных отношений в условиях раскола мира на два лагеря. По словам западногерманского исследователя У. Ветцлаука, "Берлин своим положением отражал европейскую и немецкую ситуацию"¹.

Можно сказать, что существование до 1971 гг. Западного Берлина (в экономическом смысле являвшимся эксклавом ФРГ, а в политико-юридическом – самостоятельным полугосударственным анклавным образованием) являло собой перманентный кризис, периодически обострявшийся в 1948–1949 гг., 1958–1963 гг. и в другие годы. Как отмечает отечественный юрист-международник Е. Ю. Винокуров, эти кризисы, как и всю западногерманскую проблему в целом, можно отнести к так называемому репрезентативному (замещающему) типу конфликтов вокруг анклавов, когда эти конфликты могут быть замещением более масштабной конфронтации между материнским и окружающим государством или между блоками, которые они представляют². В данном случае таким конфликтогенным фактором был вопрос доступа в Западный Берлин, его ахиллесовой пятой, как однажды выразился В. Брандт. По словам А. П. Клемешева, в случае обострения отношений между материнским и окружающим государствами у последнего "может возникнуть соблазн "разыгрывать эксклавную карту", ограничив доступ метрополии в эксклав"³. Таким образом, транзитный вопрос (как он именовался в ГДР) или вопрос доступа (как он именовался

¹ *Wetzlaugk U. Berlin und die deutsche Frage / U. Wetzlaugk. Köln, 1985. S. 9.*

² *Винокуров Е. Ю. Теория анклавов / Е. Ю. Винокуров. Калининград : Терра Балтика, 2007. С. 227.*

³ *Клемешев А. П. Российский эксклав: преодоление конфликтогенности / А. П. Клемешев. СПб. : Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2005. С. 40.*

в ФРГ и в других западных державах) в 1940–1960 гг. ярко демонстрировал степень напряжённости во взаимоотношениях между двумя политическими блоками. Эта напряжённость иллюстрировала в различные периоды времени разные подходы к решению германской проблемы в целом. Стоит отметить, что для СССР не существовало проблемы, связанной с транзитным вопросом. Таковой она являлась для западных держав (которым было необходимо осуществлять связь со своими гарнизонами в Берлине) и для ФРГ, отстаивавшей своё право "ответственности за всех немцев" посредством незаконного распространения собственной юрисдикции на Западный Берлин.

Настоящее исследование посвящено транзитному аспекту так называемой западноберлинской проблемы в контексте европейских международных отношений в период от постановки вопроса об оккупации Берлина в 1943 г. и до заключения Четырёхсторонних соглашений в 1971 г. Именно этот исторический период даёт примеры "разыгрывания эксклавной карты" Советским Союзом и постепенное решение транзитного вопроса дипломатическими средствами в условиях неблагоприятных отношений между материнским и окружающим государством⁴.

Актуальность этой книги во многом определяется потребностью объективного изучения исторического опыта разрешения кризисных ситуаций в системе сообщения анклавных территорий (в частности, Западного Берлина) с метрополией (которой в данном случае условно являлась ФРГ). Этот опыт может быть использован как при создании политико-юридических концепций, так и при выдвижении конкретных предложений по организации калининградского транзита, который до сих пор может быть потенциально использован как рычаг давления против Российской Федерации.

Помимо этого, в отечественной историографии данному аспекту "западноберлинской" и "германской" проблем до сих пор не уделялось должного внимания, подтверждением чему служит малое количество работ, посвящённых вопросу западноберлинского транзита. Таким образом, в последние годы, как с историографической, так и с геополитической точки зрения, для российской исторической и политологической науки назрела необходимость в рассмотрении данного вопроса.

⁴ Винокуров Е. Ю. Указ. соч. С. 199.

В книге предпринята попытка дать комплексную оценку роли западноберлинского транзита в общей проблематике международных отношений указанного исторического периода, выявить основные методы и механизмы использования этого вопроса великими державами в своих целях, а также осмыслить результат переговорных процессов, приведших к снятию этого вопроса с повестки дня. Главная задача исследования – анализ эволюции основных политико-юридических позиций великих держав относительно западноберлинского транзита в указанный период, а также описание его функционирования и шагов на пути к разрешению этой проблемы на взаимовыгодной, конструктивной договорной основе.

В книге особый акцент делается на юридическом оформлении данного вида передвижения западных союзников в первые послевоенные годы. Здесь подробно рассмотрены следующие вопросы: о связях Берлина с внешним миром (отношения между союзниками в органах Европейской консультативной комиссии и на заключительном этапе Второй мировой войны); формирование правовых основ транзитного сообщения в ходе обсуждения этого вопроса между западными державами и СССР на начальном этапе оккупации Германии; возникновение так называемой "проблемы доступа" в период 1-го Берлинского кризиса 1948–1949 гг.

Кроме того, в работе показаны функции транзита как рычага в отстаивании советскими и восточногерманскими властями своих позиций относительно "германского вопроса" в целом; степень зависимости транзитного сообщения от внутригерманской торговли и как следствие – его эффективность как рычага давления в контексте осуществления этой торговли.

Автор также подробно освещает функционирование транзитного сообщения (виды, объёмы поставляемых и вывозимых из Западного Берлина грузов, а также долю того или иного вида транспорта в осуществлении транзитных перевозок) в период 1964–1970 гг. и место транзитного вопроса в Четырёхсторонних соглашениях 1971 г.

Необходимо отметить также, что в большей степени акцент в книге сделан на изучении деятельности американской (США – основной контрагент СССР) и советской дипломатии, а также восточногерманской, западногерманской и, в меньшей степени, британской и французской дипломатии в отношении вопроса западноберлинского транзита.

Рассмотрение "транзитного вопроса" ограничивается периодом 1945–1971 гг. Нижняя временная граница обусловлена началом активного обсуждения союзниками по антигитлеровской коалиции проблем послевоенного устройства Германии, зон её оккупации, разделения Берлина на секторы и первых упоминаний вопроса о будущих связях города с западными зонами оккупации, что потребовало краткого экскурса в события 1943–1944 гг. Верхняя временная граница обусловлена фактическим разрешением разногласий относительно статуса Западного Берлина, когда вопрос о праве доступа в город западных держав и немецкого гражданского транзита был снят с повестки дня международных отношений.

Предваряя книгу, необходимо остановиться на некоторых терминах, которые встречаются в этой работе. В первую очередь, это термины из области международно-правовой науки и геополитической теории. Данное обстоятельство обусловлено самим фактом географического расположения Западного Берлина. В связи с этим необходимо обратиться к использованию терминов "анклав" и "экс-клав" и к их содержанию.

Единства взглядов на формулировки указанных терминов нет⁵. Тем не менее в международно-правовой практике устоялось довольно чёткое их определение: под "анклавом" понимается территория государства, окружённая территорией другого государства. Такого определения придерживались и советские правоведы-международники (например, Б. М. Клименко⁶, Э. Б. Алаев). Но это определение предлагает довольно упрощённое географическое объяснение сути анклавности. Более широкий разбор данного термина стал предметом исследования Е. Ю. Винокурова, хотя попытки более тщательного изучения предпринимались и ранее, например, в работах калининградских исследователей Ю. Д. Рожкова-Юрьевского⁷,

⁵ Подробный ретроспективный обзор широкого спектра теоретических взглядов на данный вопрос впервые полно представлен в комплексном исследовании Е. Ю. Винокурова "Теория анклавов" (Калининград, 2007).

⁶ *Клименко Б. М.* Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. М. : Международные отношения, 1967. С. 24.

⁷ *Рожков-Юрьевский Ю. Д.* О применении понятий "анклав" и "экс-клав" к характеристике Калининградской области / Ю. Д. Рожков-Юрьевский // Калининградская область: географические проблемы регионального развития. Калининград : Изд-во КГУ, 1996.

Ю. М. Зверева⁸ и А. П. Клемешева⁹, а также в работах зарубежных авторов: Я. С. Крога, С. Нис и др. В данной книге, на основе составленной последней по времени типологии территориальных анклавов (на 2007 г.), используются следующие термины: *анклав (полный анклав)* – интегральная часть государства, полностью окружённая территорией другого государства (или других государств), термин употребляется по отношению к окружающему государству; *материнское государство* – государство, частью которого является анклав; *окружающее государство* – государство, которое окружает анклав; *анклавное государство* – суверенное государство, полностью окружённое территорией другого государства (или других государств); *экслав* – то же, что и анклав, но по отношению к материнскому государству¹⁰.

Б. М. Клименко отмечает главную особенность анклава – невозможность использования свободного сообщения со своим государством иначе, как через окружающую его иностранную территорию¹¹. Поэтому тот вид сообщения между западными секторами Берлина и западными зонами оккупации Германии, который существовал до образования ФРГ и ГДР и после, именовался транзитным или сквозным, так как пути сообщения (железнодорожные, автомобильные и речные) проходили через территорию восточной зоны оккупации, на которую распространялась верховная власть Советской военной администрации. В книге применяется термин *транзит* – т.е. перевозки (грузов и пассажиров), осуществляемые через территорию одного (или нескольких государств – так называемых *промежуточных государств*). При рассмотрении вопросов, связанных с транспортным передвижением из/в Западный Берлин необходимо учитывать следующие виды транспорта, с помощью

⁸ Зверев Ю. М. Калининградская область в классификации анклавных (экславных) территорий мира / Ю. М. Зверев. Калининград : Изд-во КГУ, 2003.

⁹ Клемешев А. П. Указ. соч.; *Его же*. Проблема экславности в контексте глобализации. СПб, 2005; *Его же*. Трансформация экславности в условиях политической глобализации // Полис. 2005. № 4; *Его же*. Экславность как фактор развития Калининградской области // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. Сер. "Гуманитарные науки". 2005. Вып. 3. С. 34–41.

¹⁰ Определения даны по: *Винокуров Е. Ю.* Указ. соч. С. 18–21; *Клемешев А. П.* Указ. соч. С. 27.

¹¹ *Клименко Б. М.* Указ. соч. С. 24.

которого осуществлялось транзитное сообщение через советскую зону оккупации, а позже и через ГДР: *автомобильный, железнодорожный, водный (речной) и воздушный*.

Так как функционирование западноберлинского транзита затрагивало области различных сред (воздух, суша, вода), то в исследовании применялся ряд терминов из соответствующих отраслей как международного транспортного права (регулирующего перевозки сухопутным путём, внутренним водным транспортом), так и международного воздушного права (регулирующего авиаперевозки). Например, *воздушный коридор* – специально установленный в воздушном пространстве (государства или суверенной территории) участок пролёта границы или иного района территории (государства); *воздушное пространство* – пространство, входящее в состав государственной территории и международной территории общего пользования; *международный полёт* – любой полёт, при котором пересекается граница иностранного государства, т.е. государства иного, нежели государство регистрации или государства-эксплуатанта воздушного судна; *суверенитет над воздушным пространством* – полнота законодательной, исполнительной и судебной власти государства в отношении воздушного пространства, расположенного над его сухопутной, водной и морской территориями (это воздушное пространство является частью государственной территории, в границах которой государство осуществляет суверенную власть)¹².

Необходимо отметить, что при подготовке книги использовались труды советских, польских, немецких и американских историков – монографии, статьи, диссертации. На Западе работы, посвящённые транзиту и транзитному сообщению издавались в большом количестве с конца 40-х гг. XX в. и вплоть до заключения Четырёхстороннего соглашения 1971 г., а в СССР лишь тогда, когда советское правительство пыталось решить весь комплекс западноберлинской проблемы (1958–1963 гг. и 1969–1971 гг.). В целом, в трудах историков СССР этот вопрос не получил достаточной научной разработки. В немногочисленной советской и современной российской историографии очень мало места отводится изучению

¹² Словарь международного воздушного права. М. : Международные отношения, 1988. С. 39, 48, 112, 167–168.

вопроса транзитного сообщения Западного Берлина с внешним миром. Данная тема как составная часть западноберлинской проблемы рассматривалась лишь в нескольких работах советских авторов и в некоторых диссертациях. Во всех статьях и работах советских историков и юристов¹³, а также восточногерманских и восточно-европейских правоведов¹⁴ чётко проявлялся главный принцип рассмотрения берлинской проблемы и отдельных её аспектов как *комплекс острых международных вопросов*. Следовательно, и вопрос о транзите как о способе перевозки пассажиров и грузов в советской печати, в отличие от западных источников, никогда не рассматривался изолированно от берлинской и германской проблем.

Работы западных авторов, напротив, посвящены подробному обоснованию юридических прав западноевропейских держав на свободный доступ в Западный Берлин. Их труды можно условно разделить на две группы, причём только лишь по сугубо страноведческому принципу (англосаксонские и западногерманские исследователи).

¹³ Николаев П. А. Политика США, Англии и Франции в германском вопросе / П. А. Николаев. М. : Наука, 1964; *Его же*. Политика Советского Союза в германском вопросе. М. : Наука, 1966; Галкин А. А., Мельников Д. Е. СССР, Западные державы и германский вопрос / А. А. Галкин, Д. Е. Мельников. М. : Наука, 1966; Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его роль в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М. : Мысль, 1971; Кириллов Г., Ржевский Ю. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация / Г. Кириллов, Ю. Ржевский. М. : Международные отношения, 1977; Михайлов М. Порядок передвижения между ФРГ и Западным Берлином / М. Михайлов // *Международная жизнь*. 1969. № 3. С. 146–147; Орлов М. И., Андросов И. Ю. Проблема Западного Берлина в международных отношениях (1945–1975) / М. И. Орлов, И. Ю. Андросов // *Вопросы истории*. 1977. № 8. С. 71–105; Абрахимов П. А. Западный Берлин вчера и сегодня / П. А. Абрахимов. М. : Международные отношения, 1980; Белецкий В. Н. Западный Берлин / В. Н. Белецкий. М. : Знание, 1981; Марусин И. С. Особенности современного правового статуса Западного Берлина / И. С. Марусин // *Правоведение*. 1989. № 2. С. 82–85 и др.

¹⁴ Arzinger R., Poegel W. Westberlin – selbstständige politische Einheit / R. Arzinger, W. Poegel. Berlin, 1961; Görner G. DDR gewährleistet friedlichen Westberlin-Transit / G. Görner. Berlin, 1969; Keiderling G. Die Berliner Krise 1948/49 / G. Keiderling. Berlin (West), 1982; *Idem*. Berlin, 1945–1986. Geschichte der Hauptstadt der DDR. Berlin, 1987; Pastusiak L. Amerykanie w Berlinie Zachodnim. Politika Stanów Zjednoczonych wobec Berlina Zachodniego / L. Pastusiak. Warszawa, 1972; Lindner G. Zur Lüfthoheit der DDR / G. Lindner // *Deutsche Aussenpolitik*. 1957. Jg. 2, Heft 10. S. 830–833; Graefrath B. Völkerrecht schützt Lüfthoheit der DDR / B. Graefrath // *Deutsche Aussenpolitik*. 1962. Jg. 7, Heft 1. S. 11–23, etc.

Американские и британские авторы, рассматривавшие данную проблему¹⁵ в период до подписания Четырёхстороннего соглашения, концентрировали своё внимание на вопросах, связанных с проблемой военного транзита и "правом доступа" в город, т.е. на тех проблемах, которые непосредственно касались их прав относительно Западного Берлина и стояли первыми в повестке дня при решении всей берлинской проблемы. Западногерманские авторы¹⁶ и все современные историки ФРГ¹⁷ рассматривают прежде всего вопросы, связанные с гражданским транзитом и правом ГДР на контроль за этими коммуникациями. После заключения Четырёхстороннего соглашения в 1971 г. количество публикаций о Берлине стало снижаться, что объяснялось снятием остроты проблемы. Большинство вышеуказанных работ были посвящены

¹⁵ Davison W. Ph. Die Blockade von Berlin / W. Ph. Davison. Frankfurt am Main : Berlin, 1959; Franklin W. M. Zonal boundaries and access to Berlin / W. M. Franklin // World Politics. 1963. October. Vol. XVI, № 1. P. 1–31; Smith J. E. The Defense of Berlin / J. E. Smith. Baltimore, 1963; Graefrath B. Berlin Air Access Sovereignty claimed by East Germany / B. Graefrath. Washington, 1959; Райан К. Последняя битва. Штурм Берлина глазами очевидцев / К. Райан. М. : Центрполиграф, 2003.

¹⁶ Kuhn H. W. Die Regelung der Verkehrsverbindungen nach Berlin 1945–1946 / H. W. Kuhn // Europa-Archiv. 1959. 14. Folge. S. 447–446; Riklin A. Zur Frage des Luftverkehrs zwischen Westdeutschland und Westberlin / A. Riklin // Moderne Welt. 1961/62. Jg. 3. S. 292–319; Die Berlin Frage in ihrer Weltpolitischen Verpflechtung 1944–1963 / von der Gablenz O. M. München : Oldenbourg Verlag, 1963; Riklin A. Das Berlinproblem / A. Riklin. Köln, 1964; Schröder D. Die Bedeutung der Drei-Staaten-These für die Rechtslage des Verkehrs von und nach Berlin / D. Schröder // Recht in Ost und West. 1967. Jg. 11. S. 104–109; Ruge H. G. Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968; Der freie Zugang nach Berlin und die DDR. Bonn, 1968; Nawrocki J. Brennpunkt Berlin / J. Nawrocki. Köln, 1971; Herzfeld H. Berlin in der Weltpolitik. 1945–1970 / H. Herzfeld. Berlin : New York, 1973, etc.

¹⁷ Wetzlaugk U. Die Alliierten in Berlin / U. Wetzlaugk. Berlin, 1988; Benz W. Berlin – Blockade und Weststaatsgründung / W. Benz // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. 1998. № 6. S. 485–494; Huschke W. Die Bedeutung der Berliner Luftbrücke für die Entwicklung des modernen Lufttransports / W. Huschke // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. 1998. № 6; Delius F. C., Lapp P. J. Transit Westberlin / F. C. Delius, P. J. Lapp. Berlin, 1999; Lemke Th. Alliierte in Berlin / Th. Lemke. Berlin, 2000; Jeschonek Fr., Riedel D., Durie W. Alliierte in Berlin 1945–1994 / Fr. Jeschonek, D. Riedel, W. Durie. Berlin, 2002; Schröder T. Die Logistik der Lüftbrücke / T. Schröder // P.M. DOKU. 2006. № 1. S. 34–45.

описанию функционирования современного (на тот исторический момент) состояния транзита, с редкой ретроспекцией вопроса. В более позднее время (в 1980–1990 гг.) появилось несколько исследований, носящих характер скорее публицистических, а не научных статей, освещающих проблемы транзита как военного, так и гражданского. Западногерманские публикации насыщены большим количеством фактического материала, с помощью которого можно весьма полно представить атмосферу развития транзитного сообщения в те годы. Главный недостаток – чрезмерная идеологизация, не учитывание позиций и интересов СССР и ГДР, а также отсутствие анализа позиций сторон при обсуждении и оформлении принципов транзита в послевоенные годы в органах СКС. Тем не менее при том, что на данный исторический момент существует значительное количество публикаций, перекликающихся в той или иной степени с темой данной книги, нет обстоятельного исследования, посвященного транзитному аспекту западноберлинской проблемы в контексте системы европейских международных отношений, что подтверждает актуальность данной темы.

Книга основана как на опубликованных, так и на неопубликованных материалах, часть из которых впервые вводится в научный оборот. Все используемые источники можно разделить на следующие группы: материалы государственных архивов, опубликованные документы, статьи, речи и переписка государственных и общественных деятелей, статьи в периодической печати, мемуарная литература.

В основе данной книги – документы из Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ, фонд 7317), где собраны документы Советской военной администрации в Германии (СВАГ). Использовались описи № 38 и № 39, где находятся материалы Транспортного управления СВАГ, а также "Отчёт о работе Транспортного Директората Союзной Контрольной власти в Германии за период с 18 августа 1945 г. по 20 марта 1948 г.", который явился ценным источником информации при рассмотрении работы транспортных органов СКС. В исследовании использовались также описи № 7а и № 7с, в которых собраны приказы Главноначальствующего СВАГ.

Особый интерес представляют документы из Архива внешней политики Министерства иностранных дел (АВП МИД РФ, фонд 082), где собраны документы 3-го Европейского отдела (Референтура по Германии). В книге использованы документы описей за 1946–1955 гг., часть из них впервые вводится в научный оборот.

Источниками являются и официально-документальные материалы, опубликованные в различных тематических сборниках. В первую очередь необходимо отметить сборники официальных документов СВАГ и СКС, которые были опубликованы издательством СВАГ на русском или немецком языках в 1945–1947 гг.¹⁸ Остальные сборники по языковому признаку делятся на русскоязычные и зарубежные. Первые, в свою очередь, подразделяются на две части: советские, опубликованные до 1991 г.¹⁹, и современные российские²⁰. Зарубежные сборники представлены рядом восточногерманских изданий, опубликованных в 1958–1964 гг.²¹

¹⁸ Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland. Sammelheft 1. Berlin, 1945; Die Berliner Konferenz der Drei Mächte; Der Alliierte Kontrollrat für Deutschland; Die Alliierte Kommandantur der Stadt Berlin. Sammelheft 1. Berlin, 1945; Der Alliierte Kontrollrat in Deutschland. Die Alliierte Kommandatur der Stadt Berlin. Sammelheft 2. Berlin, 1946; Контрольный совет в Германии. Доклад Контрольного Совета в Германии Совету министров иностранных дел. Раздел III. Демократизация. Берлин, 1947.

¹⁹ Советский Союз и берлинский вопрос: Документы. Вып. 1. М.: Госполитиздат, 1948; Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М.: Политиздат, 1989; Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. М., 1955. Вып. XI; Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация. 1971–1977 гг.: Документы. М.: Политиздат, 1977.

²⁰ Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии): сб. док. М.: Терра, 1995; СССР и германский вопрос 1941–1949 / сост. Г. П. Кынин, Й. П. Лауфер. М.: Политиздат, 2000. Т. 3; Наринский М. М. Берлинский кризис 1948–1949 гг. Новые документы из российских архивов / М. М. Наринский // Новая и новейшая история (далее – НИИ). 1995. № 3. С. 16–29; Долгилевич Р. В. Первые "бреши" в Берлинской стене / Р. В. Долгилевич // НИИ. 2001. № 4. С. 71–90; *Ego же*. Советская дипломатия и Западный Берлин. 1963–1964 гг. // НИИ. 2007. № 4. С. 12–29; Секретный канал А. Ф. Добрынин – Г. Киссинджер: Документы архива внешней политики Российской Федерации. Документ № 2. Запись беседы А. Ф. Добрынина с Г. Киссинджером. 21 февраля 1969 г. // НИИ. 2006. № 5. С. 108–138.

²¹ Westberlin – Hort der Reaktion, Herd der Kriegsgefahr. Eine Dokumentation zur Frontstadtpolitik des Westberliner Senats. Berlin, 1958; Die Westberlinfrage und die

В книге также использовался "Сборник законов ГДР"²². Немалое число документальных собраний по исследуемой в книге теме было издано на Западе (в ФРГ и США).²³ Так как Западный Берлин признавался объектом международных отношений, то этим обстоятельством обусловлено значительное количество привлечённых сборников документов, изданных в США (являвшегося в тот исторический период основным контрагентом СССР). Речь прежде всего идёт об информационно-аналитическом издании внешнеполитического ведомства США, из серии "Международные отношения Соединённых Штатов. Дипломатические бумаги" за 1943–1968 гг.²⁴

К источникам можно отнести также и статистические сборники, выпускавшиеся магистратом Западного Берлина (после 1949 г.)²⁵, которые позволяют получить данные как относительно количества населения города, так и ввозимых и вывозимых грузов и пассажиров различными видами транспорта.

Одной из важнейших групп источников стали мемуары как западных²⁶, так и советских политических и военных деятелей

Vorschläge der DDR zu ihrer Lösung. Berlin, 1960; Dokumentation zur Westberlinfrage. Berlin, 1964.

²² Gesetzblatt der DDR. 1951. Teil I; Gesetzblatt der DDR. 1953. Teil I.

²³ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1966 / Hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bonn, in Zsarb. mit dem Senat von Berlin. München : Oldenburg, 1967; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 1. Halbband. Berlin, 1964; The Papers of General Lucius D. Clay. Bloomington ; London, 1974. Vol. 1–2; Bundesgesetzblatt. 1950; Bundesgesetzblatt. 1951. Teil I, II, etc.

²⁴ Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers (далее – FRUS). Серии за 1943–1968 гг.

²⁵ Statistisches Jahrbuch. Berlin, 1951–1970.

²⁶ *Clay L. D. Entscheidung in Deutschland* / L. D. Clay. Frankfurt am Main, 1950; *Howley F. Berlin Command* / F. Howley. New York, 1950; *Leahy W. I was there* / W. Leahy. New York, 1950; *Lord Strang. Home and Abroad* / Lord Strang. London, 1956; *Montgomery B. Memoiren* / B. Montgomery. München, 1958; *Truman H. S. Memoiren* / H. S. Truman. Bd. 1. Stuttgart, 1955; *Черчилль У. Вторая мировая война* : в 3 кн. / У. Черчилль. М. : Воениздат, 1991; *Робертс Ф. Сталин, Хрущёв и Берлинские кризисы* / Ф. Робертс // *Международная жизнь*. 1991. № 10. С. 131–143; *Эйзенхауэр Д. Крестовый поход в Европу* / Д. Эйзенхауэр. Смоленск : Русич, 2000; *Кеннан Дж. Дипломатия Второй мировой войны глазами американского посла в СССР Джорджа Кеннана* / Дж. Кеннан ; пер. с англ. Л. А. Игоревского, Ю. Д. Чупрова. М. : Центрполиграф, 2002.

тех лет²⁷, что позволяет узнать отношение руководителей и представителей общественности западных держав, СССР и Германии к описываемым событиям. Особый интерес представляют мемуары заместителя американского представителя в ЕКК Ф. Мосли "Оккупация Германии: новый взгляд на то, как появились зоны"; политического советника военной администрации в США Р. Мэрфи "Дипломат среди воинов"; военного губернатора военной администрации США в Германии генерала Л. Д. Клея "Решение в Германии". Эти воспоминания проливают свет на планы западных союзников в годы войны относительно будущего Германии, Берлина и вопроса связей города с внешним миром²⁸. Среди отечественных изданий особо следует выделить воспоминания Ю. Квицинского "Время и случай: заметки профессионала" и В. Фалина "Политические воспоминания. Без скидок на обстоятельства", содержащие обширный материал о развитии подходов советского правительства к статусу города и к праву использовать коммуникации западными державами и ФРГ, а также подробно рассказывающие о ходе переговоров между представителями западных держав и СССР в 1969–1971 гг. по вопросу Западного Берлина.

Отдельную группу источников составляют публицистика и материалы, опубликованные в периодической печати. Периодика в исследовании представлена следующими газетами: советскими ("Известия", "Правда") и восточногерманскими ("Нойес Дойчланд"). Кроме того, были использованы работы западных

²⁷ Жуков Г. К. Воспоминания и размышления : в 2 т. / Г. К. Жуков. М. : Олма-Пресс, 2002; Судоплатов П. А. Спецоперации. Лубянка и Кремль 1930–1950 годы / П. А. Судоплатов. М. : Олма-Пресс, 2005; Брандт В. Воспоминания. М. : Новости, 1991; Хрущёв Н. С. Время. Люди. Власть. Воспоминания : в 4 кн. М. : Московские новости, 1999; Абрахимов П. А. Западный Берлин вчера и сегодня / П. А. Абрахимов. М. : Международные отношения, 1980; Квицинский Ю. Время и случай. Заметки профессионала / Ю. Квицинский. М. : Олма-Пресс, 1999; Фалин В. Без скидок на обстоятельства. Политические воспоминания / В. Фалин. М. : Республика; Современник, 1999; Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д. Поле битвы – Берлин / Дж. Бейли, С. Кондрашев, Д. М. Мерфи. М. : Эксмо, 2002.

²⁸ Mosely Ph. E. The Occupation of Germany. New Light on How the Zones Were Drawn / Ph. E. Mosely // Foreign Affairs. 1949/50. Vol. 28. P. 580–604; Murphy R. Diplomat unter Kriegern / R. Murphy. Berlin, 1965; Clay L. D. Entscheidung in Deutschland / L. D. Clay. Frankfurt am Main, 1950.

и отечественных правоведов-международников²⁹, а также юридические словари³⁰.

Автор выражает большую признательность и благодарность всем, кто способствовал появлению данного исследования. Мои родители – Беспаловы Александр Иванович и Светлана Алексеевна – ещё в детстве вдохновили меня на изучение взаимоотношений России и Германии. Мой университетский учитель Александр Владимирович Золов сформировал целостное представление о процессе международных отношений в XX в. Преподаватели кафедры зарубежной истории и международных отношений исторического факультета моей альма-матер – Виктор Владимирович Сергеев, Юрий Владимирович Костяшов, Александр Дмитриевич Чумаков – помогли диалектически осмыслить многие основополагающие моменты исследуемого периода. Особую благодарность хочется высказать Фонду "Цайт" Эбелины и Герда Буцериуса за предоставленную возможность работать в Берлинской государственной библиотеке, а также сотрудникам Государственного архива Российской Федерации и Архива внешней политики МИД РФ за помощь, оказанную в поиске редких документов.

²⁹ Фердросс А. Международное право : пер. с нем. М. : Иностранная литература, 1959; Карташкин В. А. Территориальное верховенство в международном праве и его нарушение колониальными державами // Правоведение. 1964. № 2; Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию. М. : Международные отношения, 1967; Международное воздушное право. М. : Наука, 1980. Кн. 1; Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981; Богуславский М. М. Международное частное право. М. : Международные отношения, 1993.

³⁰ Словарь международного воздушного права : в 2 кн. М. : Наука, 1988.

Глава 1

РАЗРАБОТКА СТАТУСА ЗАПАДНОГО БЕРЛИНА И ТРАНЗИТНОГО СООБЩЕНИЯ С ЗАПАДНЫМИ ЗОНАМИ ОККУПАЦИИ

Четырёхсторонний статус Берлина и международно-правовые
основы транзитного сообщения

Разделение Берлина на оккупационные секторы было вызвано необходимостью размещения в нём после окончания Второй мировой войны центральных органов верховной союзной администрации для управления разгромленной фашистской Германией. Было символично, что столицу поверженного Третьего рейха великие державы решили сделать резиденцией Союзного контрольного совета (СКС). Поскольку Берлин должен был стать местопребыванием Контрольного совета (и именно поэтому), он подлежал оккупации войсками всех четырёх держав¹.

Один из американских сотрудников Европейской консультативной комиссии (ЕКК) Д. Нельсон вспоминает, что "значение Берлина как символа было настолько большим, что казалось почти невообразимым определить местонахождение Союзного контрольного аппарата где-нибудь ещё. Поскольку Берлин был когда-то гордым символом германской силы и нацистского доминирования, то отныне он изображал бы символ союзнической победы в войне и союзнические цели относительно Германии после войны. Казалось вполне естественным, чтобы Берлин – центр власти Рейха, стал Берлином – центром власти Союзников. Ценность символики Берлина как столицы Германии, казалось, требовала того, чтобы создать для города в послевоенном оккупационном режиме несколько особый статус"².

¹ История внешней политики СССР : в 2 т. / под ред. А. А. Громько, Б. Н. Пономарева. М. : Наука, 1980. Т. I : 1917–1945 гг. С. 470.

² *Wetzlaugk U. Berlin und die deutsche Frage / U. Wetzlaugk. Köln, 1985. S. 19.*

В ЕКК вопрос об оккупации Большого Берлина рассматривался с февраля по сентябрь 1944 г., в контексте обсуждения общих условий капитуляции Германии и последующего управления ею³. В итоге 12 сентября 1944 г. был утверждён "Протокол Соглашения между правительствами СССР, США и Соединённого Королевства о зонах оккупации Германии и об управлении "Большим Берлином"⁴. В нём указывалось, что *"Германия в границах, существовавших на 31 декабря 1937 г., будет разделена для целей оккупации на три зоны, по одной из которых будет отведено каждой из трёх держав, а также будет выделен особый район Берлина, оккупируемый совместно тремя державами <...> район Берлина, для которого <...> предусматривается особый порядок оккупации <...> занимается совместно вооружёнными силами СССР, США и Соединённого Королевства, выделяемыми соответствующими главнокомандующими. С этой целью территория "Большого Берлина" разделяется на <...> три части..."*⁵.

Для обеспечения нормальной деятельности центральных контрольных органов, Протоколом ЕКК и Соглашением о контрольном механизме в Германии от 14 ноября 1944 г., определялся особый статус для совместно оккупируемого Берлина (находящегося в центре советской оккупационной зоны, территория которой также была утверждена данными документами).

Необходимо отметить, что территориальная принадлежность Берлина к советской зоне являлась основной предпосылкой, на основании которой стороны принимали окончательное решение о его

³ Подробнее в отечественной историографии о работе ЕКК см.: Кынин Г. П. Германский вопрос во взаимоотношениях СССР, США и Великобритании. 1944–1945 гг. / Г. П. Кынин // Новая и новейшая история. 1995. № 4. С. 105–132; СССР и германский вопрос; Die UdSSR und die deutsche Frage 1941–1949: Документы из Архива внешней политики РФ : в 3 т. / сост. Г. П. Кынин, Й. П. Лауфер. М. : Международные отношения, 2000. Т. I : 22 июня 1941 – 8 мая 1945 гг. С. 19–23, 685, 689–690.

⁴ Административный термин "Большой Берлин" появился 27 апреля 1920 г. в соответствии с законом "Об образовании новой городской общины Берлина", на основании которого столица Веймарской республики была укрупнена присоединением к историческому центру Берлина всех близлежащих областей и посёлков (см.: Geschichte Berlins / Hrsg. W. Ribbe. Berlin, 2002. II. Bd. S. 814–824).

⁵ Официальный текст Протокола, аутентичный английскому варианту см.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. М. : Госполитиздат, 1955. Вып. XI. С. 55–56.

статусе⁶. Более того, именно западные державы, как это будет видно ниже, в период планирования послевоенного устройства Европы в 1943–1944 гг. отнесли Берлин к советской зоне оккупации (это был британский проект, с которым позже согласились американцы). Именно поэтому ни в одном из указанных документов нельзя найти ни одного упоминания о том, что западные державы будут обладать в городе или в своих секторах верховной (суверенной) властью, как это было в их зонах оккупации Германии. Межсоюзные соглашения 1944–1945 гг., которые являлись юридической основой для пребывания гарнизонов западных держав в их секторах Берлина, давали этим государствам право лишь на *совместное управление* городом через специально создаваемую Межсоюзническую комендатуру. Это право предусматривало *только административную ответственность их военных властей в западных секторах, но не больше*. Данное обстоятельство чётко прописано в ст. 7 Соглашения о контрольном механизме в Германии от 14 ноября 1944 г.:

а) *"Для совместного управления районом "Большого Берлина" будет создана Межсоюзническая Комендатура в составе трёх комендантов, по одному от каждой Державы, назначаемых их соответствующими главнокомандующими. Межсоюзническая Комендатура будет возглавляться Главным Комендантом, обязанности которого будут выполняться поочерёдно каждым из комендантов"*.

б) *"При Межсоюзнической Комендатуре из персонала каждой из трёх держав будет создан технический аппарат, структура которого будет отвечать задачам наблюдения и контроля за деятельностью местных органов "Большого Берлина", ведающих его городским хозяйством"*.

в) *"Межсоюзническая комендатура будет действовать под общим руководством Контрольного совета и будет получать приказы через Комитет по координации"*⁷.

Вследствие того, что СКС создавался для осуществления верховной власти в Германии на период её оккупации, а также с целью

⁶ *Высоцкий В. Н.* Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / *В. Н. Высоцкий.* М. : Мысль, 1971. С. 335.

⁷ Официальный текст Соглашения, аутентичный английскому варианту см.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. М. : Госполитиздат, 1955. Вып. XI. С. 64–65.

контроля выполнения Потсдамских соглашений 1945 г., то и территория Берлина должна была рассматриваться как оккупированная временно, т.е. до тех пор, пока не прекратится работа союзных контрольных органов. В письме одного из английских представителей в ЕКК лорда Сэмюэля Худа советскому представителю Ф. Т. Гусеву прямо подтверждалось, что "район Большого Берлина занимается совместно, а Межсоюзная Комендатура создаётся только для его административного управления"⁸. Летом 1945 г. вышло распоряжение британской военной администрации относительно сферы действия её законодательства, где, в частности, говорилось: "Британский сектор Берлина не входит в неё"⁹.

Факт принадлежности всего Берлина к советской зоне был зафиксирован и в совместных четырёхсторонних документах периода совместной оккупации Германии. В приложении "А" "Демократизация Берлина" Доклада Контрольного совета Совету министров иностранных дел, который был утверждён на заседаниях 20 и 25 февраля 1947 г., зафиксировано в п. 2: "*Ввиду положения Большого Берлина, который является районом, оккупированным совместно четырьмя державами (как это изложено в четырёхстороннем соглашении о зонах оккупации Германии) и в то же время является столицей советской зоны оккупации, берлинские центральные органы четырёх партий также служили в качестве центральных органов для партий советской зоны*"¹⁰ [Выд. авт.].

Поскольку в первый период оккупации поверженной Германии не существовало какого-либо единого сводного документа, который определял бы статус Берлина, то особым, или четырёхсторонним¹¹, статусом Берлина стали называть совокупность всех тех решений,

⁸ Цит. по: *Высоцкий В. Н.* Указ. соч. С. 336.

⁹ Там же. С. 337.

¹⁰ Официальный текст Приложения "А" к Докладу Контрольного Совета, аутентичному английскому и французскому вариантам см.: Контрольный совет в Германии. Доклад Контрольного Совета в Германии Совету министров иностранных дел. Раздел III. Демократизация. Берлин : СВАГ, 1947. С. 44.

¹¹ 1 мая 1945 г. к Соглашению от 14 ноября 1944 г. присоединилось Временное правительство Французской республики, которому, в соответствии с решениями Ялтинской конференции 1945 г. выделялись зона оккупации Германии (за счёт зон Великобритании и США) и сектор оккупации в Берлине (за счёт британского сектора).

которые были выработаны союзниками в ЕКК и в различных устных и письменных послевоенных договорённостях между СССР и западными державами¹².

Советские историки-международники определяли всю совокупность международных решений 1944–1945 гг. как *договор о цессии управления*, позволявший войскам трёх держав с согласия СССР временно занять часть территории советской зоны оккупации и осуществлять на ней с некоторыми существенными условиями и ограничениями управленческие функции¹³.

Как известно, цессия – это договорная передача территориального суверенитета¹⁴ над определённой территорией от одного государства к другому. Однако стоит отметить, что в соответствии с обычными правилами международного права (в частности, на это указывает крупнейший австрийский юрист-международник А. Фердросс), всякая цессия управления, по существу, не является цессией в полном смысле этого термина, поскольку cedent (в данном случае СССР) сохраняет за собой территориальный суверенитет¹⁵, т.е. право на осуществление верховной власти над своей зоной оккупации, куда, в частности, входила территория всего Большого Берлина. Право же осуществления верховной власти в своей зоне оккупации каждой оккупирующей державой следовало из самого факта поражения Германии и принятия на себя верховной власти в соответствии с "Декларацией о поражении Германии и о взятии на себя победителями верховной власти" от 5 июня 1945 г. Соглашаясь с разделом города, СССР в западных частях Берлина, следовательно, терял только право непосредственного административного управления территорией западных секторов города.

Данное обстоятельство подтверждалось также тем фактом, что железные дороги, проходящие через весь Берлин, метрополитен (Untergrundbahn, U-Bahn), а также городская железная дорога

¹² *Высоцкий В. Н.* Указ. соч. С. 333.

¹³ *Кириллов Г., Ржевский Ю.* Важный фактор разрядки в Европе / Г. Кириллов, Ю. Ржевский // Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину. М.: Международные отношения, 1978. С. 5.

¹⁴ Осуществления государством над своей территорией и в её пределах суверенной (верховой) власти (*Карташкин В. А.* Территориальное верховенство в международном праве и его нарушение колониальными державами / В. А. Карташкин // Правоведение. 1964. № 2. С. 105).

¹⁵ *Фердросс А.* Международное право / А. Фердросс; пер. с нем. Ф. А. Кублицкого, Р. Л. Карышкиной; под ред. и с пред. Г. И. Тункина. М.: Иностранная литература, 1959. С. 261.

(Stadtbahn, S-Bahn), которая являлась частью общей железнодорожной системы земли Бранденбург, входившей в советскую зону оккупации, находились под управлением советского командования, а позднее – властей ГДР. Такое положение было чётко прописано в приказе Верховного главноначальствующего СВАГ Г. К. Жукова "О мероприятиях по восстановлению железнодорожного и водного сообщения" от 1 августа 1945 г.¹⁶, в котором указывалось, что для ускорения процесса восстановления железнодорожного сообщения на территории советской оккупационной зоны создавались 8 немецких железнодорожных дирекций (Берлинская, Магдебургская, Грейфсвальдская, Коттбусская, Шверинская, Дрезденская, Эрфуртская и Гальская) под контролем органов Транспортного управления СВАГ. В компетенцию одной из этих дирекций полностью входил город Берлин (так называемый "Берлинский железнодорожный узел"). Более того, указом Межсоюзнической комендатуры г. Берлина от 31 августа 1945 г. подчёркивалась принадлежность всей железнодорожной системы Берлина советским органам управления¹⁷. В течение всего первого периода оккупации Германии западные державы не предъявляли никаких претензий на соучастие в руководстве и управлении железнодорожным движением и сообщением в западных секторах Берлина.

Таким образом, особый статус Большого Берлина не отрывал город от советской зоны оккупации, а позволял рассматривать как её составную часть. Это подразумевалось и признавалось западными державами в течение всего периода совместной оккупации Германии. Присутствие же американских, британских и французских войск в Берлине совместно с советскими военными в центре советской оккупационной зоны должно было всего лишь способствовать обеспечению необходимых условий для работы Контрольного совета. Размещение войск трёх западных держав являлось следствием тех

¹⁶ Текст приказа см.: Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland. Aus dem Stab der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland. Sammelheft 1. Berlin : Verl. der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland, 1945. S. 27.

¹⁷ Текст указа см.: Die Berliner Konferenz der Drei Mächte; Der Alliierte Kontrollrat für Deutschland; Die Alliierte Kommandantur der Stadt Berlin / Communiqués, Déclarations, Proklamationen, Gesetze, Befehle. Sammelheft 1. Berlin : Verl. der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland, 1945.

уступок в соблюдении суверенитета над территорией своей оккупационной зоной, на которые Советский Союз должен был пойти после войны ради выполнения будущих решений о капитуляции и управлении Германией, т.е. тех решений, которые вырабатывались в ЕКК, а затем легли в основу Ялтинских и Потсдамских соглашений 1945 г. Такое размещение войск западных союзников было неразрывно связано с функционированием единых контрольных органов управления оккупированной Германией. Предполагалось, что после прекращения оккупационных функций великих держав в Германии четырёхстороннее управление городом и присутствие оккупационных сил на территории Берлина будет окончательным. Именно этим обстоятельством и объяснялись все дальнейшие дискуссии о статусе Западного Берлина после развала Контрольного совета и прекращения единого четырёхстороннего управления Германией в 1948 г.

После образования двух германских государств оба стали предъявлять претензии на присвоение себе прав в отношении Западного Берлина. ФРГ, которая юридически не имела абсолютно никаких прав на город, стремилась увеличить степень своего присутствия в Берлине, а ГДР, заявляя о незаконности отчленения западной части города от восточной, пыталась взять под свой полный контроль линии транзитных коммуникаций (обосновывая это правом на неограниченный суверенитет над своей территорией, по которой проходили линии коммуникаций, ранее контролировавшиеся СВАГ).

В ст. 2 Конституции Германской Демократической Республики, введённой в действие временной Народной палатой ГДР, было прописано: "Столицей Республики является Берлин". После провозглашения ГДР Советский Союз (так же, как это месяцем ранее сделали западные державы в западных зонах) передал все административные функции, которые осуществляла СВАГ, правительству новой страны – ГДР. То же самое было осуществлено и в Берлине. 12 ноября 1949 г. советский комендант города генерал-майор А. Котиков передал все административные функции в Берлине магистрату Большого Берлина, как себя именовал восточноберлинский магистрат. Таким образом, восточный сектор города стал именоваться "столицей Германской Демократической Республики". Де-факто, это было логическим следствием всего предыдущего положения дел, так как

весь Берлин, являвшийся частью Советской оккупационной зоны, что до 1948 г. подразумевалось всеми оккупационными державами как само собой разумеющийся факт, после оформления двух германских государств на территориях бывших оккупационных зон должен был стать столицей восточногерманского государства.

Тем не менее формулировка об "особом порядке оккупации и совместном управлении Большим Берлином", зафиксированная в Соглашении ЕКК от 12 сентября 1944 г., предоставила западным державам возможность выдвижения различных трактовок юридического положения всего Берлина и степени ответственности четырёх держав-победительниц за сохранение такого положения. Неофициально на весь Берлин распространялась четырёхсторонняя ответственность, что выражалось в беспрепятственном проезде западных патрулей по территории восточной части города, а также в особом положении граждан Восточного Берлина – они не могли участвовать в выборах в законодательный орган ГДР – Народную палату. Однако в официальных советских заявлениях и нотах постулировалась чёткая дефиниция: Восточный Берлин – это "демократический Берлин" и столица ГДР. Естественно, такая формулировка не воспринималась западными державами, которые полностью отрицали передачу административных прав от СВАГ восточногерманскому правительству и считали это нарушением четырёхстороннего статуса города со стороны СССР (что также было отражено во всех западных документах). Тем самым западные власти могли позволять ФРГ в существенной мере распространять свою юрисдикцию по многим вопросам на Западный Берлин. Неразрешённость вопросов, касающихся статуса города (право присутствия западных держав в городе, отношение ФРГ к городу), создало уникальную ситуацию в определении правового положения Западного Берлина как своеобразного анклавного образования, не имеющего юридически определённого материнского государства, что как следствие влекло и неопределённость в правовом положении транзитного сообщения Берлина с ФРГ. В случае с западноберлинским транзитом имел место тот факт, что анклавное образование возникло в условиях напряжённых отношений между условным материнским и окружающим государством. Поэтому проблема доступа в город для западных держав и ФРГ с самого начала приобрела очень серьёзный

характер, а со временем она лишь усиливалась ввиду отсутствия какого-либо конкретно достигнутого соглашения о функционировании транзита (как в межсоюзных соглашениях военного периода, так и послевоенного), которое бы чётко описывало принципы, права и обязанности каждой из сторон.

В связи с этим следует напомнить, что международное право различает несколько видов международного сообщения при перевозке грузов и пассажиров, одним из которых является транзитное сообщение. При этом окружающее государство определяет маршрут, который связывает анклав с материнским государством, и это должно быть чётко зафиксировано в соответствующем соглашении.

Отечественный правовед О. Н. Садилов отмечал, что такой вид сообщения ставит ряд дополнительных правовых и технических проблем и, в первую очередь, с правовой точки зрения, **должен получить своё разрешение вопрос о праве иностранного государства на транзит** (именно эта проблема и стала ключевой для западноберлинского транзита в дальнейшем)¹⁸. Для организации транзитного сообщения необходимо: во-первых, наличие как минимум двух государств (если речь идёт о связи двух частей одного и того же государства, отделённых друг от друга территорией другого [анклав – материнское государство]) или трёх (одно является пунктом отправления, другое – пунктом назначения, а третье – государством, предоставляющим свою территорию для осуществления перевозки); а во-вторых – официальное разрешение на осуществление такого типа сообщения.

Следовательно, в случае с транзитным сообщением западных секторов Берлина с западными зонами оккупации, а позднее и с ФРГ, неправомерно говорить о межгосударственном транзите в полном смысле этого слова [связь анклав – материнское государство]. В территориально-административном смысле Западный Берлин, не будучи полноценным государственным образованием, являл собой *особую политическую и территориально-административную единицу* с появившимися с 1949 г. полугосударственными признаками. (Так, верховной властью в городе с этого периода времени являлась трёхсторонняя военная комендатура, которая тем самым

¹⁸ Садилов О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садилов. М. : Юридическая литература, 1981. С. 10.

сохраняла оккупационный режим и ограничивала круг полномочий органов местного самоуправления города; законодательную власть осуществляла палата депутатов, исполнительную – сенат во главе с правящим бургомистром.) Таким образом, придерживаясь общепринятой классификации, концентрированно выраженной Е. Ю. Винокуровым¹⁹, Западный Берлин нельзя отнести к какому-либо определённому типу анклавов. Он представлял собой промежуточный тип анклавных образований: это и не *анклавное государство* (государство, полностью окружённое территорией другого) и не *анклав* (часть территории одного государства, отделённая территорией другого). Однако с экономической точки зрения Западный Берлин мог бы называться эксклавом ФРГ, поскольку в 1950–1953 гг. был полностью включён в финансовую систему Западной Германии (в этом смысле она выступала в качестве материнского государства). С точки зрения политико-юридической, город никогда таковым не являлся, так как не существовало ни одного документа, описывающего какие-либо права ФРГ на западные секторы Берлина. Даже Четырёхстороннее соглашение 1971 г. говорило лишь о трёх секторах Берлина, зафиксировав, что ни одно государство не вправе считать Западный Берлин частью своей территории, и что он признаётся особой политической единицей. Таким образом, Западный Берлин де-юре никогда не был признан эксклавом ФРГ. С позиций же сегодняшнего дня Западный Берлин точнее можно было бы определить как *анклавное полугосударственное образование*. Именно в этом и заключалась уникальность его правового положения.

Сам факт существования Западного Берлина как особой анклавной единицы в соответствии с общими международно-правовыми принципами, как подчёркивает советский правовед Б. М. Клименко, подразумевает "невозможность использования свободного сообщения с другими государствами иначе, как через окружающую его иностранную территорию"²⁰. Он отмечает, что в международном праве отсутствует норма, которая "автоматически предоставляла бы право прохода к анклаву". Проход лиц в анклавы регулируется либо

¹⁹ Винокуров Е. Ю. Указ. соч. С. 18–41.

²⁰ Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. М. : Международные отношения, 1967. С. 24.

внутренними пограничными правилами и является, следовательно, внутренним делом государства, в котором такие правила издаются, либо регулируется общими соглашениями пограничных государств о движении через границу безотносительно к анклавам. Никакого единообразия в регулировании прохода к анклавам нет и каждое государство решает этот вопрос по-своему. Хотя государства, как правило, и предоставляют доступ к анклавам, однако нет достаточных оснований считать такое предоставление обязывающим международно-правовым обычаем. Это скорее обыкновение, в котором государство не принимает на себя юридического обязательства соблюдать его.

Таким образом, сообщение города по транспортным коммуникациям с ФРГ, также не имевшее чёткой юридической базы, согласованной всеми участниками такого сообщения и способное налагать на все стороны определённые права и обязанности, в принципе могло односторонне регулироваться как ГДР, так и советскими властями (т.е. вопрос о праве иностранного государства на транзит решался бы с окружающим государством – ГДР). Обозначение же такого сообщения термином "транзит" говорило бы о признании суверенитета ГДР как со стороны ФРГ, так и западных держав, что не входило в повестку дня внешней политики этих государств в тот исторический период. Вместо термина "транзит" западные державы длительное время использовали формулировку "право на доступ", что являлось следствием военного поражения Германии. Тем не менее, независимо от позиции и желания западных держав и ФРГ обозначать это сообщение транзитным или нет, оно было именно таковым.

До 1949 г. такая особенность положения проявлялась менее отчётливо. Речь шла лишь об официальном разрешении передвижения для войск западных оккупационных держав, т.е. о военном транзите. Только с этого года начал проявляться в полной мере вопрос о транзите через территорию другого государства (ГДР), который в свою очередь, стал разделяться на военный транзит и гражданский (для граждан Западного Берлина и ФРГ). Вопрос о праве иностранного государства или государств (США, Великобритании, Франции и ФРГ) на военный и гражданский транзиты решался только со СВАГ (позднее – с Контрольной комиссией, а затем с командованием Группы советских войск в Германии (ГСВГ) и частично

с транспортными органами ГДР), а с 1955 г. вопросы гражданского транзита полностью решались с органами ГДР.

Отсутствие чётко зафиксированных принципов функционирования транзита было следствием того, что вопрос о доступе западных союзников в Берлин транзитом через советскую зону оккупации никогда не рассматривался на заседаниях ЕКК и не упоминался в официальной дипломатической переписке между союзниками в годы войны. К слову, западные державы, которые больше нуждались в письменно зафиксированных гарантиях на доступ в город, обходили эту проблему стороной на заседаниях Комиссии.

Зарубежные юристы и историки (А. Риклин, Х. Кун, У. Франклин, К. Райан и др.) высказывали различные точки зрения по поводу причин такого поведения западных держав. Одни исследователи утверждали, что это либо следствие межведомственных нестыковок между государственным департаментом и военным министерством США (военные настаивали на том, что вопрос о доступе в Берлин – это дело военных, а не дипломатов), либо просто недооценка Верховным командованием в 1944 г. и зимой – весной 1945 г. политической роли Берлина. (В пользу этого тезиса А. Риклин приводит радиограмму генерала Эйзенхауэра Монтгомери, посланную им незадолго до окончания войны, в которой тот сообщал, что Берлин для него – всего лишь "географическое понятие".) Другие учёные видели в этом проявление нежелания западных держав вообще ставить вопрос о свободном доступе на повестку дня в ЕКК из-за боязни вызвать недоверие советской стороны и осложнить тем самым и без того непростые взаимоотношения. Вывод Риклина свёлся к тому, что в период от Ялты до Потсдама все мысли государственных мужей были сосредоточены непосредственно на ежедневных вопросах, связанных с поражением Германии, а всё, что касается послевоенного планирования, рассматривалось ими как второстепенное²¹. С этой точкой зрения можно согласиться только отчасти. Стоит отметить, что в своих мемуарах Эйзенхауэр писал: "...Берлин – символ оставшейся немецкой мощи. Его взятие было важно как психологически, так и политически". Однако же сразу добавлял, что, на его взгляд, "он [город] не являлся ни логичной, ни

²¹ Riklin A. Das Berlinproblem / A. Riklin. Köln. 1964. S. 33–34.

наиболее желанной целью для войск западных союзников"²². Чуть далее Эйзенхауэр подчёркивал, что "сам Берлин более не представляет особой важности... Его полезность для немцев в значительной мере подорвана... Что теперь важно – так это не распылять наши усилия, а собрать все силы для единственного наступления..."²³.

Американский историк У. Франклин указывал, что великие державы в период планирования послевоенного устройства Германии рассчитывали на длительное сотрудничество с СССР. Поэтому многие вопросы, касающиеся границ зон, не были так досконально рассмотрены. А если учесть, что советское правительство признало право западных держав находиться в Берлине после войны, то оно, таким образом, признало самоочевидным наличие их права доступа в Берлин. Ещё один довод, который приводит Франклин, показывая недооценку в США вопроса транзита – сосредоточенность американского правительства на тихоокеанских делах и нежелание оставлять большое количество американских войск в Европе ввиду войны с Японией²⁴. Тем самым кажущаяся незначительность этого вопроса в годы войны, по мнению Франклина, была следствием отсутствия чёткого видения устройства послевоенной Европы.

Западногерманский историк Х. Кун, в свою очередь, приводил более весомый аргумент, указывая, что причины такого поведения надо искать также и в тех разногласиях, которые существовали у западных союзников в годы войны по поводу решения вопроса об оккупационных зонах и целях послевоенной политики в Германии и в Европе²⁵. Его позиция переключалась с точкой зрения К. Райана, который отмечал, что не учитывание вопроса доступа в Берлин – следствие "шестнадцати месяцев неразберихи и споров" между США и Великобританией²⁶. Историк из ГДР Г. Гёрнер и польский исследователь Л. Пастусяк также писали, что отсутствие ещё с 1943 г. тщательной согласованности позиций между западными союзниками

²² *Эйзенхауэр Д.* Крестовый поход в Европу / Д. Эйзенхауэр ; пер. с англ. Е. М. Федотова. Смоленск : Русич, 2000. С. 447.

²³ Там же. С. 454.

²⁴ *Franklin W. M.* Zonal boundaries and access to Berlin / W. M. Franklin // *World Politics*. 1963. October. Vol. XVI, № 1. P. 21.

²⁵ *Kuhn H. W.* Die Regelung der Verkehrsverbindungen nach Berlin 1945–1946 // *H. W. Kuhn. Europa-Archiv*. 1959. 14. Folge. S. 451.

²⁶ *Райан К.* Последняя битва. Штурм Берлина глазами очевидцев / К. Райан ; пер. с англ. Л. А. Игоревского. М. : Центрполиграф, 2003. С. 125.

о зонах оккупации в Германии и о будущей принадлежности Берлина привело к тому, что так и не было выработано единого мнения относительно доступа в город²⁷.

Позиция последних трёх исследователей представляется наиболее достоверной, поскольку известно, что разработка планов оккупации Германии и разделения будущих сфер влияния в Европе в течение двух лет (1943 и 1944 гг.) западными союзниками выявила довольно серьёзные разногласия и противоречия между США и Великобританией как между двумя соперничающими державами. Британцы, претендуя на роль лидера Западной Европы, стремились отстранить американцев от контроля за основными геостратегическими районами Германии. Данный тезис всегда подчёркивался советскими историками. Так, П. А. Николаев ещё в 60-е гг. XX в. писал, что вопрос об английской и американской зонах Германии, а также соответственных секторах Берлина долго оставался открытым²⁸. Этому же мнению придерживается и ряд современных российских историков, например В. М. Фалин²⁹.

Место Берлина в военных планах западных держав в 1943–1945 гг.

Для того чтобы лучше представить, какое место отводилось в военном планировании западных держав вопросу доступа в Берлин, а, как известно – именно западные державы раньше СССР начали заниматься практическим рассмотрением послевоенного устройства Германии, следует показать, как англо-американские политики и военные пришли в 1943–1944 гг. к решению оставить Берлин за Советским Союзом.

Военное планирование относительно высадки англо-американских войск во Франции и определение западных зон оккупации

²⁷ Görner G. DDR gewährleistet friedlichen Westberlin-Transit / G. Görner. Berlin, 1969. S. 79–82; Pastusiak L. Amerykanie w Berlinie Zachodnim Polityka Stanów Zjednoczonych wobec Berlina Zachodniego. Warszawa : Czytelnik, 1972. S. 9.

²⁸ Николаев П. А. Политика США, Англии и Франции в германском вопросе / П. А. Николаев. М. : Наука, 1966. С. 51.

²⁹ Фалин В. Второй фронт. Антигитлеровская коалиция: конфликт интересов / В. Фалин. М. : Центрполиграф, 2000. С. 432–442, 537–540.

Германии с начала 1943 г. шло быстрыми темпами. Изначально лидерство в этом вопросе было за британцами, уже весной 1943 г. разработавших как проект высадки на континент, так и проект плана разделения Германии, который затем был положен в основу окончательного плана оккупации и утверждён осенью 1944 г. в ЕКК. Британский план базировался на положениях меморандума Комитета послевоенного планирования Эттли и Идена от 25 мая 1943 г., утверждённого Черчиллем, концепция которого подразумевала разделение Германии на три части, оккупированных соответственно одной из воюющих держав.

Ещё на конференции в Касабланке в январе 1943 г. было решено создать союзнический общевойсковой штаб под началом английского офицера для подготовки конкретного плана операции "Оверлорд". Эта группа приступила к выполнению своей задачи в Лондоне. В апреле её возглавил британский генерал-лейтенант Фредерик Э. Морган, известный под кодовым именем "КОССАК"³⁰. Этой аббревиатурой стала называться и группа планирования³¹.

В июле 1943 г. формирование концепции плана "Оверлорд" было завершено. План предусматривал разработку сугубо военной стороны осуществления высадки экспедиционных сил США и Великобритании с Британских островов через Ла-Манш на побережье Северо-Западной Франции и захват ими стратегических плацдармов в Европе. К этому времени была продумана и альтернативная концепция военно-политической стороны высадки, получившая название – план "Рэнкин"³². Согласно этому плану в случае неожиданного быстрого полного разгрома вооружённых сил Германии Советской армией, англо-американские войска должны были срочно высадиться в Северной Франции и оккупировать как можно большую территорию Европейского континента, разделив Европу на сферы влияния и установив над крупными городами материка свой административный контроль, прежде чем это успеют сделать советские войска.

³⁰ Черчилль У. Вторая мировая война : сокр. пер. с англ. / У. Черчилль. М. : Воениздат, 1991. Кн. 3, т. 5–6. С. 40; *Franklin W. M. Op. cit.* P. 5.

³¹ COSSAC – сокращение по первым буквам слов: Chief of Staff Supreme Allied Commander – Начальник штаба Верховного главнокомандующего союзническими силами.

³² Работа над планом "Рэнкин" началась зимой 1943 г., т.е. после поражения вермахта под Сталинградом.

Франклин в своём исследовании отмечал, что при составлении плана "в отсутствие политических директив учитывались данные географии и дислокации Союзнических войск"³³, т.е. британских и американских баз и военных лагерей в Англии. Райан К. писал, что "с того времени, как первые американские войска прибыли в Соединённое Королевство, они расквартировывались сначала в Северной Ирландии, а затем на юге и юго-западе Англии. Британские войска располагались на севере и юго-востоке. Таким образом, концентрация войск, их снабжение и коммуникации были отдельными: американцы всегда справа, британцы – слева, если стоять лицом к континенту Европа"³⁴. Генерал Морган предполагал, что операция "Оверлорд" должна была развиваться от форсирования канала Ла-Манш и движения к Рейну. Американцы, "находившиеся на правом фланге, продолжали бы наступление из Северной Франции, через южную Бельгию и Люксембург и закончили бы его в южной и центральной Германии. В это время британские войска, устремившись через Северную Бельгию и Голландию, должны были бы выйти на равнины Северной Германии и в Данию"³⁵. Таким образом, Германия оказывалась разделённой на части: северо-западную (британскую), южную (американскую). План "Рэнкин" ничего не говорил о Берлине и о восточной части Германии, так как все разработки "КОССАК" были направлены только на урегулирование англо-американских военно-политических вопросов, подразумевая, однако, что восточная часть будет оккупирована советскими войсками. План "Рэнкин" имел примечание, в котором было зафиксировано, что необходимо "обратить внимание на сотрудничество с Советским Союзом"³⁶.

После Квебекского совещания в августе 1943 г., на котором президент США Ф. Д. Рузвельт выразил пожелание, чтобы "американские войска... были готовы выйти к Берлину одновременно с советскими войсками"³⁷, разработка плана "Рэнкин" ускорила, и в ходе

³³ *Franklin W. M. Op. cit. P. 6.*

³⁴ *Райан К. Указ. соч. С. 108.*

³⁵ *Franklin W. M. Op. cit. P. 6.*

³⁶ *Ibid. P. 7.*

³⁷ Цит. по: *Мэтлофф М. От Касабланки до "Оверлорда" : пер. с англ. / М. Мэтлофф. М. : Воениздат, 1964. С. 288.*

дальнейшей выработки послевоенных планов и работы западных представителей в ЕКК он всегда имелся в виду³⁸. Стоит отметить, что Рузвельт не присутствовал лично на заседании начальников штабов, когда обсуждался "Рэнкин". О плане он мог судить только по заключительному сообщению, в котором, по-видимому, была отражена только общая концепция плана.

Позднее усовершенствованные планы штаба "КОССАК" по высадке в Европе и оккупации Германии встретили сильное сопротивление со стороны Рузвельта. Согласно окончательному варианту "Рэнкин", зафиксированному под литерой "С"³⁹, планировалось разделение Германии на три части или зоны: восточную (советскую), северо-западную (британскую) и южную (американскую). Берлин, в соответствии с этим планом, находился в советской зоне в 110 милях от границы с западными зонами. По этому поводу, генерал Ф. Морган в своей книге "Увертюра к Оверлорду", отмечал, что "из интернациональности операции [наступления на Германию. – Прим. авт.] следовало, что оккупация Берлина или любой другой столицы, если таковая будет, должна осуществляться в равной степени трёхсторонними силами – по дивизии от американских, британских и русских войск"⁴⁰.

Необходимо отметить, что это была первая постановка вопроса о судьбе столицы III Рейха в планах оккупации западных держав. Однако, относя Берлин на 110 миль вглубь советской зоны и разделяя его на три сектора, в плане ничего не было сказано ни о каких правах транзита в Берлин западных союзников.

Рузвельт 19 ноября 1943 г., находясь на борту крейсера "Айова", когда он направлялся на Каирскую, а затем и Тегеранскую конференции, провёл совещание с представителями военного министерства,

³⁸ Подробнее см.: *Franklin W. M.* Op. cit. P. 5–19; *Фалин В.* Указ. соч. С. 459. См. также интервью Валентина Фалина военному обозревателю агентства "РИА Новости" Виктору Литовкину 15 марта 2005 г. (РИА Новости : информ. агентство. URL: <http://www.rian.ru/analytics/20050315/39522674.html> (дата обращения: 01.03.2015)).

³⁹ Существовало ещё два варианта плана "Рэнкин", которые перестали рассматриваться Верховным командованием: вариант "А" – экстренная высадка союзнических десантов, в случае если сопротивление вермахта серьёзно ослабнет и "В" – высадка, если немцы выведут свои войска с территорий, оккупированных ими держав (см. подробнее: *Мэтлофф М.* Указ. соч. С. 288).

⁴⁰ Цит. по: *Райан К.* Указ. соч. С. 108.

на котором обсуждался план "Рэнкин С". Как писал в своих воспоминаниях начальник штаба армии США (высшая офицерская должность в американской армии) генерал Дж. К. Маршалл, являвшийся одновременно советником по вопросам стратегии и тактики президента, Рузвельт, ознакомившись с британским планом, предусматривавшим зоной оккупации для США только лишь южную Германию, отклонил его.

США отводилась также сфера ответственности, которая включала в себя Францию, Бельгию и Люксембург. Президент Соединённых Штатов Америки указывал, что "Франция – британское дитя. США непопулярны во Франции в настоящее время". Рузвельт вполне серьёзно опасался, что после окончания войны во Франции может разразиться гражданская война, а он не хотел впутываться "в воссоздание Франции". Рузвельта также тревожил лидер "Свободной Франции" Шарль де Голль, которого он считал "политической головной болью". Президент США говорил, что де Голль будет "в миле позади войск, готовый возглавить правительство". Американский отказ от размещения войск во Франции был вызван также тем, что, по мнению Рузвельта, союзники устроят гонку за Берлин; в этом случае американские дивизии должны попасть туда "как можно скорее". Личный представитель Рузвельта, сопровождавший его на всех конференциях времён Второй мировой войны, Гарри Гопкинс, подтвердил, что США должны быть "готовы перебросить в Берлин воздушно-десантную дивизию не позднее чем через два часа после краха Германии"⁴¹.

Рузвельт предложил иной план, и, помимо высказывания ряда других претензий к плану "Рэнкин С", твёрдо настоял на расширении американской зоны в Германии, заявив: "США должны получить Берлин"⁴². Президент вручную нарисовал на карте границы зон, где американцам должна была достаться северная часть Германии с выходом к Северному морю. В соответствии с проектом Рузвельта, где границы западной зоны отодвигались восточнее, Берлин оказывался расположенным на пограничной линии, разделяющей советскую (восточную) и американскую (северо-западную) зоны,

⁴¹ Foreign Relations of the United States (далее – FRUS). The Conference at Cairo and Tehran, 1943. U.S. Government Printing Office. Washington, 1961. P. 253–256.

⁴² Franklin W. M. Op. cit. P. 10.

тем самым западной частью он находился в западной зоне, а восточной – в советской. Столица Рейха, по замыслу президента, должна быть оккупирована совместно американскими, британскими и советскими войсками⁴³. В такой ситуации ставить вопрос доступа в город, как видно, не имело смысла, так как сама постановка такого вопроса подразумевала передачу Берлина Советскому Союзу, что шло в разрез с планом Рузвельта.

Однако план Рузвельта вызвал возражения военных, поскольку для такой конфигурации оккупационных зон необходимо было ещё до начала вторжения на континент перегруппировать все силы союзнических войск, расположенные на Британских островах, что было очень трудно сделать за оставшийся непродолжительный срок перед высадкой в Нормандии⁴⁴. В то же время план Рузвельта – первый конкретный американский план по оккупации Германии, если не учитывать ранее существовавшие в США планы по расчленению страны на несколько государств, которые к этому времени уже переставали рассматриваться как потенциально реализуемые (например, план Уэллеса – заместителя государственного секретаря и руководителя Консультативного комитета по послевоенным проблема Государственного департамента).

После совещания на "Айове" генерал Дж. К. Маршалл отдал карту Рузвельта – единственное вещественное доказательство мнения администрации американского президента по вопросу оккупации Германии – генерал-майору Томасу Т. Хэнди, начальнику оперативного отдела военного министерства. Когда Т. Хэнди вернулся

⁴³ План Рузвельта опубликован: FRUS. Diplomatic Papers 1944. Vol. 1 : General. Washington, 1966. P. 195–196 (см. вклейку после с. 195); Эскиз см.: *Deuerlein E. Deklamation oder Ersatzfrieden? Die Konferenz von Potsdam 1945* / E. Deuerlein. Stuttgart, 1970. S. 169; *Bender P. Wenn es West-Berlin nicht gäbe* / P. Bender. Berlin, 1987 (vorderes Vorsatzblatt); *Berlin im Europa der Neuzeit: ein Tagungsbericht* / Hrsg. von W. Ribbe. Berlin : New York, 1990.

⁴⁴ Отчёт о событиях на борту "Айовы" приведён в сборнике: FRUS: The Conference at Cairo and Teheran, 1943. Washington, 1961 (Minutes of the Presidents Meeting With the Joint Chiefs of Staff. 1943. November 19. 2 p. M., Admiral's Cabin, U.S.S. "Iowa"). Подлинные записи не содержат прямых цитат, только заметки, сделанные по памяти. Райан прямо цитировал президента и других присутствующих там военных, где было очевидно, что фраза произнесена ими. Также описание этого совещания см.: *Franklin W. M. Op. cit.* P. 10–11.

в Вашингтон, карта была подшита в архивы одного из секретных оперативных отделов. Позже Хэнди вспоминал: "Насколько я знаю, мы никогда не получали инструкций послать карту кому-нибудь в Государственный департамент"⁴⁵.

На Тегеранской конференции 28 ноября – 1 декабря 1943 г. как известно, Рузвельт предложил план расчленения Германии, весьма схожий с планом Уэллеса, разработанный ещё до совещания на "Айове". Однако это никакого отношения не имело к тому, о чём Рузвельт говорил на крейсере. На второй встрече в Каире после Тегерана 4 декабря Рузвельт, поддержанный начальниками штабов, снова озвучил свои возражения против "Рэнкин "С", заявив британцам что, по его мнению, США должны получить северо-западную зону Германии. Излагая эту позицию, Рузвельт опять не разгласил содержание своей схемы и своих исправлений на карте Германии, сделанных на "Айове". Премьер-министр Великобритании У. Черчилль и министр иностранных дел Великобритании Э. Иден решительно возражали против его точки зрения, но всё же вопрос, связанный с изменением "Рэнкина", изложенный письменно и получивший шифр CCS 320/4, был передан в Объединённый комитет начальников штабов для изучения⁴⁶. Те, в свою очередь, рекомендовали генералу У. Моргану рассмотреть возможность изменения плана "Рэнкин "С", с учётом перемены местами британской и американской зон. Морган пришёл к заключению, что это невозможно – во всяком случае, до поражения Германии. Генерал так и доложил своему начальству и, как сам впоследствии отметил, для него "этим дело и закончилось"⁴⁷. Вскоре У. Морган был отстранён от руководства группой "КОССАК". Однако разработка "Рэнкина", как концепции, предполагавшей опережающую высадку десантов на континент, продолжалась и дальше. Как отмечает российский дипломат и историк В. Фалин, "план "Рэнкин" осуществлялся до конца войны <...> как параллельный план [плану "Оверлорд". – Прим. авт.]. Всегда держались силы, готовые эти операции произвести..."⁴⁸. Именно

⁴⁵ Райан К. Указ. соч. С. 113.

⁴⁶ Меморандум CCS 320/4 изложен: FRUS. 1944. Vol. 1 : General. P. 196–197.

⁴⁷ Райан К. Указ. соч. С. 114.

⁴⁸ Интервью В. Фалина электронному информационно – аналитическому агентству "Накануне.ru" 27 ноября 2003 г. (Накануне.ru : интернет-сайт. URL: <http://www.>

в рамках секретного плана "Рэнкин" в дальнейшем и велась разработка предполагаемых зон оккупации Рейха.

Обсуждение планов оккупации Германии и Берлина было продолжено в рамках ЕКК и различные варианты разрабатывались с февраля по сентябрь 1944 г. Тем не менее и там, как отмечает представитель МИД Англии в ЕКК заместитель министра иностранных дел лорд Уильям Стренг в своих мемуарах, "ни британская ни американская делегации не получали инструкций, чтобы поднять этот вопрос [*вопрос доступа*]. – Прим. авт.] в ходе переговоров о зонах в Германии и секторах в Берлине"⁴⁹. Сам же факт отсутствия письменных соглашений о доступе в Берлин он называет промахом.

Во многом на такую ситуацию наложила отпечаток несогласованность в действиях между военным ведомством США и Госдепом в отношении позиции американского представителя в ЕКК: принимать ли ему британский план или нет. Здесь следует согласиться с позицией тех авторов, которые говорят, что данное обстоятельство – следствие межведомственных нестыковок. Как отмечает К. Райан, "американским военным лидерам фактически пришлось определять политику США в послевоенной Европе. Для них зонирование и оккупация Германии были строго военными проблемами, решаемыми отделом гражданских дел военного министерства. В результате, как и следовало ожидать, Германия стала яблоком раздора между военным министерством и Государственным департаментом. Началось "перетягивание каната", и все надежды на разработку внятной, единой политики США по этому вопросу были безвозвратно потеряны"⁵⁰.

Для координации противоположных точек зрения американских ведомств и выработки единых рекомендаций для ЕКК в Вашингтоне в декабре 1943 г. был создан Рабочий комитет по безопасности. В него вошли представители Государственного департамента, министерства обороны и министерства военно-морских сил. Рабочий комитет возглавил профессор Филип Э. Мосли, сотрудник

nakanune.ru/articles/tegeranskaja_konferencija_60_let (дата обращения: 01.03.2015); подробнее см. также: Фалин В. Указ. соч. С. 431–432, 514.

⁴⁹ Lord Strang. Home and Abroad / Lord Strang. London, 1956. P. 215.

⁵⁰ Райан К. Указ. соч. С. 115.

Государственного департамента⁵¹. Особым положением – относительной независимостью в Комитете пользовались представители военного министерства из отдела гражданских дел. Они имели младший разряд по отношению к другим, однако, как отмечает Ф. Мосли, "им дали строгие инструкции, не соглашаться ни на что, или почти ни на ничто, они могли только сообщать о дискуссиях своему начальству. Эта система ведения переговоров на расстойнии, по жёстким инструкциями и с осуществлением права "вето", напоминала процедуры советских представителей [*имеется в виду позже в ЕКК. – Прим. авт.*] в их самом непримиримом настроении. При таких условиях темп работы в Комитете главным образом зависел, по необходимости, от наблюдения отдела гражданских дел"⁵².

Но и после создания комитета, когда начала работать ЕКК, американский представитель, "застенчивый и часто неясно выражающий свои мысли" посол Джон Вайнант, фактически не получал чётких инструкций от своего руководства. О замыслах Рузвельта разместить Берлин на границе оккупационных зон он явно не был проинформирован. Как следует из воспоминаний Ф. Мосли, американская сторона больше, чем британская, проявляла озабоченность вопросом гарантий доступа в Берлин, если бы тот оказался в советской зоне оккупации. Во всех проектах Комитета, в которых принимал участие, Ф. Мосли постоянно ставил вопрос доступа в Берлин как об одном из важнейших, вполне понимая, к каким трудностям может привести после войны такая неурегулированность.

Руководство Рабочего комитета во главе с Ф. Мосли фактически сразу включилось в разработку американского плана оккупации Германии, и к январю 1944 г. был создан проект, похожий на английский, но с учётом создания коридора, который соединял бы предполагаемые западные области оккупации с Берлином благодаря присоединению определённых районов Саксонии-Ангальт и Бранденбурга. То есть фактически речь шла о создании экстерриториального коридора, хотя прямо в проекте об этом и не говорилось. Создание такого рода коридора могло рассеять западную часть советской зоны оккупации, однако, по словам Мосли, "экономическое разрушение Германии, вызванное созданием этого коридора

⁵¹ *Mosely Ph. E. The Occupation of Germany. New light on how the zones were drawn / Ph. E. Mosely // Foreign Affairs. Vol. 28, 1949/50. P. 583–584.*

⁵² *Ibid. P. 585.*

в целях только занятия и осуществления Союзнической власти, было бы незначительным".

Ф. Мосли вспоминал позже: "Я понял, что такое предложение США, вероятно, встретит советские возражения. Я полагал, что если этот план представить первым с решительной твёрдостью, он может быть принят во внимание, когда Советы начнут выдвигать собственные предложения. Необходимо было обеспечить свободный и прямой территориальный доступ к Берлину с запада"⁵³.

План Ф. Мосли был передан на рассмотрение в отдел гражданских дел с целью его дальнейшей передачи Дж. Вайнанту. Но проект был по непонятным причинам отклонён и Дж. Вайнанту в ЕКК не передан. Ф. Мосли пытался выяснить в Министерстве обороны причины такого решения, но ничего так и не добился.

Как известно, на заседаниях ЕКК в январе и феврале 1944 г. рассматривались британский и советский проекты оккупации Германии. Обсуждения этих проектов в очередной раз продемонстрировали противоречия во взглядах на планы оккупации между США и Великобританией. Последняя стремилась удержать инициативу в вопросах планирования раздела Европы и оккупации Германии в своих руках. С этой целью уже на втором заседании ЕКК 15 января 1944 г. лорд У. Стренг вынес на обсуждение меморандум "Военная оккупация Германии", фактически дублирующий меморандум Э. Идена и заместителя премьер-министра К. Эттли, а также концепцию генерала У. Моргана, отражённую в плане "Рэнкин С". Согласно британскому проекту СССР отходило 40 % территории Германии, 36 % населения и 33% её производственных ресурсов по состоянию на 1937 г. Берлин, подвергавшийся трёхсторонней оккупации находился в глубине советской зоны, в 110 милях от границы с западными зонами. Однако относительно доступа союзников в Берлин опять ничего не упоминалось. Как следует из воспоминаний У. Стренга, британская позиция в смысле доступа в город была довольно проста и отталкивалась от идеи существования после капитуляции некой единой немецкой администрации, ответственной перед командованием, и что "ни одна зона не будет изолирована от любой другой, и немцы смогут свободно передвигаться из зоны в зону и из западных зон в столицу... Также сохранится свобода передвижения военного и гражданского личного состава союзников

⁵³ *Mosely Ph. E. Op. cit. P. 587.*

для любых надлежащих целей. Нам казалось тогда, что все необходимые договорённости по транзиту когда придёт время могут быть достигнуты на уровне военных с помощью Главнокомандующих"⁵⁴.

Британский проект нашёл поддержку у представителя СССР Ф. Гусева, который на заседании 15 февраля предложил похожий советский план "Условия капитуляции Германии", предлагавший создание вокруг Берлина 10–15-километровой зоны для оккупации тремя державами⁵⁵. О гарантиях западным державам доступа в советском проекте тоже ничего не упоминалось.

Когда американцы увидели неожиданно стремительные попытки англичан фактически договориться с советским представителем, упредив США, военное министерство Соединённых Штатов попыталось через Рабочий комитет по безопасности внести в ЕКК новые предложения относительно границ зон в Германии. Именно к этому времени и относится довольно странный эпизод, упоминаемый не только в мемуарах Ф. Мосли и Дж. Кеннана (политический советник и заместитель Дж. Вайнанта в ЕКК), но также в работах историков У. Франклина и К. Райана, произошедший в Рабочем комитете с его руководителем Ф. Мосли и связанный с появлением так называемого "Пироженного плана".

Как вспоминает Ф. Мосли, 25 февраля 1944 г. представители отдела гражданских дел американского министерства обороны принесли ему в Комитет карту Германии малого масштаба. На карте Ф. Мосли увидел спешно начерченные карандашом, радиально расходящиеся от Берлина линии, которые являлись границами зон оккупации. При этом советская зона была значительно урезана на северо-востоке и юго-востоке, американцам же переходила северо-западная зона, британцам – южная. Берлин лежал на стыке трёх зон и, соответственно, доступ в него мог бы осуществляться каждой державой из своих зон. Офицеры сказали, что карта выполнена на основе инструкций Рузвельта. Ф. Мосли был очень удивлён, так как никогда прежде не видел подобной карты, а также не знал, кто эти инструкции получил, хотя знать об этом должен был в силу занимаемой им должности и конкретного рода деятельности разработка планов оккупации Германии. Мосли не

⁵⁴ *Lord Strang*. Op. cit. P. 215.

⁵⁵ *Кынин Г. П.* Указ. соч. С. 107.

были известны также и те аргументы, которые необходимо было предъявить в ЕКК, дабы отстоять идеи, отображённые на карте⁵⁶. Как стало ясно уже позже, эта карта напоминала ту, которую президент Рузвельт разметил на борту крейсера "Айова"⁵⁷. Сопроводительная же бумага являлась копией переработанной директивы CCS 320/4, утверждённой американскими начальниками штабов на Каирской конференции 4 декабря 1943 г. На основе этой карты и бумаг предполагалось создать меморандум с целью обоснования позиции США в вопросе оккупации Германии для отправки его в Лондон Дж. Вайнанту. После десятидневной работы американских специалистов в Комитете на основе карты и неаргументированных доводов представителей министерства обороны были созданы и отправлены в Лондон довольно сырые американские предложения, абсолютно не учитывающие позиции Великобритании и СССР и фактически копирующие директиву CCS 320/4.

Эти предложения несколько отличались от оригинального плана Рузвельта: восточная граница американской зоны, по плану президента проходившая через Берлин, поворачивала на запад и в непосредственной близости огибала город, оставляя его в советской зоне⁵⁸. Советская зона продолжала оставаться значительно урезанной. Можно предположить, что расчёт был, видимо, сделан на то, чтобы, заручившись поддержкой СССР, посредством передачи ему Берлина, всё же выторговать у англичан право на обладание северо-западной зоной, предоставив британцам южную, но увеличенную за счёт советской зоны.

Государственный секретарь Э. Стеттиниус, отправляя эти предложения в Лондон, приложил для пояснения позиции американской делегации в ЕКК директиву CCS 320/4 и письмо начальника отдела гражданских дел генерал-майора Дж. Хилдринга, который, по мнению современников, был инициатором предоставления этого плана в Комитет⁵⁹.

⁵⁶ Mosely Ph. E. Op. cit. P. 591.

⁵⁷ Следует указать на ещё одну странность: в апреле 1944 г. эта карта, названная "Пироженный план", каким-то образом была опубликована в журнале "Newsweek", однако северо-западная часть Германии, согласно плану, передавалась Великобритании. Берлин также располагался на стыке трёх зон.

⁵⁸ FRUS. 1944. Vol. 1 : General. P. 196.

⁵⁹ FRUS. 1944. P. 195.

Дж. Кеннан отмечал, что "8 марта поступили инструкции, касающиеся будущих зон оккупации, оформленные не как предложения на международных переговорах, а как указание подчинённым от Американского объединённого комитета начальников штабов (которому, судя по тексту, и принадлежал этот документ). Он не сопровождался никакими комментариями и никак не отражал предложений английской и русской сторон по этому вопросу... было бы весьма трудно в этом случае убедить русских, уже согласившихся с британским проектом, принять значительно менее выгодные для них условия. Но директива не содержала никаких аргументов, и было неясно, почему мы должны выдвигать в комиссии именно такие условия"⁶⁰.

Дж. Кеннан решительно возражал против представления этого странного документа на заседании Комиссии в качестве официальной позиции США, так как просто не мог поверить, что это настоящие дипломатические инструкции для проведения важных международных переговоров. Его подозрения усилились, когда один военный, сопровождавший Рузвельта в Каир в 1943 г., как отмечает сам Кеннан, "по секрету рассказал... что эта "инструкция" воспроизводит запись, сделанную президентом по дороге на клочке бумаги. Видимо, кто-то из военных чинов решил преподнести эту запись как наши официальные предложения"⁶¹. Тем не менее по-прежнему неясно, кто в Министерстве обороны США мог выдвинуть планы президента (без его ведома и без согласования с его администрации) в качестве официальной позиции Соединённых Штатов на переговорах в Европейской консультативной комиссии. Вряд ли начальник отдела гражданских дел Министерства обороны США генерал-майор Хилдринг имел полномочия на такие действия.

Дж. Вайнант, также удивлённый получением этой бумаги, не стал представлять её на рассмотрение в ЕКК. Он только устно проинформировал Комиссию о позиции правительства США. Дж. Кеннан, срочно вылетев в Вашингтон, чтобы разобраться в этой запутанной ситуации, обратился к президенту, дабы объяснить ему

⁶⁰ Кеннан Дж. Дипломатия Второй мировой войны глазами американского посла в СССР Джорджа Кеннана / Дж. Кеннан ; пер. с англ. Л. А. Игоревского, Ю. Д. Чупрова. М. : Центрполиграф, 2002. С. 109.

⁶¹ Там же.

"почему инструкции, исходящие от военных властей, в данном случае практически неприменимы". Сам же Дж. Кеннан намеревался предложить план, который учитывал бы интересы СССР, однако, не позволял советской зоне простираться далеко на запад, а западные зоны при этом должны были непосредственно примыкать к Берлину. Можно предположить, что такая постановка проблемы могла бы снять вопрос о доступе, как одном из множества спорных пунктов (по мнению американцев, которое они высказали в прениях с представителями советской стороны).

Рузвельт, после того как Кеннан показал ему инструкцию, полученную в Лондоне, подтвердил, что она похожа на записку, которую он однажды набросал по дороге в Каир в 1943 г. Скорее всего, учитывая отсутствие конкретной позиции США в ЕКК и понимая, что промедление может сформировать у английских и советских представителей мнение о пассивности американской стороны, Рузвельт заявил Кеннану⁶², что возьмёт решение вопроса о зонах на себя⁶³. Уже 1 мая Дж. Вайнант получил инструкции утвердить проект границ восточной зоны согласно русским и английским предложениям. Таким образом, Берлин оставался в глубине советской зоны. Британский же план ничего не говорил о том, как будет осуществляться связь Берлина и размещённых там гарнизонов западных держав с внешним миром.

Следует отметить, что американский представитель в ЕКК посол Дж. Вайнант, поддержанный вскоре своим заместителем Ф. Мосли, обращался в Вашингтон с просьбой дать ему полномочия на ведение переговоров по этой проблеме⁶⁴. В мае 1944 г. Вайнант нанёс короткий визит в Вашингтон для встречи с Рузвельтом с целью обсуждения насущных вопросов, которые решаются в ЕКК фактически без учёта мнения американцев. В министерстве обороны (в отделе гражданских дел) он не только поднял вопрос о доступе в Берлин из западных зон, но также выразил готовность предложить детальные условия гарантии американского доступа в Берлин по автотрассе, железной дороге и по воздуху. Более того, как сообщает Мосли, Вайнант убеждал, что советский представитель в ЕКК

⁶² Дж. Кеннан так и не вернулся в Лондон. С июня 1944 г. советником Вайнанта был назначен Ф. Мосли.

⁶³ Кеннан Дж. Указ. соч. С. 110.

⁶⁴ Mosely Ph. E. Op. cit. P. 593.

Ф. Т. Гусев неоднократно утверждал в неофициальных беседах, что с советской стороны нет никаких препятствий для заключения соглашения о транзитном сообщении через советскую зону оккупации в Берлин, и что присутствие американских и британских войск в городе несло само собой разумеющиеся условия доступа. Теперь же [после англо-советского соглашения о зонах, одобренного Рузвельтом. – Прим. авт.] эти конкретные условия могли быть достигнуты в ЕКК уже с определёнными трудностями⁶⁵.

Отдел гражданских дел военного министерства США был против включения специального пункта о доступе в Берлин в официальные документы, так как в мае 1944 г. перед высадкой в Нормандии невозможно было предвидеть, какие железные дороги и шоссе будут необходимы для использования союзническими силами. По мнению сотрудников отдела, если бы и были назначены какие-то определённые автомобильные и железные дороги, то к моменту окончания боевых действий они могли бы оказаться в состоянии полного разрушения и когда подошло бы время для вступления в Берлин, то было бы трудно создать альтернативные способы доступа на основе уже существовавших договорённостей. Руководители отдела заявили Вайнанту, что вопрос доступа – сугубо военный и будет решён на военном уровне, когда для этого настанет время. Вайнант в очередной раз убедился, что он не в силах сломить сопротивление военных⁶⁶.

Неизвестно, какая беседа состоялась у него с Рузвельтом и какая была позиция президента по вопросу Берлина и доступа в него, – судить об этом трудно, так как посол не оставил никаких письменных заметок об этих переговорах и не вёл личных записей. Франклин отмечает, что "ясно одно – Вайнант официально не получал ни инструкций, ни поддержки от кого бы то ни было в Вашингтоне для того, чтобы поставить этот вопрос перед русскими в ЕКК"⁶⁷.

После возвращения Дж. Вайнанта из Вашингтона, его позиция изменилась. Он больше не настаивал на соглашении по доступу в Берлин. 12 июня 1944 г. он представил американский план "Военная оккупация Германии" и официально согласился с британским

⁶⁵ *Mosely Ph. E.* Op. cit. P. 593.

⁶⁶ *Ibid.* P. 587.

⁶⁷ *Franklin W. M.* Op. cit. P. 25.

планом и советской зоной, однако, ещё раз отметив, что американский план оккупации предусматривает выделение для США северо-западной зоны. Восточная же зона, оккупируемая советскими войсками, исключала вхождение в неё Берлина, который должен был оккупироваться совместно тремя державами. Как именно будет осуществляться транспортная связь между оккупирующими Берлин войсками западных держав и своими зонами оккупации, опять же не говорилось.

Таким образом, очевидно, что в условиях неопределённости и нескоординированности действий внутри руководства США, а также между правительствами Соединённых Штатов и Великобритании и их представителями в ЕКК вопрос о доступе в Берлин не мог ставиться на повестку дня официальными лицами в принципе, ибо до 2-й Квебекской конференции, состоявшейся в сентябре 1944 г., не удалось добиться окончательного согласования между западными союзниками границ зон оккупации Германии и было неясно, кто всё-таки будет оккупировать Берлин – западные союзники или советские войска.

Неопределённость в вопросе о западных зонах оккупации, ответственно, исключала и наличие у западных союзников чёткого представления о конкретных путях сообщения с Берлином и направлениях этих путей (гарнизонам какой державы – США или Великобритании, двигаться на юг или же на северо-запад), ибо в предполагаемых соглашениях с Советским Союзом о гарантиях доступа необходимо было отразить именно эти направления, иначе исключалась бы сама возможность постановки предмета соглашения.

Одновременно со 2-й Квебекской конференцией (участие в которой приняли министр финансов США Г. Моргантау, министр иностранных дел Великобритании А. Иден и представители Объединённой группы начальников штабов), на которой был одобрен план Моргантау (предусматривающий расчленение Германии, её деиндустриализацию и аграризацию) в ЕКК, как упоминалось выше, 12 сентября 1944 г. был утверждён "Протокол Соглашения между правительствами СССР, США и Соединённого Королевства о зонах оккупации Германии и об управлении Большим Берлином". Американское и британское правительства в принципе подтвердили разделение Германии на основе тех принципов, которые были

отражены в британском плане и приняты в ЕКК, несмотря на рассмотренный план Моргентау, который был вскоре после окончания конференции дезавуирован и отклонён правительствами США и Великобритании.

На конференции был решён ещё один очень важный для понимания принципов будущего урегулирования берлинского транзита вопрос о транзите американских войск в портовые города Бремен и Бремерхафен с юга Германии. Было установлено, что эти города станут своеобразными оккупационными анклавами США на территории английской оккупационной зоны. Для регулярного сообщения этих анклавов с основной американской зоной оккупации необходимо было заключить транзитное соглашение США с Великобританией. На конференции возникла дискуссия между американскими и британскими представителями. Американцы настаивали на том, что все железнодорожные и автомобильные линии, проходящие через британскую зону, должны быть подчинены формуле так называемого свободного транзита, т.е. находиться "исключительно под американским контролем и владением"⁶⁸. Попытка американцев добиться полной экстерриториализации путей сообщения британской оккупационной зоны была сразу же отклонена британцами. Они недвусмысленно заявили, что доступ к путям сообщения означает получение американскими вооружёнными силами (посредством соответствующих соглашений с британским верховным командованием) всех необходимых возможностей для транспортного сообщения, но они не могут самостоятельно осуществлять железнодорожное сообщение или же монополизировать какие-либо автострады"⁶⁹. Американцы ввиду жёсткой британской позиции были вынуждены отказаться от своих планов по экстерриториализации путей сообщения и заключить транзитное соглашение, базирующееся на английских предложениях. Такое решение можно объяснить тем, что для американцев британцы были стратегическими союзниками и портить взаимоотношения из-за данного вопроса было невыгодно. Англичане, в свою очередь, отстаивали своё право верховной власти в своей будущей зоне оккупации Германии. Окончательно данный принцип передвижения через английскую

⁶⁸ *Mosely Ph. E. Op. cit. S. 597.*

⁶⁹ *Ibid.*

зону был подтверждён на встрече Черчилля и Рузвельта на Мальте, перед Ялтинской конференцией 1945 г.⁷⁰ Такая же по содержанию американская формула "свободного транзита", подразумевающая экстерриториализацию путей сообщения, предлагалась позже советским властям по отношению к западному доступу в Берлин.

Стоит отметить, что озабоченность вопросом доступа в город в это время проявляли не только Дж. Вайнант с Ф. Мосли, (люди, связанные непосредственно с послевоенным планированием). Советник по германским вопросам при генерале Д. Эйзенхауэре Р. Мэрфи, будущий политический советник военной администрации США в Германии, также заявлял о необходимости письменно зафиксировать право американцев на доступ в Берлин. Так или иначе, осознание рядом политических деятелей США важности официального решения вопроса доступа в Берлин и сопротивление этому со стороны ряда военных деятелей остаётся фактом.

В своих воспоминаниях "Дипломат среди воинов" Р. Мэрфи отмечает, какую реакцию вызвало у Дж. Вайнанта его желание прояснить проблему о доступе и попытаться вновь поставить её на рассмотрение в ЕКК, также свидетельствующую и о том накале страстей, который существовал у американских представителей в ЕКК по поводу вопроса доступа. Вскоре после того, как он был откомандирован в штаб Верховного главнокомандования в сентябре 1944 г., обедая с Вайнантом в Лондоне у американского адмирала Старка, он поднял вопрос будущего берлинского транзита. Р. Мэрфи пишет, что, к его изумлению, Вайнант отреагировал довольно болезненно: "Как Вы можете до сих пор иметь такие предложения, после того, как мы уже договорились о проекте оккупации. Приглашение от 12 сентября 1944 г. стало возможным только лишь потому, что я вошёл после многомесячных терпеливых хлопот в тесное личное отношение с послом Гусевым и таким образом добыл его расположение. Если же мы поднимем вопрос о подъездных путях сейчас, когда так поздно, то снова сломаем тяжелодостигнутый проект и сделаем всё будущее урегулирование невозможным". Дж. Вайнант выдвинул тезис, что "наше право свободного доступа к Берлину исходит из нашего права находиться там. Русские подозрительно огнеслись бы сейчас к нашим мотивам, и если бы мы сейчас настаивали на этой технической детали, то могли бы усилить их

⁷⁰ Подробнее также см.: FRUS: The Conference at Malta and Yalta, 1945. Washington, 1955. P. 198–201.

недоверие"⁷¹. Согласно Р. Мэрфи, Вайнант не хотел больше навязывать этот пункт в ЕКК.

Окончательно споры о прохождении границ между зонами оккупации, как известно, были устранены лишь в ноябре 1944 г. 14 ноября ЕКК приняла изменения в Протоколе от 12 сентября. Великобритания утвердила поправки 5 декабря, США – 2 февраля, правительство СССР – 6 февраля 1945 г. Официальная ратификация этого соглашения была осуществлена на конференции в Ялте в феврале 1945 г.

В стремлении английского руководства в 1943–1944 гг. "переиграть" американцев в борьбе за зоны оккупации и в утверждении своего плана (что во многом им удалось) англичане допустили ряд явных просчётов. Черчилль отмечает, что "в то время этот вопрос [о зонах] казался чисто теоретическим. Никто не мог предвидеть, когда и как кончится война... вопрос о русской зоне оккупации Германии не занимал в наших мыслях или в англо-американских переговорах большого места". Известно, что Черчилль вплоть до весны 1945 г. выступал с критическими замечаниями в адрес правительства США по поводу преждевременного разграничения оккупационных зон в Германии. В телеграмме вице-президенту США Трумэну 1 апреля 1945 г. он писал: "оккупационные зоны были определены несколько поспешно в Квебеке в сентябре 1944 г."⁷² Из уст Черчилля было довольно странно слышать эти критические замечания, ибо, как видно, именно британцы так настойчиво стремились утвердить свой план, с довольно чётко определённой советской зоной.

Для правительства Соединённого Королевства в 1945 г. основной целью являлось (невзирая на взятые на себя обязательства в соответствии как с заключённым Соглашением от 14 ноября 1944 г., так и с Соглашением, со всеми внесёнными изменениями и ратифицированным в феврале 1945 г. в Ялте) максимальное продвижение на восток, чтобы линия демаркации между войсками СССР и западных держав проходила в Европе как можно восточнее. По словам специального представителя президента США в Великобритании Д. Дэвиса, для Черчилля "сохранение позиций Англии в Европе

⁷¹ *Murphy R. Diplomat unter Kriegern / R. Murphy. Berlin, 1965. S. 283.*

⁷² *Черчилль У. Указ. соч. С. 601.*

было важнее, чем сохранение мира"⁷³. Как отмечает академик А. С. Орлов, "при наступлении на Берлин главную роль играла бы 21-я (английская) группа армий Монтгомери, и взятие Берлина укрепило бы влияние Англии в Европе, тогда как США стремились главенствовать на европейском континенте, ограничив СССР рамками Восточной Европы, потеснив Англию в Западной"⁷⁴. Эйзенхауэр свидетельствует, что после того как он в марте 1945 г. напрямую оповестил Сталина о планах остановить войска западных союзников на Эльбе и не наступать на Берлин, Черчилль был "сильно огорчён и обеспокоен тем, что в плане не предусматривалось в первую очередь бросить вперёд Монтгомери со всеми силами, которые я мог выделить ему из состава американских войск, в решительной попытке захватить Берлин, опередив русских"⁷⁵. Черчилль и британский Комитет начальников штабов (высший орган военного руководства Великобритании) даже попытались помешать передаче этого послания в Москву⁷⁶. Эйзенхауэр отмечает, что "его [Черчилля. – Прим. авт.] упорное настаивание на использовании всех наших сил и средств в надежде опередить появление русских в Берлине, должно быть, основывалось на убеждении, что позднее западные союзники извлекут из этого обстоятельства огромные преимущества и смогут воздействовать на последующие события"⁷⁷.

В эти же дни по поручению Черчилля Комитет начальников штабов начал разработку так называемого плана "Немыслимое", общеполитическая цель которого, как следует из текста, "навязать русским волю Соединённых Штатов и Британской империи" посредством нанесения в июле 1945 г. двух мощных танковых ударов немецких и англо-американских дивизий при активной поддержке авиации в северо-восточной и восточной Германии⁷⁸.

⁷³ Цит. по.: Николаев П. А. Политика США, Англии и Франции в германском вопросе / П. А. Николаев. М.: Наука, 1964. С. 84.

⁷⁴ Орлов А. С. За кулисами второго фронта / А. Орлов. М.: Вече, 2001. С. 294.

⁷⁵ Эйзенхауэр Д. Указ. соч. С. 452.

⁷⁶ См. подробнее: Эйзенхауэр Д. Указ. соч. С. 451–457; Черчилль У. Указ. соч. С. 575–579; Лавренов С. Я., Попов И. М. Крах Третьего рейха / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. М.: АСТ, С. 243–247.

⁷⁷ Там же.

⁷⁸ Рассекреченные Государственным архивом Великобритании в 1998 г. материалы о плане "Немыслимое" впервые опубликованы на русском языке в переводе с английского канд. ист. наук В. Г. Забалуева: Ржешевский О. А. Секретные военные планы У. Черчилля против СССР в мае 1945 г. / О. А. Ржешевский // Новая и новейшая история. 1999. № 3. С. 98–123.

Американская сторона понимала стремление Черчилля уменьшить влияние СССР в послевоенной Европе. Это подтверждается созданием в марте 1945 г. американскими военными плана по совместному захвату англо-американскими воздушно-десантными войсками Берлина⁷⁹, что перекликается и с концепцией плана "Рэнкин". Однако американское правительство к этому времени занимало нерешительную позицию относительно нарушения взятых на себя договорённостей. Тот же Черчилль по этому поводу позже указывал в своих мемуарах, что "Вашингтону особенно следовало проявлять большую дальновидность и придерживаться более широких взглядов. Сейчас мы можем представить себе опасный пробел, образовавшийся в промежутке между периодом, когда убывали силы президента Рузвельта и росло понимание вице-президентом Трумэном обширной мировой проблемы... Ни военные начальники, ни государственный департамент не получали необходимого руководства"⁸⁰. Так или иначе, по словам американского историка Х. Цинка, перед капитуляцией Германии Берлин стал "специальной проблемой для союзников"⁸¹.

Начальное оформление правовых основ транзитного сообщения на заключительном этапе Второй мировой войны

Ход боевых действий на советско-германском фронте весной 1945 г. и, в частности, наступление войск 1-го, 2-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов на берлинском направлении и последующий разгром Красной армией (с 16 апреля по 2 мая) окружённой в Берлине немецкой группировки показал руководству США нерелевантность взглядов Черчилля в сложившихся условиях. Однако следует подчеркнуть, что в мае 1945 г. сложилась такая конфигурация расположения войск союзников на территории Германии, которая стала играть на руку западным союзникам.

⁷⁹ Воспоминания участников предполагаемой операции см.: Die Welt. 1996. 22. März; Tagesspiegel. 1966. 15. November; Telegraf. 1963. 12. November; см. также: Литвин Г. А. На развалинах третьего рейха, или Маятник войны. Размышления очевидца / Г. А. Литвин. М.: Вперёд, 1998. С. 189.

⁸⁰ Черчилль У. Указ. соч. С. 573.

⁸¹ Цит. по: Pastusiak L. Amerykanie w Berlinie Zachodnim. Politika Stanow Zjednoczonych wobec Berlina Zachodniego / L. Pastusiak. S. 14.

Юг, юго-запад и запад будущей советской оккупационной зоны в апреле-мае 1945 г. был занят войсками 12-й американской группы армий под командованием генерала О. Брэдли (1, 3 и 9-я армии). Туда входили: полностью земля Тюрингия (с городами – Зуль, Эйзенах, Эрфурт, Веймар, Йена, Гера); половина земли Саксония (с городами – Цвикау, Лейпциг); три четверти земли Саксония-Анхальт (бывш. Анхальт и бывш. Альтмарк) с городами – Галле, Дессау, Магдебург, Стендаль, Зальцведель. Северо-западная часть будущей советской оккупационной зоны (западная часть земли Мекленбург от города Виттенберга с городами Шверин и Висмар) была занята частью войск 21-й английской группы армий под командованием генерала Монтгомери (2-я армия). Войска западных союзников заняли почти половину территории, которая, в соответствии с Протоколом ЕКК от 12 сентября и Соглашением от 14 ноября 1944 г., подтверждённым Ялтинскими соглашениями в феврале 1945 г., должна быть оккупирована Красной армией.

Факт присутствия войск западных союзников на этих территориях начал рассматриваться на Западе как предмет торга со стороны США и Великобритании не только за право бесконтрольного и неограниченного доступа западных союзников в свои секторы в Берлине, но и при урегулировании дальнейших вопросов по обустройству послевоенной Европы. Ф. Мосли позднее признавал, что оккупация заводов Цейса в Йене и ряда крупных предприятий в Саксонии и Тюрингии американскими войсками "давали США хорошую возможность для того, чтобы достичь выгодного урегулирования проблемы транзита в Берлин"⁸². Черчилль же продолжал называть это обстоятельство "козырем"⁸³ в решении дальнейших проблем. Таким образом, вопрос о доступе войск западных союзников в Берлин в конце войны и первые недели после её окончания начал существовать в тесной связке с вопросом отвода войск западных союзников за демаркационные линии своих зон оккупации Германии.

Некоторые политические деятели США, в частности тот же Ф. Мосли, понимая, что без гарантий СССР на право доступа в Берлин в будущем может сложиться непростая ситуация с передвижением войск союзников через советскую зону, пытались склонить

⁸² Mosely Ph. E. Op. cit. S. 603.

⁸³ Черчилль У. Указ. соч. С. 646.

своё руководство к более активным действиям в этом направлении. Уже после капитуляции Германии, в середине мая 1945 г., Мосли подготовил проект договора о доступе в Берлин англо-американских войск, который он передал в Лондоне одному из представителей Ставки союзных экспедиционных войск (SHAEF) в Европе. В соответствии с этим проектом или, как его называет Мосли, меморандумом, американское командование должно было предложить советскому Верховному командованию предоставить для его нужд по две железнодорожные линии и по два автобана между американской и британской зонами оккупации. Содержание и уход за коммуникациями и различными техническими сооружениями (автозаправочные станции, станции техобслуживания, дорожные знаки, мосты и проч.) должны были взять на себя западные союзники. Если же советское командование по тем или иным причинам не смогло бы предоставить в распоряжение те коммуникации, на которые указали союзники, то оно было бы обязано тотчас же высвободить равнозначные пути сообщения для потребностей западных войск. Кроме того, Мосли указывал в меморандуме, что отход американских сил из советской зоны и вступление американских сил в Берлин должно быть частью одного и того же соглашения и выполняться согласованно. Он рассчитывал, как это видно из приведённого выше высказывания, что были все необходимые предпосылки для заключения такого соглашения⁸⁴.

Следует отметить, что промедлению при решении вопроса об отводе союзных войск в свои зоны способствовала также и разработка британским штабом упомянутого ранее плана "Немыслимое". Скорее всего, именно для этих целей в английской оккупационной зоне на территории Шлезвиг-Гольштейна, северной части Нижней Саксонии (в районе Люнебургской пустоши, где британцы разместили "закрытую зону "G"), сохранялась армейская группа Мюллера, переименованная позднее в группу "Норд", но с прежним полевым управлением и штабом, работающими и выносившими приговоры уже после войны военно-полевыми судами. Эти силы включали в себя и две корпусные группы под командованием генералов Й. Витхёфта и В. Х. фон Штокхаузена, численностью более 100 тыс. человек каждая. Вместе с ними на территории

⁸⁴ *Mosely Ph. E. Op. cit. P. 603.*

Дании, Голландии и Норвегии оставалось ещё приблизительно 1 млн солдат и офицеров вермахта, не переведённых на положение военнопленных⁸⁵, с которыми проводились занятия по боевой подготовке⁸⁶. В этих районах сохранялись немецкие части ПВО, связисты, танковые подразделения, эскадрильи бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Была развёрнута сеть немецких военных госпиталей.

План "Немыслимое" рассматривался Черчиллем и Комитетом начальников штабов (высшим органом военного руководства Великобритании) в мае-июне 1945 г. Только 8 июня начальник Имперского генерального штаба А. Брук и начальники штабов ВМФ и ВВС направили Черчиллю своё заключение относительно этого плана: "Достигнуть быстрого ограниченного успеха будет вне наших возможностей и мы окажемся втянутыми в длительную войну"⁸⁷. План "Немыслимое" был отложен. Как отмечается в "Истории российской внешней разведки", разведывательная информация о подобных планах западных союзников оперативно доносилась до высшего руководства Советского Союза⁸⁸, что, естественно, влияло и на ход переговорного процесса в дальнейшем, и на объективные требования советского командования ограничивать передвижения союзников через советскую оккупационную зону по строго выделенным для этих целей трассам.

Британский премьер в своих мемуарах довольно чётко даёт понять, что он придавал большее значение решению вопроса об отводе войск: "Оставление этого района означало бы, что между нами и Польшей образуется ещё более широкий пояс территории, и это практически лишило бы нас способности оказать влияние на её

⁸⁵ Именно эти подразделения участвовали в подавлении сил Сопrotивления в Нидерландах и восстания батальона советских военнопленных из Грузии во главе с майором Леслидзе на голландском острове Тексель. Подавление восстания произошло именно на период после подписания капитуляции Германии. Остров был вновь захвачен немецкими частями, а восстание закончилось лишь 20 мая 1945 г., уже после капитуляции рейха.

⁸⁶ См. подробнее: История Второй мировой войны : в 12 т. М. : Воениздат, 1973–1982. Т. 10 : 1939–1945; Завершение разгрома фашистской Германии. М. : Воениздат, 1979. С. 367.

⁸⁷ Очерки истории российской внешней разведки : в 6 т. М. : Международные отношения, 2003. Т. 5 : 1945–1965 гг. С. 20.

⁸⁸ Там же. С. 20–24.

судьбу... отдать путём изолированного акта весь центр и сердце Германии – более того, самый центр и краеугольный камень Европы – казалось мне опасным и непредусмотрительным решением. Если уж это нужно было сделать, то на это можно было согласиться только как на часть общего и окончательного урегулирования. В противном случае мы прибыли бы в Потсдам, не имея никаких козырей, и все перспективы на будущий мир в Европе вполне могли бы быть потеряны. Однако решение этого вопроса не зависело от меня. Наш собственный отход к границе оккупационной зоны был незначительным. Наша армия насчитывала лишь один миллион человек, в то время как американская армия располагала тремя миллионами. Все, что я мог сделать – это, во-первых, просить о приближении даты встречи "тройки" и, во-вторых, в случае отклонения этой просьбы, добиваться отсрочки отвода войск до тех пор, пока мы не сможем обсудить все наши проблемы в целом, собравшись вместе, лицом к лицу и на равных условиях"⁸⁹.

Советское руководство также прекрасно понимало намерение западных союзников начать по возможности торг по этому вопросу. Позицию советской стороны на встречах с представителями западного командования выражал маршал Г. К. Жуков. Как вспоминает сам маршал в "Воспоминаниях и размышлениях", в двадцатых числах мая у него состоялся в Кремле разговор со Сталиным в присутствии В. М. Молотова и К. Е. Ворошилова, на котором был обсуждён вопрос о действиях в отношении западных союзников, не отводящих войска в свои зоны. Жуков сказал тогда, что американские войска до сих пор находятся в Тюрингии и, как видно, пока не собираются уходить в свою зону оккупации. Более того, по словам Г. К. Жукова, который сослался на разведданные, "американцы охотятся за новейшими патентами, разыскивают и отправляют в Америку крупных немецких учёных... По этому поводу я уже писал Эйзенхауэру и просил его ускорить отвод американских войск из Тюрингии. Он ответил мне, что собирается в ближайшие дни приехать в Берлин, чтобы установить личный контакт со мной и обсудить все вопросы. Думаю, что следует потребовать от Эйзенхауэра немедленного выполнения договорённости о расположении войск в предназначенных зонах оккупации. В противном

⁸⁹ Черчилль У. Указ. соч. С. 645–646.

случае нам следует воздержаться от допуска военного персонала союзников в зоны большого Берлина⁹⁰. Сталин одобрил сказанное Жуковым. Тем самым была окончательно сформулирована советская позиция давления на союзников, в основе которой лежал *отказ допуска в Берлин и предоставления им трасс для этого в случае промедления отвода их войск в свои зоны.*

Буквально через несколько дней после этого Эйзенхауэр (в сопровождении командующего авиацией в Европе генерала К. Спаатса) встретился в Берлине с Жуковым. Американский командующий сразу заявил, что сторонам придётся договориться по целому ряду вопросов, связанных с организацией Контрольного совета, а также с обеспечением наземных коммуникаций через советскую зону в Берлин. Жуков ответил, что нужно будет договориться не только о наземных коммуникациях, а придётся решить также и вопросы о порядке полётов в Берлин американской и английской авиации через советскую зону. Неожиданно К. Спаатс заявил, что "американская авиация всюду летала и летает без всяких ограничений". Жуков дал понять, что через советскую зону американская авиация летать без ограничений не будет, а только в установленных для этих целей воздушных коридорах. Эйзенхауэр также одёрнул Спаатса, заявив, что не поручал ему так ставить вопрос о полётах авиации. Жуков выразил надежду, что в дальнейшем будет найден консенсус в этом вопросе. В данный же момент он попросил только об одном: быстрее вывести американские войска из Тюрингии, которая, согласно договорённости, достигнутой на Крымской конференции между главами правительств союзников, должна оккупироваться только советскими войсками. Эйзенхауэр был согласен с такой просьбой и заявил, что будет также настаивать на этом. В воспоминаниях Жуков прокомментировал это так: "Я не хотел расспрашивать его, перед кем он будет настаивать. Для меня было ясно, что этот вопрос упирается в большую политику, вернее – в Черчилля и Трумэна"⁹¹.

Настоятельные требования Черчилля оставлять англо-американские войска в тех районах, которые они заняли на момент капитуляции до тех пор, пока представители держав-победительниц

⁹⁰ Жуков Г. К. Воспоминания и размышления : в 3 т. / Г. К. Жуков М. : Новости, 1970. Т. 3. С. 667–668.

⁹¹ Там же. С. 669–670.

не урегулируют все существующие проблемы на предстоящей межсоюзной конференции глав Большой тройки⁹², для американского правительства летом 1945 г. были неприемлемыми. В сложившейся ситуации стремление западных держав быстрее вступить в Берлин, как видно, начинал использовать СССР.

О необходимости быстрее решить вопрос об отводе англо-американских войск в свои зоны, тем самым параллельно урегулировав вопрос и о доступе союзнических войск в бывшую столицу рейха, просил генерал Эйзенхауэр в телеграмме от 2 июня 1945 г., направленную в адрес Объединённого комитета начальников штабов (ОКНШ)⁹³ и специальный представитель США в СССР Г. Гопкинс (на встрече у Трумэна 8 июня 1945 г.)⁹⁴. Как будет видно, эти две просьбы демонстрируют отсутствие единства в позиции американцев.

Эйзенхауэр в своей телеграмме после разговоров с Жуковым указывал, что русские будут требовать отвода войск с занятых территорий в качестве необходимого условия для начала работы в Берлине Контрольного совета и передачи им секторов в Берлине.⁹⁵ Однако военные круги США, как и Черчилль, продолжали настаивать на том, чтобы вопрос об освобождении занятых территорий и, как следствие, о доступе в Берлин и начале работы СКС, затягивался как можно дольше. Это подтверждается и ответной телеграммой, отправленной Эйзенхауэру 3 июня 1945 г., в которой ОКНШ обязывал его на предстоящей встрече главкомов союзных войск, созванной по поводу подписания Декларации о поражении Германии, "объявить русским, если они поднимут этот вопрос, что данная проблема должна быть отнесена к вопросам, которые входят в компетенцию Контрольного совета"⁹⁶, тем самым давая понять, что СКС должен начать работу после того, как войска союзников вступят в Берлин. То есть сначала – организация деятельности СКС, а затем – отвод войск и урегулирование вопросов доступа. Комитет обязал Эйзенхауэра высказать советской стороне точку

⁹² Черчилль У. Указ. соч. С. 646–647.

⁹³ Truman H. S. Memoiren / H. S. Truman. Stuttgart, 1955. Bd. 1. S. 284.

⁹⁴ Ibid. S. 286.

⁹⁵ Ibid. S. 284.

⁹⁶ Ibid.

зрения, в соответствии с которой отвод войск должен быть представлен как военный вопрос. При этом решение данного вопроса возможно только после того, когда войска будут технически готовы для этой акции⁹⁷.

Примечательно, что Эйзенхауэр на встрече 5 июня 1945 г. уже после подписания Декларации попытался первым поднять эту тему, сказав Жукову, что хотел бы оставить в Берлине штаб, который занялся бы разработкой деталей вступления западных войск в город. Как писал заместитель руководителя американской оккупационной зоны в 1945 г., а затем и главнокомандующий оккупационными войсками США в Германии военный губернатор американской оккупационной зоны генерал-лейтенант Л. Клей в своих мемуарах, Жуков отклонил эту просьбу, обосновав тем, что не имеет пока из Москвы полномочий вести переговоры на эту тему, что такое урегулирование в настоящий момент нецелесообразно и сможет состояться только тогда, когда войска будут находиться в тех областях, которые предусмотрены для оккупации⁹⁸. Сам же Жуков в мемуарах вспоминал, что после подписания Декларации к нему обратился Монтгомери, сказав, что британцы "решили в ближайшие дни занять в Берлине свою зону, и, видимо, наши друзья американцы и французы также пожелают одновременно с нами занять свои зоны"⁹⁹. В связи с этим он хотел бы сейчас договориться с Жуковым об установлении коммуникаций для прохода британского персонала в Берлин. Жуков ответил, что прежде чем решать вопросы о коммуникациях, по которым английские и американские войска войдут в Берлин, нужно войска союзников расположить в тех районах Германии, которые были предусмотрены в соответствии с решениями Крымской конференции. Только после этого можно будет рассматривать практические вопросы, связанные с проходом союзных войск в Берлин и расположением союзников в самом Берлине. "До тех пор, пока американские войска не уйдут из Тюрингии, а английские из района Виттенберга, я не могу согласиться на пропуск в Берлин военного персонала союзников"¹⁰⁰, а "также на

⁹⁷ Truman H. S. Op. cit. S. 284.

⁹⁸ Clay L. D. Entscheidung in Deutschland. Frankfurt am Main, 1950. S. 37.

⁹⁹ Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М., 1970. Т. 3. С. 671.

¹⁰⁰ Там же.

размещение персонала административных органов Контрольного совета"¹⁰¹. Б. Монтгомери начал было возражать, но быстро вмешавшийся Д. Эйзенхауэр сказал, чтобы Монтгомери не спорил: "Маршал Жуков прав. Тебе надо скорее убираться из Виттенберга, а нам из – Тюрингии". Монтгомери согласился со своим коллегой, призвав "сейчас не спорить"¹⁰².

После подписания Декларации о поражении Германии состоялось совещание главнокомандующих оккупационными войсками в Германии о необходимости дальнейших консультаций, на котором Жуков, как это следует из текста стенограммы совещания, опять отметил, что "начало работы Контрольного совета в Берлине должно быть связано с отводом войск союзников за установленную Крымской конференцией демаркационную линию, так как это является необходимым предварительным условием для того, чтобы можно было развернуть работу в соответствующих зонах"¹⁰³. Монтгомери сказал, что отвести войска в свои зоны можно будет только через 3–4 недели, то есть в начале июля¹⁰⁴. Эйзенхауэр также ответил, что он согласен с заявлением маршала Жукова и "доложит своему правительству, что маршал Жуков желает, чтобы Контрольный совет начал свою работу только тогда, когда войска будут отозваны в свои зоны", однако он "не знал, что вопросы о работе Контрольного совета и отвода войск из зон так связаны между собой"¹⁰⁵. В итоге на совещании условились о том, что четыре главкома будут вести подготовку к выводу своих войск и к размещению их в соответствующих зонах, доложив своим правительствам, что развёртывание работы Контрольного совета зависит от размещения войск союзников по своим зонам¹⁰⁶.

Из письма специального представителя США в СССР Г. Гопкинса Трумэну от 8 июня 1945 г.¹⁰⁷, следует, что политические круги,

¹⁰¹ Жуков Г. К. Воспоминания и размышления : в 2 т. / Г. К. Жуков. М. : ОЛМА-Пресс, 2002. Т. 2. С. 361.

¹⁰² Там же.

¹⁰³ Текст стенограммы совещания см.: Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии) : сб. док. М. : Терра, 1995. С. 425–427.

¹⁰⁴ Там же. С. 426.

¹⁰⁵ Там же.

¹⁰⁶ Там же.

¹⁰⁷ Truman H. S. Op. cit. S. 286.

к которым он принадлежал, в отличие от военных, считали необходимым пойти на уступки русским. После своего возвращения из Москвы 8 июня и разговора во Франкфурте-на-Майне с Эйзенхауэром, Гопкинс сообщил Трумэну, что если долгое время оставлять открытой дату начала отвода войск в свои зоны из советской, то это может вызвать недоразумение как в СССР, так и в США. Гопкинс подчеркнул, что Контрольный совет может начать исполнять свои функции только после отвода (передислокации) войск союзников и что любое затягивание решения этого вопроса будет иметь серьёзные последствия как при создании аппарата СКС, так и строительстве общенемецкого аппарата управления. Условием для отхода должно быть одновременное занятие берлинских секторов, предназначенных для союзников, и беспрепятственный доступ в Берлин посредством обозначенных маршрутов для самолётов, железнодорожных путей и автотрасс из Бремена и Франкфурта, которые должны быть согласованы Верховными командующими¹⁰⁸.

Промедление в действиях англичан и американцев могло не только осложнить дальнейшую работу СКС ещё до созыва Потсдамской конференции и решения существующих проблем¹⁰⁹, но и могло быть расценено мировой общественностью как попытка развала союзнических договорённостей. Общественное мнение, по словам американского историка Дж. Смита, "просто не потерпело бы в то время поломки этих соглашений"¹¹⁰.

Письмо Гопкинса во многом определило дальнейшее развитие событий, повлияв на окончательное решение президента США. В период с 8 по 12 июня 1945 г. Трумэн принял решение о начале отвода американских войск из советской зоны оккупации при условии одновременного вступления западных гарнизонов

¹⁰⁸ *Truman H. S. Op. cit. S. 286.*

¹⁰⁹ На Ялтинской конференции было принято "Соглашение трёх великих держав по вопросам Дальнего Востока", в которой предусматривалось вступление Советского Союза в войну против Японии через 2–3 месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе. Для США, в отличие от Великобритании, была крайне необходима помощь СССР в разгроме Японии, так как для полного поражения последней США вынуждены были бы потратить значительные людские и материальные ресурсы, затянув тем самым войну ещё на 1–2 года.

¹¹⁰ *Smith J. E. The Defense of Berlin / J. E. Smith. Johns Hopkins Press, 1963. P. 59.*

в Берлин.¹¹¹ С запозданием посол Дж. Вайнант 13 июня также отправил в Вашингтон телеграмму, в которой, как отмечает начальник штаба при Верховном главнокомандующем вооружёнными силами США и председатель Комитета начальников штабов адмирал Леги, подчеркнул важность того обстоятельства, чтобы "перемещения [войск. – Прим. авт.] были синхронными со входом национальных гарнизонов в Берлин и с условием свободного доступа к прежней немецкой столице"¹¹².

В письме от 12 июня, адресованном Черчиллю, Трумэн извещил последнего о своём решении, заявив, что трёхстороннее соглашение об оккупации Германии делает невозможной отсрочку отвода американских войск из советской зоны для того, чтобы добиться урегулирования других вопросов. Такая отсрочка причинила бы ущерб отношениям с Советским Союзом ещё до созыва конференции глав трёх держав. В документе также отмечалось, что необходимо немедленно отдать приказ всем американским войскам начать отход 21 июня. Командующие вооружёнными силами должны были договориться об одновременной оккупации Берлина и о свободном движении туда и оттуда американских военных как по шоссе и железным дорогам, так и по воздуху из Франкфурта¹¹³. В ответном письме 14 июня Черчилль писал, что вынужден согласиться и присоединиться к американским действиям и отдаст все необходимые директивы¹¹⁴. Таким образом, западные державы пришли к заключению необходимой договорённости между собой по поводу решения вопроса о доступе своих войск в Берлин. Использовать возможность давления на Советский Союз для более выгодного для себя решения транзитного вопроса посредством присутствия своих войск на территориях, которые должен был оккупировать Советский Союз, не удалось. Лорд Стрэнг через одиннадцать лет написал, что "возможность для такого соглашения существовала тогда и, может быть, только тогда. Это также было ошибкой, не позаботиться об установлении доступа в Берлин в протоколе ЕКК"¹¹⁵.

¹¹¹ *Truman H. S. Op. cit. S. 286.*

¹¹² *Leahy W. I was there / W. Leahy. New York : McGraw Hill Book Co., 1950. P. 382.*

¹¹³ *Leahy W. I was there. P. 382; Черчилль У. Указ. соч. С. 648.*

¹¹⁴ *Черчилль У. Указ. соч. С. 648.*

¹¹⁵ *Lord Strang. Op. cit. P. 217.*

Советская сторона, как это следует из ответа Сталина 17 июня¹¹⁶ на телеграммы, полученные от Трумэна¹¹⁷ и Черчилля¹¹⁸ 15 июня, в которых они заявляли о начале отхода своих войск и просили предоставить им маршруты для свободного передвижения собственных гарнизонов в Берлин и обратно по воздуху, железным дорогам и автомобильным шоссе, была готова предоставить им необходимые коммуникации своей зоны без каких-либо особых задержек. Сталин попросил лишь отложить отход англо-американских войск и их вступление в Берлин на десять дней из-за того, что Жуков отбыл 19 июня в Москву для участия в сессии Верховного Совета, а также для организации парада Победы 24 июня. Сталин указал, что он [Жуков] сможет вернуться в Берлин только 28–30 июня. К тому же работы по разминированию в Берлине ещё не закончены и могут быть окончены только к концу месяца. Сталин предложил начать все мероприятия 1 июля¹¹⁹.

Обмен телеграммами 12–17 июня 1945 г. между главами держав был первым официально зарегистрированным свидетельством постановки вопроса транзита западных союзников в Берлин. На основе этих межправительственных договорённостей в дальнейшем стали вестись более конкретные обсуждения данного вопроса.

Последующие переговоры и события, развивавшиеся после заключения этих договорённостей, во многом определили те принципы, на основании которых произошло урегулирование транзита в Берлин между командующими оккупационных держав.

15 июня Эйзенхауэр решил послать в Берлин группу американских специалистов во главе с начальником штаба 1-й воздушно-десантной армии генерал-майором Ф. Парксом не только для осмотра и приёма помещений для проведения будущей Потсдамской конференции, но также для рекогносцировки путей сообщения и окрестностей Берлина. Об этом он телеграфировал 15 июня главе военной миссии США в Москве генералу Дж. Р. Дину, чтобы тот,

¹¹⁶ Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : сб. док. : в 2 т. / М-во иностр. дел СССР ; предисл. А. Громыко. 2-е изд. М. : Политиздат, 1989. Т. 1. С. 432; Там же. Т. 2. С. 264.

¹¹⁷ Там же. Т. 2. С. 262.

¹¹⁸ Там же. Т. 1. С. 421–422.

¹¹⁹ Там же. Т. 1. С. 423; Т. 2. С. 264.

через посла США в СССР У. А. Гарримана, добился разрешения на пропуск этих людей в город¹²⁰. Гарриман оставил копию письма с просьбой Дина заместителю народного комиссара иностранных дел А. Я. Вышинскому с целью ознакомления последнего с американскими требованиями.

Телеграмма Эйзенхауэра Дину от 19 июня отразила более чётко просьбу американцев. Эйзенхауэр предлагал отправить в Берлин 50 человек офицеров-специалистов и 175 младших военных чинов ещё до прибытия в город Жукова. Для этого необходимо было получить, как следует из текста, "неограниченное право прохода по автобану Дессау–Берлин и воздушной трассе Галле–Берлин"¹²¹. Дж. Р. Дин поднял этот вопрос в разговоре с начальником Генерального штаба в Москве генералом армии А. И. Антоновым, который отказал ему в этой просьбе, сославшись на тот факт, что вопрос о переговорах, касающихся подготовки конференции, был решён на уровне глав государств (обмен телеграммами 12–17 июня 1945 г.) и он, руководствуясь этими решениями, не может перенести срок вступления американских специалистов в Берлин, пока Жуков сам не приедет в город¹²².

У. А. Гарриман, получивший послание Эйзенхауэра генералу Дину, снова обратился к А. Я. Вышинскому с просьбой, как можно скорее разобраться в этом вопросе¹²³. А. Я. Вышинский объяснил отказ советской стороны тем, что в Берлине нет офицеров, уполномоченных вести переговоры с западными союзниками по интересующим их вопросам. Он отметил также, "как только Жуков вернётся в Берлин, начнутся интенсивные переговоры по подготовке конференции"¹²⁴. Однако американские союзники продолжали настойчиво просить дать возможность этой группе пройти в Берлин и встретиться с представителями советского командования ещё до прибытия Жукова.

В итоге Советское правительство решило уступить. 21 июня в Москве состоялись официальные переговоры У. А. Гарримана

¹²⁰ FRUS: The Conference of Berlin. 1945. Washington, 1960. Vol. I. P. 100.

¹²¹ Ibid. P. 108.

¹²² Ibid. P. 110.

¹²³ Ibid. P. 109.

¹²⁴ Ibid. P. 112.

с А. Я. Вышинским, на которых было решено пропустить группу американских специалистов. Вышинский сообщил Гарриману: "Если президент Трумэн и премьер-министр Черчилль считают, что эта встреча может иметь место в Берлине в отсутствие Жукова, со стороны советского правительства нет никакого возражения послать в Берлин ваши передовые группы в любое время на усмотрение американского правительства. Эти группы будут встречены представителями советского командования в Берлине, которые и окажут им всю необходимую помощь"¹²⁵.

Уже 22 июня генерал Ф. Паркс с двенадцатью военными чиновниками вылетел в Берлин, где был встречен уполномоченными Советского правительства – комиссаром III ранга госбезопасности Н. С. Власиком и комиссаром II ранга госбезопасности С. Н. Кругловым. На следующий день они осмотрели место предстоящей конференции.

23 июня в район Потсдам–Бабельсберг командованием западных союзников была послана основная часть группы американских военнослужащих, как пишет Л. Клей, "несколько небольших подразделений" общей численностью в 500 человек¹²⁶. По каким причинам число военных превышало ранее оговорённое количество, неизвестно. На понтонном пограничном мосту через Эльбу в районе города Дессау они были остановлены советскими патрулями, которые потребовали от командира этих групп полковника Ф. Хоули уменьшить число военнослужащих. Группа была задержана до решения вопроса об их пропуске.

Ф. Хоули после длительных споров с советскими офицерами во главе с полковником Гореликом был вынужден подчиниться, оставив 212 человек (37 офицеров и 175 рядовых на 50 армейских автомобилях)¹²⁷. Л. Клей в своих мемуарах указывает, что "откуда взялись эти цифры, для него до сих пор остаётся неизвестным"¹²⁸. Однако, генерал лукавит в своих мемуарах – он не мог не знать, откуда эти цифры появились на самом деле, так как генерал-майор Ф. Паркс, находящийся в районе Потсдам–Бабельсберг при советском штабе по организации конференции, в своём рапорте о пребывании в Берлине от 24 июня 1945 г. отметил: "Было получено

¹²⁵ FRUS: The Conference of Berlin. 1945. P. 114.

¹²⁶ Clay L. D. Op. cit. S. 45.

¹²⁷ Howley F. Berlin Command. New York, 1950. P. 31.

¹²⁸ Clay L. D. Op. cit. S. 46.

телефонное сообщение ... что моторизованная часть моей группы достигла границы, но была сверх согласованных 50 чиновников, 174 рядовых и 50 транспортных средств. Я попросил генерала Круглова пропустить только согласованное число"¹²⁹. Безусловно, Ф. Паркс уже тогда сообщил своему начальнику Л. Клею все обстоятельства уменьшения численности группы. Таким образом, советское командование впервые *разрешило* определённому числу американских военных воспользоваться транзитными путями. И на основании этого разрешения команды под надзором советских офицеров двинулись дальше.

27 июня 1945 г. генерал Дин сообщил в Ставку союзных экспедиционных войск, что Жуков получил полномочия вести с западными представителями переговоры о перемещении войск союзников¹³⁰. 29 июня 1945 г. в Берлине, в штаб-квартире СВАГ в Карлсхорсте, состоялась официальная встреча представителей Союзного Верховного командования (в западной историографии эта встреча именуется конференцией), на которой стороны договорились о временном урегулировании вопроса доступа в Берлин западных войск.

Следует обратить внимание на формат встречи: с советской стороны – главноначальствующий СВАГ¹³¹ Г. К. Жуков, с американской и английской – только заместители военных руководителей своих зон, – соответственно, генерал-лейтенант Л. Клей и генерал-лейтенант Р. Виск. Клей сопровождался Р. Мэрфи и генералом Ф. Парксом.

В повестке дня этой встречи значилось несколько вопросов: согласование сроков освобождения англо-американскими войсками территорий Германии, предусмотренных для занятия советскими войсками в соответствии с Ялтинскими соглашениями; уточнение количества гарнизонов, предназначенных для занятия Большого Берлина; определение коммуникаций, связывающих Берлин с западными зонами оккупации и ряд других мелких вопросов.

К сожалению, во время этих очень важных для будущего транзита обсуждений не велось никакого письменного протокола как с западной стороны, так и с советской, а по итогам встречи не было

¹²⁹ Текст Отчёта см.: FRUS: The Conference of Berlin. 1945. P. 123.

¹³⁰ FRUS: The Conference of Berlin. 1945. Vol. I. P. 131–132.

¹³¹ Советская Военная Администрация в Германии (СВАГ) была образована после подписания Сталиным 6 июня 1945 г. соответствующего постановления СНК.

подписано ни одного документа, официально определявшего порядок транзитного сообщения. Официальными опубликованными источниками по итогам этой встречи являются: Сообщение политического советника военной администрации Соединённых Штатов в Германии Р. Мэрфи правительству США от 30 июня 1945 г.¹³², официальная телеграмма генерал-лейтенанта Л. Клея¹³³ от 29 июня, а также Протокол встречи, составленный генералом Ф. Парксом уже после завершения самой встречи и впервые представленный Государственному департаменту США лишь спустя три года в письме Р. Мэрфи от 7 апреля 1948 г. заместителю госсекретаря по оккупированным территориям Чарльзу Зальцману, в связи с первыми ограничительными мероприятиями СВАГ на линиях коммуникаций¹³⁴. Ход встречи и рассматриваемые на ней проблемы можно также реконструировать по мемуарам фельдмаршала Монгомери¹³⁵, генерал-лейтенанта Клея¹³⁶ и политического советника Мэрфи. С советской стороны также не осталось документальных свидетельств об этой встрече, хотя в середине 60-х гг. XX в. с некоторыми документами работал сотрудник референтуры по Западному Берлину 3-го Европейского отдела МИД СССР Ю. Квицинский. По его словам, документальные и архивные записи, скорее всего, были утеряны позже¹³⁷. Тем не менее какие-то документы ещё могут быть обнаружены в российских архивах. Так, в Архиве внешней политики МИД РФ в одном из документов фонда 3-го Европейского отдела (Референтура по Германии) встречается упоминание о направлении маршалом Г. К. Жуковым в Москву по

¹³² Текст сообщения см.: FRUS: The Conference of Berlin. 1945. P. 135–137.

¹³³ *Clay L. D.* Op. cit. S. 40; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 1. Halbband. S. 114.

¹³⁴ Notes of Conference between Marshal Zhukov and Soviet Representatives, General Clay and US Representatives, General Weeks and British Representatives at Marshal Zhukov's Headquarters on June 29, 1945 // FRUS: 1945. Vol. III : European Advisory Commission; Austria; Germany. Washington, 1968. P. 353–361; The Papers of General Lucius D. Clay. Vol. 1. P. 29–35.

¹³⁵ *Montgomery B.* Memoiren / В. Montgomery. München. 1958. S. 431–432.

¹³⁶ *Clay L. D.* Op. cit. S. 39–42.

¹³⁷ *Квицинский Ю.* Время и случай. Заметки профессионала / Ю. Квицинский. М. : ОЛМА-Пресс, 1999. С. 260–261.

итогам этой встречи документ-телеграммы № 182787 от 30 июня 1945 г.¹³⁸ Сам текст документа, к сожалению, пока не обнаружен.

В самом начале встречи представители западных держав проинформировали о численности своих гарнизонов. Генерал Клей заявил о 30 тыс. человек с бронетехникой, а генерал Викс о 25 тыс. военных и небольшом количестве танков. Жуков сказал, что в пределах Большого Берлина будет находиться 25 тыс. советских войнов.

Когда в соответствии с повесткой дня заседания стороны стали обсуждать вопрос об оставлении территорий Саксонии и Тюрингии американскими войсками, Жуков заявил: "Чем быстрее будет отход [западных войск в свои зоны. – Прим. авт.], тем быстрее произойдёт вступление в Берлин"¹³⁹, тем самым выразив советскую позицию, которую следовало рассматривать как главное условие для ведения всех дальнейших переговоров о путях сообщения и требующую безусловного выполнения. Западные представители, скорее всего, руководствуясь майским проектом Ф. Мосли, выдвинули требование "абсолютной необходимости"¹⁴⁰ "свободного и беспрепятственного доступа" в Берлин, а все дороги и пути сообщения "должны быть защищены от возможности неожиданно возникших административных проблем"¹⁴¹. Во многом формула "свободного и беспрепятственного доступа" напоминала требования экстерриториализации путей сообщения, которые американцы предъявляли англичанам в Квебеке в 1944 г., и "коридорный" план Мосли и Вайнанта, то есть предполагалась фактическая передача путей сообщения и прилегающей территории под полный контроль западных союзников.

Изначально союзники запросили разрешение на выделение им трёх железнодорожных линий в северо-западном и центральном направлениях от Берлина (Берлин – Гамбург; Берлин – Стендаль – Ганновер; Берлин – Магдебург – Ганновер), двух автотрасс в юго-западном и центральном направлениях от Берлина (Берлин – Дессау – Галле – Эрфурт – Эйзенах – Кассель – Франкфурт-на-Майне и Берлин – Магдебург – Брауншвейг) и двух авиалиний

¹³⁸ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 7. К вопросу о режиме на коммуникациях между Западной Германией и Западным Берлином.

¹³⁹ FRUS: 1945. Vol. III. P. 356.

¹⁴⁰ *Montgomery B.* Op. cit. S. 432.

¹⁴¹ FRUS: 1945. Vol. III. P. 358.

в северо-западном и юго-западном направлениях от Берлина (Берлин – Бремен и Берлин – Франкфурт-на-Майне)¹⁴². Генерал Ф. Паркс в Протоколе отмечал, что было очевидно, что все железные дороги и трассы пересекают поперёк советскую зону оккупации и поэтому из-за потребности защиты этих линий возникает чрезвычайно трудная административная проблема. Жуков, как следует из воспоминаний Л. Клея, отклонил эти просьбы под предлогом того, что советские войска сами нуждаются в данных коммуникациях, так как необходимо перевозить демобилизующихся солдат¹⁴³.

Стоит отметить, что после окончания в мае 1945 г. боевых действий в районе демаркационной линии западнее Берлина и проходивших там железнодорожных и автомобильных трасс, в этом же районе находились крупные соединения бывшего 1-го и 2-го Белорусского фронтов, что составляло по количеству не менее шести общевойсковых армий. Именно этим частям и были необходимы наземные коммуникации в связи с начавшейся в июне 1945 г. массовой демобилизацией советских военнослужащих

В Протоколе Ф. Паркса отмечено также, что Жуков заявил, что одной железной дороги и одного шоссе должно быть достаточно, чтобы прокормить и снабдить необходимым маленький гарнизон в 50 тыс. человек. Взамен он предложил один общий маршрут через Магдебург и Гослар. Однако это вызвало протест со стороны генерала Клея. Он настоятельно требовал выделения именно такого количества коммуникаций, объяснив это тем, что американцы имеют только один морской порт, связывающий их оккупационную зону с метрополией, который находится на северо-западе Германии, в Бремене, а остальные силы расположены на юге¹⁴⁴. По логике Клея для более удобной доставки грузов в Берлин необходимо было иметь именно эти коммуникации, которые связали бы Бремен, расположенный на северо-западе от Берлина, и Баварию, расположенную на юге. Клей также заявил, что, требование выделения американцам этих трасс, подразумевает только "необходимость иметь свободу и право на доступ к этим путям. Американцы не требуют какого-то эксклюзивного использования этих путей, но должны иметь право

¹⁴² *Clay L. D. Op. cit. S. 40; FRUS: 1945. Vol. III. P. 358.*

¹⁴³ *Clay L. D. Op. cit. S. 40.*

¹⁴⁴ *FRUS: 1945. Vol. III. P. 358.*

на использование их, когда это будет необходимо"¹⁴⁵. Затем он опять повторил свой запрос на "право перемещаться без ограничений, не подчиняясь русским инструкциям".

Жуков подтвердил права союзников и, памятуя о просьбе самих же американцев о защите коммуникаций от возможности неожиданного возникновения административных проблем, заявил, что советские власти не могут предоставить любой коридор. Если же американцам не нравится маршрут через Магдебург, то он может быть изменён. Объяснения Жукова о предпочтительности движения западных союзников через Магдебург сводились к тому, что эксплуатация именно этих трасс гораздо разумнее как для американских сил, так и для британских, так как именно они являются центральными маршрутами, что к тому же и экономичнее¹⁴⁶.

План Клея и Жукова на картах конфигуративно отличался и если посмотреть на схему основных дорог из и в Берлин, то станет очевидным, что коммуникации центрального направления являются наиболее короткими из всех, связывающих Западный Берлин с западными зонами оккупации, и исключают распыление транспортных магистралей на больших площадях. Можно предположить, что Жуков руководствовался идеей, что именно использование этих коммуникаций одновременно американцами и англичанами было логистически оправдано и могло бы избавить западных союзников от административной перегрузки, ибо использование дополнительных трасс только бы увеличило возможность возникновения инцидентов и недоразумений административного характера.

В итоге Жуков предложил иной план. Советская сторона пошла на частичное удовлетворение требований западных союзников и согласилась предоставить возможность использовать для перевозок персонала и грузов военной администрации и гарнизонов трёх западных держав (Жуков на встрече поднял вопрос также и о французских гарнизонах) следующие коммуникации: одну железную дорогу и один автобан общим сообщением Берлин – Магдебург – Мариенборн (сов. зона)/Хелмштедт (брит. зона) – Ганновер, а также одну воздушную трассу Берлин – Магдебург вдоль автобана и железной

¹⁴⁵ FRUS: 1945. Vol. III. P. 358.

¹⁴⁶ Ibid.

дороги, разделяющуюся затем у демаркационной линии на два рукава: Магдебург – Ганновер (брит. зона), Магдебург – Франкфурт-на-Майне (амер. зона)¹⁴⁷. Западные союзники также согласились с требованием Жукова извещать советское командование за час до осуществления авиарейса, указывать номер воздушного средства и цель полёта¹⁴⁸. Водные пути посредством использования систем каналов и рек Хафель – Одер западными союзниками в качестве коммуникаций не рассматривались и не испрашивались. Также была достигнута договорённость о совместном восстановлении железнодорожного моста в Магдебурге.

Предложение Жукова предусматривало свободу передвижения союзников, но с определёнными ограничениями, так как административный контроль за осуществлением передвижений будет осуществляться советскими властями, с чем западные представители согласились. Монтгомери отметил, что "ответственность за уход и контроль [за коммуникациями. – Прим. авт.] остаётся за русскими"¹⁴⁹. На то же самое указывает и Мэрфи: "...движение должно регулироваться русской контрольной полицией"¹⁵⁰. Генерал Клей, как следует из Протокола Паркса, также отметил, что за западными союзниками остаётся "право перемещаться без ограничений, но подчиняясь любым русским инструкциям".

Кроме того, Жуков дал согласие на то, чтобы все западные транспортные средства были свободны от пограничного и таможенного контроля, хотя в дальнейшем он заявил, что эти вопросы "должны быть переданы на рассмотрение в Контрольный совет"¹⁵¹. С такой постановкой вопроса согласились все участники встречи¹⁵². На основе воспоминаний Клея также можно сделать вывод о том, что коммуникации, выделенные советской стороной исключительно для нужд гарнизонов, должны были использоваться "в соответствии с теми же правилами контроля, которые советская военная

¹⁴⁷ FRUS: The Conference of Berlin. 1945. P. 136; Berlin. Quellen und Documente 1945–1951. S. 112–113.

¹⁴⁸ FRUS: 1945. Vol. III. P. 361.

¹⁴⁹ *Montgomery B.* Op. cit. S. 432.

¹⁵⁰ Так указано в первоисточнике. Вероятно, имеется в виду батальонами военных автодорожных регулировщиков (FRUS: The Conference of Berlin. 1945. Vol. I. P. 136).

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² *Clay L. D.* Op. cit. S. 41; FRUS: 1945. Vol. III. P. 358.

администрация ввела для своих собственных целей"¹⁵³. Клей оставил лишь за собой право на то, чтобы повторно поставить этот вопрос в Контрольном совете в случае, если эти трассы не удовлетворяют потребности. Жуков заявил, что "возможно, все пункты, обсуждённые на этой конференции, могут быть изменены".

Попытка американского представителя вновь утвердить формулу "неограниченного доступа" последовала уже после окончательного урегулирования вопроса о сухопутных транзитных путях. Генерал Клей опять попробовал спросить у Жукова про неограниченный доступ к дорогам, не объяснив конкретно, что означает эта позиция. Жуков заявил, что он не понимает, чего в итоге желают британцы и американцы. Он вновь напомнил о необходимости регулирования транспортного движения союзников советскими дорожными знаками, военными регулировщиками, а также проверкой документов. Жуков отметил также, что с советской стороны "не допускается никакого осмотра грузов – советскую администрацию не интересует то, что транспортируется, в каком количестве или как много грузовых автомобилей перемещается"¹⁵⁴.

Таким образом, ход встречи, реконструированный на основе имеющихся данных, позволяет сделать вывод о том, что позиция советских представителей базировалась на констатации факта принадлежности СВАГ всех путей сообщения в пределах советской зоны оккупации и на стремлении (в свете реальной опасности жёсткой конфронтации с союзниками) ограничить в дальнейшем площадь путей доступа воинских контингентов западных союзников по своей территории в Берлин. Как видно из споров, возникших на встрече, представители западной стороны, наоборот, стремились добиться от советского военного руководства разрешения максимально большего доступа на территорию советской оккупационной зоны посредством эксплуатации значительного количества транспортных путей сообщения Берлина со своими зонами оккупации в Германии.

Руководствуясь именно такой позицией, в дальнейшем представители западных держав будут неоднократно поднимать вопрос о более широком доступе в Западный Берлин через территорию

¹⁵³ *Clay L. D. Op. cit.* P. 40.

¹⁵⁴ FRUS: 1945. Vol. III. P. 359.

советской зоны оккупации. На конференции также не удалась их попытка добиться экстерриториализации путей сообщения посредством утверждения формулы "свободного и неограниченного доступа".

Однако нужно сказать, что представители союзнических войск руководствовались не только соображениями политического характера. Просьбы о выделении им большего количества коммуникаций, чем предлагал Жуков, отчасти обуславливались также и тем обстоятельством, что в Берлин собирались входить дивизии западных союзников в полном составе. Учитывая, что весной 1945 г. на Западном фронте войска союзников несли относительно небольшие потери, то в условиях боевых действий численность дивизий была не намного меньше штатной. Так, по штату военного времени американская пехотная дивизия насчитывала от 14,2 тыс. до 16,7 тыс. человек, а британская – от 19 тыс. до 21 тыс. военных¹⁵⁵. Американско-английские дивизии были почти полностью моторизованы. В пехотной дивизии имелось около 1440 автомобилей, а в бронетанковой – 1141. В пехотной дивизии одна автомашина приходилась на 10, а в бронетанковой на 9 человек¹⁵⁶. Следовательно, потребность в наземных коммуникациях, особенно в автомобильных, была продиктована также и реальной необходимостью. Но как отмечалось выше, на этот случай предусматривалась возможность дальнейшего обсуждения подобных вопросов в СКС.

Стоит отметить, что соглашения от 29 июня 1945 г. носили временный характер; полное отсутствие какого-либо контроля со стороны советских органов также было временной мерой и было необходимо, как видно, только для первоначальных мероприятий по расположению союзников в Берлине летом 1945 г.

Таким образом, на основе всего вышесказанного можно сделать вывод, что СССР, обладая всеми юридическими правами в пределах своей зоны оккупации (что было признано представителями западных союзников), имел полное право в целях обеспечения безопасности как своей зоны, так и в целях отстаивания своих

¹⁵⁵ История второй мировой войны : в 12 т. М. : Воениздат, 1973–1982. Т. 9 : Освобождение территории СССР и европейских стран. Война на Тихом океане и в Азии. М., 1978. С. 239.

¹⁵⁶ История второй мировой войны 1939–1945. Т. 10. С. 451.

геополитических интересов в Германии, вводить различные ограничительные и защитные мероприятия любого характера на расположенных в зоне оккупации коммуникациях. Следовательно, на встрече 29 июня 1945 г. был принят, и существовал в дальнейшем, *разрешительный порядок транзита*¹⁵⁷. Сам факт испрашивания у главноначальствующего СВАГ разрешения на использование определённых трасс подтверждает это. Извещение советской стороны за час до авиарейса также ещё раз указывает на разрешительный характер транзита союзников через советскую зону.

Принцип разрешительного порядка транзита, положенный в основу всех дальнейших договорённостей, опирался на имеющиеся прецеденты (договорённости США с английским и французским командованием о транзите в Бремен и Бремерхафен; эпизод с отправкой группы генерала Паркса в Берлин) и стал основой для более конкретного юридического закрепления всех форм перемещения контингентов западных войск в Берлин.

29 июня 1945 г., поздно вечером (23:45 мск), Г. К. Жуков издал Оперативную директиву командующим 2-й и 3-й ударными, 47-й и 8-й гвардейской армиями о порядке отвода войск союзников из советской зоны оккупации Германии и вводе туда советских войск (№ 0029/ОН)¹⁵⁸.

1 июля 1945 г. в Берлин вошли американские части (33 тыс. человек) под командованием генерала О. Брэдли: 2-я американская бронетанковая дивизия, сопровождаемая 16-й кавалерийской (механизированной) группой и 1-м подразделением снабжения 1-й воздушно-десантной армии¹⁵⁹. Гарнизон американского сектора стал называться *Берлинским военным районом* Вооружённых сил США (Berlin Military District). 3–4 июля в английский сектор оккупации Берлина вступили английские части (16 тыс. человек и 4 тыс. автомобилей): соединения знаменитой 7-й британской бронетанковой дивизии, больше известной под названием "Крысы пустыни",

¹⁵⁷ *Высоцкий В. Н.* Указ. соч. С. 385.

¹⁵⁸ См. текст Оперативной директивы № 0029: Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии) : сб. док. С. 432.

¹⁵⁹ 2-я дивизия уже 9 августа 1945 г. была заменена частями 82-й дивизии ВДВ, которая уже в ноябре того же года была заменена частями 78-й лёгко-пехотной дивизии.

участвовавшей в боях с корпусом Э. Роммеля в Северной Африке. Дивизия сопровождалась гвардейскими гренадёрскими частями¹⁶⁰. Вместе с английскими частями в город вошёл первый контингент французских войск численностью 800 человек из состава 1-й французской бронетанковой дивизии¹⁶¹ во главе с генералом де Бошеном (de Beauchesne).

Одновременно западное командование с 1 июля начало вывод всех своих войск с территории Саксонии, Тюрингии и западной части Мекленбурга. Вслед за главными силами союзников, как это было установлено на встрече 29 июня, продвигались главные силы советских войск (при этом передовые части пехоты – на дистанции 2 км, а мотомеханизированные части – на дистанции 5 км от хвоста колонн западных союзников). Войска 2-й и 3-й ударных армий, 47-й и 8-й гвардейских армий продвигались на запад в прежней группировке, в которой они находились на конец боевых действий в мае 1945 г. На старых рубежах, как это следует из Оперативной директивы № 0029/ОН, оставались заставы с целью не допустить перемещения отдельных лиц и групп немцев к востоку от этого рубежа¹⁶². 5 июля отвод англо-американских войск был завершён. В этот же день закончилось перебазируание войск союзников в западные секторы Берлина. Основной контингент французских подразделений (другие части 1-й бронетанковой дивизии) вошли в город лишь 12 августа 1945 г. Началась четырёхсторонняя оккупация Берлина.

¹⁶⁰ Potsdam 1945. Quellen zur Konferenz der "Großen Drei" / Hrsg. von Ernst Deuerlein. S. 70.

¹⁶¹ Alliierte in Berlin : website. URL: http://www.allierteinberlin.de/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=2&Itemid=18 (дата обращения: 01.03.2015).

¹⁶² Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии). С. 432.

Глава 2

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ЗАПАДНОБЕРЛИНСКОГО ТРАНЗИТА В КОНТРОЛЬНОМ СОВЕТЕ (1945–1947)

Обсуждение транзитного вопроса на первом этапе оккупации Германии

Порядок использования транзитных коммуникаций между Берлином и западными зонами после официальной встречи представителей Верховного командования оккупационных зон Германии 29 июня 1945 г. регулировался с согласия советской стороны посредством реализации соответствующих соглашений, заключённых в рамках Союзного Контрольного совета. В начальный период оккупации Германии он принял ряд решений, конкретизировавших договорённость военных представителей от 29 июня 1945 г.

СКС, учреждённый союзными державами в соответствии с решениями, принятыми на Потсдамской конференции, был образован 30 июля 1945 г. решением четырёх главнокомандующих оккупационными войсками в Германии. Он обладал высшей властью в стране и состоял из различных директоратов, которые, в свою очередь, состояли из комитетов и подкомитетов, рассматривавших те или иные политические, общественные и технические проблемы. В составе СКС было создано 12 директоратов. Вопросы, связанные с военными, грузовыми и гражданскими перевозками, решались в Транспортном и Военно-воздушном директоратах. В рамках реализации Соглашения о контрольном механизме в Германии от 14 ноября 1944 г.¹, связь между Контрольным советом и директоратами, так же как и с Межсоюзной комендатурой г. Берлина, осуществлялась посредством постоянно действующего Координационного комитета.

¹ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. М. : Госполитиздат, 1955. Вып. XI. С. 64–65.

Транспортный директорат был организован на заседании СКС 10 августа 1945 г. на основании Директивы № 5² Контрольного совета (CONLAR(45)7)³. Первое заседание Директората состоялось 18 августа 1945 г. На нём было решено создать пять четырёхсторонних комитетов⁴: Железнодорожный комитет, Комитет дорог и дорожного транспорта, Комитет внутренних водных путей, Комитет портов и Комитет каботажного плавания. Было также установлено, что каждая национальная делегация в Директорате будет состоять из четырёх членов (не считая секретаря и переводчика), из которых два – постоянных. Заседания директората должны созываться регулярно три раза в месяц (5, 15, 25-го числа каждого месяца), не считая специальных заседаний, организуемых для решения неотложных вопросов⁵.

Соответственно вопросы, связанные непосредственно с транзитным сообщением, рассматривались на заседаниях Железнодорожного комитета, Комитета дорог и дорожного транспорта и Комитета внутренних водных путей. В каждую национальную делегацию входили представители военных администраций. Так, в составе советской делегации были члены Транспортного отдела (со второй половины 1946 г. – Транспортного управления) СВАГ, который, в свою очередь, также был разбит на ряд отделов, занимавшихся определённым видом транспорта. Решения по

² Текст Директивы № 5 Контрольного совета см.: Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. Berlin : Legal Division of the Office of Military Government for Germany (U.S.), 1945. Vol. I. P. 38.

³ Система внутренних классификационных номеров (шифров) решений, постановлений и прочих документальных актов, принятых СКС, Координационным комитетом и директоратами, была довольно сложна. Необходимо отметить следующие шифрованные сокращения: *CONL* – документ, принятый на заседании Контрольного совета; *CORC* – документ, принятый на заседании Координационного комитета. Буквы *P* (Proposal) и *M* (Minutes), следующие за основной шифровкой, означали вид документа: *P* – какое-либо предложение или проект; *M* – протокол, содержащий запись всего происшедшего на каком-либо заседании или собрании. Число в скобке означало год. Последнее число означало: для документа, принятого на заседании СКС – текущий номер документа; для документа, принятого на заседании Координационного комитета – номер заседания. В данном случае внутренний классификационный номер означает, что Проект № 7 принят на заседании СКС в 1945 г.

⁴ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 6.

⁵ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 107. Л. 3–4.

различным транспортным проблемам принимались в зависимости от технической сложности осуществления того или иного вида перевозок. Поэтому, например, вопросы, связанные с союзническими автоперевозками, почти не обсуждались, ибо не представляли какого-либо сложного технического процесса и не нуждались в серьёзном логистическом решении, в отличие, например, от железнодорожных перевозок или авиасообщения, которое требовало привлечения большого количества специалистов и, соответственно, больших юридических оснований. Для решения воздушных вопросов был создан отдельный директорат – Военно-воздушный.

Следует отметить, советским властям важно было проводить скорейшее восстановление разрушенной транспортной инфраструктуры, необходимой для нормальной работы экономики советской зоны оккупации. Это наложило отпечаток на весь ход дальнейших переговоров между советской и западными делегациями как относительно транзита западных держав в город, так и на процесс реализации и выполнения достигнутых в СКС соглашений.

В ходе ожесточённых боевых действий весной 1945 г. на территории северо-восточной части Германии, которая вошла в состав советской оккупационной зоны, было уничтожено 1347 км железных дорог, 425 мостов, 504 путепровода, 3 туннеля, разрушено 47 водопропускных труб, 77 паровозных депо, станционные пути, вокзалы. На водном транспорте было разрушено 128 плотин, 194 шлюза и 906 км дамб. Из-за рухнувших мостов и затопленных судов было полностью блокировано водное сообщение. Автомобильное сообщение из-за обрушения 1108 мостов было прервано на протяжении 1660 км⁶.

Учитывая трудности с внутренними перевозками в Германии, которые тормозили развитие хозяйственной жизни в стране, работы, связанные с реализацией оккупационных целей и задач, Контрольный совет на своём 5-м заседании 10 сентября 1945 г. (CONL/P(45)24) установил, что "германский внутренний транспорт – шоссейный, железнодорожный, водный и каботажное плавание – будет восстановлен только в степени, необходимой для удовлетворения потребностей военных оккупационных властей, других

⁶ Болдырев Р. Ю. Советская оккупационная политика в Восточной Германии (1945–1949 гг.): экономический аспект : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Болдырев Р. Ю. Архангельск, 2004. С. 8.

потребностей союзников и нужд разрешённой германской гражданской экономики"⁷. Это решение стало базой для всех дальнейших соглашений в сфере транспорта между различными органами Контрольного совета.

Автомобильное сообщение

Наиболее доступным и простым способом связи западных секторов Берлина с зонами оккупации явилось автомобильное сообщение. До 1945 г. не существовало каких-либо единых международных нормативно-правовых актов, определявших общие принципы этого вида перевозок. Государства ограничивались лишь внутренней регламентацией порядка дорожного движения на улицах и дорогах своих городов. Однако увеличившаяся доля международных автомобильных перевозок и развитие соответствующих коммуникаций повлекли за собой и принятие документов, регулирующих международные автомобильные перевозки. Первые из этих соглашений появились только в 1926 г. В этом году ряд стран с высокоразвитым автодорожным транспортом заключили Международную конвенцию о дорожном транспорте. Тогда же была подписана и Международная конвенция об автотранспорте. Обе конвенции в 1931 г. были дополнены Конвенцией о введении единообразия в сигнализацию на дорогах⁸. Движение по транзитной трассе из Берлина, а также технический уход за ней регулировались на основе именно этих юридических актов.

В соответствии с соглашением от 29 июня 1945 г., автомобильное сообщение осуществлялось по автотрассе Берлин – Магдебург – Мариенборн/Хелмштедт⁹. Эта трасса использовалась как для нужд гарнизонов западных держав, так и для аккредитованных в Берлине при Контрольном совете четырнадцати военных миссий стран, входивших в состав Объединённых Наций в годы войны.

⁷ Текст решения Контрольного совета (CONL\P(45)24) от 10 сентября 1945 г. см.: *Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee*. 1945. Vol. I. P. 48.

⁸ *Шварц Х. И.* Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / *Шварц Х. И. М.* : Юрид. лит., 1966. С. 257.

⁹ Между городом Хелмштедт и провинцией Мариенборн в районе демаркационной линии между британской и советской зонами впоследствии был сооружён КПП, совместно контролируемый оккупационными державами.

Специально вопрос об автомобильном сообщении Берлина с западными зонами не обсуждался. Он рассматривался в общем контексте урегулирования дорожных и автоперевозочных проблем в послевоенной Германии в Транспортном директорате в рамках работы Комитета дорог и дорожного транспорта, который начал свою работу 28 августа 1945 г. Тем не менее в документе (CONL/P(45)24), принятом Контрольным советом на 5-м заседании 10 сентября 1945 г., определялось, что "коммерческие перевозки по шоссейным дорогам (кроме перевозок, особо разрешенных Транспортным Директоратом) будут ограничены до пассажирских и грузовых перевозок на небольшие расстояния, которые не могут быть произведены водным или железнодорожным путем"¹⁰.

Уход за автотрассой и движение по ней осуществлялись в рамках общих правил содержания дорог в соответствии с вышеупомянутыми международными конвенциями по дорожному движению. Эти правила легли в основу принципов руководства дорогами и дорожным транспортом, разработанных Комитетом, и которые были представлены в виде доклада и одобрены на 5-м заседании Директората 25 сентября 1945 г.

Окончательно эти принципы были утверждены на 8-м заседании Директората, состоявшемся 15 октября 1945 г. Важнейшим итогом заседания явилось то, что на нём, как и предполагалось, обсуждались вопросы восстановления системы ремонтных учреждений, а также обмен аварийной помощью между зонами на случай транспортных происшествий¹¹. Кроме того в ходе встречи было отмечено, что в хорошем состоянии должны содержаться лишь дороги, "необходимые оккупационным войскам и разрешённые немецкой экономике"¹². Трасса Берлин – Хелмштедт, попадала под действие этого положения. Соглашение от 29 июня 1945 г., а также принципы, утверждённые на предыдущих заседаниях Директората, были подтверждены Директивой CORC/P(45)119 "О материальной помощи автомобильным дорогам" от 7 февраля 1946 г., принятой Координационным комитетом СКС. Положения Директивы предусматривали, что уход за состоянием всех дорог, включая автобаны,

¹⁰ Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. 1945. Vol. I. P. 48.

¹¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 110. Л. 4.

¹² Там же. Л. 14.

входит в компетенцию гражданских властей тех оккупационных зон, по территории которых они пролегают¹³.

На основании вышеприведённых решений и документов трасса в дальнейшем оборудовалась автозаправочными станциями, станциями техобслуживания и скорой помощи с американским персоналом. На КПП Хелмштедт патрулирование несли британские и американские военные (так называемые Хелмштедтские отделения военной полиции оккупационных войск). Шоссе находилось под контролем советских военных дорожно-постовых служб, но и американцы могли предпринимать патрульные поездки вдоль этого автобана¹⁴. Со стороны американцев патрулирование осуществлялось 62-м дорожно-патрульным взводом военной полиции.

Для беспрепятственного перемещения по автострате служащие западных держав должны были иметь при себе лишь документы, удостоверявшие их личность. Личные вещи и багаж, в соответствии с Соглашением от 29 июня 1945 г., не проверялись. Такой же режим передвижения имели и представители военных миссий связи, которые были созданы на основании ст. 2 Соглашения "О контрольном механизме в Германии" от 14 ноября 1944 г., в которой говорилось, что при каждом главнокомандующем в его зоне оккупации будут состоять представители военных, военно-морских и военно-воздушных сил двух других главнокомандующих для выполнения функций связи¹⁵. Служащие военных миссий связи располагались в Потсдаме и, соответственно, также пользовались автобаном Берлин – Хельмштедт. Все члены миссий должны были иметь постоянные пропуска на двух языках. Однако в отличие от обычных служащих западных держав они могли свободно передвигаться практически по всей территории оккупационной зоны. При этом курьеры и посыльные пользовались иммунитетом дипломатических курьеров¹⁶.

¹³ Текст Директивы Контрольного совета CORC/P(45)119 от 7 февраля 1946 г. см.: Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. 1946. Vol. II. P. 86.

¹⁴ Wetzlaugk U. Die Allierten in Berlin / U. Wetzlaugk. Berlin, 1988. S. 269.

¹⁵ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. С. 64.

¹⁶ Фурс А. Полномочия и ограничения / А. Фурс // Независимое военное обозрение : интернет-сайт. 2000. 15 сентября. URL: http://nvo.ng.ru/history/2000-09-15/5_opyt.html (дата обращения: 01.03.2015).

Постепенный рост автомобильного парка союзников в 1946–1947 гг., особенно грузового транспорта в подконтрольных им секторах Берлина (так, только в американский сектор Берлина летом и осенью 1946 г. к уже находящимся там 1,4 тыс. автомобилей было поставлено ещё 600 грузовиков¹⁷), увеличение количества станций техобслуживания и автозаправочных пунктов вели к интенсивности автомобилепотока на трассе Берлин – Хелмштедт. Этому способствовали и интенсивность подвоза автомобильного топлива на АЗС Берлина, грузов для гарнизонов и пр. Например, рост числа заправочных станций в Берлине свидетельствует о резком увеличении автомобильного транспорта в городе и движении из него. Так, в западных секторах города на 1 августа 1945 г. было всего 18 автозаправочных станций, 1 августа 1946 г. уже 53, 1 декабря 1946 г. – 60, 1 августа 1947 г. – 68, а 1 декабря того же года – 86 АЗС¹⁸. Обслуживанием АЗС в западных секторах Берлина занимались специальные военные подразделения служб горюче-смазочных материалов.

В силу того что Берлин являлся резиденцией Контрольного совета, международное использование трассы Берлин – Хелмштедт исключало взимание Советской военной администрацией каких-либо налогов с движения союзных транспортных средств и представителей различных международных миссий по ней. По сути, эта трасса являлась в то время единственной в Германии автомобильной дорогой, освобождённой от уплаты пошлин за её использование, поскольку движение по ней осуществлялось в целях международных перевозок¹⁹.

Также были предусмотрены и трассы для гражданских нужд (см. Приложение 2), которые изначально предназначались не для перемещения простых немцев, а для перевозки гражданских грузов (продовольствие, оборудование и пр.).

Для гражданских нужд (только доставки продовольствия) выделялись трассы Берлин – Херрнбург (восточнее Любека); Берлин – Стендаль – Берген (западнее Зальцведеля); Берлин – Обисфельде; Берлин – Аллерингслебен; Берлин – Хёршель (западнее Эйзенаха);

¹⁷ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 110. Л. 30.

¹⁸ Berlin in Zahlen. Statistischen Amt der Stadt Berlin. 1946–1947. S. 271.

¹⁹ Трасса Бремерхафен – Бремен – американская зона оккупации не может быть подобным образом охарактеризована, так как использовалась сугубо в целях связи американских транспортов со своими оккупационными анклавами.

Берлин – Нордхайм (у города Ренвертсхаузен); Берлин – Гутенфюрст (севернее Хофа, на границе Тюрингии и Баварии). Эти трассы были окончательно утверждены на основе циркуляра отделения торговли магистрата Берлина "Об улучшении торгового сообщения с западными зонами" от 11 ноября 1946 г.²⁰

Контроль за движением гражданского дорожного автотранспорта между зонами Германии был установлен в соответствии с решением Координационного комитета от 29 мая 1946 г. CORC/P(46)189. Согласно этому решению, разрешение на проезд автомашин из одной зоны в другую должно выдаваться при соблюдении следующих условий:

1) "водитель и пассажиры имеют необходимые зональные разрешения на поездку";

2) "межзональная перевозка грузов, которые могут перевозиться на автомашине, разрешена соответствующими властями каждой зоны". При этом водителю запрещалось "без необходимости задерживать автомашину или брать дополнительный груз или отклониться от маршрута, записанного в путевом списке (Fahrtenbuch), без особого разрешения на то от военного Командующего федеральной земли или провинции"²¹.

Железнодорожное сообщение

Более сложным видом перевозок являлось железнодорожное сообщение. Межгосударственная унификация правового регулирования железнодорожных перевозок началась в конце XIX в. в Европе, когда в 1890 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов, впоследствии получившая сокращённое название МГК, или СИМ (вступила в силу 1 января 1893 г.). Конвенция была заключена девятью европейскими государствами, в том числе Россией. В 1923 г. была

²⁰ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Berlin, 1964. 1. Halbband. S. 174. В соглашениях о международных автомобильных перевозках для сквозного транзитного сообщения принят термин – круговое (кольцевое) сообщение, или маршрут. Такое сообщение совершается также по правилам дороги страны транзита.

²¹ Текст Директивы Контрольного совета CORC/P(46)189 от 28 мая 1946 г. см.: Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. 1946. Vol. III. P. 162–163.

принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, получившая сокращённое название МПК, или СИВ. До 1945–1947 гг. в течение длительного времени эти конвенции являлись наиболее важными соглашениями, регулирующими отношения в области железнодорожного транспорта²². В международном праве сквозное железнодорожное сообщение осуществляется в соответствии с внутренними правилами дороги той страны, по которой осуществляется транзит²³. При рассмотрении вопросов железнодорожного транзита специалистами Транспортного директората СКС, как следует из стенограмм заседаний, учитывались прежде всего положения Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа.

Вопросы, связанные с железнодорожными перевозками как в военных целях, так и для удовлетворения гражданских нужд, впервые были подняты на совещании Г. К. Жукова с представителями союзного главного командования о проблемах совместного управления городом Берлином 7 июля 1945 г., когда обсуждался вопрос об отставании поставок угля в город из Рура²⁴. При рассмотрении проблем доставки угля для питания электро- и водонасосных станций, прочих коммунальных и промышленных предприятий Берлина, выяснилось, что для доставки угля из Рура необходимо использовать железнодорожный мост на линии Магдебург – Берлин, находящийся на территории советской зоны оккупации. Однако он был в состоянии ремонта и не мог пропускать поезда ни в одном из направлений. Генерал Л. Клей выразил озабоченность данным обстоятельством, сказав, что "будут большие осложнения" в доставках необходимого количества угля. Жуков заявил, что "мост будет готов к 25 июля, а грузы можно будет пропустить через Дрезден и Лейпциг по другой железной дороге"²⁵. Таким образом, на самом начальном этапе оккупации западных секторов Берлина

²² Международное частное право. Современные проблемы / отв. ред. М. М. Богуславский. М. : Международные отношения, 1993. С. 232.

²³ Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М. : Юрид. лит., 1981. С. 10.

²⁴ Текст стенограммы совещания см.: Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии) : сб. док. М. : Терра, 1995. С. 435–441.

²⁵ Там же. С. 440.

для их снабжения использовались железнодорожные пути, не предусмотренные Соглашением от 29 июня 1945 г.

26 июля в Хелмштедте состоялось совещание советских и британских представителей союзных войск о выделении и совместном использовании дополнительной железнодорожной линии Обисфельде – Хелмштедт через Граслебен вдоль внутренней границы между британской и советской зонами²⁶. Этот путь соединял две линии, установленные ещё 29 июня, что могло позволить быстрее пускать в эксплуатацию возвращающийся из Берлина порожняк.

Из переписки директора Транспортного отдела военной администрации США бригадного генерала Ж. Д. Апплетона с начальником Транспортного отдела СВАГ генерал-майором технических войск П. Квашниным следует, что мост через Эльбу ещё не был отремонтирован. Ремонтные работы продолжались и во второй половине августа²⁷, что затрудняло проезд. Однако хотя мост вскоре был сдан в эксплуатацию, перебои с поставками продолжались.

Именно обсуждение вопроса о своевременном снабжении Берлина продовольствием и углём в дальнейшем стало стимулом для срочного урегулирования железнодорожных проблем в органах Контрольного совета. Вопрос был поднят на первом заседании СКС 30 июля. Представители советской делегации (скорее всего, учитывая предложения Г. К. Жукова о пропуске поездов по другой линии) заявили, что американцами и англичанами не было доставлено обещанное количество продовольствия и угля в Берлин, а потому заместителям командующих союзными войсками было поручено подготовить доклад по этому вопросу, который обсуждался уже на втором заседании СКС, состоявшемся 10 августа. В итоге было принято решение передать этот вопрос в ведение Координационному комитету, который в свою очередь должен был поручить изучение возникших сложностей, связанных с техническими проблемами обеспечения западных секторов Берлина углём и продовольствием Транспортному директорату, что и было осуществлено 13 августа 1945 г. на первом заседании Координационного комитета²⁸.

²⁶ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 14а. Л. 27.

²⁷ Там же. Л. 1.

²⁸ Там же. Оп. 38. Д. 109. Л. 15.

Основная проблема, связанная с оперативностью приёмки поездов, заключалась в отсутствии надлежащего контакта между англо-американскими и советскими офицерами, отвечающими за контроль и обмен поездами в районе Хелмштедт – Магдебург, где проходила граница британской и советской оккупационных зон. Именно это обстоятельство и осложняло работу Транспортного директората по вопросу железнодорожных перевозок. В течение июля–августа 1945 г. офицеры транспортных служб западных держав и Советского Союза во время процесса пропуска поездов из одной зоны в другую не могли оперативно довести до сведения друг друга данные о грузах и поездах, которые пересекают демаркационную линию в том или ином направлении. Кроме того, офицеры СВАГ и западных держав, ответственные за регулирование железнодорожного сообщения, находясь по разные стороны демаркационной линии (советские – в служебных помещениях местной дирекции бывшей Имперской железной дороги (Reichsbahn) в Магдебурге²⁹ (советская зона); британские и американские военные специалисты – в станционном бюро в Хелмштедте (Stationsbüro Helmstedt) (британская зона)), не имели между собой телефонной связи.

На первом заседании Директората, состоявшемся 18 августа, представители американской стороны заявили, что задержка в движении поездов в Хелмштедте, направляющихся для снабжения Берлина, уже неофициально обсуждалась между американскими, британскими и советскими делегатами и все предоставили разные цифры принятых и отправленных поездов. В результате стороны так и не пришли к единому мнению, так как американский делегат предложил проект доклада Координационному Комитету по вопросу снабжения города, который советский делегат подписать отказался, заявив, что сможет поставить свою подпись под документом только после уточнения сведений³⁰.

Для того чтобы разобраться с этой ситуацией, Транспортный отдел СВАГ организовал проверку положения с приёмом поездов от союзников в Хелмштедте. Результаты проверки были сообщены Квашниным заместителю главноначальствующего СВАГ маршалу Соколовскому. В докладе, в частности, отмечалось следующее:

²⁹ В тот исторический период в дирекции бывшей Имперской железной дороги в Магдебурге под контролем советских военных специалистов находился немецкий технический персонал, обслуживающий железнодорожный транспорт.

³⁰ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 15.

"С 21 августа ежедневно давались приказы Союзным комендантам о подводе 16 поездов в сутки. Фактически: 21 августа – 12 поездов, 22 августа – 9, 23 августа – 12, 24 августа – 13, 25 августа – 9, 26 августа – 8. На станции Хелмштедт имелся 1 готовый поезд, который в течение 2 часов не предъявлялся комендантом к отправлению. Английский комендант в течение двух часов на станции не появлялся"³¹.

Таким образом, видно, что отставание в поставках варьировалось в диапазоне от восьми до четырёх поездов в сутки, что свидетельствовало о несогласованности действий между союзниками в организации железнодорожных перевозок. Это обстоятельство было оперативно учтено советской стороной. В письме начальника Транспортного отдела СВАГ генерала Квашнина генералу Апплетону было отмечено, что на заседании Транспортного директората 25 августа советская делегация намерена обсудить вопрос об установке на определённых станциях, имеющих оборотное депо, обменных пунктов по учёту перехода вагонов и паровозов представителями заинтересованных зон "в целях наблюдения за своевременным возвратом вагонов и паровозов, которые поступают с грузом для оккупационных войск союзников и для немецкого населения"³².

На втором заседании Директората, 25 августа, было продолжено обсуждение вопроса о бесперебойном железнодорожном сообщении. Американская делегация предложила использовать линию Эбисфельде – Стендаль – Берлин вместо или в дополнение к линии Хелмштедт – Магдебург – Берлин для продвижения в Берлин французских, американских и английских поездов с продовольствием. Советская делегация была готова принять любое количество поездов через Хелмштедт с условием возвращения пустых вагонов через Эбисфельде. В целях повышения оперативности работы по пропуску поездов было решено группе из четырёх делегаций выехать в Хелмштедт для установления обменного пункта, где бы могла работать группа по приёму поездов для Берлина: советским офицерам надлежало находиться в Хелмштедте, а офицерам союзников – в Магдебурге³³. В функции транспортных офицеров четырёх держав

³¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 14а. Л. 12.

³² Там же. Л. 5.

³³ Там же. Л. 15.

вменялось также составлять ежедневные рапорты Координационному комитету о принятых и отправленных поездах³⁴. Для пересечения границы офицерам полагалось иметь специальные пропуска.

На этом же заседании Железнодорожному комитету было поручено изучить вопрос обо всех межзональных обменных пунктах³⁵. На основе обсуждений был подготовлен доклад для Координационного комитета.

На четвёртом заседании Координационного комитета, состоявшемся 27 августа 1945 г., рассматривался доклад Транспортного директората, где было отмечено, что затруднения с перевозками вызваны только транспортными неполадками, которые изучаются директоратом. Советская делегация заявила, что уже был отдан приказ направлять пустые вагоны по линии Берлин–Стендаль, а через Хелмштедт будет приниматься до 20 поездов в сутки. Комитет решил поручить Межсоюзнической комендатуре в дальнейшем представлять отчёты о поставках угля и продовольствия для Берлина³⁶.

В итоге после месячных консультаций и работы транспортных специалистов по изучению вышеуказанных проблем в Транспортном директорате в августе-сентябре 1945 г. принимаются решения, связанные с основными принципами железнодорожных перевозок, которые были закреплены на пятом заседании СКС 10 сентября 1945 г. Документ, регламентирующий правила железнодорожного транзитного сообщения получил шифр CONL/P(45)27 и назывался "Снабжение Берлина углём и продовольствием – технические проблемы и будущие потребности"³⁷. На заседании СКС было подтверждено решение Транспортного директората о количестве поездов, которые могли следовать из западных зон в Берлин и обратно. Для военных нужд западных гарнизонов в соответствии с этим документом предусматривалось три поезда в день, по одному на

³⁴ Первыми советскими военными специалистами на приёмный пункт Хелмштедт были направлены: инженер-лейтенант Клименко В. В., инженер-лейтенант Калашникова А. М., техник-лейтенант Герус А. С.

³⁵ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 15.

³⁶ Там же. Л. 15.

³⁷ Текст CONL/P(45)27 "Снабжение Берлина углём и продовольствием – технические проблемы и будущие потребности" см.: Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. 1945. Vol. I. P. 51–53.

окупационный сектор. Вместе с тем поскольку западные державы брали на себя обязанность снабжать углём и продуктами питания не только свои гарнизоны, но и гражданское население, то количество поездов было увеличено до 16 в день, при этом на доставку только одного угля уходило 8 поездов. Для союзников выделялось два однопутных перегона: для гружёных поездов, следовавших из западных зон в Берлин (Хелмштедт – Берлин), и для пустых, возвращавшихся обратно (Берлин – Стендаль – Ганновер). В п. 4 CONL/P(45)27 зафиксировано, что все эти 16 поездов "находятся под русским контролем и наблюдением", более того, в Хелмштедте предусматривался обмен локомотивами для поездов, следующих в восточном направлении (табл.).

Таблица

Расписание количества поездов
для удовлетворения нужд западных секторов города*

| Нужды западных секторов города | Количество поездов в день |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Снабжение британского сектора военными грузами | 1 |
| Снабжение военными грузами гарнизонов США, Франции, поезда I, II, III и IV классов срочности**, а также прочие грузы | 2 |
| Поезда с углём (для нужд гарнизонов и гражданского населения оккупационных секторов США, Великобритании и Франции) | 8 |
| Снабжение продовольствием гражданского населения оккупационных секторов США, Великобритании и Франции | 5 |
| Общее количество ежедневных поездов | 16 |

* Enactments and approved papers of the Control Council and Coordinating Committee. Berlin : Legal Division of the Office of Military Government for Germany (U.S.) 1945. Vol. I. P. 51–52.

** Значение классов срочности в документе не объясняется.

В соответствии с п. 6 вышеуказанного документа предполагались следующие шаги для обеспечения успешного железнодорожного сообщения: а) в Хелмштедте предусматривался обмен локомотивами для поездов, следующих в восточном направлении;

б) в случае если количество поездов превышает 16 в день, то будет разработан специальный график движения для поездов; в) поезда с различными товарами будут отправляться с таким интервалом, который позволит избежать скопления поездов с одинаковыми грузами; г) для складирования грузов разного объёма на вокзалах в Берлине отводились специальные места; д) все вагоны должны разгружаться сразу же или спустя 6 часов; е) погрузочная служба станций должна предоставить достаточную рабочую силу для погрузки и разгрузки поездов; ж) должна быть установлена телефонная связь между отдельными местами разгрузок и советским представителем в управлении железных дорог в Берлине. В документе также было подчёркнуто, что такое решение вопроса "имеет достаточно возможностей для того, чтобы удовлетворить будущие потребности".

В дальнейшем неоднократно предпринимались попытки подкорректировать число и виды подаваемых в Берлин поездов. Так, на 13-м заседании Координационного комитета, состоявшемся 12 октября 1945 г., рассматривался меморандум Британского представителя, в котором предлагалось вместо 16 поездов в сутки для перевозки продовольствия и угля направлять 7 поездов с продовольствием и 6 с углём, кроме того, 2 поезда для обеспечения войск и 2 поезда для перевозки больных³⁸. Однако этот проект не нашёл поддержки у других членов Комитета.

Упомянутым выше циркуляром отделения торговли магистрата Берлина "Об улучшении торгового сообщения с западными зонами" от 11 ноября 1946 г. были окончательно установлены и железнодорожные пути для перевозки сугубо гражданских грузов: Берлин – Любек; Берлин – Зальцведель; Берлин – Обисфельде; Берлин – Хелмштедт (союзнический перегон); Берлин – Лейпциг – Эрфурт – Эйзенах; Берлин – Рентвертсхаузен (см. Приложение 2).

Стоит отметить, что ограничение железнодорожных путей для сообщения западных секторов города с западными зонами оккупации также было вызвано демонтажом значительной части рельсовых нитей и опорных шпал на железнодорожных маршрутах советскими оккупационными властями в целях репараций. Советским Союзом из Германии было вывезено: 1291 локомотив и 40 852 вагона, 6 железнодорожных снегоочистителей, 776 железнодорожных

³⁸ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 16.

цистерн, 92 транспортёра, более 500 тыс. колёсных пар, 8,1 тыс. км рельсов и 5 млн шпал, 11,6 тыс. комплектов стрелочных переводов (в том числе весь электрифицированный участок железной дороги протяжённостью 860 км), что привело к резкому снижению объёмов перевозок³⁹.

Заметные успехи в движении поездов на Берлин были отмечены на четвёртом заседании Транспортного директората 15 сентября 1945 г. Представители трёх западных держав поблагодарили советскую делегацию за помощь в этом деле. Британская делегация заявила, что в ближайшее время количество поездов на Берлин будет увеличено, а французская сторона поставила вопрос о необходимости введения регулярных пассажирских поездов в Берлин и из Берлина.

Вопрос о пассажирских поездах был решён в два этапа. Сначала американская военная администрация разрешила пропускать французские поезда через свою зону оккупации. На седьмом заседании Транспортного директората 5 октября на основе данных, предоставленных Железнодорожным комитетом, было принято решение по введению пассажирского поезда (2 раза в неделю) между Франкфуртом-на-Майне (находится вблизи границы между французской и американской оккупационными зонами) и Хелмштедтом. Затем французская делегация попросила продолжить железнодорожный маршрут до Берлина. Американская делегация ответила, что поезд сообщением Франкфурт – Хелмштедт пойдёт с 15 октября, но что ввиду недостатка вагонов вопрос о продлении поезда до Берлина будет решён позже⁴⁰. Только лишь 30 октября было принято окончательное решение об установлении с 15 ноября 1945 г. прямого пассажирского сообщения между Западными зонами и Берлином. Уже к 9 ноября специалистами Транспортного отдела СВАГ, во главе с начальником группы движения директор-полковником А. Пичугиным, было составлено первое послевоенное расписание движения поездов между Берлином и Хелмштедтом, которое знаменовало собой начало межзонального гражданского

³⁹ Болдырев Р. Ю. Советская оккупационная политика в Восточной Германии (1945–1949 гг.): экономический аспект. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Болдырев Р. Ю. Архангельск, 2004. С. 9.

⁴⁰ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 16.

железнодорожного движения. В среднем время движения пассажирских поездов между этими пунктами составляло семь часов⁴¹.

Переписка между советскими и западными транспортными специалистами показывает, что на протяжении определённого времени вопрос о соблюдении установленного в сентябре графика доставки грузов в Берлин и приёмке поездов советскими властями в Хелмштедте и Берлине был очень сложным. Долго не могла наладиться система приёмки поездов и грузов. Так, в сентябре-октябре 1945 г. начальник Транспортного отдела британской администрации в Германии генерал Р. Инглис регулярно посылал начальнику Транспортного отдела СВАГ П. Квашину письма с просьбой интенсифицировать процесс налаживания приёмки установленного количества поездов. Например, в письме от 22 сентября 1945 г. он указывал, что в районе демаркационной линии скопилось 10 поездов с углём, а на всём расстоянии от Магдебурга до Берлина – 17 поездов с углём, и это не считая составов с другими грузами (продовольствие и пр.). Срочно принятые меры дело не спасли. В письме от 4 октября 1945 г. генерал Р. Инглис писал, что положение постоянно ухудшается: "В связи с тем, что Вы не принимаете поезда в Хелмштедте, поезда с продовольствием, в частности с картофелем, который является скоропортящимся продуктом и требует немедленной доставки, отправляются обратно в британскую зону. Многие поезда с углём для Берлина уже в пути на Хелмштедт надо было вернуть, но в Хелмштедте, Брунсвике и к западу всё ещё имеется очень большое скопление поездов. Генерал Соколовский в Координационном Комитете жаловался... что англичане в Берлин не поставляют по соглашению необходимое количество угля и продовольствия. Причина этого целиком обязана Вашей неспособности принимать поезда в Хелмштедте и отправлять их в Берлин. Немедленно надо принять меры, чтобы облегчить положение. Вы ещё не в состоянии принять 16 поездов в сутки, как это Вы обещали... как Вы знаете, такое количество поездов ещё ни разу не проходило по линии... Мы [вместе с генералом Дж. Эплтоном, директором Транспортного отдела военной администрации США. – Прим. авт.]... просим Вас принять немедленные действия, так как положение становится очень серьёзным. Поставки продовольствия

⁴¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 14а. Л. 71.

и угля очень важны не только для непосредственных нужд, но также для попытки создания запасов на время, когда затруднения с транспортом станут значительно большими, а такое время быстро приближается⁴².

По данным Транспортного отдела СВАГ в период с 1 по 5 октября в среднем пропускалось лишь по 14 поездов в день, что на два поезда меньше установленного в сентябре графика⁴³. Во многом такое положение вещей было следствием как просто технических недоработок, так и довольно строгого контроля со стороны советских военных властей. Ещё в сентябре 1945 г. генерал Р. Инглис писал Квашнину об инцидентах с задержанием командованием 12-го гвардейского стрелкового корпуса ряда поездов, двигавшихся из британской зоны к соляным копиям в Граслебене (советская зона)⁴⁴. Вскоре последовали жалобы от американской администрации. Генерал Дж. Эпплтон 15 октября в письме Квашнину после задержания американского поезда № 19312 в Берлине 7 октября просил, чтобы американские поезда пропускались беспрепятственно, ибо "это создаёт ненужные задержки в пути и дополнительные задержки перевода поездов на другие пути в пределах Берлинской области"⁴⁵.

Специалисты четырёх союзных держав прилагали совместные усилия для решения проблем с движением железнодорожного транспорта. 11 октября в целях исправления подобного положения вещей комиссия, состоявшая из представителей транспортных служб четырёх зон, совершила контрольную поездку по маршруту Берлин – Хелмштедт – Брауншвейг. Было подтверждено отставание ряда поездов от графика, однако уже в меньших размерах, чем до этого.

В итоге на регулярные упрёки со стороны западных союзников советская делегация на 11-м заседании Транспортного директората 15 ноября 1945 г. заявила, что резкое снижение в последнее время количества подводимых поездов из западных зон на зональную границу (вместо 16 поездов на 9 ноября доставлено только 9)

⁴² ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 14а. Л. 20.

⁴³ Там же. Л. 22.

⁴⁴ Там же. Л. 27.

⁴⁵ Там же. Л. 56.

связано с неравномерной сдачей поездов англичанами в советской зоне и скоплением их на границе. Это заявление было поддержано всеми представителями союзных войск, на заседании единогласно приняли решение обязать англичан равномернее сдавать поезда в советскую оккупационную зону, подводя к Хелмштедту не менее 16 поездов в сутки⁴⁶.

Следует отметить, что западные державы неоднократно давали поводы для усиления контроля на железнодорожных коммуникациях. Например, 17 октября 1945 г. более 20 американских солдат совершили вооружённое нападение с применением автоматического оружия на помещения диспетчерской станции Лихтерфельде – Ост (американский сектор), где несли дежурство советские военнослужащие 12-го железнодорожного полка. Обошлось без жертв, однако советские военные были арестованы и насильно препровождены в американскую комендатуру⁴⁷. В декабре 1945 г. Квашнин отправлял жалобы Инглису в связи с регулярными нарушениями британскими солдатами, обслуживавшими английского транспортного уполномоченного в Магдебурге, установленных правил нахождения в советской оккупационной зоне⁴⁸.

В 1946 г. положение дел с выполнением графика доставки поездов в Берлин продолжало оставаться сложным. Так, по данным начальника технического отдела Транспортного отдела СВАГ полковника А. Шанцило, летом 1946 г. фактическая пропускная способность железных дорог советской оккупационной зоны в направлениях на Берлин составляла 54 % от номинальной (13 поездов в сутки против 24), а из Берлина – 37 % от номинальной (9 поездов в сутки вместо 24)⁴⁹. Лишь к началу 1947 г. ситуация постепенно начала улучшаться. Из письма директора немецкого управления транспорта советской оккупационной зоны доктора Фитцнера Транспортному управлению СВАГ следует, что фактическая пропускная способность дорог почти сравнялась с номинальной (около 50 поездов в обоих направлениях)⁵⁰. В то же время, когда поезда союзников перемещались относительно быстро, пассажирские

⁴⁶ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 17.

⁴⁷ Там же. Оп. 39. Д. 14а. Л. 41.

⁴⁸ Там же. Л. 124.

⁴⁹ Там же. Д. 25. Л. 39.

⁵⁰ Там же. Д. 60. Л. 2.

поезда с августа 1947 г. должны были проходить в Мариенборне контрольный досмотр, длящийся несколько часов. Гражданскому немецкому населению данное обстоятельство приносило значительные неудобства, усугублявшиеся ещё и тем, что они не могли добраться в западные оккупационные зоны автомобильным и воздушным транспортом.

Существенным шагом в деле упорядочивания железнодорожного сообщения явилась установка прямой телефонной связи между зонами. Ещё на встрече 29 июня 1945 г. было оговорено, что для связи западных держав с Берлином будет использоваться немецкий кабель, проложенный по маршруту Берлин – Лейпциг – Франкфурт-на-Майне. При этом кабель будет поддерживаться в должном состоянии специалистами той страны, в чьей зоне он находился. Стороны также договорились о том, что западные власти в любое время могут осмотреть линии связи⁵¹. Чуть позже была установлена и связь через кабель Берлин – Магдебург – Ганновер вдоль автотрассы Берлин – Хелмштедт, но функционировала она непродолжительное время, поскольку кабель вскоре был оборван и долго не восстанавливался. В Магдебурге, а также Эрфурте и Веймаре, через которые проходил первый кабель Берлин – Лейпциг – Франкфурт, были размещены соответственно британские и американские связисты.

Вопрос о необходимости установления телефонной связи был связан напрямую с железнодорожным движением поездов и окончательно решился только к ноябрю 1945 г. Тогда была установлена телефонная связь между пунктом перехода Хелмштедт и городом Магдебург с заходом для более лёгкой эксплуатации на городские коммутаторы с обеих сторон. Согласно специальному положению Транспортного отдела СВАГ от 6 ноября 1945 г., телефонные разговоры мог вести только ограниченный круг лиц, связанный с обслуживанием поездов. При этом данные о разговорах и абонентах заносятся в специальную книгу переговоров с Хелмштедтом⁵². Также была проложена связь непосредственно между обменным пунктом обратного следования Обисфельде – Форсфельде (телефонная связь, телеграфная Морзе) и обменным пунктом Мариенборн – Хелмштедт (блокировочная поездная связь по движению

⁵¹ Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers (далее – FRUS): 1945. P. 360.

⁵² ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 296. Л. 3.

поездов, телефонная связь и телеграфная Морзе)⁵³. Однако, как отмечал начальник железнодорожного отделения Транспортного отдела СВАГ генерал-директор тяги III ранга Жаворонков, на коммутатор могли проникнуть посторонние лица, что могло бы создать угрозу секретности введущихся переговоров⁵⁴. Во избежание подобных инцидентов в январе 1946 г. эта прямая линия связи была отключена и почти не использовалась в течение года.

В соответствии с приказом главноначальствующего СВАГ от 2 февраля 1946 г. в районе Магдебургской железнодорожной дирекции полагалось иметь следующую связь для ведения разговоров между советскими и английскими транспортными специалистами:

1. Через пограничный пункт Мариенборн – Хелмштедт: а) линейный телефонный провод; б) телефонный провод для станционной службы движения; в) телефонный провод для надзора службы движения; г) телеграфный провод для извещения поездов; д) сигнальный звоновой провод (только для сигнализации поездов); е) телефонный провод Магдебург – Хелмштедт.

2. Через пограничный пункт обратного следования Обисфельде – Форсфельде: а) линейный телефонный провод; б) телефонный провод для станционной службы движения; в) телеграфный провод для извещения поездов; г) сигнальный звоновой провод (только для сигнализации поездов)⁵⁵.

Довольно объективную оценку состояния связи между зонами даёт директор Магдебургской железнодорожной дирекции Набитц в письме, адресованном президенту Саксонской провинции 7 июня 1946 г., т.е. уже после отключения линии связи советскими властями. Директор пишет, в частности, что вышеназванные линии, кроме общего телефонного кабеля Магдебург–Хелмштедт, "не имеют соединения с другими телефонными проводами или с другими телефонными аппаратами, так что соединение с общей телефонной связью, как и с другими телефонными аппаратами по железнодорожной связи является невозможным"⁵⁶. Набитц также отмечает, что телефонный провод Магдебург – Хелмштедт кончается в Хелмштедте и в автоматической центральной телефонной станции

⁵³ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 296. Л. 5.

⁵⁴ Там же. Л. 3.

⁵⁵ Там же. Л. 13.

⁵⁶ Там же.

соединяется "со 130 абонентами, а соединение же с общей телефонной связью, как в Магдебурге, так и в Хелмштедте технически невозможно...". "Все другие провода и кабели, включительно автострадного кабеля, давно разделены перед границей. Наведение недопущенных разговоров через границу зоны запрещено специальным распоряжением с 6.11.1945 г. и текуще надзирается... Лежащий по направлению автострады кабель Магдебург – Хелмштедт повреждён и целый год уже не действует⁵⁷. Кроме этого, по приказу Управления Магдебургской дирекции, на 300 метров перед границей все жилы этого кабеля разделены"⁵⁸.

Представители британской зоны, начиная с момента отключения связи по кабелю Магдебург – Хелмштедт, неоднократно обращались к советскому командованию с просьбой включения её. Заместитель начальника Транспортного отдела Британской контрольной комиссии в Берлине Х. В. В. Фишер в письме от 2 октября 1946 г. генерал-директору Жаворонкову, указывая ещё на январские обращения к советским специалистам о восстановлении некоторых средств телефонной связи, необходимых для перевозок грузов в/из Берлина через Хелмштедт и Обисфельде, пишет, что "...прошло свыше 8 месяцев теперь мы всё ещё без этих важных средств. Положение было опять аккуратно рассмотрено... Мы уверены, что Вы оцените, что всё, что поможет перевозке грузов также в интересах советской зоны (т.е. перевозки угля и стали), как это в интересах британской зоны и мы надеемся, поэтому, что советские власти будут в состоянии выполнять, возможно раньше, нашу скромную просьбу. Как Вам известно, перевозки на этих двух линиях увеличиваются"⁵⁹.

Однако советское командование никак не реагировало на просьбы англичан, считая, что имеющиеся линии "вполне обеспечивают движение поездов и работу обменных пунктов между советской оккупационной зоной и британской оккупационной зоной"⁶⁰. Подобные действия вызывали у англичан крайнее раздражение. Так, 6 ноября 1946 г. Х. В. В. Фишер в очередном письме Жаворонкову

⁵⁷ Скорее всего, в документе допущена ошибка в переводе с немецкого языка. Наверное, имеется в виду, что кабель не действовал с начала 1946 г., т.е. в течение всего 1946 г., поскольку в начале июня 1945 г. этот кабель ещё не мог быть проложен.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 296. Л. 10.

⁶⁰ Там же. Л. 3.

писал: "...я опять хотел бы обратить Ваше внимание на обеспечение телефонных условий, которые необходимы для производительной работы пути в Берлин и обратно через Хелмштедт и Обисфельде. Мы просим Вас о создании этих благоприятных условий уже с начала этого года. Вы не только не помогли нам в этом вопросе, но Вы даже не ответили ни на одно письмо, которое Вам посылалось по этому вопросу. В последний раз я писал Вам 2 октября. Будьте любезны ответить мне на это письмо"⁶¹. Ответ от Жаворонкова последовал лишь 21 ноября: "...Телеграфно-телефонная связь между Британской и Советской зонами вполне обеспечивают движение поездов"⁶².

Связь была скоро включена по приказу Квашнина, но вновь на непродолжительный срок. Скорее всего, это связано с тем, что имели место частые факты проникновения на коммутаторы посторонних лиц. В ноябрьском донесении Жаворонкова Квашнину отмечалось, что "на коммутатор в Магдебург можно попасть из города и таким образом есть возможность переговоров абонентов городских с английской зоной, так как на коммутаторе дежурят немцы, а проконтролировать их нельзя. Имеющаяся связь между пограничными пунктами Магдебург – Хелмштедт и Обисфельде – Форсфельде вполне обеспечивает движение поездов между советской оккупационной зоной и британской оккупационной зоной. Связь Магдебург – Хелмштедт в основном обслуживает английского уполномоченного при Магдебургской дирекции, поэтому считаю вышеуказанную связь необходимым выключить, а место английского уполномоченного перевести на ст. Хелмштедт. Прошу Вас дать приказ об выключении этой связи, так как эта связь может быть использована любыми лицами безконтрольно"⁶³.

24 ноября 1946 г. действующая телефонная связь Магдебург – Хелмштедт, установленная для общего пользования на междугородний коммутатор в Магдебурге, вновь была отменена. Реакция английского командования в лице генерала Фишера была лаконична: "Важно обеспечить эту связь для нашего персонала, так как зима вступила в свои права, тем самым усугубляя трудности в работе..."

⁶¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 296. Л. 8.

⁶² Там же. Л. 6.

⁶³ Там же. Л. 3.

Всякий связист поймёт нашу необходимость в этой телефонной связи"⁶⁴.

15 января 1947 г. распоряжением заместителя начальника Транспортного управления СВАГ генерал-директором Труновым связь была окончательно включена⁶⁵. В этом же месяце с целью упорядочения связи генерал П. Квашнин издал приказ "О межзональной телеграфно-телефонной связи"⁶⁶. Обменному пункту Мариенборн – Хелмштедт для сообщения с английской зоной полагалось иметь прямую телефонную связь и телеграф Морзе. Вскоре после урегулирования вопросов со связью была установлена и телетайпная связь между обменными пунктами.

Сообщение по внутренним водным путям

В тесной связи с решением вопроса железнодорожного движения оказалось и **сообщение по внутренним водным путям**. Если для снабжения гарнизонов западных держав в городе хватало выделенных железнодорожных путей, то для обеспечения гражданского немецкого населения необходимыми продуктами (зерновые, картофель), а также дополнительным углём для бытовых нужд и строительными материалами для восстановления города их было явно недостаточно. Вышеупомянутые проблемы выявили необходимость восстановления системы движения по внутренним водным путям, что нашло своё отражение в уже упоминавшемся приказе Г. К. Жукова "О мероприятиях по восстановлению железнодорожного и водного сообщения" от 1 августа 1945 г.⁶⁷ В приказе, в частности, отмечалось, что для восстановления водных путей сообщения в советской оккупационной зоне создаются две дирекции водного сообщения: Восточная дирекция в г. Франкфурт-на-Одере и Западная дирекция в г. Бранденбурге⁶⁸. Несколько позже они были

⁶⁴ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 39. Д. 296. Л. 1.

⁶⁵ Там же. Д. 60. Л. 1.

⁶⁶ Там же. Л. 17–18.

⁶⁷ Текст приказа см.: Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland. Sammelheft 1. Berlin, 1945. S. 28.

⁶⁸ Текст приказа см.: Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland. S. 28.

раздроблены на несколько дирекций: магдебургскую, берлинскую, дрезденскую и шверинскую дирекции.

Судя по "Отчёту Транспортного директората СКС...", на заседаниях Комитета по внутренним водным путям, организационное заседание которого состоялось 28 августа 1945 г.⁶⁹, обсуждения проблем, связанных с водным сообщением Берлина с западными зонами фактически не велось. Во многом это объяснялось тем, что водные пути посредством использования систем каналов и рек Хафель и Эльба западными союзниками в качестве коммуникаций на конференции 29 июня 1945 г. не испрашивались. Однако в гражданских нуждах сообщение осуществлялось как по каналу Эльба – Хафель, соединяющемуся со Среднегерманским каналом (западное направление, протяжённость 190 км), так и по реке Хафель, впадающей в Эльбу, которая пересекала границу британской зоны в городе Дёмиц, западнее города Виттенберге (северо-западное направление, протяжённость 180 км).

В марте-апреле 1946 г. по распоряжению советских властей убыстренными темпами возводились погранично-контрольные посты (ПКП) на реке Эльбе на границе между советской и британской зонами. Поводом для этого стали участвовавшие случаи выхода судов из Британской зоны на р. Эльба в советскую зону оккупации, а также попытки выхода судов из советской подконтрольной территории в британскую в последние дни навигации 1945 г. Как отмечал П. Квашнин в докладе, представленном начальнику штаба ГСВГ генерал-полковнику Малинину: "Наличие подобных фактов показывает необходимость создания на реке Эльбе на границах с британской зоной и с Чехословацкой республикой пограничных контрольных постов... На погранично-контрольные посты должно быть возложено наблюдение за продвижением всех судов, пересекающих границу зоны в обоих направлениях с проверкой их личного состава, груза, документов на перевозку грузов и документов на право прохождения судов через границу. Все суда, пересекающие границу зоны в обоих направлениях, должны иметь соответствующие разрешения, выдаваемые Советскими оккупационными властями. Штат погранично-контрольных постов

⁶⁹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 107. Л. 3–4.

необходимо укомплектовать за счёт пограничных войск, а старших офицеров-специалистов по речному флоту и мотористов для обслуживания этих постов должен выделять Начальник Управления Водных Путьей Сообщения ЦУПВОСО КА и НКРФ⁷⁰.

В марте вышел приказ Г. К. Жукова "Об организации пограничных контрольных постов на реке Эльба на границах между СОЗ в Германии с Британской оккупационной зоной и с Чехословакией"⁷¹. Генерал-полковнику Малинину и и.о. начальника Управления водных путей сообщения ЦУПВОСО КА и НКРФ Щепенникову предписывалось в пятидневный срок укомплектовать ПКП личным составом за счёт личного офицерского состава. Как отмечено в Приказе: "... а) ГСОВГ в количестве четырёх человек младших офицеров, шести человек рядовых... б) по Управлению водных путей сообщения ЦУПВОСО КА и НКРФ в количестве 2 старших офицеров, 4-х мотористов и 2-х переводчиков"⁷². Для обслуживания пограничных контрольных постов выделялось "по два моторных быстросходных катера и одной автомашине..."⁷³. ПКП были созданы у г. Виттенберг на реке Эльбе и у городка Буххорст (Среднегерманский канал).

В соответствии с международно-правовым принципом территориального суверенитета, т.е. права на осуществление верховной власти над своей зоной оккупации, СВАГ издал "Временное положение о несении службы пограничными контрольными постами", которое прилагалось к приказу. В обязанности дежурного по погранично-контрольному посту входила проверка судовых документов и экипажа, досмотр грузов и пр.⁷⁴

Окончательно все вопросы, касающиеся сообщения по внутренним водным путям, по которым должна была перевозиться основная масса грузов между зонами, были решены на заседании Координационного комитета СКС 16 мая 1946 г., где был принят документ CORC/P(46)59 Final "О межзональном водном сообщении по внутренним рекам Германии"⁷⁵.

⁷⁰ ЦУПВОСО КА – Центральное управление военных сообщений Красной армии; НКРФ – Народный комиссариат речного флота (ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 36. Л. 17).

⁷¹ Текст приказа см.: ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 36. Л. 18–19.

⁷² ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 36. Л. 18.

⁷³ Там же. Л. 19.

⁷⁴ Там же. Л. 20–21.

⁷⁵ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Berlin, 1964. 1. Halbband. S. 169.

В этом документе, учитывая более чем полугодичное функционирование внутреннего водного сообщения, провозглашались три основных принципа, на которых должен был базироваться судоходный контроль за передвижением немецких гражданских судов по внутренним водным путям как естественным (реки, озёра), так и искусственным (*каналы, водохранилища, шлюзованные участки рек*). Оккупационные державы обязывались обеспечить "возможно бóльший оборот судов при безопасном и экономичном применении, единые пропуска для судов и экипажей для всех зон, а также единые тарифы для всех зон".

В соответствии с этим документом каждое судно обязано было иметь: список экипажа и разрешение определённой формы с визовым текстом на четырёх языках (немецкий язык и языки трёх оккупационных держав), временный навигационный пропуск для межзонального плавания (*Temporary Navigations Permits for Interzonal Navigation*), визу (сроком на 6 месяцев, которая могла продлеваться в ходе плавания), рабочие книги и паспорта членов команды. За неимением рабочего паспорта члены экипажа получали особый паспорт (*Sonderausweis*), выдаваемый им в отделе по вопросам труда оккупационной администрации на основании закона СКС № 3 "Регистрация населения трудоспособного возраста; регистрация безработных и их размещение". В документах должна была стоять виза "Допущен к межзональному водному перемещению". Срок визы – 6 месяцев. Виза выдавалась оккупационной администрацией по месту жительства (администрацией округа) после необходимой проверки. Все эти мероприятия были нужны для выявления бывших нацистов и лиц, которым по условиям денацификации было запрещено покидать территорию своих зон. Виза могла продлеваться в ходе плавания на период времени перевозки. Суда, где обнаруживались документы, не соответствующие установленным нормам, или команды которых совершили какие-либо проступки, возвращались в свою зону. Суда одной зоны не могли ни задерживаться, ни использоваться в своих целях администрацией другой зоны. Это могло произойти только при согласовании между оккупационными органами зон.

Руководствуясь решением Координационного комитета от 16 мая 1946 г. между советскими и английскими властями в Германии 26 июня 1946 г. было заключено двухстороннее соглашение,

устанавливающее организацию и условия эксплуатации внутреннего водного транспорта между британской и советской зонами⁷⁶.

Вследствие проведения этих мероприятий нарушения на водных коммуникациях фактически были сведены к минимуму. Судя по данным начальника одной из пограничных оперативных групп капитана Козлова, которые были предоставлены им заместителю начальника ТУ СВАГ полковнику Караеву, в среднем происходило по одному нарушению демаркационной линии на речных путях в день⁷⁷.

Вскоре были подтверждены упомянутые водные пути сообщения для гражданских нужд. На основе официального письма уполномоченного земельного совета американской оккупационной зоны в Бремене Карла Фридрихса "О мероприятиях по введению в действие водного сообщения с Берлином" от 23 августа 1946 г., направленного им в адрес военной администрации, по реке Везер, Средненемецкому каналу и каналу Хафель – Эльба в американский сектор Берлина стали поступать водным путём американские грузы из Бремена.

Воздушное сообщение

Процесс урегулирования вопросов, связанных с воздушным сообщением продолжался с октября 1945 по февраль 1947 г. Именно по поводу проблемы организации гражданского и военного воздушного сообщения разгорелись жаркие споры и прения, обозначившие вектор будущего расхождения между точками зрения союзников в контрольных органах. Они показали постепенное превращение вопроса о транзитном доступе в Берлин из сугубо организационно-технического в политический. Необходимо также отметить, что советская сторона во время этих и всех последующих обсуждений руководствовалась тем положением, что существует строгое разграничение между полётами для обеспечения нужд оккупационных гарнизонов в Берлине и полётами, которые нужны для межгосударственных гражданских транзитных сообщений.

⁷⁶ Архив внешней политики РФ Министерства иностранных дел РФ (далее – АВП МИД РФ). Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 10.

⁷⁷ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 36. Л. 149–154.

Западные союзники, напротив, стремились уравнять или объединить эти два вида воздушных перевозок.

Во время обсуждения вышеуказанных вопросов представители оккупационных держав ссылались на принципы, которые были отражены в основных документах, регулирующих воздушное движение. В частности, закреплённых в Парижской конвенции о воздушной навигации 1919 г., утвердившей принцип суверенитета государства на воздушное пространство, находящееся над его сухопутной и водной территорией⁷⁸; Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок, от 12 октября 1929 г.⁷⁹ (сокращённо – Варшавская конвенция), содержащей нормы об ответственности эксплуатанта воздушного судна перед пассажирами и грузовладельцами за вред, который может быть причинён в результате воздушной перевозки и прочее⁸⁰. Однако основными документами явились конвенции и соглашения, принятые на Чикагской конференции 1944 г., созванной по инициативе США (которые имели самый большой по тем временам парк транспортных самолётов). К этим нормативно-правовым актам относятся: Конвенция о международной гражданской авиации, Соглашение о международном транзитном воздушном сообщении и Соглашение о международном воздушном транспорте. На основе этих документов были регламентированы следующие вопросы: порядок выполнения полётов и процедура регистрации воздушных судов; функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб; порядок урегулирования споров⁸¹. На конференции было также принято решение о создании Международной организации гражданской авиации (ИКАО)⁸².

⁷⁸ Международное право : учебник / отв. ред. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. М. : Международные отношения, 2000. С. 548; Словарь международного воздушного права / отв. ред. Ю. Н. Малеев. М. : Наука, 1988. С. 89.

⁷⁹ СССР присоединился к этой конвенции в 1934 г.

⁸⁰ Словарь международного воздушного права. С. 83–84.

⁸¹ Словарь международного воздушного права. С. 90–92. Текст Конвенции см.: Международное воздушное право. М. : Наука, 1980. Кн. 1. С. 280–316; Международное публичное право : сб. док. / сост. К. А. Бекяшев, А. Г. Ходаков. М. : БЕК, 1996. Т. 2. С. 412–433; Действующее международное право. М. : Московский независимый институт международного права, 1997. Т. 3. С. 550–567 (Извлечение).

⁸² ИКАО – специализированное учреждение ООН, являющееся центром организации и координации международного сотрудничества государств по всем аспектам деятельности гражданской авиации на международной арене.

В дальнейшем, при рассмотрении основных воздушных проблем в органах СКС именно американская сторона выступала с различными инициативами, связанными с авиасообщением.

После конференции, состоявшейся 29 июня 1945 г., вопросы о регулярных полётах в/из Берлина были уже открыто поставлены в ходе Потсдамской конференции. Президент Г. Трумэн в письме Сталину от 20 июля 1945 г. просил "переместить направление американских и советских перевозок, осуществляемых ныне через Тегеран, и осуществлять их впредь через Берлин"⁸³, так как с логистической точки зрения после окончания боевых действий в Европе авиaperевозки через Иран стали непрактичны. Сталин, судя по его ответу от 29 июля, положительно отнёсся к идее изменения авиапотока на Берлин и дал указания "соответствующим советским органам <...> обсудить с американскими представителями технические вопросы, связанные с этим предложением"⁸⁴. Обсуждение вопроса об авиaperевозках на столь высоком официальном уровне способствовало скорому решению этого вопроса и его юридическому закреплению уже к зиме 1945/46 гг.

Постоянно увеличивавшееся количество полётов воздушных судов западных союзников в июле – сентябре 1945 г. (аэродром Темпельхоф принимал в эти месяцы в среднем ежедневно по 160 самолётов) требовало скорейшего решения проблем, связанных с обеспечением безопасности полётов и совершенствованием логистического урегулирования воздушных связей западных секторов Берлина с западными зонами оккупации. Фактором, актуализировавшим вопрос об авиaperевозках, была надвигающаяся зима – морозы и холода могли создать дополнительные трудности в осуществлении наземных перевозок грузов и пассажиров. Первые авиационный комитет военно-воздушного директората СКС сформулировал пакет предложений по улучшению авиасообщения на 10-м заседании Директората 17 октября 1945 г., когда был принят Меморандум о трудностях воздушного сообщения в окрестностях аэродромов Темпельхоф и Гатов. В частности, в данном меморандуме говорилось о необходимости установления защитного

⁸³ Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М. : Политиздат, 1989. Т. 2. С. 270–271.

⁸⁴ Там же. С. 275.

освещения на зданиях, находящихся в опасной близости от путей подлёта к аэродромам. Второй проблемой, требовавшей немедленного решения, и которой была посвящена другая рекомендация, представленная в итоговом тексте меморандума – создание Комитета безопасности полётов четырёх оккупационных властей в Берлине. Эта рекомендация основывалась на положениях, закреплённых в американском меморандуме от 13 октября. По итогам заседания Директората было принято решение срочно представить этот меморандум на рассмотрение в Координационный комитет для последующего направления в Межсоюзную комендатуру Берлина, Верховному командованию СВАГ и немецким органам управления. Координационный комитет принял меморандум на заседании 26 октября. Что касается создания Комитета безопасности полётов, было принято решение о достижении предварительного соглашения, которое, однако, требовало дальнейшего усовершенствования.

Большое практическое, а затем и политическое значение имело принятие решения о создании системы воздушных коридоров для авиаперевозок союзников. На заседании⁸⁵ Военно-воздушного директората было обсуждено Сообщение Авиационного комитета "О создании воздушных коридоров"⁸⁶ от 22 ноября 1945 г., базировавшееся на предложениях американских специалистов. Западные исследователи В. Ф. Дэвисон и Х. Кун отмечают, что специалисты, готовившие данное сообщение, учитывали тот факт, что Берлин являлся столицей единой Германии и в этом отношении так или иначе в будущем должен был стать центром общего европейского воздушного сообщения⁸⁷. Поэтому предложения предусматривали сооружение шести авиатрасс: три трассы для сообщения с западными зонами (Берлин – Гамбург, Берлин – Бюкебург, Берлин – Франкфурт-на-Майне), а остальные – международные (Берлин – Варшава, Берлин – Прага и Берлин – Копенгаген). Английский представитель (маршал авиации Х. Е. П. Уиглсворт) предлагал внести в проект, который будет передан в Координационный комитет, предложение о предоставлении полной свободы для полётов

⁸⁵ Дата заседания точно не установлена – между 22 и 27 ноября 1945 г.

⁸⁶ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 177–178.

⁸⁷ Kuhn H. W. Die Regelung der Verkehrsverbindungen nach Berlin 1945–1946 / H. W. Kuhn // Europa-Archiv. 1959. 14. Folge. S. 461; Davison W. Ph. Die Blockade von Berlin / W. Ph. Davison. Frankfurt am Main : Berlin, 1959. S. 53.

в ограниченных линиями коридоров пространстве. В случае же если по этому поводу не будет достигнуто соглашения, то тогда необходимо создать седьмой коридор Бюкебург (Ганновер) – Прага, минуя Берлин⁸⁸. Для этих целей соответствующими навигационными учреждениями должны были быть подготовлены точные маршруты, а также для общего воздушного сообщения в Германии – единые правила полётов всех оккупационных держав. Созданный для четырёх держав берлинский Центр безопасности полётов должен был бы следить за общим воздушным движением в/из Берлина.

Вышеуказанные авторы объясняют предложение о создании большого количества авиалиний тем, что разработчики апеллировали к решениям Потсдамской конференции, в соответствии с которыми Германия рассматривалась как единое экономическое и политическое целое. Поэтому и понятие "воздушный коридор" как пространство чётко ограниченной воздушной полосы не лежало в основе проекта, так как речь шла не о транзитном сообщении через советскую зону оккупации, а лишь об обычном передвижении внутри единой экономической зоны. Скорее всего, западные представители учитывали, что предложения о создании седьмого воздушного коридора и о полной свободе полётов в ограниченных линиями коридоров пространстве фактически означали бы бесконтрольные полёты более чем над половиной советской зоны оккупации. Данное предложение, естественно, было неприемлемым для СССР. Ещё в конце мая 1945 г. Г. К. Жуков на встрече с Д. Эйзенхауэром и К. Спаатсом заявлял, что полёты западных союзников будут осуществляться строго в отведённых для этого коридорах. Такая же концепция воздушного сообщения союзников с Берлином была обсуждена и на встрече 29 июня 1945 г. Принцип разрешения передвижения союзников через другие оккупационные зоны, а соответственно, и по их воздушным территориям, исключал бесконтрольное перемещение как таковое – в западных зонах, как известно, существовали чёткие правила и ограничения в транзитном передвижении между американской зоной и Бременом.

Такая позиция английского представителя, перекликавшаяся с майским заявлением генерала Спаатса Жукову, поддержанная

⁸⁸ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 178.

американским (генерал-майор Р. В. Харпер) и французским (дивизионный генерал К. Де Севин) делегатами, легла в дальнейшем в основу всех предложений западной стороны относительно воздушных коридоров. Советский представитель Герой Советского Союза генерал-лейтенант Т. Ф. Куцевалов (начальник Военно-воздушного отдела СВАГ с 1945 по 1947 г.) на этом же заседании Директората отклонил предложения западных союзников, указав, что для обеспечения военных нужд западных гарнизонов достаточно трёх коридоров, связывавших Берлин с западными зонами. Что касается трёх других и предполагаемого седьмого, то "они являются коридорами для обычного внутригосударственного сообщения и не связаны никоим образом с удовлетворением потребностей оккупационных сил в Берлине и поэтому вопрос об их создании может быть обсуждён Воздушным директоратом только на основе решения высших органов власти"⁸⁹. Таким образом, советская делегация дала понять западным союзникам, что подобные вопросы выходят за рамки компетенции военных властей, которым является СКС, и могут быть решены только после того, как Германия станет полноправным членом мирового сообщества, а это возможно только после окончания оккупационного режима и подписания с ней мирного договора. Именно такая концепция создания воздушных коридоров была зафиксирована на 13-м заседании Координационного комитета 27 ноября 1945 г. и положена в основу сообщения Контрольному совету, где, в частности, указывалось, что вопрос о создании дополнительных коридоров "не входит в его компетенцию и должен быть решён на уровне правительств"⁹⁰.

30 ноября 1945 г. на 13-м заседании СКС с согласия советского командования в лице маршала Жукова документом CONLAP(45)63 было решено утвердить создание следующих воздушных коридоров: северный коридор: Берлин – Гамбург (английская оккупационная зона); средний коридор: Берлин – Бюкебург (английская оккупационная зона); южный коридор: Берлин – Франкфурт-на-Майне (американская оккупационная зона)⁹¹. Авиация западных гарнизонов

⁸⁹ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 178.

⁹⁰ Ibid. S. 179.

⁹¹ Ibid. S. 180.

базировалась на следующих берлинских аэродромах: **Темпельхоф** (располагался в американском секторе); **Гатов** (располагался в английском секторе); **Тегель** (располагался во французском секторе).

Каждый коридор над советской зоной имел ширину 20 английских миль (32 км) и предназначался, как это следует из проекта Авиационного комитета Директората, только для полётов авиации союзников, которые не обязаны были заранее делать уведомления о полёте⁹². Таким образом, советская сторона не могла вмешиваться в вопросы интенсивности и количества полётов союзников. Количество самолёто-вылетов в коридорах входило в компетенцию лишь западных держав. Речь шла, по сути, об экстерриториальности воздушного пространства в коридорах, в которых советские самолёты не могли препятствовать полётам союзников. Тем не менее вопрос о гражданских пассажирских рейсах должен был быть решён лишь после окончания оккупации Германии. На заседании возникло также принципиальное разногласие между американскими и советскими представителями по поводу такой же свободы полётов для гражданских самолётов, как и для военных. Советская сторона, учитывая тот факт, что коридоры создавались для союзников лишь с целью удобного осуществления ими оговоренных в ряде соглашений оккупационных функций в Германии и Берлине, стремилась ограничить такие полёты, но после длительных прений пошла на уступку и согласилась пропускать гражданские самолёты, которые совершали рейсы только для нужд гарнизонов⁹³. Фельдмаршал Б. Монтгомери выразил надежду, что вопрос о сооружении прочих воздушных путей также будет быстро решён советской стороной. Г. К. Жуков гарантировал только то, что они будут открыты своевременно⁹⁴. Со своей стороны он обратился с просьбой к западным союзникам, чтобы те предоставили возможность создать в своих зонах советские аэродромы или же разместить на союзнических аэродромах советский технический персонал, в случае если понадобится регулярно направлять в западные зоны советских экспертов для демонтажа промышленных предприятий, производственные

⁹² Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 178.

⁹³ Kuhn H. W. Op. cit. S. 461–462; Davison W. Ph. Op. cit. S. 54.

⁹⁴ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 178.

мощности которых в целях репарационных платежей будут поставляться в СССР⁹⁵. Монтгомери пообещал, что советским самолётам будут предоставлены облегчённые условия полётов.

В этот же день Межсоюзная комендатура Берлина издала приказ, в соответствии с которым все высотные здания в черте города (всего 38 объектов) помечались сигнальными предупредительными знаками⁹⁶.

В декабре того же года была оформлена *Берлинская контрольная зона*, которая определялась как пространство между землёй и воздушным потолком в 3 тыс. м в радиусе 32 км от здания СКС в Шёнеберге и в пределах которой беспрепятственно могли летать самолёты союзников. В феврале 1946 г. закончились работы по созданию берлинского *Центра воздушной безопасности* (Berlin Air Safety Center – BASC), находившегося в здании заседаний СКС в берлинском районе Шёнеберг (американский сектор). Центр был разделён на четыре секции, в которых, соответственно, работали операторы – офицеры среднего состава ВВС четырёх держав в течение всего периода пребывания западных гарнизонов в Берлине. В начальный период оккупации Германии советскими диспетчерами и операторами были офицеры ВВС, которые в годы войны имели контакты с американскими лётчиками, в частности, бывшие сотрудники 169-й авиационной бригады особого назначения (АБОН), которая базировалась в 1944 г. на аэродромах Полтавского аэроузла в период осуществления совместной советско-американской операции "Фрэнтик".

Цель создания Центра воздушной безопасности – гарантировать надёжность **полётов** всех летательных аппаратов над Берлином. В его задачи входило навигационное **регулирование** каждого полёта по маршруту из Берлинской контрольной зоны по коридорам. При создании Центра решили отказаться от практики полётов без уведомления. Необходимость организовать безопасность полётов продиктовала и соответствующие условия обозначения полётов в эфире. Все самолёты, влетевшие в коридоры, должны были сообщать за 120 км до подлёта к Берлинской контрольной зоне о своём намерении приземлиться на том или ином аэродроме, а сотрудники Центра должны были сообщить командиру воздушного

⁹⁵ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 178.

⁹⁶ Ibid. S. 181.

судна о возможности осуществления такой посадки на указанном аэродроме или же, наоборот, отклонить, если того требовали какие-либо технические условия. Высота полётов в коридорах изначально варьировалась от 300 до 450 м, так как ещё не было средств, позволявших наблюдать за полётом с земли на больших высотах. Затем, когда появились самолёты, требовавшие бóльшего потолка, высота была увеличена до высоты Берлинской контрольной зоны (3000–3050 м). В дальнейшем техническое совершенствование авиации требовало изменения ряда устаревших предписаний, но принцип функционирования коридоров и Центра безопасности полётов оставался прежним.

Вот как описывает работу Центра в 1945–1948 гг. бывший военный переводчик, сотрудник военно-воздушного отдела СВАГ Г. А. Литвин: "В Берлине действовал международный Центр воздушной безопасности, который размещался в здании Контрольного совета в американском секторе. Там в одном зале находились рабочие места операторов со средствами связи. Офицеры связи, представители четырёх стран-победителей, докладывали о вылете своего самолёта, следующего в Берлин в таком-то коридоре, на такой-то высоте, а также предполагаемое место посадки. Задача состояла в том, чтобы самолёты не столкнулись в воздухе или при взлёте, или посадке на берлинском аэродроме. Обычно самолёты союзников садились и взлетали с аэродромов Берлина, которые были ранее согласованы общими решениями в Контрольном совете. Советские военные и гражданские самолёты, которые летали в советской зоне, не должны были пересекать эти воздушные коридоры без ведома Центра воздушной безопасности, и поэтому наш оператор докладывал в штаб 16-й воздушной армии об обстановке в воздухе. Но иногда, в силу различных объективных и субъективных причин, отмечались нарушения правил полётов самолётами практически всех стран и даже были очень опасные инциденты. Операторы четырёх стран в самом Центре работали слаженно и ответственно, приходя на выручку друг другу в случае отказа связи и т.п. Кроме зала операторов, рядом находились комнаты, где работали сотрудники этого Центра от всех четырёх стран... Старшим контролёром в Центре воздушной безопасности с нашей стороны был капитан Виктор

Максимов⁹⁷. В войну он был стрелком-радистом бомбардировщика, затем служил на американской базе в Полтаве. Он знал английский язык, а его родной брат – полковник – в то время занимал должность военно-воздушного атташе при нашем посольстве в Вашингтоне. Виктор был человеком решительным и чувствовал себя среди американцев как рыба в воде...⁹⁸.

В дальнейшем, существенным шагом в плане решения технических проблем обеспечения полётов союзников и юридического оформления системы авиасообщения было повторное (после декабря 1945 г.) издание Воздушным директором обобщающей и дополненной инструкции "О полётах в Берлинской контрольной зоне и в воздушных коридорах"⁹⁹ от 22 октября 1946 г. В этой инструкции окончательно фиксировались система коридоров и географическое положение Берлинской контрольной зоны, принципы регулирования взлётно-посадочных процессов воздушных судов, а также полностью описывались цели и задачи Центра безопасности полётов.

⁹⁷ Максимов В. И. (1921 г.р., Калинин), капитан, в Красной армии с 1937 г., участник советско-финляндской войны, воевал на Брянском и 1-м Прибалтийском фронтах. До апреля 1944 г. – начхим 948-го штурмового авиаполка 308-й штурмовой авиадивизии. Участвовал в боевых вылетах в качестве воздушного стрелка. Совместно со стрелком другого экипажа в ноябре 1943 г. сбил немецкий истребитель "Фокке-Вульф" FW-190. С апреля 1944 г. – офицер штаба оперативного отделения аэродрома 169-й авиабригады особого назначения в Полтаве. В наградном листе (30 мая 1945 г.) по представлению его к награждению орденом Отечественной войны II степени (в итоге был награждён орденом "Красной звезды") отмечается, что Максимов В. И. сумел поставить точный образцовый учёт личного состава боевых экипажей и постоянного состава базы американских ВВС. Им проделана большая работа по изучению и обобщению боевого опыта американских ВВС, по изучению жизни и быта американских военнослужащих. В период с декабря 1944 по март 1945 г. он выполнял работу по эвакуации боевых экипажей и самолётов американских ВВС с мест вынужденных посадок на территории Польши и Чехословакии. Он лично в качестве ответственного офицера сделал 12 вылетов на места вынужденных посадок американцев. Максимов В. И. сумел хорошо организовать работу переводчиков и лично сам овладел разговорной речью на английском языке. После войны – старший контролёр в Центре воздушной безопасности Берлина.

⁹⁸ Литвин Г. А. Холодная война: Бои местного назначения / Г. А. Литвин // Дуэль. 1998. № 3; *Его же*. На развалинах Третьего рейха, или Маятник войны. Размышления очевидца. М. : Вперёд, 1998. С. 216.

⁹⁹ Текст инструкции см.: Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 183–193.

В соглашениях о воздушном сообщении 1945–1946 гг., однако, не было предусмотрено одной существенной детали – процедуры контроля за выполнением ранее достигнутых договорённостей на предмет соответствия полётов союзной авиации целям оккупации. То есть в принципе западные самолёты могли свободно провозить в Берлин под предлогом обычного рейса для обеспечения нужд гарнизона любых гражданских лиц, которые не являлись сотрудниками западных органов власти. Достаточно было подачи простой заявки в Центр безопасности полётов, хотя такая перевозка уже выходила за рамки соглашения. В период совместного управления оккупированной Германией западные державы старались выполнять условия соглашения и не перевозили гражданских лиц в Западный Берлин. Однако когда на рубеже 1947–1948 гг. стал очевиден раскол Германии, отсутствие в тексте договора указанной выше процедуры позволило западным державам нарушить соглашение о создании коридоров и заняться пассажирскими перевозками. При этом сами западные союзники, как это следует из обнаруженного в декабре 1946 г. советскими специалистами документа – протокола трёхстороннего Комитета по межзональным переездам, созданного без ведома советской стороны в Контрольном совете западными представителями, с самого начала всегда чётко разграничивали два вопроса: переезды немцев и переезды союзного персонала¹⁰⁰.

Уже с 25 апреля 1946 г. британские власти разрешили служащим берлинского магистрата в исключительных случаях пользоваться британскими военными самолётами. Стоимость перелёта составляла 240 рейхсмарок¹⁰¹. Регулярное же гражданское пассажирское авиасообщение для немецкого населения было открыто американскими властями 2 марта 1948 г.¹⁰² Авиаперевозки обеспечивала компания "Американские заграничные авиалинии" по маршруту Франкфурт-на-Майне – Берлин. Это явилось односторонним шагом со стороны американцев, так как они не вынесли данный вопрос на обсуждение в Контрольный совет. Более того, американские власти осуществили открытие авиасообщения гражданских лиц по инициативе руководителя транспортного отдела

¹⁰⁰ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 30. П. 131. Д. 42. Л. 106.

¹⁰¹ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 201.

¹⁰² Ibid. S. 164, 1283.

магистрата Большого Берлина Э. Рейтера, который 24 июня 1947 г. был выбран бургомистром, но не сумел занять этот пост из-за наложенного советскими властями на эту процедуру вето, поскольку кандидат являлся активным антикоммунистом¹⁰³. Понятно, что городские органы не обладали полномочиями, чтобы подталкивать оккупационные державы принимать те или иные принципиально важные решения в обход обсуждений в Контрольном совете. И если редкие полёты сотрудников магистрата британскими самолётами ещё можно было объяснить оккупационными целями, то регулярные пассажирские перевозки явно выходили за рамки соглашения от 30 ноября. К сожалению, в распоряжении автора нет документов, которые могли бы свидетельствовать о реакции советских представителей в Воздушном директорате, но в условиях стремительного развала совместного управления оккупированной Германией советские протесты, скорее всего, не возымели бы действия.

Как указывалось выше, авиаперевозки обеспечивала компания "Американские заграничные авиалинии" (American Overseas Airlines) по маршруту Франкфурт-на-Майне – Берлин. Оплата билетов производилась рейхсмарками. 2 марта 1948 г. в американский сектор Берлина совершила полёт делегация депутатов городского управления из Франкфурта-на-Майне по поводу празднования 100-летия мартовской революции 1848 г. в Германии¹⁰⁴.

¹⁰³ Эрнст Рейтер, первый обер-бургомистр Западного Берлина, являлся для советских властей крайне нежелательной фигурой: в декабре 1917 г. он, побывавший в плену кайзеровской армии и говоривший по-русски, был назначен Лениным (который очень высоко оценил его организаторские способности) народным комиссаром Республики поволжских немцев. После возвращения в Германию в конце 1918 г. стал первым секретарём берлинской организации КПГ под псевдонимом "товарищ Фрисланд", но в январе 1922 г. был изгнан из партии за "опозиционные суждения". Вступив в СДПГ, в которой он начал свою политическую карьеру ещё до Первой мировой войны, стал редактором газеты "Форвертс", где в январе 1924 г. поместил объёмный некролог о Ленине, затем был членом магистрата Берлина, бургомистром Магдебурга, а потом членом фракции СДПГ в рейхстаге. Вся его журналистская и политическая деятельность после выхода из Компартии отличалась радикальным антикоммунизмом, за что его бывшие товарищи по КПГ стали называть "отвратительнейшим ренегатом". В годы нацистской диктатуры находился в Анкаре, где был советником турецкого правительства.

¹⁰⁴ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 164, 1283.

Следует также отметить, что авиация западных гарнизонов базировалась на следующих берлинских аэродромах:

1. **Темпельхоф** (англ. *Tempelhof Central Airport* – ТСА; нем. *Zentralflughafen Tempelhof*) – располагался в американском секторе на бывшем международном аэродроме, построенном ещё во времена кайзеровской Германии. Аэродром начал использоваться американскими ВВС со 2 июля 1945 г., когда туда приземлились первые части 473-го технического авиаполка, перенявшие управление аэродромом от советского командования. Полк занимался разбором завалов и подготовкой взлётно-посадочных полос для принятия крупных военно-транспортных самолётов. Уже в августе туда приземлилась 301-я военно-транспортная эскадрилья. 1 сентября 1945 г. аэродром был полностью восстановлен. В январе 1946 г. из Мюнхена в Берлин, взамен 301-й эскадрильи, была перебазирована 306-я военно-транспортная эскадрилья. Гарнизон аэродрома насчитывал на февраль 1946 г. 778 человек: 656 солдат и 122 офицера¹⁰⁵. Количество самолётов постоянного базирования достигало девяти единиц (2 бомбардировщика В-17 и 7 транспортных самолётов типа С-47 "Дакота"). С 9 ноября 1946 г. аэродром стал именоваться – "Воздушная база Темпельхоф" ("Tempelhof Air Base"). В период так называемого "Воздушного моста" в 1948–1949 гг. являлся главным аэродромом, принимающим транспортные самолёты западных держав.

2. **Гатов** (англ. *Royal Air Force Gatow*; нем. *Flugplatz Gatow*) – располагался в английском секторе. Во времена Третьего рейха на его месте располагалась военная взлётно-посадочная полоса № 19 немецких Люфтваффе. Английские самолёты из 284-й эскадрильи Королевского авиационного полка впервые приземлились на неё 2 июля 1945 г. В период проведения Потсдамской конференции использовалась для нужд британской делегации. 1 августа взлётно-посадочная полоса получила официальное название – "Аэродром Королевских ВВС Гатов". Гарнизон аэродрома насчитывал 16 офицеров и 350 человек технического персонала. В марте 1947 г. с помощью 794 немецких рабочих было начато строительство новой бетонной взлётно-посадочной полосы протяжённостью в 2000 ярдов

¹⁰⁵ Lemke Th. *Alliierte in Berlin* / Th. Lemke. Berlin, 2000.

(1828,8 м), которая функционировала вплоть до конца оккупационного режима в западном Берлине¹⁰⁶. Во время "Воздушного моста" наряду с Темпельхофом, аэродром Гатов играл важную роль для транспортных самолётов западных держав.

3. **Тегель** (нем. *Tegel*) – располагался во французском секторе оккупационной зоны. Изначально здесь не было ни аэродромов, ни взлётно-посадочных полос, а возведение таковых предполагалось в пригородном районе Штольпе, на самой административной границе города (и, соответственно, на границе французского сектора) с советской оккупационной зоной. Однако в период так называемой блокады Берлина аэродром был построен гораздо южнее, в районе Тегель, и вступил в эксплуатацию 5 ноября 1948 г., а уже с 1 декабря 1948 г. стал принимать тяжёлые американские транспортные самолёты. Сам аэродром ещё в течение полугода находился под временным американским руководством, пока с 1 августа 1949 г. он не перешёл в ведение французского командования под названием "Пункт противовоздушной обороны ВА 165" (*Base Aérienne*)¹⁰⁷.

Таким образом, техническая сторона вопроса воздушного сообщения была решена в течение первого года работы Контрольного совета. Однако то, что с технической точки зрения было урегулировано довольно просто, в дальнейшем с политической – потребовало ещё некоторого времени. Относительно успешная работа Транспортного и Воздушного директоратов Контрольного совета выявила также и основные проблемы, касающиеся передвижения, которые чуть позже были использованы великими державами в качестве рычага для нагнетания кризисных ситуаций вокруг Берлина.

Оккупационные власти, как уже было показано выше, одновременно с обсуждением вопросов о передвижении служащих и грузов военных администраций в Берлин, рассматривали также и вопросы межзонального перемещения немецкого гражданского населения. Оккупационные союзнические органы власти, после принятия власти в Германии, издали ряд распоряжений, в соответствии с которыми любое перемещение гражданского населения находилось под полным контролем оккупационных администраций союзных

¹⁰⁶ *Lemke Th. Op. cit.*

¹⁰⁷ *Ibid.*

держав или местных органов власти. Немецкому гражданскому населению запрещались поездки любым видом транспорта по территории Германии.

Для жителей Берлина первым таким распоряжением стал Приказ № 1 военного коменданта города командующего 5-й Ударной армией генерал-полковника Н. Э. Берзарина от 28 апреля 1945 г., в соответствии с которым населению было приказано оставаться на своих местах, а в городе вводился комендантский час и запрет на передвижение с 22:00 до 08:00 часов утра по берлинскому времени. Советским войскам отдавались приказы об осуществлении контроля за передвижением на территории своей оккупационной зоны отдельных лиц или групп лиц. В упоминавшейся выше Оперативной директиве командующего ГСОВГ от 29 июня 1945 г. командующим армиям, вступающим на территорию, освобождаемую англо-американскими частями, предписывалось "на старом рубеже оставить заставы с целью не допустить перемещения отдельных лиц и групп немцев к востоку от этого рубежа". То же самое предписание содержится и в Оперативной директиве командующего 8-й гвардейской армией генерал-полковника Чуйкова, командующим корпусам о согласованном с союзниками порядке занятия указанной зоны оккупации Германии: "...не допустить перемещение отдельных лиц и групп немцев и иностранцев к западу и востоку от этого рубежа... исключить проникновение немцев и других лиц в ту или другую сторону как в период движения, так и на окончательной границе зоны оккупации"¹⁰⁸.

В связи с возвращением большого количества беженцев в город после окончания боёв, 27 июля 1945 г. Г. К. Жуков издал приказ № 15 "О введении строгого контроля за въездом переселенцев в Берлин"¹⁰⁹, который был распространён на весь город, к этому времени находящийся уже под четырёхсторонним управлением.

¹⁰⁸ Текст Оперативной директивы командующего 8-й гвардейской армией командирам 29, 28, 4-го гвардейского и 11-го танкового корпусов о согласованном с союзниками порядке занятия указанной зоны оккупации Германии № 00335 1 июля 1945 г. см.: Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии): Сб. док. М. : Терра, 1995. С. 434.

¹⁰⁹ *Высоцкий В. Н.* Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М. : Мысль, 1971. С. 338.

Однако с осени 1945 г. начался постепенный процесс разрешения перемещений гражданского населения в служебных целях по территории Германии (в соответствии с Прокламацией № 2 СКС от 20 сентября 1945 г.)¹¹⁰. С ноября 1945 г. союзные органы власти Берлина начинают выдавать проездные межзональные разрешения отдельным категориям граждан, деятельность которых была связана с обеспечением населения продовольствием и товарами первой необходимости (в первую очередь, это были сотрудники магистрата и районных администраций). Они могли перемещаться в военных поездах союзников, хотя никакого специального межсоюзного соглашения по этому поводу заключено не было. Также на основании Приказа Межсоюзной комендатуры Берлина от 31 октября 1945 г. стали выдаваться межзональные пропуска берлинским духовным лицам для поездок в интересах церкви и прихожан, осуществления церковных мероприятий¹¹¹.

Процедура выдачи пропусков заключалась в заполнении анкеты, в которой необходимо было указать краткие биографические данные, цели поездки, сроки её осуществления. Пропуска были четырёхязычные (по количеству оккупирующих держав и немецкий язык). К анкете прилагались фотокарточки заявителя. С 1 апреля 1946 г. визовым отделом советской комендатуры г. Берлина жителям города стали выдаваться "ограниченным числом для служебных командировок и срочных деловых поездок, не для личных поездок" межзональные паспорта сроком действия от 3 до 12 месяцев¹¹². С 24 апреля американская комендатура также разрешила выдавать отдельным категориям населения (служащим центральных органов власти; высокопоставленным духовным лицам; врачам; инженерам, участвующим в восстановительных работах; участникам межзональной торговли) межзональные паспорта¹¹³. Как уже упоминалось, с 25 апреля 1946 г. британские власти разрешили служащим берлинского магистрата в исключительных случаях пользоваться британскими военными самолётами.

В связи с ростом межзональных хозяйственных связей 29 октября 1946 г. Контрольный совет издал слегка запоздавшую Директиву

¹¹⁰ Amtsblatt des Alliierten Kontrollrats. Berlin, 1946. S. 241.

¹¹¹ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 197–198.

¹¹² Ibid. S. 199.

¹¹³ Ibid. S. 200–201.

№ 43 "О выдаче межзональных паспортов немецким гражданам в целях межзональной торговли". В соответствии с ней паспорта выдавались только служащим лицам, занятым в межзональной торговле, промышленности и в сельском хозяйстве. Командующие зон оккупации имели право разрешать или запрещать въезд в зону тем или иным гражданам¹¹⁴. Только 23 апреля 1947 г. Контрольный совет издал Директиву № 49, дополняющую Директиву № 43, согласно которой расширялся срок действия паспорта и разрешалось перемещение частных лиц в особо срочных личных целях, а также в целях, связанных с культурной деятельностью¹¹⁵.

Таким образом, к середине 1947 г. значительная часть немецкого населения Берлина, невзирая на ещё остающиеся ограничения, могла выезжать в западные зоны. Берлинцы уже могли перемещаться отдельным скорым поездом, но только одним маршрутом (Берлин – Оснабрюк). С августа 1947 г. гражданские поезда стали досматриваться в Мариенборне. Как ни странно, но поводом к полному снятию ограничений для передвижения гражданского немецкого населения стал 1-й Берлинский кризис и создание на германской земле двух государств в 1949 г.

Разногласия в работе союзных органов

По словам генерала Л. Клея, "отношения между оккупационными державами нашли своё отражение в обсуждениях Контрольного совета и ещё чётче – в его Координационном комитете..."¹¹⁶. Уже в первые месяцы работы контрольных органов в Германии стали проявляться серьёзные противоречия между союзниками. Довольно точно последствия этих противоречий для Германии подметил в своих мемуарах Д. Эйзенхауэр: "...в те последние месяцы лета и первые месяцы осени 1945 г. радушие и готовность к сотрудничеству в Берлине достигли наивысшего предела, какого мы смогли добиться в работе с советскими официальными представителями. В более широких областях, на высших уровнях,

¹¹⁴ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 202–204.

¹¹⁵ Ibid. S. 204.

¹¹⁶ Clay L. D. Entscheidung in Deutschland / L. D. Clay. Frankfurt am Main, 1950. P. 124.

усиливались разногласия, и они неизбежно отражались на жизни оккупированной Германии"¹¹⁷.

В Транспортном директорате, как это следует из "Отчёта о работе Транспортного директората...", такие явления стали нарастать с первой половины – середины 1946 г. В 1945 г. и начале 1946 г. британская делегация в Транспортном директорате, в отличие от американской, активно участвовала в обсуждении основных принципиальных вопросов, причём, как отмечается в "Отчёте...", "все расчёты, доказательства и форму ведения полемики направляла для убеждения советской делегации"¹¹⁸. В Воздушном директорате британцы, наоборот, уступали в инициативе американской делегации, которая, как указывалось, разработала ряд проектов, связанных с созданием воздушных коридоров. Американская делегация в Транспортном директорате в 1945 г. и в первые два месяца 1946 г. полностью состояла из военных специалистов. Как отмечается в "Отчёте...", этот состав относился к советской делегации с бóльшим по сравнению с другими делегациями уважением и искал контакта в разрешении вопросов¹¹⁹. Американская делегация в основных вопросах солидаризировалась с английской делегацией или пыталась примирить британскую и советскую делегации предложением компромиссных решений¹²⁰. Состав английской и американской делегаций в комитетах и частично в Транспортном директорате периодически менялся, причём "более либеральные представители заменялись всё более реакционными элементами [так в тексте. – Прим. авт.]"¹²¹. Отношения американцев с советской делегацией резко поменялись с февраля 1946 г., когда весь состав американской делегации был заменён гражданскими чиновниками, которые и работали вплоть до 1948 г.¹²²

Французская делегация на протяжении довольно длительного времени стремилась избегать блокирования по основным вопросам с англичанами и американцами¹²³. Со стороны американской

¹¹⁷ *Эйзенхауэр Д.* Крестовый поход в Европу / Д. Эйзенхауэр ; пер. с англ. Е. М. Федотова. Смоленск : Русич, 2000. С. 526.

¹¹⁸ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 107. Л. 28.

¹¹⁹ Там же. Л. 83.

¹²⁰ Там же. Л. 29.

¹²¹ Там же.

¹²² Там же. Д. 107. Л. 83.

¹²³ Там же. Л. 29.

и английской делегации французский делегат грубо игнорировался, о чём он сам нередко заявлял, а начиная со второй половины 1947 г., наоборот, стал привлекаться на свою сторону, чему в известной мере мешали предыдущие отношения. Основной состав французской делегации в комитетах и в Транспортном директорате за всё время почти не изменялся¹²⁴. Замены у французов стали происходить только в феврале 1948 г., и как отмечается в "Отчёте...", происходили "не без вмешательства американской стороны"¹²⁵.

Взгляды западных делегаций начали особенно совпадать в связи с объединением американской и британской оккупационных зон в Германии в единую (так называемую зону "Бизонию") в декабре 1946 г., что также отмечается советскими специалистами: "С созданием "Бизонии" всё больше началась чувствоваться зависимость английской делегации от американских представителей, которые по всем основным вопросам взяли инициативу в свои руки"¹²⁶, "С этого момента стала возрастать согласованность и взаимная поддержка в работе американской и английской делегаций, а с момента создания "Бизонии" их политика совершенно изменилась и английская делегация потеряла своё лицо"¹²⁷, "...французская делегация целиком поддерживала политику британской и американской делегации, открыто блокируясь с ними по всем принципиальным вопросам"¹²⁸. В итоге, американская делегация, по существу, начала возглавлять всю политику трёх западных держав в транспортных органах Контрольного совета.

Подобное положение дел тщательно отслеживалось советскими представителям, о чём регулярно сообщалось в МИД. В декабре 1946 г. советские власти получили документальное подтверждение своих наблюдений за действиями западных союзников. Заместитель политического советника главноначальствующего СВАГ Н. В. Иванов направил заместителю министра иностранных дел В. Г. Деканозову письмо, в котором сообщил, что "нашими работниками в здании Контрольного совета был обнаружен документ – протокол трёхстороннего Комитета по межзональным переездам. Мы

¹²⁴ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 107. Л. 30.

¹²⁵ Там же. Л. 83.

¹²⁶ Там же. Л. 29.

¹²⁷ Там же. Л. 83.

¹²⁸ Там же. Л. 29.

ещё раньше сообщали, что из поведения союзников в органах Контрольного совета видно, что их точка зрения между собой согласовывается ещё до заседаний. Данный документ говорит о том, что в Контрольном совете наряду с четырёхсторонними существуют и трехсторонние Комитеты без ведома и участия советских представителей, с целью выработки согласованных действий против советской делегации. Мною дано задание выяснить дополнительные материалы по этому вопросу. По линии Контрольного совета пока никаких шагов не предпринимается¹²⁹.

Вопрос о связях Берлина с зонами союзников в контексте постепенных изменений во взаимоотношениях между СССР и западными державами ярко демонстрировал нарастающее противостояние в Германии. Основным стремлением западных союзников в плане доступа в Берлин, как отмечалось, являлось увеличение числа путей сообщения гарнизонов со своими зонами оккупации и получение этих трасс под свой контроль (полный или частичный). Результатом этих действий могла стать раздробленность советской зоны на части и постоянное наличие западных войск на её территории. Подобные предложения регулярно поднимались на заседаниях в органах Контрольного совета западными представителями. Ещё на 13-м заседании Координационного комитета 12 октября 1945 г. британские представители предложили передать железнодорожную линию Хелмштедт – Берлин, а также Стендаль – Берлин под контроль британскому или американскому железнодорожному управлению с направлением туда офицеров британского и американского командования¹³⁰. Эта идея, после первого отклонения,шла своё развитие в дальнейшем.

Советская делегация сопротивлялась принятию подобных предложений даже тогда, когда они (предложения) исходили не прямо от делегаций союзников. Так, 12 февраля 1946 г. Центральная организация Европейского Транспорта (ЕСИТО) запросила мнение Транспортного директората по поводу восстановления прямого поезда Лондон – Берлин – Варшава 3 раза в неделю. На 24-м заседании 15 марта 1946 г. советская делегация заявила, что вопрос поставлен преждевременно, так как имеются технические затруднения в продвижении поездов из Германии в сторону Варшавы.

¹²⁹ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 30. П. 131. Д. 42. Л. 102.

¹³⁰ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 38. Д. 109. Л. 16.

В итоге было решено сообщить ЕСИТО о невозможности в данное время установить такое прямое сообщение ввиду наличия технических затруднений (связанных, скорее, с репарациями) в Советской оккупационной зоне.

В дальнейшем советская сторона продолжала противодействовать активному присутствию в своей зоне представителей западных служб, часто – даже в ущерб своим собственным интересам. Так, в мае 1946 г. советским властям пришлось отказаться от предложения Министерства морского флота СССР об учреждении специальных морских агентств в портах Гамбурга и Бремена. Заведующий 3-м Европейским отделом МИД СССР А. Смирнов в мае 1946 г. после консультаций с новым главнокомандующим ГСОВГ и главным начальствующим СВАГ генералом армии В. Д. Соколовским и политическим советником СВАГ В. С. Семеновым доложил заместителю министра иностранных дел С. А. Лозовскому, что подобное предложение Министерства морского флота "об учреждении специальных морских агентств в упомянутых портах т.т. Соколовский и Семенов считают нецелесообразным, так как оно создает прецедент для союзников в нашей зоне без всякой нужды в этом"¹³¹.

На 50-м и 51-м заседаниях Транспортного директората (16 мая и 9 июня 1947 г. соответственно) британская делегация поставила вопрос об установлении средств для оказания медицинской помощи при авариях на железных дорогах, а также предложили рассмотреть возможности оказания дополнительной помощи в случае необходимости (организация специальной станции помощи средствами западных зон в СОЗ). Советская делегация ответила, что такой необходимости нет, так как за прошлый [1946 г. – Прим. авт.] год была только одна незначительная авария на линии Берлин – Хелмштедт, и что необходимые средства для переброски групп неотложной помощи имеются в городах Бург, Магдебург, Бранденбург и Берлин. Французская делегация со своей стороны заявила, что желательно всё-таки координировать спасательные работы между британскими и советскими властями независимо от того, где произошла авария. Американцы поддержали проекты своих западных коллег и согласились с британскими и французскими предложениями о координации действий спасательных работ. Советские специалисты ответили, что согласны рассмотреть это предложение, но

¹³¹ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 30. П. 131. Д. 42. Л. 65.

вопрос необходимо всё-таки снять с четырёхстороннего обсуждения и обсудить на двухсторонней (британо-советской) основе. В итоге на заседании так и не пришли к единому мнению.

Западные державы систематически увязывали вопрос о воздушном транзите для своих собственных нужд в западные сектора Берлина с вопросом о праве свободных полётов в гражданских целях (почта, торговый фрахт, пассажирские перевозки и пр.), ссылаясь на недостаточность тех трёх коридоров, которые советская сторона им выделила. При этом официальные предложения западных держав никогда не имели предпосылкой то обстоятельство, что воздушные коридоры выделялись им исключительно в военных целях и для снабжения своих гарнизонов на период их пребывания в западных секторах Берлина, т.е. до тех пор, пока по окончании работы Союзных контрольных органов в Германии отпадёт необходимость в четырёхстороннем административном управлении городом.

Упомянутые вопросы поднимались американским представителем на заседании Координационного комитета 6 марта 1946 г., а затем и на заседании Военно-воздушного директората 30 апреля 1946 г.¹³² На 55-м заседании Координационного комитета 17 мая 1946 г. союзниками вновь был поставлен вопрос об увеличении числа существующих воздушных трасс в Германии. Советская делегация отклонила все требования западных держав, заявив, что "существующая система воздушных путей над советской оккупационной зоной Германии вполне достаточна не только для того, чтобы удовлетворить потребности союзнических войск в секторах Большого Берлина, но и даже для того, чтобы выполнить успешно все союзнические транспортные перевозки торговых грузов, несмотря на их объём"¹³³.

Непрекращающиеся требования западных держав об увеличении воздушных трасс вынуждали советское руководство отказываться в открытии дополнительных воздушных трасс над территорией советской зоны оккупации другим европейским государствам. Так, в июле 1946 г. Н. В. Иванов направил заведующему 3-м Европейским отделом МИД СССР А. Смирнову письмо, в котором

¹³² Тексты заявлений американского представителя см.: Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 181–182.

¹³³ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 182–183.

отметил, что "в связи с присланной Вами нотой Датского посольства в Москве относительно просьбы датчан разрешить открытие воздушной трассы Копенгаген – Прага через Советскую зону оккупации Германии сообщаю решение Союзной Контрольной власти по аналогичному вопросу <...> О ситуации в КС по поводу соглашений о воздушных коридорах и отклонении требований англичан об открытии трасс Берлин – Варшава, Берлин – Прага и Берлин – Копенгаген решение приятно не было. Так как эти трассы выходят за пределы Германии и вопрос об их открытии не входит в компетенцию Контрольного совета, а должен составить предмет специального соглашения правительств заинтересованных стран. <...> В соответствии с нашей позицией, занятой в Контрольном совете, мы считаем, что датчанам следует отказать в их просьбе относительно открытия воздушной трассы Копенгаген – Прага через Советскую зону оккупации Германии"¹³⁴.

Тем не менее попытки западных держав поднять вопрос о праве свободного доступа любых воздушных судов фактически над половиной территории советской оккупационной зоны продолжались с необычайной настойчивостью. 11 октября 1946 г. Н. В. Иванов направил В. Г. Деканозову телефонограмму, в которой отметил, что "американская делегация в Военно-воздушном директорате снова внесла на обсуждение проект соглашения о воздушных коридорах и свободных полетах самолетов над территорией Германии. В этом проекте предусматривается предоставление каждой оккупирующей Германию стране право свободного полета над Германией. Без предварительного разрешения и без ограничений для всех типов военных и гражданских самолетов, при свободной посадке повсюду, для любых целей <...> Американская делегация при поддержке английской и французской делегаций настаивает на принятии своего проекта и считает необходимым дополнительно к существующим трём воздушным трассам... установить новые семь трасс... Указанный проект обсуждался дважды Военно-воздушным директоратом в январе 1946 г. и вновь поднят сейчас. С предложением американцев мы не соглашались, так как принятие этого проекта означало бы предоставление для авиации союзников "свободы воздуха" и передачу им всех воздушных трасс над территорией Германии. Несмотря на настойчивые требования трёх других

¹³⁴ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 30. П. 131. Д. 42. Л. 78.

делегаций принять это соглашение, мы намерены и впредь занимать прежнюю позицию не увеличивать числа воздушных коридоров"¹³⁵.

В итоге, чтобы окончательно прекратить западные требования, советская делегация была вынуждена выступить с заявлением на заседании Контрольного совета 5 февраля 1947 г. В этом заявлении советские представители ещё раз обосновали свою позицию, касающуюся создания дополнительных воздушных коридоров, отметив, что "все полёты воздушных судов союзнических и дружественных наций из Берлина в другие направления над советской оккупационной зоной Германии имели место только после того, как советские военные власти выдавали специальные разрешения; относительно этих полётов, жалоб со стороны правительств союзников и дружественных наций не поступало"¹³⁶. Именно это утверждение, поддержанное в итоге представителями западных союзников, через две недели легло в основу Доклада Контрольного совета¹³⁷ Совету министров иностранных дел в Москве в 1947 г. Далее из текста заявления следовало, что все согласованные до этого решения "в полном объёме удовлетворяют потребностям в воздушных перевозках союзнических оккупационных властей на нынешней стадии оккупационного режима в Германии", а, следовательно, "предложения американской, британской и французской делегаций о „Свободе воздушного сообщения в Германии“ и „Установления особых предпосылок на четырёхсторонней основе для учреждения и управления гражданским воздушным сообщением для других наций в Германии“ на этой стадии оккупационного режима в Германии являются нецелесообразными и преждевременными"¹³⁸. Советские делегаты заявили, что **подобные решения будут рассматриваться только**

¹³⁵ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 30. П. 131. Д. 42. Л. 94–95.

¹³⁶ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 193.

¹³⁷ Напомним, что именно в этом докладе содержалось принципиально важное для вопроса о дальнейшем статусе Берлина утверждение западных и советских делегатов о том, что Большой Берлин, "который является районом, оккупируемым совместно четырьмя державами... в то же время является столицей советской зоны оккупации..." (Доклад Контрольного Совета в Германии Совету министров иностранных дел / Контрольный совет в Германии. Берлин : Издательство Советской военной администрации в Германии, 1947. Раздел III : Демократизация. С. 44).

¹³⁸ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 194.

тогда, когда "союзные правительства придут к общему решению [по Германии. – Прим. авт.] и когда Контрольный совет получит об этом особые указания"¹³⁹. После этого выступления данный вопрос был снят с повестки дня. Однако подобные действия западных союзников заставили советское командование с конца 1946 г. усилить контроль за летавшими в воздушных коридорах западными самолётами. Было увеличено число истребителей, патрулирующих коридоры, которые время от времени приближались на довольно опасную дистанцию и беспокоили западные транспортные средства¹⁴⁰.

Необходимо обратить внимание на тот факт, что требование увеличения количества путей доступа в Берлин для западных военных и их присутствия на территории советской оккупационной зоны не могло быть продиктовано только соображениями улучшения технического обеспечения гарнизонов. Данный вопрос лежал сугубо в политической плоскости, так как с 1946 г. количество союзнических войск в западных секторах Берлина в связи с массовой демобилизацией войск после окончания боевых действий стало резко сокращаться.

Количество, например, самого многочисленного американского гарнизона с 21 октября 1946 г. в связи с массовой демобилизацией американской армии существенно сократилось и насчитывало к концу года около 7800 человек военнослужащих¹⁴¹. Гарнизон "Берлинского военного района" в 1946–1948 гг. вместо 78-й лёгкопехотной дивизии стал включать в себя 3-й пехотный полк, 16-й полицейский эскадрон, 7762-й инженерный батальон, 579-ю инженерно-строительную роту, 581-ю ремонтную роту, 3 роты военной полиции, отдельный взвод конной полиции, 62-й дорожно-патрульный взвод военной полиции, промышленную полицию, военную таможенную, а также медицинский персонал 279-го гарнизонного госпиталя и 10-го военного фармацевтического склада. Новая реорганизация американского гарнизона произошла 1 ноября 1946 г. Он стал именоваться "Берлинской командой" (Berlin Command), в состав которого вошёл 3-й батальон 16-го пехотного полка 1-й пехотной

¹³⁹ Berlin. Quellen und Dokumenten 1945–1951. S. 194.

¹⁴⁰ Ibid. 2. Halbband. S. 1445.

¹⁴¹ Paul W. Kampf um Berlin / W. Paul. München ; Wien, 1962. S. 337.

дивизии. Остальные части остались без изменений. На вооружении гарнизона, не считая лёгкого стрелкового оружия пехоты и ручных противотанковых средств борьбы, находилось также несколько десятков единиц бронетехники (танки М-4 "Шерман", М-46 "Паттон", самоходно-артиллерийские установки М-7 "Священник", полугусеничные бронетранспортёры М-2 и дозорные бронеавтомобили М-8 и М-20), противотанковые орудия, 105-мм гаубицы и более сорока мортир (81- и 106-мм). Весной 1948 г. американский гарнизон насчитывал около 10,7 тыс. человек¹⁴², из них 7 тыс. военных.

Британский гарнизон также постепенно сокращался и его численность с 16 тыс. в 1945–1946 гг. снизилась к 1948 г. до 2 тыс. человек (в это число не входил гражданский персонал). В 1946–1948 гг. в разное время в состав гарнизона входило 2–3 пехотные и бронетанковые роты королевских полков, инженерно-строительные роты, части снабжения, взвод обслуживания АЗС, 62-й транспортный эскадрон, подразделение 164-й оперативной железнодорожной роты Королевских инженерных войск, части связи (берлинский эскадрон связи, 16-я группа высокочастотной связи, 3-е отделение 67-й группы среднечастотной связи), 248-я рота Королевской военной полиции, а также персонал 84-го британского военного госпиталя, 2-й полевой санитарный взвод, 194-й полевой зубной центр и 50-й санаторий британского Красного Креста. Английский гарнизон имел меньшее количество техники, однако и он имел танки, бронетранспортёры и артиллерийские орудия.

Французский гарнизон к 1948 г. также сократился приблизительно до 2 тыс. человек (в это число также не входил гражданский персонал). Гарнизон включал в себя 46-й пехотный полк, роту снабжения, военную жандармерию (290–300 человек) и медицинский персонал госпиталя им. Луи Пастера. На вооружении французского гарнизона стояла в основном американская техника: танки М-4 "Шерман"; полугусеничные бронетранспортёры М-2, М-5 и М-3; дозорные бронеавтомобили М-8. Артиллерия также была представлена 75-мм американскими противотанковыми орудиями, а также французскими мортирами (81- и 120-мм).

¹⁴² The Papers of General Lucius D. Clay. Bloomington ; London, 1974. Vol. 2. P. 567.

Таким образом, общее количество военнослужащих и гражданских лиц западных гарнизонов в период с 1946 по 1948 гг. снизилось с 50–60 тыс. до 12–14 тыс. человек. Однако требования об увеличении путей доступа настоятельно продолжались.

* *
*

В результате полуторагодичной работы военных специалистов четырёх держав в органах Контрольного совета были заложены не только юридические основы, но и решены многие детали организационно-технической стороны транзитного вопроса. Однако стоит отметить, что единого сводного документа, чётко описывавшего права и обязанности всех держав на коммуникациях, в итоге не было подготовлено. Исключение составляла лишь система воздушных перевозок, регулируемая на основе Соглашения, заключённого 30 ноября 1945 г. В соответствии с данным нормативно-правовым актом была издана специнструкция от 22 октября 1946 г. Но даже в этих документах не была предусмотрена процедура контроля за выполнением полётов, которые предназначались бы сугубо для нужд гарнизонов, чем в дальнейшем и воспользовались западные державы, начав осуществлять гражданские перевозки, не предусмотренные вышеуказанными соглашениями. Западные представители пытались расширить возможность доступа в город посредством увеличения количества путей сообщения своих гарнизонов со своими зонами оккупации и получения этих трасс под свой контроль (полный или частичный), что создало бы эффект постоянного присутствия западных военных внутри советской зоны со всеми вытекающими отсюда для безопасности советской зоны оккупации последствиями.

Глава 3

ВОЗНИКНОВЕНИЕ "ПРОБЛЕМЫ ДОСТУПА" И 1-й БЕРЛИНСКИЙ КРИЗИС (1948–1949)

"Проблема доступа"

Российский историк Н. В. Павлов справедливо отмечает, что всякое действие Запада по расколу Германии сопровождалось ответным действием Советского Союза¹. Впервые советские оккупационные органы воспользовались своим правом для защиты интересов в своей зоне весной 1948 г., когда полный отказ западных держав от выполнения Потсдамских соглашений показал их основные цели в германской политике. Такими целями являлись не только раскол Германии и Берлина, но и постепенное давление на геополитические интересы СССР, который из "оккупируемых им территорий пытался создать в первые послевоенные годы своеобразный "пояс безопасности" против новой угрозы с Запада и для предотвращения образования новой враждебной коалиции западноевропейских государств"². Политика Сталина в германском вопросе в первые послевоенные годы не была направлена на раскол единого немецкого государства, а наоборот, имела целью создание единого, нейтрального государства. Исследователь из ФРГ В. Лот отмечал, что советское руководство ещё с весны 1945 г. беспокоило вероятность иметь дело с двумя немецкими государствами. Особенную опасность в будущем представляла перспектива возможного альянса американцев, находившихся в Западной Германии – индустриальном центре страны, с немецким капиталом³.

¹ Павлов Н. В. История современной Германии, 1945–2005 : курс лекций для вузов / Н. В. Павлов. М. : АСТ, 2006. С. 314.

² Первое послевоенное десятилетие (1946–1955 гг.) : Гл. IX // Очерки истории МИД России 1802–2002 : в 2 т. / Печатнов В. О., Горохов И. М., Прозорова Г. К., Филлитов А. М. М. : ОЛМА-Пресс, 2002. Т. 2 : 1917–2002 гг. С. 341.

³ *Loth W. Stalins ungeliebtes Kind / W. Loth. Berlin, 1994. S. 21.*

Выхолащивание сути денацификации, постепенное прекращение демилитаризации и демонополизации западных зон, образование "Бизонии" и демонстративный курс на создание (без ведома СССР) западногерманского государства, вынудили советское правительство начать проведение чётко спланированных акций на коммуникациях как метод контрдавления на западные державы. Стремление подтолкнуть союзников к замедлению процесса формирования западногерманского государства и к обсуждению этого вопроса на международной конференции явилось основной причиной введения ограничений на передвижение между западными секторами Берлина и западными зонами оккупации. Именно этой точки зрения относительно причины установления "блокады" однозначно придерживаются отечественные историки⁴ и значительная часть зарубежных исследователей⁵.

Злоупотребляя своим правом свободного доступа в Берлин, представители союзных держав незаконно провозили из западных

⁴ *Филитов А. М.* Германский вопрос: от раскола к объединению. Новое прочтение / А. М. Филитов. М. : Международные отношения, 1993. С. 106–109; *Наринский М. М.* Берлинский кризис 1948–1949 гг. Новые документы из российских архивов / М. М. Наринский // Новая и новейшая история. 1995. № 3. С. 20; *Лавренов С. Я., Попов И. М.* Советский Союз в локальных войнах и конфликтах XX века / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. М. : АСТ, 2005. С. 120; *Быстрова Н. Е.* СССР и формирование военно-блокового противостояния в Европе / Н. Е. Быстрова ; Рос. акад. наук, Ин-т рос. истории. М., 2005. Т. 1. С. 181–182; *Ватлин А.* Германия в XX в. / А. Ватлин. М. : РОССПЭН, 2002. С. 147; *Павлов Н. В.* История современной Германии, 1945–2005 / Н. В. Павлов : курс лекций для вузов. М. : АСТ, 2006. С. 59.

⁵ *Alisch St.* Die Insel sollte sich das Meer nicht zum Feind machen! / St. Alisch. München, 2004. S. 51; *Wetzlaugk U.* Berlin und die deutsche Frage. Köln, 1985. S. 48–51; *Kotowski G.* Berlin im Spannungsfeld zwischen West und Ost / G. Kotowski // Berlin im Europa der Neuzeit: ein Tagungsbericht / Hrsg. Von W. Ribbe. Berlin ; New York, 1990. S. 453; *Loth W.* Op. cit. S. 117–124. Впервые на Западе аргументировано эта точка зрения была высказана в 1964 г. А. Риклиным (см.: *Riklin A.* Das Berlinproblem / A. Riklin. Köln, 1964. S. 208–209). Несмотря на это в современной западной публицистике и общественном сознании до сих пор главенствует слишком упрощённая и односторонняя позиция, которую можно проиллюстрировать словами Ш. Аустилата, сотрудника крупного берлинского периодического издания "Tagesspiegel" в научно-популярном немецком журнальном издании "P.M. DOKU": "До сих пор мы точно не знаем, что Сталин хотел на самом деле: всю Германию? Или только её столицу?" (*Austilat St.* Warum aus den Siegern erbitterte Feinde wurden / St. Austilat // P.M. DOKU. 2006. Januar).

зон в Западные секторы Берлина и обратно лиц, не имевших на то специального разрешения. К тому же, многие западные военные сотрудники, работавшие на транзитных коммуникациях, занимались открытой шпионской деятельностью, устанавливая контакты Берлинской Оперативной Базы⁶ с советскими служащими. В американских и британских военных поездах в период 1946–1947 гг. стало обычным явлением провозить большое количество немецких гражданских лиц, хотя по этому поводу, как уже упоминалось, не было никаких межсоюзных соглашений. Советские власти относились к такому положению дел крайне негативно, так как постоянно существовала возможность проезда политически нежелательных лиц из/в Берлин, невзирая даже на то, что комендант поезда давал советским пограничникам списки пассажиров. С января 1948 г. на пограничных постах стали требовать пропуска этих пассажиров для контроля⁷.

24 января произошёл инцидент, после которого гражданские поезда стали пломбироваться, а в военных американских и британских поездах гражданские лица вообще перестали ездить. После одиннадцатичасовой проверки документов пассажиров британского поезда сообщением Билефельд – Берлин на пограничном пункте и несовпадения определённого количества данных о немецких пассажирах, из него были высажены 120 немецких граждан и отправлены обратно в Берлин. Советское командование постановило впредь всем гражданским пассажирам выходить из поездов на пограничных переходах и предъявлять для проверки документы и вещи для досмотра. Дабы избежать длительного стояния на КПП, американские и британские власти отказались от перевоза гражданских лиц в своих поездах⁸. Стоит отметить, что эти изменения, однако, не коснулись французских поездов, служащие которых не

⁶ Берлинская оперативная база (БОБ) – подразделение германского отдела разведывательного учреждения США УСС (Управления стратегических служб), а позже ЦРУ, в Берлине. БОБ была образована в июне 1945 г. А. Даллесом. В период раскола Германии и Берлина в 1948–1949 гг. возглавлялась Даном Дюрандом (*Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д.* Поле битвы – Берлин / Дж. Бейли, С. Кондрашев, Д. Мерфи. М.: Эксмо, 2002. С. 8, 18).

⁷ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 2. Halbband. S. 1444; Paul W. Op. cit. S. 143.

⁸ Ibid.

провозили немецких гражданских лиц и выполняли все предписания советских военных властей. Это было свидетельством нежелания Франции идти на конфронтацию с СССР, проявившимся ещё больше в начальный период Берлинского кризиса.

Протест советского правительства против односторонних действий западных держав, фактического саботажа работы Контрольного совета и первого раунда Лондонской конференции в феврале – марте 1948 г. принял довольно жёсткие формы. Главнначальствующий СВАГ маршал Соколовский на последнем заседании СКС 20 марта 1948 г. прямо заявил, что *"создаётся положение, при котором только Советская сторона может отчитываться перед Контрольным советом, а американская и британская стороны отказываются дать отчёт Контрольному совету о своих действиях в оккупированных ими зонах Германии"*, тем самым *"лишний раз подтверждается, что Контрольного совета фактически уже не существует, как органа верховной власти в Германии"*, а представители этих держав *"хоронят его, они уничтожают те соглашения, которые были приняты относительно СКС в Германии"*⁹.

Берлин, образно выражаясь, стал своеобразным "передним краем" начавшегося противостояния между СССР и Западом. Военные коменданты Западного Берлина дублировали в своих секторах действия Верховного командования соответствующих зон оккупации Германии, чем нарушали право собственного присутствия в городе, так как ни в одном из соглашений, определявших статус Берлина, нельзя найти упоминаний о том, что западные державы будут обладать в городе или в своих секторах верховной властью. Таким образом, размещение в нём гарнизонов США, Великобритании и Франции демонстрировали не только намерения этих стран относительно Германии в целом, но и закрепления их претензий на главенство в решении германских вопросов посредством отторжения бывшей столицы поверженной страны от советской зоны. Попытка в дальнейшем распространить валютную реформу на территорию западной части Большого Берлина была лишь инструментом раскола Берлина, который стал следствием раскола всей Германии.

⁹ Советский Союз и берлинский вопрос (Документы МИД СССР). М. : Изд. МИД СССР, 1948. Вып. 1. С. 24–25.

Идея о давлении на западные державы посредством "нажима" на их гарнизоны в городе и коммуникации с Берлином, скорее всего, возникла ещё осенью 1947 г. Довольно чётко сформулировал эту позицию советского правительства Ф. Гусев в письме В. Молотову от 17 октября 1947 г.: *"Присутствие англичан и американцев в зоне Большого Берлина даёт для них не только информацию о положении в советской зоне, но и возможность через свои сектора <...> оказывать то или иное влияние на население советской зоны оккупации. Такой возможности в отношении западных зон советская администрация в Германии не имеет... Если американцы и англичане <...> не пойдут на удовлетворение вполне законных требований Советского Союза <...> то, может быть, Советскому Союзу придётся поставить вопрос об упразднении зоны Большого Берлина и об объявлении всей этой территории частью советской зоны. Конечно, это крайняя мера и прибегать к её применению можно лишь тогда, когда не будет никаких надежд на соглашение"*¹⁰.

В январе 1948 г. пресса советской оккупационной зоны всё чаще и чаще писала о "демонтаже Берлина". Газета "Тэглихе Рундшау" 11 января опубликовала статью "Сторонникам расчленения Германии нет места в Берлине", в которой предлагалось обсудить необходимые изменения статуса Берлина в связи как с созданием "Бизонии" (которая рушила четырёхсторонний принцип управления Германией и, как следствие, четырёхстороннее управление Берлином), так и с планом генерала Робертсона – главы британской оккупационной зоны. В соответствии с этим планом предполагался отвод из Берлина части британской и американской оккупационной администрации в столицу "Бизонии" – Франкфурт-на-Майне, а в "четырёхстороннем" Берлине планировалось оставить лишь символическое количество административных служащих¹¹.

Реакция на статью со стороны западных держав последовала незамедлительно. В ответных заявлениях прозвучала официальная позиция государств-союзников по поводу статуса Берлина. Генерал Хейс, заместитель главы американской военной администрации в Германии, заявил, что американский сектор является составной

¹⁰ СССР и германский вопрос 1941–1949 / сост. Г. П. Кынин, Й. П. Лауфер. М. : Политиздат, 2000. Т. 3. С. 512.

¹¹ Paul W. Kampf um Berlin / W. Paul. München ; Wien, 1962. S. 142–143.

частью американской зоны оккупации Германии и что США рассматривают Берлин (западные и восточный секторы) только как столицу всей Германии. То же самое заявили и британцы с французами, сказав, что они будут оставаться в Берлине. Ими не была отмечена лишь принадлежность их секторов к их зонам оккупации в Германии¹².

Таким образом, стало очевидно, что в предстоящем противостоянии вопрос о статусе Берлина и праве нахождения там западных гарнизонов станет главным яблоком раздора во взаимоотношениях великих держав в германском вопросе.

Конкретный план по перекрытию коммуникаций был разработан в первой половине марта 1948 г., когда В. Д. Соколовский был вызван в Москву для обсуждения некоторых вопросов, связанных с германскими делами. Как отмечает М. М. Наринский, первоначально советский план предусматривал введение также ограничений и в отношении воздушного сообщения, однако практических попыток реализовать эту часть замысла предпринято не было. Очевидно, что советское руководство сочло эти меры слишком рискованными¹³. Относительно воздушных коммуникаций существовали конкретные четырёхсторонние соглашения, и, как заметил Ф. Робертс (в те годы личный секретарь министра иностранных дел Э. Бевина), "тут позиции западных союзников были гораздо сильнее. Любые помехи воздушным сообщениям были бы явным нарушением советских обязательств, и такая возможность представлялась маловероятной"¹⁴.

25 марта 1948 г. Главноначальствующий СВАГ маршал В. Д. Соколовский издал секретный приказ № 002 "Об усилении охраны и контроля на демаркационной линии советской зоны оккупации Германии"¹⁵, который устанавливал с 1 апреля новый порядок контроля за передвижением людей и грузов через советскую зону. 27 марта последовал его же приказ "Об усилении охраны и контроля

¹² Paul W. Op. cit. S. 142–143.

¹³ Наринский М. М. Указ. соч. С. 20.

¹⁴ Робертс Ф. Сталин, Хрущёв и Берлинские кризисы / Ф. Робертс // Международная жизнь. 1991. № 10. С. 133.

¹⁵ СССР и германский вопрос 1941–1949. Т. 3. С. 785. Сам текст приказа пока не опубликован.

на внешних границах Большого Берлина". Тексты приказов пока не опубликованы, однако основное их содержание можно восстановить по письму заместителя Главного начальствующего СВАГ генерал-лейтенанта М. Дратвина заместителям глав западных военных администраций от 30 марта 1948 г.¹⁶

В письме М. Дратвин прямо заявлял, что "введение этих мероприятий есть следствие постоянно увеличивающегося сообщения между оккупационными зонами. Но это обстоятельство также связано с повышенной степенью организации, поддержанием порядка и контролем, для того чтобы гарантировать безопасность движения грузов и противиться слухам, которые распускаются, для того чтобы посеять недоверие в отношения между оккупационными властями. Усиливающиеся транспортные потребности – следствие важных задач мирно развивающейся экономики советской зоны – требуют новых мероприятий, так же как и расширение межзональной торговли и международного обмена товарами, которые должны повысить жизненный стандарт немецкого народа"¹⁷.

Как следует из этого письма, в соответствии с упомянутым приказом устанавливался новый порядок проверки документов на грузы и личных документов немецкого населения, а также служащих западных гарнизонов, относившийся к исключительной компетенции советской стороны. С 1 апреля 1948 г. все военные и гражданские служащие военных администраций и члены их семей, если они являлись гражданами оккупационных держав и передвигались через советскую зону по автобану Берлин – Хелмштедт, должны были предъявлять на КПП Мариенборн и при достижении КПП на автобане в двух км восточнее Бабельсберга (в районе Драйлинден, пригород Берлина) удостоверение личности и другие документы, свидетельствующие об их принадлежности к той или иной военной администрации в Германии. Эти же самые предписания, изложенные выше, имели значение и для передвигающихся по железной дороге. По остальным дорогам персонал западных держав мог двигаться только лишь по пропускам штаба СВАГ.

Следовательно, СВАГ, не выходя за рамки Соглашения от 29 июня 1945 г., предусматривавшего необходимость для западных

¹⁶ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 2. Halbband. Berlin, 1964. S. 1446–1447.

¹⁷ Ibid. S. 1446.

союзников подчиняться любым русским инструкциям, и п. 4 документа CONL/P(45)27 "Снабжение Берлина углём и продовольствием...", в котором фиксировалось, что поезда союзников будут находиться "под русским контролем и наблюдением", лишь ограничил возможность передвижения их по другим трассам советской зоны, кроме установленного Соглашением автобана Берлин – Хелмштедт. Право союзников на свободное перемещение по этой трассе с проверкой документов на КПП осталось без изменений¹⁸, кроме единственной поправки. Если прежде комендант поезда давал советским офицерам общий список всех пассажиров, то теперь советские офицеры имели право заходить в поезд и персонально проверять у всех пассажиров удостоверения личности, а у лиц, не являвшихся сотрудниками оккупационных властей, ещё и личные вещи. Далее в письме указывалось, что грузы военных администраций, предназначенные для западных зон, должны были отправляться через КПП только при наличии разрешения советского коменданта Берлина или Управления внешней торговли СВАГ, что явилось наиболее серьёзным вмешательством советских властей в право неограниченного перевоза грузов союзников. Однако грузы, которые двигались из западных зон в советскую, как и прежде, могли иметь только сопроводительные документы¹⁹. Следовательно, такими действиями советские власти имели возможность ограничить вывоз из советской зоны тех грузов, которые могли бы иметь то или иное значение для СВАГ. Личные вещи лиц, проходивших КПП на демаркационной линии и КПП в районе Бабельсберга, должны были подвергаться досмотру. Это, однако, не касалось вещей военных и гражданских служащих, имевших гражданство одной из оккупационных держав и которые работали в военных администрациях и перевозили с собой эти вещи в поезде или в автомобиле. Этот пункт также не нарушал оговорённое 29 июня 1945 г. право представителей западных государств на провоз грузов и вещей без какого-либо досмотра²⁰. Наиболее серьёзным ограничением явилось лишь требование закрытия американских и английских станций технической помощи на автостраде Берлин – Мариенборн, вместо которых

¹⁸ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 2. Halbband. S. 1447.

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid.

были созданы советские пункты, обслуживавшие автомашины за наличный расчёт, и требование убрать англо-американских военных связистов из Магдебурга и Эрфурта, отвечавших за содержание кабельных линий дальней связи (проходящих из Берлина через советскую зону в американскую и английскую)²¹. Для перевозок войск гарнизонов трёх западных держав в Берлин железнодорожным путём сохранялась прежняя линия Берлин – Хелмштедт. В Берлинском центре воздушной безопасности военная администрация США, Англии и Франции должна была делать заявку советской секции за час до отлёта и прилёта каждого самолёта, что также было в полном соответствии с Соглашениями от 29 июня.

Таким образом, СВАГ фактически не нарушала права западных держав на их свободное перемещение, так как досматривать военные грузы, предназначенные для нужд западных гарнизонов, не собиралась. Приказ В. Д. Соколовского, изложенный в письме М. Дратвина, находился в полном соответствии с Соглашением от 29 июня, в котором констатировалось "*право перемещаться без ограничений, но подчиняясь любым русским инструкциям*". Относительно упорядочения движения из/в Берлин и перевозки грузов, не являвшихся военными и не предназначавшихся для гарнизонов в Берлине, следует отметить, что это выходило за рамки Соглашения, заключённого 29 июня. И всё же регулирование такого перемещения и перевозки подпадало под компетенцию СВАГ, которая обладала суверенной властью на своей территории и имела полное право на введение различных правил, упорядочивавших и ограничивавших такое движение.

Конкретные шаги СВАГ по чёткой регламентации системы передвижения между Берлином и западными зонами и фиксации прав советских властей в отношении этих коммуникаций (которые отсутствовали до 25 марта 1948 г.) стали полной неожиданностью для союзников и заставили их после периода относительной растерянности прибегнуть к методам контрдавления на Советский Союз и начать искать обоснования своих прав на использование коммуникаций. В ответ на советские действия западные державы впервые выдвинули тезис об их *полном праве свободного доступа* в Берлин,

²¹ Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д. Указ. соч. С. 71; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 2. Halbband. S. 1445.

который был фактически экспромтом военного губернатора американской зоны оккупации в Германии Л. Д. Клея. Формулирование тезиса, который в дальнейшем был положен в основу официальной позиции западных держав по вопросу транзитного сообщения, произошло на состоявшихся экстренных телефонных совещаниях 31 марта 1948 г. между Л. Клеем, начальником штаба армии США О. Брэдли и министром армии США К. Ройялом. Последовала довольно неадекватная реакция со стороны некоторых военных представителей западных властей и членов Конгресса США, которые увидели в советских правилах некую угрозу для системы функционирования коммуникаций – они предлагали начать эвакуацию берлинского гарнизона. Однако Л. Клей сразу же отверг все сомнения по поводу эвакуации гарнизонов из Берлина. Он заявил, что "проявление любой слабости с нашей стороны повлечёт за собой потерю нашего престижа, так важного сейчас для нас"²². Он продолжал настаивать на отказе от эвакуации и во все дальнейшие дни этого первого крупного кризиса.

На конференции К. Ройял задал вопрос о том, какие соглашения документально подтверждали право западных держав на доступ в город, так как выяснилось, что Государственный департамент (Госдеп США) на тот момент ещё не располагал никакой информацией по данному вопросу. Л. Клей ответил, что на встрече 29 июня 1945 г. были заложены лишь основные принципы передвижения. На вопрос же К. Ройяла о том, каким образом новые правила, предлагаемые Советами, не согласуются с существующими процедурами, Л. Клей не нашёлся, что ответить по существу, ибо советские предложения фактически не нарушали прав западных оккупационных властей на их передвижение. Он сообщил лишь, что "теперь мы вынуждены каждый раз у русского командования делать запросы и снабжать начальника поезда данными". Клей охарактеризовал это как "совершенно новое введение"²³. Итогом этого совещания явилось лишь предложение, высказанное Клеем об отправке ответного письма генералу М. Дратвину, в котором впервые делалась попытка сформулировать права западных союзников на коммуникации.

²² The Papers of General Lucius D. Clay. Bloomington ; London, 1974. Vol. 2. P. 602.

²³ Ibid. P. 603.

Таким образом, американцы не могли поначалу чётко определиться с формулировкой своих прав на доступ в Берлин. Советские правила отчасти поставили в тупик представителей западных держав. Только через двое суток после введения новых правил, 1 апреля 1948 г., американские власти в Германии смогли отправить генерал-майору А. М. Грунтэру, директору штаба ОКНШ, Меморандум с Протоколом генерала Ф. Паркса о конференции 29 июня 1945 г., в котором были зафиксированы как позиции государств по этому вопросу, так и согласованные с советским командованием права западных союзников на передвижение. После окончательного выяснения всех нюансов той конференции – 7 апреля в Государственный департамент заместителю госсекретаря по оккупированным территориям Ч. Зальцману политическим советником в Германии Р. Мэрфи было передано письмо, к которому прилагалась копия Протокола Ф. Паркса. Позже Мэрфи отмечал, что на этой встрече "было принято множество решений относительно технических особенностей четырёхсторонней оккупации Берлина и использования коридора Берлина – Хелмштедт для железнодорожного и воздушного сообщения... это соглашение никогда не оформлялось [*письменно*. – Прим. авт.], каждая сторона делала к нему собственные примечания. Однако в течение периода, который прошёл с 29 июня 1945 г., согласованные линии установились ежедневным их использованием и практикой"²⁴. Следовательно, отсутствие письменно зафиксированного соглашения от 29 июня оставляло широкое поле для вольной трактовки соглашения. Во время телефонного обсуждения ответа советским властям 31 марта Клей заявил генералу О. Брэдли, что "законные аргументы более не имеют значения. Мы столкнулись с реальной, а не с юридической проблемой. Наш ответ может быть неправильно понят 42 миллионами немцев и, возможно, 200 миллионами западноевропейцев"²⁵.

Уже 31 марта М. Дратвину от имени бригадного генерала Ч. Галлея, начальника штаба военной администрации США, было отправлено согласованное на вышеупомянутой телефонной конференции письмо, в котором американская сторона, вопреки данным

²⁴ Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers (далее – FRUS): 1945. Vol. III : European Advisory Commission; Austria; Germany. Washington, 1968. P. 353.

²⁵ The Papers of General Lucius D. Clay. Bloomington-London, 1974. Vol. 2. P. 605.

Протокола Ф. Паркса, по-новому трактовала соглашения той конференции. В письме Ч. Галлей подчёркивал, что "соглашение, в соответствии с которым мы вступили в Берлин, ясно и чётко предусматривает наше свободное и неограниченное использование согласованных транзитных путей. Это условие было предпосылкой для нашего отхода из Саксонии и Тюрингии и вступления в Берлин. Я не нахожу, что Ваши нынешние предложения согласуются с этим соглашением", – резюмировал генерал, – "и я должен сказать, что мы не готовы признать какие-либо изменения этого соглашения"²⁶. Данное утверждение явилось основной отправной точкой во всех дальнейших рассуждениях союзников. Как было показано ранее, вступление войск союзных держав в Берлин было предусмотрено ещё Ялтинскими соглашениями, а не встречей, состоявшейся 29 июня, которая только технически оформила отход западных военнослужащих в свои зоны. Основным условием этого было освобождение их войсками той территории Германии, которая предназначалась для оккупации советскими вооружёнными силами.

Генерал Ч. Галлей не совсем верно прокомментировал официальные советские предложения. Так, с одной стороны, протестуя против того, чтобы представители СССР посещали поезда и проверяли паспорта и личные вещи пассажиров, с другой стороны, он признавал за советскими властями право проверять пропуска и документы перемещавшихся лиц. Однако бригадный генерал США отмечал, что это право не уполномочивает проверять личную ответственность граждан и не признал распространения данного права на западные военные, пассажирские и товарные поезда. По словам Ч. Галлея, эти поезда обладали "полным правом свободного и неограниченного использования оговорённых путей" и "подпадают лишь под обычный и нормальный транспортный контроль"²⁷. Как видно из письма М. Дратвина от 30 марта, этот протест был не совсем корректен, поскольку советские правила конкретно указали, что багаж сотрудников военных администраций проверяться не будет. Простые же пассажиры в принципе могли подвергаться проверке, так как в Соглашении от 29 июня ничего не говорилось о процедурах проверки вещей лиц, не являвшихся сотрудниками оккупационных властей.

²⁶ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. 2. Halbband. S. 1448.

²⁷ Ibid.

Генерал М. Дратвин в ответном письме от 3 апреля заявил, что "не было и нет какого-либо соглашения о неупорядоченной и неконтролируемой транспортировке людей и грузов через территорию советской оккупационной зоны. Совершенно ясно, что подобное движение внесёт лишь беспорядок и будет способствовать к тому же созданию напряжённости в советской зоне... Регулирование и учреждение необходимого контроля за передвигающимися [лицами. – Прим. авт.] и за товарами, которые движутся через советскую зону оккупации, одинаково в какую сторону, есть внутреннее дело, которое касается одной только советской военной администрации. Это не сможет вызвать никаких трудностей или препятствовать поездкам официальных поездов и служащих американской военной администрации, если они оснащены необходимыми удостоверениями для транзита"²⁸. Отвечая 4 апреля, Ч. Галлей подтвердил позицию западных держав, базировавшуюся на констатации того факта, что на встрече, состоявшейся 29 июня 1945 г., было решено следующее: американским (а следовательно, британским и французским) вооружённым силам в Берлине полагается свободно и неограниченно пользоваться путями доступа, они подчиняются нормальным (обычным) правилам движения, и что, руководствуясь лишь этим условием, американские войска освободили оккупированные ими ранее восточные зоны Германии и вступили в Берлин. Генерал Ч. Галлей заявил, что "мы не сможем разрешить доступ в наши поезда в ходе их движения через советскую зону"²⁹, а вслед за советскими мероприятиями последуют контрмероприятия.

Американские власти планировали прекратить загрузку и отгрузку советских судов в Бремене, а британское правительство – ввести запреты на транзит советских судов через Суэцкий канал и дозаправку их в этом районе³⁰. Однако генерал Б. Робертсон сообщил Л. Клею, что в Лондоне отказались от идеи назначить некоторые формы карательного действия против советского океанского торгового флота. Мэрфи сообщил в Вашингтон что, "очевидно, Лондон почувствовал, что это создаст слишком провокационную ситуацию"³¹.

²⁸ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 1449.

²⁹ Ibid. S. 1450.

³⁰ FRUS. 1948. Vol. II : Germany and Austria. Washington, 1973. P. 888.

³¹ Ibid.

В итоге генерал Л. Клей предложил в ответ на советские действия всем комендантам не допускать досмотра поездов пограничниками, а в случае применения оружия с их стороны, также открывать огонь. Аналогичное распоряжение было издано и британскими властями (за исключением разрешения применять оружие). События 1 апреля 1948 г. показали, что элементарное следование советским правилам исключало недоразумения административного характера. Так, из 6 поездов, следовавших в советскую зону, лишь 2 (американский и французский), коменданты которых пустили советских офицеров вовнутрь, проследовали в Берлин³². С этого дня движение поездов союзников было приостановлено западными администрациями, а вся нагрузка по снабжению гарнизонов легла на авиацию, автомобильный транспорт и речные суда. По инициативе генерала Л. Клея был организован так называемый "малый воздушный мост" или "детский воздушный мост"³³, по которому также была испытана возможность доставки грузов в Берлин по воздуху в случае дальнейшего ухудшения дел. Ежедневно в Берлин самолётами доставлялось около 100 т грузов.

Очевидно, что переговоры западных держав в Лондоне о подготовке к созданию западногерманского государства должны были вызвать "сильную" советскую реакцию³⁴. Дж. Кеннан отмечал, что "вполне естественно ожидать, что они [*советские власти*. – Прим. авт.] предпримут всё возможное, чтобы вернуть три западные державы к столу переговоров, дабы продолжать иметь голос в решении всех немецких проблем. Эти их стремления вылились в форму установления блокады западных секторов Берлина в марте 1948 г., то есть сразу же после начала переговоров западных держав"³⁵. Американская сторона имела довольно чёткое представление о дальнейших планах действий СССР. Это видно из телеграммы Р. Мэрфи государственному секретарю от 1 апреля, в которой говорилось, что обвинения Советским Союзом западных держав в разрушении СКС "составляют важный элемент в советском

³² Keiderling G. Berlin. 1945–1986 / G. Keiderling. Berlin, 1987. S. 255.

³³ Benz W. Berlin – Blockade und Weststaatsgründung / W. Benz // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. 1998. № 6. S. 487.

³⁴ Быстрова Н. Е. Указ. соч. С. 181.

³⁵ Кеннан Дж. Указ. соч. С. 314.

плане выдавливания всех трёх западных держав из Берлина с целью ликвидации этого остающегося "центра реакции" к востоку от железного занавеса". Советник отмечал также, что "следующим шагом Советов может быть денонсация Соглашения от 14 ноября 1944 г. и требование ухода западных держав [из Берлина. – Прим. авт.]", а при отклонении его – сделать как можно более невозможным или нерентабельным для западных держав использование линий коммуникаций между Берлином и западными зонами. Указывая на факт инициирования советскими представителями в недавних четырёхсторонних обсуждениях в СКС целого ряда вопросов по существующим воздушным коридорам в город, Мэрфи констатировал, что "в любом случае, наше положение в Берлине слабое и трудное. Наш уход, добровольный или ненамеренный, имел бы серьёзные психологические последствия, которые в этой критической стадии европейской ситуации будут простираться далеко вне границ Берлина и даже Германии. Советы очень хорошо понимают это"³⁶.

Таким образом, анализ вероятных вариантов давления СССР на западные державы, сделанный Р. Мэрфи, показал руководству США всю остроту и важность решения вопроса о линиях коммуникаций, поскольку его можно было рассматривать как возможный инструмент политического давления в назревающем кризисе. В случае отступления западных гарнизонов из Берлина, как отмечалось в регулярных сообщениях по политическим и военным каналам (телеграммы Р. Мэрфи и сообщения Л. Клея), последовала бы потеря престижа США в глазах всех "свободных стран", и поэтому Штаты были готовы бороться за свои права. Вследствие этого и произошла перемена формулировок, вытекавших из соглашения от 29 июня 1945 г. и подменившая причинно-следственную связь между этим соглашением и Ялтинскими договорённостями.

Особенно активно отстаивал позицию о сохранении гарнизона в Берлине Л. Клей (начиная с 31 марта и в течение всей первой половины апреля), который считал, что эвакуация из города, на фоне предстоящих выборов в Италии, где правительственный блок во главе с ХДП стремился получить большинство голосов избирателей, а также массовых демонстраций под руководством

³⁶ FRUS: 1948. Vol. II : Germany and Austria. P. 885–886.

социалистов и коммунистов в Париже, резко подрывёт позиции США на Европейском континенте и позволит утвердиться левым силам³⁷: "Эвакуация перед лицом итальянских выборов и общей европейской ситуации для меня почти невероятна"³⁸.

В телеграмме от 2 апреля генерал-лейтенанту Ведемайеру, начальнику отдела оперативного планирования армии США, Л. Клей сообщил, что "советские акции нацелены на выталкивание нас из Берлина, и непосредственная эвакуация служащих была бы сочтена за советский успех"³⁹.

Клей отмечал, что отказ в проверке составов советскими представителями является попыткой сохранения целостности поездов, "поскольку часть нашего суверенитета – символ нашего положения в Германии и Европе"⁴⁰. Эта же идея была высказана им 10 апреля на очередной телефонной конференции с высшим военным командованием США: "...наш уход повлёт бы огромную потерю престижа, и я буду очень сожалеть о такой потере престижа, так как это не было вызвано военными действиями... Вы понимаете, конечно, что наша сепаратная валютная реформа в ближайшем будущем, сопровождаемая учреждением частичного немецкого правительства во Франкфурте разовьёт реальный кризис. Существующая в данный момент демонстрация, вероятно, разработана Советами, чтобы отпугнуть нас от этих шагов... Мы потеряли Чехословакию. Мы потеряли Финляндию. Норвегия находится под угрозой. Мы отступаем из Берлина... За Берлином последует западная Германия, а наши силы там небольшие и наше положение не более надёжное, чем в Берлине. Если мы считаем, что мы должны защищать Европу против коммунизма, мы не должны сдвинуться с места. Мы можем принять оскорбление и давление, за исключением войны за Берлин, не теряя лица. Если мы уйдём, нашему положению в Европе создастся угроза. Если Америка не знает этого, не понимает, что "кубики уже брошены", то никогда этого и не поймёт, а коммунизм побежит необузданно. Я полагаю, что будущее демократии требует, чтобы мы остались здесь, пока нас не вытеснят"⁴¹.

³⁷ The Papers of General Lucius D. Clay. Vol. II. P. 611, 614, 605, 623.

³⁸ Ibid. P. 614.

³⁹ Ibid. P. 611.

⁴⁰ Ibid. P. 605.

⁴¹ Ibid. P. 623.

Однако отстаивание такой позиции было под силу не всем западным державам. Французские власти были против любой конфронтации. Вплоть до 1949 г. у них отсутствовала возможность снабжать по воздуху свой гарнизон, и они были напрямую зависимы от наземных поставок. Советский Комитет информации (занимавшийся внешней разведкой) доносил, что французы были "сыты по горло всем происходящим"⁴², и не хотели участвовать в навязываемой американцами конфронтации. То же самое отмечал и Л. Клей, сказав ещё 31 марта, что французы готовы договориться с русскими. Однако их мнение фактически не учитывалось в развернувшемся американо-советском споре. Британцы также пытались найти компромиссное решение в сложившейся ситуации. Заместитель главы британской администрации Ч. Броунджон пробовал выйти на контакт с широким кругом советских ответственных лиц: 1 апреля посетил заместителя Соколовского генерала М. Дратвина и созванивался с начальником штаба СВАГ генерал-лейтенантом Г. Лукьянченко. Однако в ходе довольно доброжелательного разговора советский генерал заявил о неизменности введённых советских инструкций.

По стечению обстоятельств в период функционирования "малого воздушного моста" произошло событие, которое могло быть расценено как советская провокация или попытка устрашения западных держав и демонстрация агрессивных намерений Советского Союза. Так, 5 апреля 1948 г. в северном воздушном коридоре на подлёте к аэродрому Гатов (британский сектор) столкнулись советский истребитель и английский пассажирский самолёт, всего на борту которого вместе с экипажем находилось 11 человек (пассажиры – английские и американские чиновники из администрации в Германии, летевшие в Западный Берлин). В этой авиакатастрофе все пассажиры и экипаж английского самолёта, а также советский лётчик погибли.

Это происшествие вызвало бурю негодования западной общественности. Глава английской военной администрации Робертсон и Клей направили ноты протеста Соколовскому. Затем они предписали сопровождать свои транспортные самолёты истребителями. Однако до практической реализации этого не дошло, потому что,

⁴² Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д. Указ. соч. С. 72.

как сообщают западные представители, потрясённый маршал Соколовский дал гарантии о соблюдении всех необходимых правил воздушной безопасности в коридорах. Клей в письме Брэдли от 6 апреля отметил, что "этот несчастный случай замедлит их использование тактики давления в Берлинской области"⁴³.

Напряжение, связанное с вопросом передвижения после этого инцидента на самом деле стало постепенно спадать, невзирая на то, что СВАГ продолжал в течение всей весны издавать распоряжения, ограничивающие движение. 10 мая 1948 г. были изменены условия приёма посылок от жителей и фирм Берлина, поскольку после первых мер, принятых 1 апреля, пересылка продовольствия и ряда товаров из Берлина в западные зоны приняла массовый характер. Отныне предусматривалась отправка из Берлина определённых видов продукции. В том же месяце транспортное управление СВАГ ввело новый порядок регистрации документов, дающих право на межзональное плавание и т.п.⁴⁴

23 апреля сообщение с Берлином по железной дороге было восстановлено. Однако новые инструкции относительно процедуры проверки документов для сотрудников западных гарнизонов советское командование не отменило, закрепив в условиях прекратившейся деятельности Контрольного совета в одностороннем порядке за собой право на регулирование правил контроля за передвижением по транзитным коммуникациям, проходящим по территории своей зоны оккупации.

1-й Берлинский кризис и блокада Берлина 1948–1949 гг.

В ответ на продолжающиеся открыто сепаратные действия (второй раунд Лондонской конференции, состоявшейся с 20 апреля по 1 июня 1948 г.) и проведение денежной реформы в западных секторах города (вопреки официальным письменным гарантиям командующих западными зонами оккупации Германии о том, что реформа не коснётся этих секторов), советские органы вынуждены были начать проведение крупных акций, направленных на полное

⁴³ The Papers of General Lucius D. Clay. Vol. II. P. 619.

⁴⁴ *Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его роль в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М.: Мысль, 1971. С. 147.*

перекрытие сухопутных трасс, связывавших Берлин с западными зонами, с целью недопущения в город новой валюты.

О чёткости и спланированности советских акций говорит и своеобразный "подготовительный период" в организации ограничения передвижений между западными зонами и западными секторами Берлина. После относительной нормализации передвижения во второй половине апреля – мае 1948 г., уже 4 июня вышел приказ Главного начальствующего СВАГ № 0199 "Об уточнении правил применения директив... Контрольного совета "О процедуре выдачи разовых межзональных пропусков немецким гражданам на проезд за пределы зоны и обратно по вопросам межзональной торговли"⁴⁵. Через четыре дня, 8 июня, Соколовский издал приказ № 0201 "Об уточнении порядка пропуска грузов за пределы Советской зоны оккупации Германии и об улучшении работы контрольно-таможенных пунктов"⁴⁶, в котором начальнику управления внешней торговли СВАГ предписывалось "завести учёт грузов американских, английских и французских оккупационных войск и военных администраций, перевозимых через демаркационную линию в Берлин и обратно", а также "предупреждать пассажиров при приёме багажа о том, что их багаж будет подвергнут таможенному досмотру на демаркационной линии или границе зоны"⁴⁷, что свидетельствовало об ужесточении правил от 25 марта, так как в соответствии с ними не предполагалось никоим образом контролировать грузы, принадлежащие служащим западных оккупационных войск.

24 июня сухопутное сообщение с Берлином было перекрыто полностью. Одновременно западные районы города были отключены от питания электростанции Гольпа-Цшорневиц, находящейся в восточной части города. Западные державы немедленно приступили к осуществлению операции по организации воздушного моста, которая была подготовлена и "обкатана" ещё в апреле 1948 г. Командование американских ВВС назвало операцию "Vittles". Операция британских ВВС стала называться "Plain Fare". Л. Клей 26 июня предложил пустить бронетанковый конвой по автобану

⁴⁵ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. Р-7317. Оп. 7с. Д. 73. Л. 116.

⁴⁶ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 7с. Д. 73. Л. 126.

⁴⁷ Там же. Л. 128.

Хелмштедт – Берлин для прорыва "блокады", как он лично охарактеризовал положение западных секторов Берлина. Однако это могло спровоцировать вооружённое столкновение с советскими войсками с далеко идущими трагическими последствиями, и американское руководство (включая президента Г. Трумэна) решило всё же от плана отказаться, а интенсифицировать воздушные перевозки.

В свою очередь, дальнейшие действия советской стороны по прекращению трасс из Западного Берлина, вопреки последовавшим утверждениям, трудно было отождествить с действиями, гражданское население города на голодную смерть. Факты опровергают эти утверждения. Советская сторона предпринимала все попытки облегчить положение горожан, оказавшихся невольными заложниками возникшего противостояния. Необходимо подробнее остановиться на эпизодах, связанных со снабжением западных секторов, которые в той или иной степени демонстрируют эффективность налаженной системы снабжения города и способность обеспечивать связь города с внешним миром в период, предшествующий кризису.

Перемещение гражданских лиц из западных секторов города в восточный было ограничено СВАГ лишь на 5 дней (с 24 по 29 июня) с целью упорядочения процесса обмена старых денежных знаков на новые в восточном секторе. Таким образом, население могло без каких-либо препятствий закупать все необходимые продукты в продовольственных складах советского сектора, хотя и те склады, которые находились в западных секторах города, могли также в течение этого времени (5 дней) полностью обеспечить потребности граждан. На этих складах скопилось большое количество продовольственных запасов, в частности зерна, принадлежащего СВАГ. Заместитель заведующего отделом снабжения берлинского магистрата П. Летч 16 октября 1948 г. сделал заявление в газете "Berliner Zeitung" о том, что военная администрация западных секторов блокировала продукты, которые принадлежали всему городу, и использовала их только для снабжения западных секторов. Собранных на вышеуказанных складах продовольственных резервов хватило, чтобы обеспечить жителей западных секторов по установленным rationам: хлебом – на 60 дней, рыбой – на 87, жирами – на 97, сахаром – на 90 дней⁴⁸. Поэтому и в июле, и

⁴⁸ Беспалов Г. М. Берлинский вопрос и германская проблема / Г. М. Беспалов. М. : Правда, 1949. С. 9–10.

в августе население Западного Берлина было обеспечено продуктами. Однако, Немецкое информационное агентство Советской оккупационной зоны (АДН) в первый же день ограничений предупредило население города о возможности возникновения перебоев с продовольственным снабжением⁴⁹. Уже 14 июля 1948 г. в официальной ноте Советского правительства правительству США было заявлено, что "Советское командование неизменно проявляло и проявляет заботу о благосостоянии и обеспечении нормального снабжения берлинского населения всем необходимым и стремится к скорейшему устранению затруднений, возникших в последнее время в этом деле"⁵⁰.

12 июля маршал В. Соколовский издал приказ № 0250 "Об уточнении порядка выдачи разовых межзональных пропусков для немецкого населения, следующего из Берлина и в Берлин через Советскую зону оккупации Германии"⁵¹. В этом приказе, в частности устанавливалось, "с 15 июля 1948 года разрешить беспрепятственный выезд из Берлина и переход демаркационной линии советской зоны всем немецким гражданам, за исключением тех лиц, которые не имеют на руках межзональных разовых пропусков, выданных Управлением Советской Военной Комендатуры города Берлина. Разовые межзональные пропуска, выданные немецким гражданам любыми другими органами власти в Берлине, с 15 июля 1948 года будут считаться недействительными"⁵². Данным приказом В. Соколовский подталкивал жителей западных секторов чаще обращаться в советскую Военную комендатуру Берлина за получением пропусков.

20 июля Информбюро СВАГ заявило, что Советская военная администрация гарантирует улучшение продовольственного положения западных секторов города посредством снабжения их всем необходимым. С этой целью оно сразу же выделяло из своих государственных резервов 100 тыс. т зерна. Население западных секторов на свои продовольственные карточки, а также на деньги, обращающиеся в советском секторе, могло получать продукты

⁴⁹ *Tägliche Rundschau*. 1948. 25. Juni; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Berlin, 1964. 2. Halbband. S. 1458.

⁵⁰ Советский Союз и берлинский вопрос ... С. 58.

⁵¹ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 7а. Д. 74. Л. 73–75.

⁵² Там же. Л. 74.

в магазинах советских секторов по нормам, установленным в советской зоне, которые, кстати, были выше западных⁵³.

3 августа 1948 г. вышел приказ В. Соколовского № 0283 "О поставке в Германию из СССР 100 тыс. т зерна для снабжения гор. Берлина", в котором приказывалось "произвести перевозку зерна морем за счёт уменьшения вывоза в июле-августе 1948 года на 25 тыс. т металлолома и на 25 тыс. т репарационных грузов из Германии"⁵⁴.

24 июля 1948 г. комендант советского сектора генерал-майор А. Г. Котиков с целью подтверждения гарантий СВАГ от 20 июля издал приказ № 80 "О снабжении продовольствием жителей западных секторов Берлина через продовольственные магазины советского сектора"⁵⁵. В соответствии с приказом каждый житель западных секторов мог с 26 июля по 3 августа зарегистрироваться в карточных бюро советского сектора. Советский комендант также обязал продовольственные органы берлинского магистрата следить за исполнением этих поручений и выдачей карточек посредством назначения новых ответственных сотрудников в отделе снабжения магистрата. Большая часть этих людей, во главе с заместителем заведующего отделом снабжения П. Летчем, была членами СЕПГ.

На территории советского сектора находилось 2800 продовольственных магазинов различных видов⁵⁶. Большинство этих магазинов располагалось непосредственно возле границы секторов, что облегчало жителям западной части города получение продуктов. Таким образом, жители западных секторов могли получать продукты питания в советском секторе не только по карточкам, которые они получали в своих секторах, но и по тем, что выдавались им в советском.

Однако все эти меры советской стороны встретили решительный отпор со стороны командования западных гарнизонов и той части берлинского магистрата и городской палаты депутатов (значительная часть депутатов фракций СДПГ, ХДС и ЛДП), которая ориентировалась на западных союзников.

⁵³ Tägliche Rundschau. 1948. 20. Juli; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 1463.

⁵⁴ ГАРФ. Ф. Р-7317. Оп. 7а. Д. 74. Л. 248.

⁵⁵ Neues Deutschland. 1948. 25. Juli; Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 1463–1464.

⁵⁶ Keiderling G. Die Berliner Krise 1948/49 / G. Keiderling. Berlin (West) : Verlag Das Europ. Buch, 1982. S. 139.

Американский комендант уже через четыре дня, 28 июля 1948 г., издал контрприказ, в соответствии с которым запрещалось проводить какие-либо изменения в органах магистрата, касающихся отдела снабжения⁵⁷. Подобные контрприказы в последующем издали английский и французский коменданты.

Тем не менее СВАГ продолжила осуществлять мероприятия по снабжению западных секторов Берлина. 17 августа Информбюро СВАГ заявило об обеспечении углём населения всех четырёх секторов Берлина⁵⁸. Вследствие принятых СВАГ мер, жители всех секторов Берлина во второй половине августа получили 60 тыс. т угольных брикетов и большое количество дров.

26 августа СВАГ распорядилась о выдаче с 1 сентября 1948 г. молока всем детям до 14 лет из западных секторов, зарегистрированных в восточном секторе на основе приказа советского коменданта № 80⁵⁹. Всего выделялось 55 тыс. литров молока. На следующий день западноберлинская газета "Der Telegraf" по этому поводу выпустила заметку под названием "Пропагандистское молоко"⁶⁰, в которой утверждалось, что подобные акции со стороны СВАГ – пропаганда и не более того.

Западные коменданты запретили получать жителям продукты в восточном секторе города. В СМИ обсуждался тезис об опасности голодной смерти для граждан города со стороны Советов и о спасении их с помощью так называемого воздушного моста⁶¹. Западногерманский исследователь Г. Рудольф, в проведённом им анализе западной прессы за тот период, отмечает резкое изменение тональности основных западноберлинских и западногерманских газет при описании советских мероприятий, которые начали называться "хвастливыми предложениями", "блефом" и "пропагандистскими манёврами"⁶².

Британская газета "Daily Mail" в те дни писала: "Берлинцы, если они примут предложения о поставках советского правительства,

⁵⁷ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 1584.

⁵⁸ Tägliche Rundschau, 18. VIII. 1948; Der Tagesspiegel, 19. VIII. 1948.

⁵⁹ Tägliche Rundschau, 27. VIII. 1948.

⁶⁰ Telegraf, 28. VIII. 1948.

⁶¹ Подробнее см. в: *Rudolf G. Presseanalyse und zeitgeschichtliche Forschung. Telegraf und WAZ zur Berlin-Krise 1948–49.* Verl. Pullach, München, 1972.

⁶² Ibid. S. 165.

осмеют наши усилия и наш воздушный мост, а наше присутствие сделают бесполезным"⁶³. Однако воздушные коридоры, по которым западные державы снабжали свои гарнизоны всем необходимым и позволили провести беспрецедентную для того времени логистическую операцию по доставке грузов⁶⁴ (в основном – угля), СВАГ не закрывала, что говорит не о военных планах СССР по отношению к западным союзникам, а о политическом давлении такими средствами на них. Более того, сам факт функционирования Центра воздушной безопасности и, как следствие, воздушного моста подтверждал всю пользу заключения в своё время межсоюзного соглашения о воздушных коридорах.

Как явствует из справки⁶⁵ заместителя политического советника СВАГ М. Грибанова заведующему III Европейскими отделом МИД СССР А. А. Смирнову от 19 января 1949 г., по данным постов воздушного наблюдения и данным учёта советской секции в Берлинском Центре воздушной безопасности, в период с июня по декабрь 1948 г. совершено американскими, английскими и французскими самолётами 162 235 самолёто-вылетов (таб.).

Таблица

Количество самолёто-вылетов, совершённых самолётами США, Англии и Франции (июль – декабрь 1948 г.)

| Страны | Количество самолёто-вылетов | | | | | | Всего самолёто-вылетов |
|-------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|
| | июль | август | сентябрь | октябрь | ноябрь | декабрь | |
| США | 17233 | 17127 | 16197 | 13848 | 10346 | 16303 | 91054 |
| Англия | 10010 | 15714 | 13075 | 12094 | 9273 | 9958 | 70124 |
| Франция | 428 | 210 | 188 | 174 | 55 | 12 | 1057 |
| Всего по странам | 27671 | 33051 | 29460 | 26116 | 19674 | 26273 | 162235 |

В среднем за сутки совершалось самолёто-вылетов американскими самолётами – 500, английскими – 380, французскими – 5–6.

⁶³ Цит. по: Keiderling G. Die Berliner Krise 1948/49. S. 143.

⁶⁴ Подробнее см.: Huschke W. Die Bedeutung der Berliner Luftbrücke für die Entwicklung des modernen Lufttransports / W. Huschke // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. 1998. № 6. S. 524–530.

⁶⁵ Архив внешней политики РФ Министерства иностранных дел РФ (далее – АВП МИД РФ). Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 2–3.

Пролёты западной авиации создавали сложности советским воздушным перевозкам, часто нарушали режим полётов по коридорам, пролетая на очень низких высотах над советскими аэродромами. К концу года число пролётов англо-американских самолётов на низких высотах над советскими аэродромами, расположенными в районе Берлина и в воздушных коридорах сократилось. Однако "такие полёты все ещё имели место, против которых с советской стороны делаются англо-американским властям представления, так как такие полёты создают угрозу для безопасности полётов советских самолётов"⁶⁶.

Как отмечается в справке М. Грибанова А. А. Смирнову от 14 апреля 1949 г. "англо-американские оккупационные власти под предлогом усиления деятельности "воздушного моста" производят активное строительство, расширение и усовершенствование аэродромов в Западной Германии. Как сообщала газета "Теглихе Рундschau" 1 марта 1949 г., в настоящее время в западных зонах только вновь построено или восстановлено 75 аэродромов; модернизированы и имеют совершенное оборудование такие аэродромы, как Темпельгоф (американский сектор Берлина), Гатов (английский сектор Берлина), Тегель (французский сектор Берлина). В американской зоне: Рейн – Майн (около Франкфурта) после модернизации считается первоклассным в Европе. Висбаден, Франкфурт-на-Майне, Эрдинг, Оберпфафенгофен, Кауфбейрен. В английской зоне: Гамбург, Любек, Буккебург, Целле, Вунсдорф, Шлезвиг, Фассберг, Ахум.

Все эти аэродромы оснащены различными современными техническими приспособлениями для обеспечения приёма и отправки самолётов в любых условиях и могут использоваться для базирования тяжёлых бомбардировщиков. По показаниям задержанных в феврале с.г. немцев-нарушителей демаркационной линии установлено, что американские оккупационные власти производят расширение аэродрома в районе Хебенсхаузен, на котором базируются несколько сот разных типов самолётов. Восстанавливается также аэродром бывших немецких воздушных сил, расположенный в городе Швейнфурт. Для обслуживания "воздушного моста"

⁶⁶ Архив внешней политики РФ Министерства иностранных дел РФ (далее – АВП МИД РФ). Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 2–3.

англо-американцы используют так называемые рабочие роты из перемещённых лиц и из немцев. Так, в американской зоне на такой работе занято 9 рабочих рот (6 рот из поляков, 1 рота из литовцев и 2 роты из немцев). Перемещённым лицам, занятым на работах по обслуживанию воздушных перевозок, американцы обещали выдать в первую очередь разрешение на эмиграцию в Америку. Всего на работах по обслуживанию "воздушного моста" по данным военно-воздушного отдела СВАГ занято до 57 тыс. американского, английского, французского персонала, перемещённых лиц и немцев, в том числе 15 тыс. американских и 7 тыс. английских солдат и офицеров"⁶⁷, – отмечал М. Грибанов.

Использование военной компоненты давления на западные державы продолжало оставаться для советского командования неприемлемым вариантом. Так, например, в ответ на постоянные нарушения норм полётов союзнической авиацией (вследствие увеличения интенсивности воздушных полётов в коридорах) генерал-лейтенант М. И. Дратвин всего лишь направил протест американскому командованию в связи с тем, что англо-американская авиация за трёхмесячный период воздушного моста 742 раза "нарушала элементарные правила воздушной дисциплины в коридорах"⁶⁸, хотя ещё летом 1948 г. советская авиация в ответ на резко участвовавшие полёты союзников в коридорах проводила возле них манёвры со стрельбой по учебным целям.

В период с января по май 1949 г. нарушения воздушной дисциплины несколько сократились (168 нарушений), но американские самолёты продолжали пролетать на предельно низких высотах над советскими аэродромами и полигонами. Как отмечал в аналитической справке заместитель политсоветника СВАГ в Германии М. Грибанов заместителю заведующего III Европейскими отделом МИД СССР И. И. Ильичёву, "с советской стороны в связи с такими нарушениями делались англичанам и американцам представления, в которых вся ответственность за возможные несчастные случаи в воздухе возлагалась на англо-американские власти. Англо-американцы со своей стороны заявляли устные и в письменной форме протесты в Берлинском центре воздушной безопасности

⁶⁷ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 7–8.

⁶⁸ Die Neue Zeitung. 1948. 5. Oktober.

по поводу проводимых советскими военно-воздушными частями воздушных стрельб, бомбометаний, парашютных прыжков в районах, частично затрагивающих пространство воздушных коридоров. Таких заявлений было в марте – 27, в апреле – 31, в мае – 29. Эти протесты советскими представителями в БЦВБ отвергались, так как советской секцией в нужных случаях с целью безопасности давалась информация трём другим секциям о проводимых учебных стрельбах, а районы, в которых производятся эти стрельбы, находятся полностью под контролем советских властей"⁶⁹.

В своих аналитических справках М. Грибанов акцентировал внимание на тональности немецкой прессы, относительно функционирования воздушного моста и подчёркивал дороговизну этой акции для немцев и американских налогоплательщиков. В апрельской справке "Об использовании западными оккупационными державами воздушных коридоров между Берлином и западными зонами Германии в январе и феврале 1949 г." он отмечает, что немецкая демократическая пресса раскрывает истинную сущность воздушного моста и показывает, какие тяготы налагает этот "мост" на немецкое население. Так, газета "Берлинер Цейтунг" 7 января 1949 г. писала, что воздушный мост обходится ежедневно в 425 тыс. дол., что составляет свыше 12 млн дол. в месяц и что с 1 июня 1948 г. по 1 января 1949 г. воздушный мост стоил свыше 552 млн клеевских марок, которые немцы западного Берлина и "Бизонии" должны будут выплатить. Газета "Теглихе Рундашу" 7 января писала, что только по приблизительным подсчётам англо-американские воздушные компании могут заработать на воздушном мосте в год более 500 млн дол., что равно 1/8 части поставок и кредита 19 странам на 1949–1950 гг. по "плану Маршалла". По-видимому, чтобы оправдаться перед немцами, американцы вынуждены были опубликовать в немецкой прессе признания, что воздушный мост обходится довольно дорого. Газета "Дер Таг" 4 февраля поместила сообщение из Вашингтона, в котором говорится, что американцы за шесть месяцев истратили на воздушный мост 106 700 000 дол., из них 25 222 000 дол. на горючее, 37 743 000 дол. на содержание самолётов и автотранспорта. Гибель 19 самолётов оценивается в 4 690 000 дол.

⁶⁹ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 25.

В своей статье, опубликованной в журнале "Дер Монат" Чарльз Мэрфи признаёт, что доставка в Берлин 1 тыс. груза по "воздушно-му мосту" стоит американцам свыше 100 дол.⁷⁰.

По данным советских диспетчеров из Центра воздушной безопасности, всего было совершено с 1 июля 1948 г. по 31 мая 1949 г. 375 200 самолёто-вылетов, из них за 6 месяцев 1948 г. – 162 235 и за 5 месяцев 1949 г. – 212 965⁷¹.

Снабжение города через воздушный мост позволило доставить, по советским данным⁷², 2 млн 31 тыс. 746,5 т грузов, из них только на уголь, бензин, жидкое топливо и военные грузы приходилось 1 млн 621 тыс. 885,5 т. Продовольствия же было доставлено на 488 тыс. 88,1 т. Таким образом, доля доставленного топлива и военных грузов составила около 80 % от всех грузов, а доля продовольствия – только 20 %. В то же самое время советская сторона доставила в Западный Берлин следующие грузы:

– в августе 1948 г., на основе гарантий СВАГ от 20 июля – 100 тыс. т зерна и 10,8 т жиров, что покрывало потребности как немецкого населения Берлина, так и дефицит по жирам, возникший в советской зоне оккупации, связанный с блокированием доступа к складам СВАГ в западных секторах⁷³;

– в соответствии с договорами между СВАГ и рядом европейских стран: с 1 августа по 30 сентября 1948 г. Польша поставила 7 млн штук яиц, 700 т рыбных консервов и 735 т свежего мяса; из Чехословакии было завезено 20 тыс. т свежего картофеля; из Голландии – 820 т сельдей; из Дании – 18 тыс. т масла⁷⁴.

Следует также учесть тот факт, что нелегально из земли Бранденбург на чёрные рынки в Западный Берлин (по данным министерства торговли и снабжения этой земли) в период с июля по сентябрь 1948 г. было доставлено более 73 тыс. т продовольствия разного вида⁷⁵, а в период до октября с помощью перекупщиков

⁷⁰ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 6–7.

⁷¹ Там же. Л. 24.

⁷² Schröder T. Die Logistik der Lüftbrücke. Vom Experiment zur Rekord-Maschinerie / T. Schröder // P.M. DOKU. 2006. Januar. S. 43.

⁷³ Советский Союз и берлинский вопрос ... С. 82–83.

⁷⁴ Данные немецкого информационного агентства Советской оккупационной зоны (АДН) см.: Беспалов Г. М. Указ. соч. С. 10.

⁷⁵ Vorwärts. 1948. 10. Oktober.

(их насчитывалось около 420 тыс. человек) – ещё 104 тыс. т, что также опровергает тезис о "сплошной блокаде" города.

Таким образом, только в августе – октябре (т.е. за 3 месяца) 1948 г. по инициативе СВАГ, а также по каналам абсолютно не связанным с западными державами, в Западный Берлин было завезено около 383 тыс. т продовольственных грузов, что составляло 3/4 от всего объёма продовольствия, перевезённого по воздушному мосту больше чем за десять месяцев. На пресс-конференции 2 октября маршал В. Соколовский заявил, что ежедневно из советской зоны в Западный Берлин поступает до 900 т продуктов, не считая угля, текстильных и других товаров⁷⁶.

Западные администрации предприняли активные меры по недопущению отоваривания жителей своих секторов в восточной части города. Уже 20–21 августа 1948 г. британские власти впервые за всё время оккупации города перекрыли сплошными колюче-проволочными заграждениями одну из оживлённых площадей города – Potsdammerplatz, через которую проходила граница британского и советского секторов. Вскоре военная администрация открыто начала травлю тех западноберлинцев, которые получали продовольствие в советском секторе. Их выселяли из квартир, увольняли с работы. 30 марта 1949 г. оккупационные власти США отдали распоряжение о том, что все служащие полиции и её вспомогательных подразделений, которые получают продовольственные карточки в советском секторе, должны быть "немедленно и бессрочно уволены"⁷⁷.

Меры, принятые западными властями, значительно затруднили поставки продовольствия из советского сектора и получение его жителями западных секторов. Так, в августе в карточных бюро советского сектора из 2,6-миллионного населения западных секторов зарегистрировалось 22 тыс. человек, в октябре их число достигло 65 тыс., а в начале 1949 г. – 100 тыс. человек⁷⁸, т.е. 3,84 % от общего количества населения Западного Берлина. Но даже это число свидетельствует о попытках населения воспользоваться предложениями СВАГ.

⁷⁶ Советский Союз и берлинский вопрос ... С. 82.

⁷⁷ Высоцкий В. Н. Указ. соч. С. 177.

⁷⁸ Keiderling G. Die Berliner Krise 1948/49. S. 142.

В период начавшихся в Совете Безопасности ООН переговоров между Ф. С. Джессепом и постоянным представителем СССР в Совете безопасности ООН Я. А. Маликом (15 марта – 4 мая 1949 г.) об окончательном разрешении 1-го Берлинского кризиса, Р. Мэрфи 22 марта 1949 г. сообщал госсекретарю США Д. Раску, что "русские не собираются создавать реальную военную тревогу". Он объяснил, что его "суждения базируются на том факте, что у русских военных недостаточно сил в советской зоне Германии". Р. Мэрфи указал, что "русские придерживаются довольно устойчивой политики поддержания силы, примерно эквивалентной силе других трёх наций в западных зонах... это приблизительно 260 тыс. войск"⁷⁹. Более того, в пользу отсутствия планов усиления военного давления со стороны Советов, как было подчёркнуто Ч. Боленом во время этих консультаций, говорит то, что ответные действия западных зон по полному прекращению торговли с советской зоной (с 26 июля 1948 г.) привели к кризису производства на тех предприятиях, которые были ориентированы на обмен с западными зонами. Отсутствие экономического обмена (межзональной торговли) и, как следствие, остановка многих заводов привели к сокращению репарационных поставок в СССР. Болен отметил, что "были признаки того, что Советский Союз перенапрягся и что это может быть одним из признаков того, что русские начинают мужественно встречать эту проблему и соответственно приспособливаться к ней"⁸⁰. Западногерманская газета "Die Neue Zeitung" 30 апреля 1949 г., перечисляя примеры массовой нехватки изделий, поставлявшихся в восточную зону из западной, сообщала, что "это не тайна, что там [в восточной зоне. – Прим. авт.] существует угроза крушения всей экономики"⁸¹.

В ходе проведения полуторамесячных переговоров фактически не было выявлено принципиальных разногласий сторон по вопросу снятия ограничений. Только А. Я. Вышинский через Я. А. Малика говорил об отмене ограничений на передвижение между зонами, а не об отмене ограничений на передвижение между Берлином и

⁷⁹ Summary of the Daily Meeting with the Secretary. Washington, 1949. March 22 // FRUS: Council of Foreign Ministers; Germany and Austria. 1949. Vol. III. P. 705–706.

⁸⁰ Ibid. P. 707.

⁸¹ Die Neue Zeitung. 1949. 30. April.

западными зонами⁸². Но эти советские предложения были довольно быстро сняты с повестки дня, а все обсуждения касались даты отмены ограничений и согласия сторон организовать после снятия блокады новую сессию СМВД, на которой были бы рассмотрены германские и берлинские дела.

К концу апреля 1949 г. на переговорах между Ф. С. Джессепом и Я. А. Маликом было решено снять одновременно все ограничения на транспортных коммуникациях между западными зонами и Берлином, а также между восточной и западными зонами в области передвижения и торговли. Итогом переговоров стало соглашение, подписанное на встрече в Нью-Йорке в здании ООН 4 мая 1949 г. представителями США, СССР, Великобритании и Франции "О снятии ограничений на коммуникациях, транспортировке и торговле между Берлином и восточными и западными зонами Германии". В официальном коммюнике говорилось, что все ограничения, установленные правительством СССР после 1 марта 1948 г. по связи, транспорту и торговле между Берлином и западными зонами Германии и между восточной зоной и западными зонами, будут отменены до 12 мая 1949 г. Кроме того, в соответствии с данным документом будут отменены все ограничения, установленные правительствами Франции, США и Великобритании по связи, транспорту и торговле между Берлином и восточной зоной и между западными зонами и восточной зоной Германии. Таким образом, Советский Союз признавал право западных держав на доступ в Берлин, но в рамках реализации принципов, установленных в 1945 г. и в период работы Контрольного совета.

Приказом Главноначальствующего СВАГ № 56 от 9 мая 1949 г. "Об отмене ограничений по транспорту, связи и торговле" были сняты практически все ограничения по транспорту. Более того, на межзональной границе было открыто 11 автомобильных КПП для гражданских лиц.

На консультациях между представителями транспортных органов советской зоны и западными представителями в середине – второй половине мая 1949 г. в Хелмштедте (11 мая) и в Берлине (18–21 мая) были оговорены основные моменты функционирования железнодорожных и автомобильных перевозок между

⁸² FRUS: 1949. Vol. III. P. 717.

Берлином и западными зонами. В достигнутом соглашении говорилось об увеличении числа поездов, курсирующих между Западным Берлином и Западной Германией, до 19 пар в сутки, в том числе 13 – товарных, 5 – пассажирских для оккупационных властей и 1 пассажирский для немецкого населения⁸³.

Также было согласовано, что перевозка товаров в Берлин будет осуществляться по обычным правилам, предусматривающим наличие накладных документов, пломбировки и пр., которые будут проверяться представителями советских контрольных органов. Большая степень контроля предусматривалась за гражданскими товарами⁸⁴. Как отмечал новый политический советник американской военной администрации в Германии Ридлбергер, заменивший Р. Мэрфи, контроль за перемещением военных грузов западных держав после 12 мая оставался "тот же самый, что и перед блокадой, то есть, движение свободно от досмотра, если груз находится в соответствии с надлежащими союзническими документами"⁸⁵.

Однако меры усиленного контроля за союзниками с советской стороны всё-таки продолжали предприниматься. Учитывая тот факт, что западные державы не отказались от планов создания западногерманского государства – 8 мая представители западногерманских земель приняли конституцию западно-германского государства, которая 12 мая (в день вступления в силу приказа об отмене советских ограничений на коммуникациях) была утверждена военными губернаторами западных держав и обнародована 23 мая 1949 г., – советскими властями был усилен контроль за списками пассажиров. Советские офицеры из состава военных миссий связи, размещённые теперь на железнодорожных станциях в Западном Берлине, просматривали списки и графики по перемещению грузов и составов, которые поступали от союзников к немецким железнодорожным органам.

Затруднения в функционировании железнодорожного передвижения возникали те же самые, что и до "блокады": количество поставляемых составов из западных зон не соответствовало количеству имеющихся в нужный период времени локомотивов

⁸³ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 5.

⁸⁴ The acting United States political adviser for Germany (Riddleberger) to the Secretary of State. Berlin, 1949. May 19 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 780–784.

⁸⁵ Ibid. P. 782.

в Хелмштедте для сортировки и перегонки пустых вагонов; отставание от графика перемещений по железнодорожным путям и ряд других, более мелких эксплуатационных трудностей. Всё это болезненно воспринималось западными властями, о чём они незамедлительно сообщали Главноначальствующему СВАГ генералу армии В. И. Чуйкову. Так, в письме военного губернатора английской зоны Б. Робертсона от 12 мая 1949 г. говорится, что это всё может быть "квалифицировано лишь как новое ограничение и отклонение от соглашения и намерений наших соответствующих Правительств"⁸⁶. К его мнению присоединились и американцы⁸⁷.

Апеллирование западных держав к сохраняющимся сложностям на наземных коммуникациях позволили им продолжить осуществление воздушного моста и после окончания блокады. М. Грибанов писал И. Ильичёву, что с 13 по 31 мая, т.е. после отмены ограничений по транспорту, было совершено 30 187 самолёто-вылетов. "Из данных о полётах за май видно, что несмотря на отмену ограничений по транспорту число полётов англо-американских самолётов по воздушным коридорам не сократилось, а наоборот, увеличилось. По-видимому, продолжение деятельности "воздушного моста" является выгодной акцией для англо-американских властей как с точки зрения политической, а также с точки зрения экономической и военной"⁸⁸.

Воздушный мост продолжал действовать до сентября 1949 г. За это время американские и английские самолёты 103 раза нарушали воздушную дисциплину. Более того, западные лётчики продолжали игнорировать уведомления главного контролёра советской секции в Центре воздушной безопасности майора Г. П. Зорченко, который регулярно оповещал западных партнёров о предстоящих стрельбах в районе коридоров.

Так, например, ночью 24 июня 1949 г. произошёл серьёзный инцидент – английский самолёт типа "Йорк", летевший из Гатова на Вунсдорф на высоте 3500 футов, попал в зону 12 взрывов зенитных снарядов⁸⁹. Самолёт пролетал над советским зенитно-артиллерийским полигоном в районе Доле и по чистой случайности

⁸⁶ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 11–12.

⁸⁷ Там же. Л. 14–15.

⁸⁸ Там же. Л. 24.

⁸⁹ Там же. Л. 17.

не был сбит во время учебных стрельб. Урегулирование конфликта вышло на уровень заместителей руководителей оккупационных зон. М. Грибанов после урегулирования конфликта отмечал, что "в письме г. Дратвина к Маклину от 30 мая с.г. содержится заявление, что советские военные власти никогда не ограничивали своих прав в отношении территории Советской зоны оккупации Германии как на земле, так и в воздухе и что отказ английских властей считаться с необходимостью соблюдения осторожности при полётах английских самолётов в районе учебных зенитных стрельб возлагает всю ответственность за могущие быть в этих районах несчастные случаи на английские власти. Проводимые учебно-зенитные стрельбы в районе полигона "Хиллерслебен" (район Долле) и официальный отказ англо-американских представителей в БЦВБ выполнять требуемые советской стороной условия безопасности полётов в районе зенитных стрельб, создают опасное положение для самолётов, пролетающих по воздушному коридору Берлин – Буккебург. В связи с таким положением Главначальствующим СВАГ было дано указание командующему воздушной армии о временном ограничении проводимых зенитных стрельб в указанном районе и о соблюдении при этом максимальной осторожности"⁹⁰.

С 30 мая по 13 июня 1949 г., параллельно с проведением 6-й сессии Министров иностранных дел в Париже, в Германии состоялся ряд официальных четырёхсторонних встреч между представителями оккупационных властей по вопросам межзональной торговли и транспортному сообщению. Переговоры проходили довольно тяжело – ни советская сторона, ни западные представители не хотели идти друг другу на уступки. Основными пунктами, по которым возникли продолжительные дискуссии, стали вопросы о тарифах, лицензировании товаров, количестве поездов, предназначенных для снабжения Западного Берлина и вопрос о документальной отчётности перед советскими пограничными службами. Советские делегации настаивали на усилении контроля за передвижением товаров из Западного Берлина, так как опасались, что через него могут уходить грузы, необходимые в восточной зоне. Это обстоятельство не признавалось американцами, однако было признано британцами, которые стремились смягчить разногласия. Представители

⁹⁰ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 28.

британской делегации на встрече 12 июня 1949 г. во французском секторе Берлина заявили, что "допускают право советских властей чувствовать беспокойство о возможной утечке ресурсов советской зоны через Западные секторы, но метод подхода к решению этой проблемы неправилен". По мнению британцев, советские органы должны или усилить контроль внутри своей зоны, или же создать такой метод контроля, который бы позволил отслеживать определённые предметы ещё до продажи⁹¹.

Переговоры закончились 13 июня без подписания какого-либо документа, стороны, однако, пришли к ряду соглашений. Так, было установлено, что железнодорожное движение в/из Берлина будет осуществляться, как и прежде, через Хелмштедт, но в дальнейшем предполагалась и возможность рассмотрения вопроса использования других пунктов пересечения межзональной границы. Число поездов, проходящих через Хелмштедт в Берлин из западных зон, в итоге увеличили до 19 в сутки. Локомотивы и команды для этих поездов через советскую зону должны были предоставляться Рейхсбаном⁹² советской зоны после обычных железнодорожных рабочих процедур. Западным оккупационным властям следовало делать запросы относительно управления движением их поездов в пределах западных секторов представителям Рейхсбана с одновременным уведомлением представителей Транспортного управления СВАГ. Железнодорожные вагоны для отправки из Берлина должны были обеспечиваться Рейхсбаном. СВАГ выпустил инструкции, в соответствии с которыми вагоны, отправленные в Берлин из западных зон подлежали быстрому возвращению и не могли использоваться в советской зоне. Свидетельства, разрешающие операции для осуществления международной торговли западных держав в советской зоне (с теми государствами, торговля с которыми требует использования коммуникаций Советской зоны), должны

⁹¹ The acting United States Military Governor for Germany (Hays) to the Military Attache in France (O'Hare). Berlin, 1949. June 12 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 809.

⁹² Бывшая Германская имперская железная дорога, часть мощностей которой находилась на территории советской оккупационной зоны. В соответствии с упомянутым Приказом СВАГ № 8 от 1 августа 1945 г. была образована железнодорожная система восточной зоны, а после 7 октября 1949 г. – Германской Демократической Республики, под названием Германская государственная железная дорога (Deutsche Reichsbahn).

быть выпущены советской администрацией в сжатые сроки. СВАГ намерен требовать подачи полных списков членов торговых команд перед выпуском таких свидетельств, но также признаёт и более поздние поправки к таким спискам команд⁹³.

Эти договорённости легли в основу пакета предложений, рассмотренных на Парижской сессии СМВД. Участники встречи "несмотря на невозможность достигнуть... соглашения о восстановлении экономического и политического единства Германии" и резюмируя месячные транспортные переговоры 20 июня 1949 г., пришли к заключению, что оккупационные власти "будут консультироваться совместно в Берлине на четырёхсторонней основе" в отношении "смягчения последствий существующего административного разделения Германии и Берлина", особенно в отношении следующих вопросов: а) расширение торговли и развитие финансовых и экономических отношений между западными зонами и восточной зоной, а также *между Берлином и зонами*; б) облегчение передвижения лиц и товаров и обмена сведениями между западными зонами и восточной зоной, а также *между Берлином и зонами* и пр.⁹⁴ На сессии также было согласовано, что для помощи в данной работе оккупационные власти могут приглашать немецких экспертов и соответствующие немецкие организации, находящиеся под их юрисдикцией. Эти "приглашённые немцы будут обмениваться относящимися к делу данными, готовить доклады и, по достижении между собой соглашения, представлять предложения оккупационным властям"⁹⁵. Кроме того, как следует из текста коммюнике, "для достижения дальнейших целей... и для того, чтобы улучшить и дополнить этот план и другие планы и соглашения относительно передвижения лиц и товаров и коммуникаций между восточной зоной и западными зонами и *между зонами и Берлином*, а также *в отношении транзита*, оккупационные власти, каждая в своей собственной зоне, будут обязаны принимать необходимые меры для обеспечения нормального функционирования и использования железнодорожного, водного и дорожного транспорта для

⁹³ Report by representatives of the Western Occupation Authorities in Germany to the Western Delegations at the Council of Foreign Ministers in Paris. Berlin, 1949. June 13 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 815–816.

⁹⁴ Текст коммюнике см.: Внешняя политика Советского Союза, 1949. С. 111–114.

⁹⁵ Там же.

такого передвижения лиц и товаров и таких связей по почте, телефону и телеграфу. Оккупационные власти рекомендуют руководящим немецким экономическим органам восточной и западных зон оказать содействие установлению более тесных экономических связей между зонами и более эффективному осуществлению торговых и других экономических соглашений⁹⁶.

По мнению А. М. Филитова, эта сессия "не сыграла ровно никакой роли в продвижении германского вопроса"⁹⁷. Но стоит добавить, что в ходе неё был юридически зафиксирован, пусть даже на временной основе, принцип функционирования западноберлинского транзита и торговли. По словам западных историков⁹⁸, именно эта сессия заложила основы транзитного сообщения на весь послекризисный период. После неё вопрос о гражданских связях между Западным Берлином и ФРГ стал тесно увязываться с функционированием внутригерманской торговли⁹⁹.

Отныне попытки введения ограничительных мер на транзитных коммуникациях со стороны советских властей, а затем и органов ГДР могли рассматриваться как угроза всей торговле между Западной и Восточной Германией. Тем не менее до осени 1951 г. этот принцип, за исключением коммунике о 6-й сессии СМВД, не был чётко прописан и документально зафиксирован в торговых соглашениях между двумя Германиями (о них речь пойдёт ниже), что позволило некоторое время властям ГДР, учитывая плохое экономическое положение своей страны, вводить на коммуникациях транспортные налоги за их использование западными державами и ФРГ.

* *
*

⁹⁶ Текст коммунике см.: Внешняя политика Советского Союза, 1949. С. 111–114.

⁹⁷ Филитов А. М. Указ. соч. С. 110.

⁹⁸ Riklin A. Op. cit. P. 266; Schröder D. Die Bedeutung der Berliner Rechte der Alliierten für den Zugang von Deutschen nach Berlin / D. Schwöder // Recht und Politik. 1969. April. Heft 1.

⁹⁹ Термин "внутригерманская торговля" использовался в советской зоне оккупации, а затем в ГДР. В ФРГ до подписания "восточных договоров" в 1970–1973 гг. применялось обозначение "межзональная торговля".

Таким образом, отсутствие единого нормативного акта, регламентировавшего общие правила передвижения, позволило ещё в ходе совместной работы в СКС чётко обозначить вектор будущего расхождения мнений в вопросе транзитного сообщения Берлина с западными зонами оккупации. Данное обстоятельство дало возможность СВАГ провести 25–30 марта 1948 г. мероприятия, которые можно рассматривать не только как испытание средств давления СССР на бывших союзников в условиях нарастающего раскола Германии, но и как ответное действие на односторонние политические шаги западных держав по созданию западногерманского государства с целью заставить их отказаться от подобного развития дел. По мнению российских историков С. Я. Лавренова и И. М. Лукашёва, для советского правительства эти мероприятия стали "своего рода зондажом готовности и решимости западных держав отстаивать свои интересы в Берлине"¹⁰⁰.

СССР этими акциями, тоже в одностороннем порядке, окончательно регламентировал порядок передвижения на коммуникациях, проходивших по территории его оккупационной зоны (однако с учётом интересов западных держав, которые были закреплены в Соглашениях от 29 июня 1945 г.), ещё раз продемонстрировав своё суверенное право на такие мероприятия. Упорное нежелание американской военной администрации, в отличие от французской и британской, договариваться с советскими властями и нагнетание ситуации искусственным конструированием "проблемы доступа" было следствием общей конфронтационной линии в политике официального Вашингтона, которая проявилась в более серьёзных политических шагах в Германии в период 1946–1948 гг.

С самого начала советских ограничений была заявлена позиция западных государств по поводу доступа в Берлин, ставшая впоследствии официальной. Руководство СВАГ, как отмечает М. М. Наринский, явно недооценивало решимость западных союзников оказать сопротивление советскому нажиму и средства, имевшиеся в их распоряжении¹⁰¹. В итоге подобными мероприятиями, которые В. Лот характеризует как "предупреждения", "Сталин сигнализировал западным державам, что учреждение западного немецко-

¹⁰⁰ Лавренов С. Я., Попов И. М. Советский Союз в локальных войнах и конфликтах XX века / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. М. : АСТ, 2005. С. 118.

¹⁰¹ Наринский М. М. Указ. соч. С. 22.

го государства означает, по его мнению, разрушение четырёхсторонней ответственности за Германию, что западные державы тем самым лишаются своего права на пребывание в Берлине и что он располагает средствами... реализовать советские права"¹⁰².

К сожалению, советские акции, получившие название "берлинской блокады", не смогли заставить западные державы отказаться от своих планов. Ставка СССР на жёсткие мероприятия по ограничению сообщения вкупе с активной антисоветской агитацией западных государств способствовала лишь усилению антипатии западноберлинцев и западных немцев к действиям советских властей. Метод же давления на коммуникации выявил не только решительность западных держав в отстаивании своих позиций в городе, но и оформление ими юридического обоснования их прав на пребывание в городе и доступ в него по транзитным трассам. По большому счёту "блокада" показала, что методы силового воздействия в послевоенных условиях не способствовали улучшению имиджа государства и начали отходить в прошлое. Американские власти, наоборот, советским действиям противопоставили мирную акцию по снабжению города через воздушный мост наряду с активной пропагандистской деятельностью в средствах массовой информации, тем самым сумев отвести внимание общественности от своих сепаратных действий по созданию западногерманского государства и созданию блока НАТО.

¹⁰² *Loth W. Op. cit. S. 119.*

Глава 4

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО СООБЩЕНИЯ В ПЕРИОД ДО 1958 г.

Западберлинский транзит и вопрос внутригерманской торговли в первой половине 50-х гг.

Период после окончания 1-го Берлинского кризиса характеризовался вступлением в завершающую фазу процесса оформления двух германских государств. На основе Соглашения Джексона – Малика и итогов Парижской конференции министров иностранных дел, состоявшейся в мае-июне 1949 г., продолжался активный диалог между двумя частями Германии – Тризонией и Советской зоной оккупации, который позволил в дальнейшем активно развивать процесс оформления гражданских транзитных перевозок и внутригерманской торговли. Именно в этот период окончательно решился и вопрос о гражданских путях сообщения между Западным Берлином и западными зонами оккупации и гражданских перевозках по ним.

На основе достигнутых договорённостей в Берлине с 12 июля по 12 сентября 1949 г. проводились консультации и совещания четырёх комендантов города по ряду вопросов, которые могли быть рассмотрены в рамках реализации Парижских соглашений¹. Западными комендантами для обсуждения были выдвинуты, в частности, вопросы как о восстановлении нормального движения автотранспорта между западными зонами и Берлином, о пропусках для таких автомашин, так и ряд других. В итоге фактически восстановилось прежнее, существовавшее до марта 1948 г., положение дел, не вносившее каких-либо серьёзных изменений в функционирование военных перевозок и сопровождающую документацию.

¹ Акопов Г. М. Западный Берлин. Проблемы и решения / Г. М. Акопов. М. : Международные отношения, 1974. С. 79–81.

Западные транспорты могли довольно свободно перемещаться по коммуникациям – грузы не досматривались, при проверке не требовалось предоставлять документы каждого пассажира, а необходим был лишь общий список пассажиров; в сопроводительных бумагах также не указывались и цели поездки.

В рамках этих консультаций также решался вопрос о расширении доли гражданских перевозок (пассажирских и грузовых) на коммуникациях Западного Берлина с Бизонией, который рассматривался на уровне гражданских органов двух частей Германии. Первыми крупными соглашениями, во многом определившими на долгие годы гражданское железнодорожное сообщение, явились так называемые Кляйн-Махновское соглашение от 24 августа 1949 г. (Кляйн-Махнов – пригород Берлина) и Оффенбахское соглашение, заключённое 3 сентября 1949 г., которые явились итогом переговоров между Центральным транспортным управлением Тризонии и Транспортным управлением СВАГ². Стороны договорились о введении ещё пяти пар ежедневных пассажирских поездов (10 поездов), необходимых для нужд немецкого населения, что было одобрено транспортным управлением СВАГ. Таким образом, с сентября 1949 г. в сообщении между Западной Германией и Берлином было установлено курирование 24 поездов в сутки³. В соглашениях был определён порядок передачи подвижного состава и грузов при переходе зональной границы, а также ряд других технических вопросов. По итогам соглашений были также открыты и пассажирские поезда по ряду маршрутов (см. Приложение № 3). Военные составы западных союзников не досматривались, однако немецкие пассажирские поезда подвергались строгому досмотру.

Следующим шагом, во многом определившим на долгие годы обычные наземные пассажирские перевозки, явилось *Хелмиштедское соглашение о межзональном автобусном сообщении* от 4 октября 1949 г., заключённое между Центральным транспортным управлением Бизонии и представителями Немецкой экономической комиссии Советской зоны оккупации⁴. В соответствии с ним

² Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Bd. I. S. 164.

³ Архив внешней политики РФ Министерства иностранных дел РФ (далее – АВП МИД РФ). Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 5.

⁴ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Bd. I. S. 164; Dokumente zur Berlin-Frage. 1944–1966. S. 598.

для гражданского сообщения открывались в дополнение к трассе Берлин – Хелмштедт несколько других автотрасс (см. Приложение № 3). В дальнейшем указанные соглашения были расширены за счёт принятия односторонних (со стороны образовавшейся ГДР) или двусторонних (между ГДР и ФРГ) договорённостей.

Гражданское воздушное сообщение Западного Берлина с Западной Германией осуществлялось с помощью авиакомпаний трёх западных держав. Если в 1948 г. пассажирские авиаперевозки были представлены лишь одной американской компанией, то в 1949–1950 гг. подключились также и британские с французскими. США, располагавшие наибольшим авиапарком, имели в Берлине три компании: "Американские заграничные авиалинии" (American Overseas Airlines), "Пан Американ" (Pan Am) и чартерная компания "Модерн эйр" (Modern Air). Британская и французская авиация была представлена соответственно компаниями "Бритиш эйрвейз" (British Airways) и "Эйр Франс" (Air France). Помимо этого, в центральном коридоре (Берлин – Бюкеберг) также получила право летать и авиация польской авиакомпании "LOT" (Polskie Linie Lotnicze), в направлении на Францию и Бельгию. Основным аэропортом, занимавшимся международными гражданскими перевозками в период после снятия блокады в 1949 г. и вплоть до 1960 г. являлся Темпельхоф. (Карта связей Западного Берлина с внешним миром представлена в Приложении 1.)

В решении Контрольного совета от 30 ноября 1945 г., как известно, предусматривалась возможность осуществления гражданских полётов в коридорах, но лишь при условии, что они совершают рейсы для нужд гарнизонов. Однако, как указывалось выше, это условие не соблюдалось западными властями. После создания сверхнапряжённого и дорогостоящего воздушного моста 1948–1949 гг. доставка грузов по воздуху перестала играть большую роль. Авиация стала заниматься почти одними гражданскими перевозками. Данное обстоятельство никогда не согласовывалось с советскими органами, а решения о включении в гражданские пассажирские перевозки авиакомпаний западных держав, как уже говорилось, принимались в одностороннем порядке. Советские диспетчеры в берлинском Центре безопасности полётов просто получали от западных коллег сообщения, что тот или иной самолёт намеревается совершить полёт в том или ином коридоре, однако о конкретном предназначении

полёта и содержанием груза или перевозимых пассажиров в соответствии с соглашениями от 30 ноября не заявлялось, что формально позволяло советским властям закрывать глаза на такие авиаперевозки. К тому же, до тех пор, пока на территории обеих Германий продолжал сохраняться оккупационный режим, эти полёты можно было обосновать юридически в соответствии с достигнутыми договорённостями, так как все вопросы о полётах решались между оккупационными державами в Центре.

Ситуация с наземными перевозками с начала 50-х гг. оставалась напряжённой и во многом не соответствовала духу Нью-Йоркских и Парижских соглашений 1949 г. Такому положению дел способствовали как противоречия в германской политике великих держав, так и сложные взаимоотношения между образовавшимися ФРГ и ГДР. После образования двух германских государств оба стали предъявлять претензии на присвоение себе прав в отношении Западного Берлина. ФРГ стремилась увеличить степень своего присутствия в городе (не имея никаких на это юридических оснований), а ГДР, заявляя о незаконности отчленения западной части города от восточной, пыталась взять под свой полный контроль линии транзитных коммуникаций, обосновывая это своим правом на неограниченный суверенитет над своей территорией, по которой проходили линии коммуникаций, контролировавшиеся США. Советский Союз в течение периода до 1955 г. постепенно перекладывал часть своей ответственности за контроль над трассами на органы ГДР. Делалось это медленно, так как политика СССР в германском вопросе в данный период ещё была направлена на возможное предотвращение раскола страны. В свою очередь, ФРГ в это же время посредством принятия серии финансовых законов (так называемых переходных законов) с 1950 по 1952 г.⁵,

⁵ Первый переходный закон был принят 27 ноября 1950 г., второй – 21 августа 1951 г. Последний закон "О включении земли Берлин в финансовую систему Федерации", подведший черту под предыдущими и завершивший включение города в финансовую систему Западной Германии был принят 4 января 1952 г. Именно он стал основой финансово-экономических взаимоотношений города с ФРГ. Тексты законов соответственно см.: *Bundesgesetzblatt*. 1950. S. 765; *Bundesgesetzblatt*. 1951. Teil I. S. 774; *Bundesgesetzblatt*. 1951. Teil II. S. 1. Третий закон опубликован также в сборнике: *Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1966*. S. 186–192. В дальнейшем на базе третьего переходного закона был принят ряд законодательных актов,

включивших городской бюджет Западного Берлина в финансовую систему ФРГ, увеличивала свои претензии на присутствие в городе. Более того, в Западном Берлине с одобрения Союзной Верховной комиссии и комендантов западных секторов Берлина начали размещаться первые федеральные структуры и ведомства Федеральной Республики (филиалы федеральных министерств, ряд федеральных судов, ведомство по межзональной торговле, федеральная типография и пр.).

С 8 октября 1949 г. на основе первого соглашения о межзональной торговле, так называемого *Франкфуртского соглашения*, взамен аннулированных доблокадных торговых соглашений три западных сектора Берлина были включены в межзональную торговлю как районы, входящие в валютную зону западногерманской марки. Это соглашение продлевалось затем в течение полутора лет⁶. Ведение переговоров с восточногерманскими властями было возложено на руководителя федерального ведомства по опеке над межзональной торговлей Г. Кауманна, со стороны ГДР – на Й. Орлоппа, министра внешней и внутригерманской торговли.

Роль транзитного сообщения для Западного Берлина в 1950-е гг. возросла, так как произошли кардинальные изменения в структуре перемещения гражданских товаров в город. До войны поставки из окружающей город территории существенно превосходили поставки из других районов. После обособления же города их доля в общем импорте Западного Берлина значительно снизилась. По данным западногерманского исследователя А. Цимма, в 1937 г. только 26 % потребностей Берлина покрывалось продукцией промышленности и сельского хозяйства, произведённой на территории нынешней ФРГ, и только 18 % берлинского экспорта шло в Западную Германию. Всё остальное приходилось на долю областей, входящих ныне в ГДР или в западные воеводства Польши. К концу 1950-х гг. 97 % ввоза и 98 % вывоза Западного Берлина приходилось на долю ФРГ и других стран Западной Европы⁷. Доля Западного

предоставлявших Западному Берлину определённые льготы в различных областях экономической деятельности.

⁶ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Bd. II. S 2113; Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers (далее – FRUS): 1951. European security and the German question. Vol. III. P. 1828.

⁷ Цит. по: *Восленский М. С.* "Восточная" политика ФРГ (1949–1966) / М. С. Восленский. М. : Наука, 1966. С. 91.

Берлина во внутригерманской торговле была крайне низка. Так, к 1955 г. Западный Берлин поставлял в близлежащие восточногерманские территории приблизительно 12,9 тыс. т товаров на общую сумму в 42,9 млн западногерманских марок, а закупал около 1,6 млн т на сумму в 126,2 млн марок. В это же время он поставил на Запад 976 тыс. т грузов на сумму в 2,7 млрд марок, а ввёз 6,5 млн т на сумму 4,58 млрд марок. Таким образом, ввоз продукции из близлежащих территорий уступал ввозу из ФРГ в 75 раз, а обратно – в 4 раза⁸.

Значимость связей с Федеративной Республикой Германией для города была очевидна, поэтому транзитные коммуникации являлись средством постоянного давления на Западный Берлин с тем, чтобы заставить державы прекратить использовать его против ГДР и перестать осуществлять присутствие ФРГ в городе. Таким образом советские ограничения преследовали следующие магистральные цели: политические и практические, связанные с экономическими диверсиями.

Пытаясь ограничить контрабанду и вывоз из ГДР необходимых для её собственного восстановления вещей и грузов, которые могли бы пойти в счёт репараций в СССР, советские, а чуть позже и восточногерманские власти задерживали грузовые автомобили, следующие из Берлина в Западную Германию. В начале 50-х гг. XX в. особенно больших масштабов достиг вывоз через Западный Берлин из ГДР редких цветных металлов. Уже в январе 1950 г. было задержано 11 грузовиков с такими грузами, которые двигались в ФРГ⁹. В связи с этим советские власти наложили ряд ограничений на транспорт, курсирующий между Берлином и Западной Германией. В ходе этих мероприятий до конца марта 1950 г. советскими и восточногерманскими властями было конфисковано около 5,5 тыс. т цветмета¹⁰.

Американские же специалисты объясняли эти акции лишь глубоко политическими мотивами. По их словам, основной эффект от подобных мероприятий должен был ударить по деловой уверенности предпринимателей и властей, без которой восстановление

⁸ Dokumente zur Berlin-Frage. S. 592.

⁹ Paper Prepared by Mr. Louis A. Wiesner of the Office of German Political Affairs. Washington. 1950. March 13 // FRUS: 1950. Vol. IV. P. 830.

¹⁰ Платошкин Н. Жаркое лето 1953 г. в Германии / Н. Платошкин. М. : ОЛМА-Пресс, 2004. С. 67.

экономики Берлина было бы невозможно, несмотря на все правительственные меры помощи¹¹. Активные задержания грузовых автомобилей с января 1950 г. вынудили западногерманский бундестаг принять 10 февраля 1950 г. решение о введении "федеральной гарантии для покрытия риска, связанного с получением товаров из Берлина". Гарантийная сумма в 1950 г. составляла 50 млн западногерманских марок. Именно с этого времени в лексикон западногерманских деловых кругов стал входить термин "берлинский риск" (Berlin-Risiko), характеризующий экономические риски, связанные с поставками из Западного Берлина товаров и торговлей с западноберлинскими фирмами и предприятиями. Риск транзитных неурядиц часто учитывался при заключении контрактов, что из-за боязни потерять или повредить продукцию не всегда приводило к положительным исходам сделок между фирмами.

Ещё во время проведения переговоров в Париже в 1949 г. Совет национальной безопасности США подготовил совместно с ОКНШ документ NSC 24/2, озаглавленный как "Возможные направления действий Соединённых Штатов в случае повторного введения СССР блокады Берлина"¹². Этот документ, являвшийся продолжением двух предыдущих планов, разработанных в 1948 г., и во многом определивший методику дальнейшего противодействия СССР в ходе его ограничительных акций на путях коммуникаций с Западным Берлином, предполагал возобновление воздушного моста и исключал какие бы то ни было попытки установления сухопутных путей снабжения по направлению к Берлину при помощи вооруженных моторизованных конвоев. Такие попытки вооружённого прорыва, о которых ранее в 1948 г. заявлял Клей, могли быть "чреваты самыми серьёзными военными последствиями, включая риск возникновения войны, и, вероятно, оказались бы неэффективными"¹³. Предполагалось, что наряду с осуществлением воздушного моста будут введены экономические санкции наподобие контрблокады (прекращение внутригерманской торговли), а также задействованы по возможности дипломатические

¹¹ FRUS: 1950. Vol. V. P. 830.

¹² Report to the National Security Council by the Acting Secretary of Defense. "Possible U.S. Courses of Action in the Event the USSR Reimposes the Berlin Blockade". Washington. 1949. June 1 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 820–824.

¹³ Ibid. P. 823.

связи для урегулирования сложившегося положения. Любые же ограничительные действия советских властей на коммуникациях аналитики расценивали как попытки заставить американцев сделать первый выстрел, т.е. спровоцировать их на военные действия с целью обвинения западных держав в нарушении оккупационных прав в Берлине. Стоит отметить, что этот план лёг в основу многих дальнейших проектов контрдействий западных держав относительно мероприятий СССР, осуществляемых на коммуникациях.

В своих комментариях к этому документу¹⁴ Р. Мэрфи очень хорошо проиллюстрировал сущность "права доступа" и то, что вкладывалось американцами в смысл формулы "свободного и беспрепятственного доступа". По его словам, СССР, понимая, что не подвергнется риску настоящей реакции с американской стороны "на это вторжение в наши права и вмешательство в исполнение наших обязательств", чувствовал себя свободным безнаказанно накладывать свои ограничения на передвижение товаров и людей между Берлином и Западной Германией. В этом случае Союзу удалось запугать западные державы, которые не дали ему понять, в свою очередь, что такие действия могут иметь сильную реакцию на подобное нарушение прав¹⁵.

По мнению Мэрфи, необходимо было дать понять СССР, что западные державы обладают правом направления технических конвоев для проверок неисправностей на коммуникациях в случае, если бы СССР повторно, как, например, в 1948 г., ссылаясь на неисправности моста через Эльбу, наложил бы существенные ограничения на передвижение. Фактически это было продолжением той концепции, которая проталкивалась в СКС – увеличение присутствия западных держав в глубине советской зоны оккупации посредством использования транзитных коммуникаций.

Таким образом, основной мотив в суждениях этого политического деятеля – выбить из рук СССР возможность какого бы то ни было ограничения сообщения западных зон с Берлином, если бы такое произошло, хотя бы по техническим причинам. Западные державы в таком случае могли бы и сами исправить неполадки

¹⁴ Memorandum by Mr. Robert D. Murphy of the United States Delegation at the Council of Foreign Ministers. Paris. 1949. June 1 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 825–826.

¹⁵ Ibid. P. 825.

(отголосок предложений западных представителей в Транспортном директорате СКС). Всё это создавало ситуацию упреждения, в принципе, каких бы то ни было действий со стороны Советского Союза, а также предполагало фактически постоянное иностранное присутствие на территории советской зоны оккупации, а затем и ГДР, что являлось бы геополитическим козырем в руках Запада.

Западные державы в ответ на упоминавшиеся действия СССР в 1950 г. рассматривали различные варианты введения контрблокады Восточной Германии, в том числе посредством установления эмбарго на торговлю сталью, в которой остро нуждалось машиностроение ГДР. Однако французские и британские власти не соглашались из-за вышеуказанных инцидентов вводить эмбарго. Правительство же ФРГ, наоборот, настаивало на этом и даже пыталось самостоятельно ввести его в Берлине через Г. Кауманна¹⁶, тем самым на деле продемонстрировав факт своего присутствия в городе и ответственности за него. Помимо всего перечисленного, командование американскими Воздушными силами в Европе в начале 1950 г., на основании документа СНБ США NSC 24/2, подготовило детальный план, предусматривавший проведение операции наподобие воздушного моста, с использованием тех же самых авиабаз и воздушных маршрутов, которые были задействованы в 1948–1949 гг. План не был одобрен Верховным командованием США, но идея реанимирования моста, как это упоминалось в документе СНБ, в случае необходимости могла быть быстро воплощена в жизнь¹⁷. Стоит отметить, что в дальнейшем, в течение 50–60-х гг., возможность установления воздушного моста в ответ на советские действия регулярно рассматривалась западными властями.

Тем не менее единства позиций западных держав относительно ответных мер не было. Американские власти пытались активизировать британцев и французов, которые считали Западный Берлин финансовой обузой, на отстаивание прав в Берлине. Так, например, 13 июля 1950 г. Верховный комиссар США Дж. Макклой пытался убедить британского Верховного комиссара Э. Киркпатрика

¹⁶ Memorandum by Mr. Robert D. Murphy of the United States Delegation at the Council of Foreign Ministers. Paris. 1949. June 1 // FRUS: 1949. Vol. III. P. 825.

¹⁷ Memorandum by the Under Secretary of State (Webb) to the Executive Secretary of the National Security Council (Lay). Washington. 1950. May 3 // FRUS: 1950. Vol. IV. P. 851.

и французского Верховного комиссара А. Франсуа-Понсэ усилить их финансовую помощь Берлину. На встрече 10 августа в Берлине Дж. Макклой снова поднял этот вопрос со своими коллегами. Киркпатрик, поддержанный заместителем французского комиссара А. Берардом, ответил, что его правительство признало важность Берлина, но согласится на дополнительные расходы лишь после того, как сама ФРГ окажет существенную финансовую помощь. До этого никаких британских вкладов ожидать не стоит. Дж. Макклой выразил разочарование и все участники встречи согласились пересмотреть данный вопрос после рассмотрения берлинского бюджета¹⁸. Стоит отметить, что именно после этих переговоров осенью в правительстве ФРГ были активизированы работы по разработке законов о финансовой помощи Западному Берлину, а 27 ноября 1950 г. уже был принят первый финансовый переходный закон.

Американцы считали дальнейшие советские ограничения продолжением блокадных мероприятий с целью удушения экономики Западного Берлина, которая, напротив, начала развиваться быстрыми темпами за счёт активных капиталовложений со стороны ФРГ. Роль транзитных коммуникаций для поставок из ФРГ ещё больше возросла после начала функционирования переходных законов и западногерманских "гарантий против риска".

На фоне неблагоприятного для СССР развития германского вопроса различные ограничительные мероприятия продолжались в течение всего 1950 г. и в начале 1951 г. Основной акцент в давлении был сделан на речное сообщение, которое в отличие от железнодорожного (ограниченного письменными соглашениями периода четырёхстороннего управления Германией) и дорогостоящего автомобильного, могло увеличивать проходимость товарных судов в зависимости от необходимости. Таким образом, существовала возможность расширения связи Западного Берлина с ФРГ за счёт водного транспорта. Исполняющий обязанности директора берлинской секции Верховной комиссии США в Германии Джонс в письме делегации Соединённых Штатов на Парижском совещании заместителей министров иностранных дел четырёх держав 6 марта

¹⁸ The Secretary of State to the Office of the United States High Commissioner for Germany, at Frankfurt. Washington. 1950. July 17 // FRUS: 1950. Vol. IV. P. 863.

1951 г. писал, что советские методы ограничений на водных коммуникациях включают как постоянные пересмотры списков команд, ограничение баржевых перевозок посредством установления кратких периодов навигации для конкретных судов (до одного месяца), а также установление "незаконных инспекционных требований, и другие поводы, типа ремонта шлюзов"¹⁹.

К сожалению, в распоряжении автора нет документов, показывающих характер конкретных претензий советских военных властей к западным баржевым командам. Но стоит отметить, что советские власти, в соответствии с решением Координационного комитета СКС от 16 мая 1946 г. "О межзональном водном сообщении по внутренним рекам Германии", имели право на задержание и отправку барж в свой порт приписки, если обнаруживались документы, не соответствующие установленным нормам, или в случае, если команды совершили какие-либо проступки²⁰.

Так, вследствие подобных действий в период с конца 1950 г. по середину марта 1951 г. на Среднегерманском канале и на Эльбе десятками задерживались западногерманские речные суда (всего 170 единиц). Западные власти пытались вводить контрмероприятия против действий советской стороны, но они не имели существенного успеха из-за невозможности серьёзно оспорить права советских властей на регулирование транзитного сообщения с Западным Берлином, которое носило разрешительный характер.

С одобрения Верховной комиссии западные коменданты 6 марта 1951 г. наложили контрмеры против Советских властей. Был введён строгий контроль за всем судоходством по водным путям Западного Берлина в направлении ГДР, грузопоток которого составлял около 300 тыс. т ежемесячно. Британская военная полиция вместе с полицейскими других западных секторов Берлина остановила движение судов речного флота ГДР через Шпандау, Шарлоттенбург и шлюз Плётцензее.

В ответ на контрмеры западных комендантов генерал-майор С. А. Денгин 7 марта 1951 г. в письме, адресованном британскому коменданту генерал-майору Г. К. Бёрну, выразил решительный

¹⁹ FRUS: 1951. Vol. III. P. 1831.

²⁰ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. Bd. I. S. 170.

протест, в котором отмечал, что "эти действия... свидетельство преднамеренного нарушения Нью-Йоркских и Парижских решений со стороны британцев". Советский комендант возложил ответственность за нарушение этих соглашений и за последствия, которые могли бы возникнуть как результат таких действий, полностью на британские власти и потребовал непосредственного восстановления условий, существовавших до 1 марта 1948 г.²¹

Коменданты западных секторов предложили генералу С. А. Денгину провести встречу, на которой были бы разрешены все существующие проблемы, связанные как с речным судоходством в районе берлинского водного узла, так и с выдачей межзональных речных пропусков. Советские власти пошли на уступки. Встреча состоялась в штаб-квартире британского коменданта в Ланкастер-хаусе 21 марта. На встрече была возвращена практика выдачи советской стороной полугодичных межзональных пропусков для речников (в частности, сразу же были оформлены пропуска до 31 декабря 1951 г.). Британские власти утром 22 марта открыли движение по речной системе в берлинской зоне.

Особое недовольство западных властей вызывали попытки СССР переложить функции контроля за гражданским транзитом на органы ГДР, что заставило бы их иметь с этим непризнаваемым ими государством контакты. Таким образом, со стороны советских властей в этот период появился ещё один компонент использования транзитного рычага – попытка заставить признать ГДР посредством подталкивания Запада иметь с ней дело по транспортным вопросам, что в итоге привело бы к заключению транзитного соглашения между ГДР и западными державами и признания восточногерманского государства²².

В конце весны 1951 г. вновь вспыхнул конфликт, связанный с перемещением гражданских товаров, который остро поставил вопрос о необходимости заключения долгосрочного соглашения о внутригерманской торговле. Пользуясь тем, что Франкфуртское соглашение с 31 марта прекратило действие и начался бездоговорной период, советские контрольные органы в середине мая

²¹ FRUS: 1951. Vol. III. P. 1832.

²² Ibid. P. 1830–1831.

потребовали ввести для ряда экспортных товаров, направляемых из Западного Берлина в ФРГ, так называемые сертификаты о происхождении²³ с целью "пресечения расхищения ГДР". На КПП сертификаты могли проверять и представители ГДР. Главным образом такие свидетельства требовались для продукции из цветных металлов, которые по-прежнему продолжали вывозиться, а также для некоторых видов пищевых товаров. Если такие документы не были оформлены должным образом, то советские органы могли накладывать запрет на передвижение товаров транзитом через ГДР. По сути, такое заявление советских властей соответствовало британской инициативе, которая была озвучена ещё на четырёхсторонней встрече представителей оккупационных держав 12 июня 1949 г., когда англичане заявили, что Советы могли бы сами отслеживать происхождение вывозимых из Западного Берлина товаров, дабы избежать конфликтов на коммуникациях.

Западные власти, расценив это как начало новых блокадных мероприятий города, рекомендовали властям Западного Берлина проигнорировать советские требования и отказаться от выдачи таких свидетельств и прекратить все поставки из Западного Берлина в ГДР²⁴. Тем не менее движение основной части товаров по транзитным коммуникациям продолжалось. Обер-бургомистр Западного Берлина Э. Рейтер 10 июня 1951 г., на встрече с тремя комендантами отмечал, что 60 % всех грузов перемещается без предъявления советским властям свидетельства о происхождении, а 40 % – со свидетельствами в основном на товары из цветного металла²⁵. На этой же встрече коменданты рекомендовали

²³ Сертификат о происхождении – документ, не только удостоверяющий, из какой страны происходит импортируемый товар, но тем самым оказывающий влияние на размер пошлины или предоставление льгот, предусмотренных торговыми соглашениями (Большой экономический словарь. М., 1994. С. 369). В данном случае, посредством этого документа советские органы могли бы пресекать вывоз из ГДР через Западный Берлин грузы, которые были необходимы для восстановления экономики Восточной Германии и поэтому были запрещены для вывоза без особого разрешения.

²⁴ The Acting Director of the Berlin Element of HICOG (Jones) to the Office of the United States High Commissioner for Germany, at Frankfurt. Berlin. 1951. June 10. 2 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1836–1837.

²⁵ Ibid.

властям города вообще отказаться от выдачи таких свидетельств и прекратить все поставки из Западного Берлина в ГДР²⁶. Данные действия привели к скапливанию в Западном Берлине большого количества грузов тоннажем в тысячи тонн. В июне 1951 г. в городе скопилось 75 % всех поставок из Западного Берлина²⁷. 15 июня западные коменданты направили письма с протестом советскому коменданту, в котором отмечалось, что только они (коменданты) могут выдавать подобные сертификаты, что этот вопрос входит в компетенцию оккупационных властей и что необходимо собрать экспертов от четырёх держав, которые решат все вопросы о сертификации.

Американские и британские власти настаивали на введении существенных контрмер, которые прекратили бы любые поставки из ФРГ и из Западного Берлина в ГДР. Однако А. Франсуа-Понсе постоянно отклонял предложения своих коллег²⁸. К тому же 17 июня во Франции должны были состояться выборы в Национальное собрание, и французской стороне не хотелось накануне этого события оказаться втянутой в какие-либо конфликты в Германии, грозящие вылиться в новый кризис вокруг Берлина, как это было ранее в 1948 г. Восточногерманские власти, опасавшиеся за прекращение поставок из ФРГ, 15 июня сообщили, что готовы подписать с западногерманскими властями торговое соглашение о продлении прежнего. Это заявление позволило утверждать французским властям, что конфликт можно решить именно дипломатическими средствами. США настаивали на том, что новое торговое соглашение между ГДР и ФРГ может быть подписано лишь при условии, что восточногерманские власти не будут требовать сертификата о происхождении. В письме госсекретаря Д. Ачесона от 20 июня отмечалось, в частности, что *"Госдеп рассматривает поставки из Западной Германии в Советскую зону как рычаг, гарантирующий продолжение поставок необходимого сырья для Берлина из Советской зоны и достаточного участия берлинских фирм в поставках в Советскую зону"*²⁹. Таким образом, власти ГДР, по мнению США, должны

²⁶ The Acting Director of the Berlin Element of NICOG (Jones) to the Office of the United States High Commissioner for Germany, at Frankfurt. Berlin. 1951. June 10. 2 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1836–1837.

²⁷ FRUS: 1951. Vol. III. P. 1838.

²⁸ Ibid. P. 1836–1837.

²⁹ The Secretary of State to the Office of the United States High Commissioner for Germany, at Frankfurt. Washington. 1951. June 20. 8 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1843.

были в ответ на поставки из ФРГ снабжать Западный Берлин всем необходимым. То есть, через Западный Берлин мог продолжаться вывоз сырья, который был необходим для ГДР, и против чего были направлены действия советских властей. Предполагаемое соглашение о межзональной торговле, по мнению американского Верховного комиссара, в свою очередь должно было также предусматривать свободный доступ в Западный Берлин³⁰. Таким образом, американская концепция торгового соглашения должна была сочетать в себе гарантии на ввоз в Западный Берлин всего необходимого с гарантией свободного транзита в ФРГ.

В течение лета 1951 г. продолжались переговоры между торговыми представителями ФРГ и ГДР, в результате которых было подписано несколько соглашений о разрешении поставок ряда товаров³¹. Кроме того, состоялись четырёхсторонние переговоры между экспертами оккупационных держав о принципах осуществления этих поставок. Американцы и британцы требовали замены советских формулировок (например, слово "контрабанда" заменить на "незаконное экспортирование товаров" и пр.), процедуры изготовления сертификатов о происхождении, а также скорейшей выдачи разрешений скопившимся товарам³². Переговоры, во многом из-за отсутствия единства в стане союзников, закончились безрезультатно. Американские и британские власти проявляли серьёзное беспокойство по поводу позиции французской Верховной комиссии, которая выступила против ограничения торговли с ГДР и контактов с советскими властями. Позиция французов разрушала единый фронт действий против советских властей. Беспокойство усилилось ещё больше после приглашения французской стороной советского генерал-майора И. В. Виноградова, заместителя начальника штаба ГСВГ, и генерал-майора С. А. Денгина, советского

³⁰ Telegram in the Bureau of German Affairs from Hays. 1951. June 21. 9:08 a. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1844.

³¹ The Director of the Berlin Element of HICOG (Page) to the Liaison and Political Reporting Division, at Bonn. Berlin. 1951. July 3. 6 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1846; Correspondence between Kaumann and Orlopp. 1951. July 6 and 7 // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1850.

³² The Director of the Berlin Element of HICOG (Page) to the Office of the United States High Commissioner for Germany, at Frankfurt. Berlin. 1951. July 15. 10 a. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1851.

коменданта Берлина, на военный парад в день национального праздника взятия Бастилии 14 июля. Тем не менее Союзная Верховная комиссия, невзирая на возражения французских представителей, решила не возобновлять переговоры с советскими властями до тех пор, пока они не начнут выдавать разрешения на товары, которые не выпускались из Берлина. Комендант французского сектора Берлина, бригадный генерал П. Л. Каролье заявил, что принятое решение может оказаться "грубой политической ошибкой" и что западноберлинцы не поддержат западные державы. По его мнению, никто не рассматривал того, что могло бы быть сделано, если бы западные контрмеры были не в состоянии заставить Советы отступить³³. Американские власти были совершенно иного мнения о настроениях западноберлинского населения. Американский комендант Берлина генерал-майор Л. О. Мэтьюсон сообщал о необходимости продолжения демонстрации западноберлинцам своих намерений поддержки города со стороны Запада³⁴. По его словам, крайне необходимо было возобновить воздушный мост, который доставлял бы 600 т ежедневно в течение 30 дней. Воздушный мост дал бы возможность оценить серьёзность намерений советских властей, а также, что немаловажно, "продемонстрировал бы Советам нашу решимость пережить эту ситуацию... Поэтому психологическая ценность велика в виду потери лица Советами, как и в результате предыдущего воздушного моста и, предположительно, они не переверят такого соревнования"³⁵. Предложения американского коменданта были отклонены Верховной комиссией, так как, по её мнению, прежде чем открывать воздушный мост, необходимо было испробовать все разумные средства. Британские власти в лице Э. Киркпатрика также склонялись к введению воздушного моста малой мощности (примерно 150 т в день), так как британцы не могли из-за ограничений вовремя доставлять товары в свой сектор. А такая воздушная перевозка смогла бы удовлетворить потребность в недостающих товарах. Об этом было заявлено на встрече Верховных комиссаров 26 июля в Петербурге.

³³ Ibid. P. 1852.

³⁴ The United States Commandant for Berlin (Mathewson) to the United States High Commissioner for Germany (McCloy), at Frankfurt. Berlin. 1951. July 17. 1 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1854.

³⁵ Ibid.

В итоге 2 августа Верховные комиссары решили увеличить воздушную перевозку коммерческими самолётами, поскольку на переговорах сложилась тупиковая ситуация, в которой ни одна сторона не хотела идти на уступки. К августу скопление товаров в Западном Берлине достигло своего апогея (так, по данным ещё на 17 июля, в городе находилось 10–12 тыс. т грузов общей стоимостью 70 млн западногерманских марок)³⁶. Западные державы свели почти к нулю внутригерманскую торговлю, несмотря на продление торгового соглашения. Так, фактически были отменены поставки в ГДР товаров из железа и стали, хмельёвые и минеральные масла. Поставлялись только машины, химикалии и продукты из резины. Власти ГДР несли существенные потери от недостатка этих товаров. Восточногерманским властям каким-то образом необходимо было компенсировать потери от сокращения поставок из ФРГ. Таким средством могло быть введение дорожного налога, компенсирующего дорожный ремонт автобанов, вызванный западногерманским движением по дорогам на территории ГДР, а также составляющий существенную статью доходов в бюджете ГДР. Налог был введён уже 6 сентября 1951 г.³⁷ Это привело к новым осложнениям.

Г. Кауманн сообщил Й. Орлоппу что торговые договорённости (заключённые летом) больше не действуют. Движение товаров застопорилось окончательно. Тогда же в сентябре 1951 г. Федеральное правительство ввело дотации на перевозки промышленных товаров по автобанам в Западный Берлин. Западные коменданты выступили против налога, заявив советскому коллеге, что этот налог дискриминационный, ввиду того, что затрагивает только западногерманские и западноберлинские транспортные средства, а восточногерманские и восточноберлинские – нет. Таким образом,

³⁶ *Riklin A. Das Berlinproblem / A. Riklin. Köln, 1964. S. 150; The Director of the Berlin Element (Page) to the Liaison and Political Reporting Division, at Bonn. Berlin. 1951. July 17. 9 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1856.*

³⁷ *Gesetzblatt der DDR. 1951. Teil I. S. 865. Проезд легкового автомобиля в одну сторону стоил 10 марок ГДР, а грузовых автомобилей (в зависимости от грузоподъёмности и протяжённости трассы) – от 10 до 50 восточногерманских марок. Поэтому вскоре большая часть грузового автотранспорта стала перемещаться по автобану Берлин – Хелмштедт, который был самым коротким путём, связывающим город с ФРГ.*

налог, введенный без предварительного уведомления, нарушает право на свободный доступ³⁸. Сам факт обращения к советским властям ещё раз демонстрировал нежелание западных держав сотрудничать с властями ГДР, хотя налоговая инициатива исходила именно от них. Западные власти в ответ планировали ввести налог на прохождение восточногерманских барж по рекам Западного Берлина и рекам ФРГ³⁹.

Тогда же, 6 сентября, в Берлине прошли переговоры между западными комендантами, представителями западных властей (начальником штаба французского министерства национальной обороны генерал-лейтенантом Ж. Ганевалем, заместителем верховного комиссара США генерал-майором Хейсом, заместителем Верховного комиссара Великобритании Дж. Вардом), а также обер-бургомистром Э. Рейтером и министром экономики ФРГ Л. Эрхардом. После длительного обсуждения, во время которого американские и британские представители встретили сопротивление французам почти по каждому пункту повестки дня (особенно французам беспокоило ответное введение налогов на речные перевозки), был согласован список накопившихся претензий к Главнокомандующему ГСВГ генералу армии В. И. Чуйкову, поскольку западные власти хотели иметь дело только с ним, в обход не признаваемых ими властей ГДР⁴⁰. Э. Рейтер стремился подтолкнуть западных представителей к скорейшему введению ответных налогов, хотя и отмечал, что Советы могут обойти Берлин водными маршрутами (имелось в виду окончание строительства берлинского обводного канала). Но присутствие представителей ФРГ и позиция Франции, как отмечал генерал Хейс, несколько снизили его энтузиазм. Начальник штаба министерства обороны Франции генерал-лейтенант Ж. де Ганеваль регулярно отклонял предложения о введении контрмер против Советского Союза и настойчиво утверждал, что "в союзнических интересах как можно скорее подписать договор о внутригерманской торговле". Британские представители в ответ на это,

³⁸ The Director of the Berlin Element of HICOG (Jones) to the Liaison and Political Reporting Division, at Bonn. Berlin. 1951. September 3. 11 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1862.

³⁹ Ibid. P. 1863.

⁴⁰ Ibid. P. 1864.

наоборот, заявляли, что подписание межзонального торгового соглашения будет символизировать "ужасную потерю лица для Запада". Позже они сообщили также, что пресса в Великобритании стала очень критичной и пишет о нехватке твердости западных держав в противостоянии тактике Советов. Но в целом, британцы выступили за ведение переговоров. Министр экономики ФРГ Л. Эрхард, также как и французская сторона, настаивал на заключении долгосрочного взаимовыгодного торгового соглашения с ГДР, которое было бы связано с *одновременным соглашением об оплате транспортных услуг, чего никогда не предусматривалось во всех предыдущих соглашениях о межзональной торговле*. Таким образом, речь шла о подписании принципиально нового торгового соглашения. Это соглашение было бы подписано вопреки предполагаемому введению налогов, которые могли только продолжить усиление конфронтации и больно ударить по экономике Западного Берлина⁴¹. Стоит отметить, что правительство ФРГ, во многом благодаря Л. Эрхарду, благоразумно настаивавшему на решении проблем методами экономического принуждения, таким способом стремилось нейтрализовать руководство ГДР в вопросе о транзите, надавив на больное место экономики ГДР – отсутствие "дефицитных товаров".

Советские и восточногерманские власти также были готовы начать торговые переговоры. Как известно, для ГДР весьма актуальным было решение проблемы насыщения внутреннего рынка товарами первой необходимости, так называемыми дефицитными товарами, которые можно было приобрести в Западной Германии, наполнившей свой рынок такими товарами благодаря успешной реализации плана Маршалла⁴². То есть вопрос о внутригерманской торговле для ГДР не выходил за рамки просто экономической проблемы. Для Западной Германии же этот вопрос находился в сугубо политическом русле, так как своими поставками товаров она могла

⁴¹ Ibid. P. 1866.

⁴² Стоит отметить, что за весь период с 1945 по 1952 г. Западная Германия получила от США финансовую помощь на общую сумму в 3,3 млрд дол., что в первую очередь способствовало ликвидации товарного и продовольственного дефицита (Погорлецкий А. И. Экономика и экономическая политика Германии в XX веке / А. И. Погорлецкий. СПб., 2001. С. 295).

плотно привязать к себе ГДР. Властям ФРГ по понятным причинам была невыгодна сильная Восточная Германия, однако западногерманские власти настаивали на заключении договора, который способствовал бы удовлетворению их потребности в товарах, в которых ФРГ нуждалась сама: сельскохозяйственная продукция (технические культуры), товары пищевой и химической промышленности, бурый уголь. ФРГ, конечно, зависела в меньшей степени от поставок из ГДР, для которой внутригерманская торговля в 1951 г. давала 9,6 % товарооборота⁴³ (остальное приходилось в основном на страны СЭВ, куда ГДР была принята в сентябре 1950 г.), но всё же с помощью этой торговли она могла гарантированно осуществлять транспортное сообщение с Западным Берлином, тем самым демонстрируя факт присутствия в городе.

Окончательное обсуждение проблемы заключения торгового соглашения было вынесено на повестку дня встречи министров иностранных дел трёх западных держав в Вашингтоне 13 сентября 1951 г., на которой французская и британская делегации (в лице Р. Шумана и Г. Моррисона соответственно) высказались за ведение торговых переговоров с советскими властями и о начале переговоров между торговыми органами обеих Германий. Было принято решение временно не вводить контрмер⁴⁴. В прессе активно говорилось о том, что привлечение к межзональным торговым переговорам исключительно немецких специалистов (Й. Орлопп и К. Леопольд, вместо тяжело заболевшего Г. Кауманна) могло быть расценено как сигнал признания союзниками растущего немецкого авторитета⁴⁵. Госсекретарь Д. Ачесон сообщал американскому Верховному комиссару, что дипломатические методы в данной ситуации предпочтительней, однако возможность введения контрмер "надо держать под рукой". В начавшихся переговорах (между западными державами, ФРГ и советскими властями с ГДР) западные власти предложили создать совместный орган по сертификации товаров, что было поддержано советской

⁴³ Платошкин Н. Указ. соч. С. 59.

⁴⁴ United States Delegation Minutes of the Fifth Meeting of the Foreign Ministers of the United States, United Kingdom, and France Held at Washington. 1951. September 13. 3 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1282.

⁴⁵ Ibid. P. 1867–1868.

делегацией⁴⁶. Однако, по мнению западных держав, право голоса ГДР в этом органе предполагалось сделать ограниченным, что говорило о неравноправности принятия решений в нём, и поэтому советская и восточногерманская делегации отклонили этот проект. Что касается транспортного налога, то Й. Орлопп предложил снизить его на 50 %. Восточногерманские власти также дали гарантии правительству ФРГ, что ограничения на движение между ФРГ и Западным Берлином будут сняты одновременно с подписанием торгового соглашения.

Конфликт, длившийся полгода, был разрешён посредством подписания в сентябре 1951 г. (с санкции оккупационных властей) К. Леопольдом и Й. Орлоппом нового соглашения "О межзональной торговле", получившего название *Берлинского соглашения 20 сентября 1951 г.* Соглашение регулировало вопросы, связанные как с внутригерманской торговлей, торговлей между ГДР и Западным Берлином, поставками товаров из ФРГ в Западный Берлин и обратно, а также с налогом на использование коммуникаций. В соответствии с соглашением, западные власти обязывались расширить список товаров, поставляемых в ГДР. Восточногерманские власти, со своей стороны, интенсифицировали работы по вводу в строй шлюза Ротензее, который был закрыт под предлогом ремонта. Кроме того, почти все товары, скопившиеся в Западном Берлине, получили разрешение на транзит, а налог на транспорт был существенно снижен. Власти ГДР обязались также поставить в Западный Берлин 170 тыс. тонн брикетов бурого угля в течение трёх месяцев⁴⁷. Договор предполагалось автоматически ежегодно продлевать. Западногерманские власти устно также зафиксировали так называемую *оговорку (условие) об отзыве* определённых товаров (*die Widerrufs Klausel*), согласно которой они оставляли за собой право, в случае какого-либо нарушения транзита, объявлять недействительными уже выданные разрешения на поставку в ГДР западногерманских товаров ещё до пересечения транспортами границы⁴⁸.

⁴⁶ United States Delegation Minutes of the Fifth Meeting of the Foreign Ministers of the United States, United Kingdom, and France Held at Washington. 1951. September 13. 3 p. m. // FRUS: 1951. Vol. III. P. 1869.

⁴⁷ Ibid. P. 1875–1876.

⁴⁸ Freund E. Der Handel zwischen beiden deutschen Staaten und der DDR mit Westberlin / E. Freund // Deutsche Aussenpolitik. 1964. Heft 9. S. 820.

Торговое соглашение от 20 сентября 1951 г. явилось ключевым пунктом в функционировании дальнейшего гражданского транзитного сообщения между Западным Берлином и ФРГ и способствовало относительной стабилизации транзитного сообщения в период вплоть до 1968 г. В течение недели после вступления соглашения в силу был зафиксирован лишь один случай задержки гражданского грузового автомобиля с 17 т алюминиевых брикетов в Мариенборне. В ноябре Л. Эрхард отмечал, что ситуация с транспортным сообщением в Берлин и из него остаётся в относительном порядке⁴⁹. Власти Восточной Германии пошли на ряд уступок, жертвуя на время своими претензиями на распространение собственного суверенитета на транзитные коммуникации. Правительство ФРГ отныне могло быть относительно спокойно за функционирование западноберлинского транзита, поскольку получало гарантии беспрепятственных торговых отношений с городом, и, как следствие, могло продолжать выдвигание политических требований о признании Западного Берлина федеральной землёй Западной Германии, не опасаясь введения серьёзных ограничений на коммуникациях. Таким образом был создан своеобразный принцип баланса в отношениях между двумя Германиями: ФРГ осуществляет поставки в ГДР, часть выручки от которых идёт на оплату заранее согласованного транспортного налога, а ГДР, в свою очередь, обязывается, помимо ответных поставок в ФРГ, не нарушать транзит посредством увеличения налогов.

Ситуация же в сфере военного транзита оставалась напряжённой, хотя прежний накал и был сбит. Вследствие указанных советских ограничений западными властями была сделана ставка на увеличение воздушных перевозок для снабжения собственных гарнизонов. Уже в сентябре аэродром Темпельхоф стал принимать на 100–120 т грузов больше, чем обычно⁵⁰. Однако в условиях войны в Корее увеличивать воздушные перевозки военно-транспортными самолётами было тяжелее, чем в 1948–1949 гг., так как самолёты ВВС США, которые составляли подавляющее число в берлинских перевозках, находились на корейском фронте. По этой причине

⁴⁹ Freund E. Op. cit. P. 1884.

⁵⁰ Ibid. P. 1889.

представителями трёх держав на совместном совещании в резиденции Союзной верховной комиссии было решено начать перевозить грузы гражданскими самолётами на коммерческой основе. Эта идея была воспринята довольно прохладно французскими и британскими делегатами. Э. Киркпатрик и А. Берард заявили, что они "будут иметь большие трудности в поставках коммерческими самолётами"⁵¹.

Увеличение полётов способствовало увеличению нарушений, а соответственно, и усилению мер по патрулированию воздушных коридоров советскими истребителями, что приводило к различным инцидентам. Генерал О. Брэдли, глава ОКНШ США, на совещании представителей Госдепа и Объединённого комитета начальников штабов в Пентагоне 14 мая 1952 г. предупреждал, что при необходимости увеличения воздушной перевозки до 9400 т "мы подвергнем опасности наши транспортные самолёты; и если они будут сбиты, то это вызовет наше атомное наступление"⁵². Необходимо также отметить, что именно на первую половину 50-х гг. прошлого века приходится активизация разведывательной деятельности американской авиации в приграничном воздушном пространстве СССР (которая началась ещё в 1949 г. одновременно с принятием первоначального варианта плана атомной войны против СССР "Дропшот" и определялась специальной директивой ОКНШ о ведении электронной разведки). Академик А. С. Орлов отмечает, что выполнение этой директивы привело в последующие годы к интенсивным полётам американских разведывательных самолётов⁵³.

Во многом именно поэтому в СССР продолжалось рассмотрение возможности военного давления с целью ограничения полётов в коридорах. В мемуарах Судоплатова есть упоминание о планировании Главным разведывательным управлением Генштаба приблизительно в 1951–1952 гг. некоей военно-диверсионной операции по уничтожению американских складов горюче-смазочных материалов в Инсбруке в Австрии, которая, по словам разведчика,

⁵¹ Freund E. Op. cit. P. 1858.

⁵² FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1241.

⁵³ Орлов А. С. Воздушная разведка США над территорией СССР в 1950–1955 гг. / А. С. Орлов // Новая и новейшая история. 2000. № 6. С. 42. Копия Директивы из Национального архива США, NND, 813055 (находится в личном архиве академика).

могла сильно затруднить воздушные перевозки в Берлин⁵⁴. Тем самым можно было бы избежать прямого противодействия полётам союзной авиации в коридорах, что было бы сразу же воспринято как нарушение Советским Союзом соглашений от 30 ноября 1945 г.

В первой половине 50-х гг. XX в. в ГДР нарушения воздушных границ происходили весьма часто и пресекались действиями авиачастей 16-й воздушной армии ГСВГ. В последний месяц функционирования воздушного моста в сентябре 1949 г. количество нарушений со стороны авиации западных стран вновь стало увеличиваться. Начальник Генштаба, заместитель министра Вооружённых Сил СССР генерал армии С. М. Штеменко в письме, адресованном заместителю министра иностранных дел СССР А. А. Громыко, сообщал, что "за последнее время участились случаи нарушения американскими самолётами установленного режима полётов в воздушных коридорах Советской зоны оккупации в Германии. Только с 18 по 24 сентября с.г. отмечено пять случаев нарушения режима полётов.

– 18.9.49 г. – в 12 час. 40 мин. через аэродром ЭЛЬШТАЛЬ на высоте 300 м пролетел американский самолёт Си-54;

– 23.9.49 г. – в 11 час. 40 мин. над аэродромом ЦЕРБСТ американский самолёт Б-25 на высоте 100–400 м произвёл четыре захода;

– 23.9.49 г. – в 13 час. 55 мин. американский самолёт Б-25 сделал два круга над аэродромом ВЕРНОЙХЕН и ушёл в восточном направлении;

– 23.9.49 г. – в 17 час. 00 мин. над аэродромом БРАНДЕНБУРГ на высоте 50–70 м пролетел американский самолёт Б-17 /хвостовой номер 15/;

– 24.9.49 г. в период 14 час. 55 мин. – 15 час. 40 мин. американский самолёт Б-26 на высоте 1500 м произвёл четыре захода через аэродром ЦЕРБСТ.

Принятые меры нашими истребителями по принуждению к посадке американских самолётов-нарушителей результатов не дали, так как последние не выполнили требований истребителей⁵⁵.

⁵⁴ Судоплатов П. А. Спецоперации. Лубянка и Кремль 1930–1950 годы / П. А. Судоплатов. М. : ОЛМА-Пресс, 2005. С. 510, 538.

⁵⁵ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 35–36.

С. М. Штеменко просил А. А. Громыко принять ряд мер, направленных на прекращение нарушений установленного режима полётов в воздушных коридорах Советской зоны оккупации в Германии. В итоге в ноябре 1949 г. генералу Чуйкову было направлено письмо с просьбой принять соответствующие меры⁵⁶.

В Западной Германии на авиабазе Висбаден дислоцировалась 7499-я смешанная эскадрилья, в которую входили самолёты-разведчики⁵⁷. С 1950 г. над территорией СССР начался перехват таких разведчиков с целью принуждения их к посадке или уничтожения. Регулярные полёты разведчиков провоцировали советскую авиацию ПВО в Германии на регулярное патрулирование воздушного пространства ГДР и приграничных с ФРГ районов. В условиях нервозности это приводило к различным инцидентам и в коридорах, где самолёты западных держав, нарушившие в той или иной степени инструкции полётов, воспринимались как разведчики или провокаторы⁵⁸. Вот как ветеран советской военной контрразведки П. Г. Забрусков описывает некоторые "специфические" эпизоды полётов западных самолётов в коридорах в первой половине 50-х гг.: "Соединение, в котором я служил в качестве контрразведчика, дислоцировалось у магистрали Берлин – Гамбург. Здесь же проходил и транспортный воздушный коридор в направлении Западного Берлина. Тяжёлые американские самолёты, пролетая над советскими военными городками, засыпали их листовками. Создавалось впечатление, что США уже находятся с нами в состоянии войны. Смысл этих листовок можно сформулировать кратко: "Русские парни, переходите на нашу сторону!"⁵⁹. Более того, практиковалось и распыление над сельхозугодиями ГДР колорадских жуков.

⁵⁶ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 36. П. 190. Д. 68. Л. 38.

⁵⁷ Орлов А. С. Указ. соч. С. 44.

⁵⁸ 29 апреля 1952 г. в южном коридоре МиГ-15 атаковал французский пассажирский самолёт DC-4, нарушивший режим воздушного движения. Пять пассажиров получили ранения, из них двое – тяжёлые. В июле два C-47 ВВС США были обстреляны. 12 марта 1953 г. был сбит английский "Линкольн". Погибли пять членов экипажа, а один получил тяжёлые ранения (Die Chronik Berlins / В. Harenberg. Dortmund, 1991. S. 466; Ruge H. G. Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin (West), 1968. S. 22). Стоит отметить также, что всего в 1952 г. в СССР было зафиксировано 34 случая нарушения советской границы военными самолётами НАТО.

⁵⁹ День "ИКС" в ГДР // Советская Белоруссия. 2001. 17 февраля. № 47.

Весна 1952 г. была ознаменована активной подготовкой к подписанию договоров о создании так называемой европейской армии, которая накалила внутреннюю ситуацию в ФРГ. Росту общественного недовольства во многом способствовали и советские инициативы, направленные на объединение Германии на нейтральной основе, связанные с появлением документа, получившего название "ноты Сталина" от 10 марта 1952 г., содержащего проект Основ мирного договора с Германией. И всё же 26 мая в Бонне представители США, Великобритании, Франции и ФРГ подписали "Общий договор" (заменивший Оккупационный статут), который провозгласил суверенитет ФРГ и прекращение оккупационного режима, а 27 мая был подписан Парижский договор о создании "Европейского оборонительного сообщества" (ЕОС) – военного блока 6 государств, входящих в Европейское Объединение угля и стали (ЕОУС). Заключение этих договоров, открывавших путь к ремилитаризации ФРГ, вызвало широкую волну народного протеста в самой ФРГ и за её пределами. Эти действия вызвали со стороны советских властей и ГДР принятие ряда шагов по ограничению перемещения по территории страны и усилению контроля на демаркационной линии (так называлась германо-германская граница) между двумя германскими государствами. Как отмечает Д. Штарлиц, такое решение было принято на апрельской встрече Ульбрихта, Пика и Гротевоя со Сталиным в Москве, когда советский лидер заявил, что предстоящее подписание указанных договоров может привести к усилению шпионажа и террористических акций против ГДР⁶⁰. Первым шагом было запрещение советским командованием с 8 мая 1952 г. осуществления патрульных поездок американской военной транспортной полиции по автобану Берлин – Хелмштедт⁶¹. Через две недели, 26 мая 1952 г., правительством ГДР было издано постановление "О мероприятиях на демаркационной линии между Германской Демократической Республикой и западными оккупационными зонами Германии"⁶², а 9 июня 1952 г. – постановление "О дальнейших мероприятиях для защиты Германской

⁶⁰ Staritz D. Die Gründung der DDR. Von der sowjetischen Besatzungsherrschaft zum sozialistischen Staat / D. Staritz. München, 1995. S. 211.

⁶¹ Paul W. Kampf um Berlin / W. Paul. München ; Wien, 1962. S. 222.

⁶² Gesetzblatt der DDR. 1951. Teil I. S. 991.

Демократической Республики"⁶³. В преамбуле первого постановления конкретно указывалось, что оно является следствием приготовлений к подписанию правительством Аденауэра договора о создании ЕОС. Данное обстоятельство было также отмечено директором берлинской секции Верховной комиссии США в Германии С. Б. Лайоном 12 июня 1952 г. В письме в штаб-квартиру Верховной комиссии он отмечает, что ограничения на коммуникациях были реакцией со стороны ГДР и СССР на подготовку создания и подписания договора о создании в рамках Европейского оборонительного сообщества "европейской армии"⁶⁴. Как и в случае с блокадой 1948–1949 гг., западные державы понимали, какую реакцию со стороны СССР следует ожидать после принятия тех или иных политических шагов в Западной Германии. С. Лайон конкретно указывал, на что могут быть направлены действия СССР и ГДР после подписания вышеупомянутого договора – ограничение связей Западного Берлина с внешним миром и уже не только для гарнизонов западных держав, но и непосредственно для самих жителей-западноберлинцев, у которых, по словам того же С. Лайона, американцы своей помощью поддерживают "фронтной" дух⁶⁵.

1 июля 1952 г., как и прогнозировал С. Лайон, власти ГДР ввели для западноберлинцев пропуска для поездок по территории ГДР. По словам западногерманского публициста В. Пауля, "Западный Берлин стал островом"⁶⁶. По оценкам американских специалистов, жизнь в Западном Берлине оставалась напряжённой, а введение пропусков лишь психологически усилило у западноберлинцев чувство изоляции⁶⁷. В Совете национальной безопасности США весной–летом 1952 г., после введения указанных ограничений, рассматривались несколько вариантов противодействия вероятным мероприятиям Советского Союза (от незначительных ограничений со стороны СССР до полного перекрытия Советами доступа

⁶³ Gesetzblatt der DDR. 1951. Teil I. S. 451.

⁶⁴ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1270.

⁶⁵ Ibid. P. 1271.

⁶⁶ Paul W. Op. cit. S. 342.

⁶⁷ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1273. Особенно болезненно эти пропуска ударили по тем, чьи родственники и друзья жили в западноберлинских анклавах (которых насчитывалось около десяти), так как, для того чтобы выехать из города в анклав, необходимо было пересечь небольшой участок территории ГДР.

в Берлин), которые в принципе могли привести к полномасштабной войне (тоже один из вариантов)⁶⁸. В итоге в СНБ 12 июня 1952 г. был принят очередной программный документ NSC 132/1 на случай вероятной блокады, который отражал реальное положение дел, сложившееся за прошедшие 3 года. По мнению американских аналитиков, наиболее вероятным действием со стороны СССР была бы попытка активного ограничения передвижения, но не полное закрытие путей доступа, а своеобразная "изнуряющая тактика, особенно в отношении передвижения людей и товаров в/из Западного Берлина... чтобы серьёзно поколебать западное положение в Берлине". В соответствии с документом, западные державы должны были избегать применения силы "до тех пор, пока это не будет продиктовано потребностью", однако они должны быть готовы использовать ограниченную военную силу, но не оставлять добровольно Берлин. Самым крайним дипломатическим средством должен был стать дипломатический ультиматум Советскому Союзу о прекращении подобных действий. В любом случае, если СССР решится на военную акцию, то русскими это будет представлено как противодействие некоторым действиям Запада и вся ответственность ими будет возложена на западные державы⁶⁹.

Ответные шаги со стороны Запада затормаживались из-за отсутствия согласованной политики относительно предъявления претензий СССР и принятия контрмер по фактам нарушения права на доступ в первой половине 50-х гг. XX в. Это обстоятельство регулярно отмечалось американскими политическими деятелями в Германии. Так, советник государственного секретаря Ч. Болен на заседании Совета национальной безопасности 28 мая 1952 г. привёл аналитический документ, в котором подчёркивалась важность выработки единой концепции противодействия советским мерам в Берлине и согласования их с Великобританией и Францией⁷⁰. В письме в Госдепартамент от 20 августа Верховный комиссар США в Германии В. Доннелли подметил, что основной проблемой на данный момент является "идентификация критического момента, одинаковый поиск эффективных мер и убеждение Союзников

⁶⁸ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1261ff.

⁶⁹ Ibid. P. 1261–1269.

⁷⁰ Ibid. P. 1252.

[англичан и французов. – Прим. авт.] согласиться на них"⁷¹. По словам В. Доннелли, "главная трудность теперь относительно Берлинской политики – нехватка полного инвентаря контрмер"⁷².

Тем временем на фоне продолжающейся "войны нот" между СССР и западными державами советская сторона усилила ограничительные мероприятия: 1 августа 1952 г. под предлогом технического ремонта советскими специалистами вновь был закрыт камерный шлюз Ротензее, что фактически прервало речное судоходство, на которое приходилось около 40 % всей грузоперевозки (в основном угля и строительных материалов). Реакция на возникший конфликт показала отсутствие единого взгляда в стане западных союзников как на методы, так и на формы ответных действий. Американцы стремились объединить под своим началом все оккупационные державы: "Бесспорно мы должны наиболее быстро развить всесторонний план относительно встречных мер... Результаты до настоящего времени показывают неэффективность односторонних американских действий, и предлагают, чтобы повысить общую эффективность, охватить не только Великобританию, Францию и ФРГ, но и другие державы, достижение чего, конечно, не будет лёгким"⁷³.

Госсекретарь США Д. Ачесон 11 августа 1952 г. в письме, направленном на имя Верховного комиссара в Германии, предлагал возобновить попытки воплощения в жизнь идеи о совместном трёхстороннем ремонте моста через Эльбу в качестве гарантии предупреждения вероятных "ремонтных" ограничений, наложенных советским командованием и властями ГДР. Стоит обратить внимание, что данное предложение Ачесона согласуется с предложениями Р. Мэрфи, высказанными им в июне 1949 г., о реализации "права на доступ"⁷⁴. Со стороны американских властей продолжала также звучать и идея установления экстерриториального коридора, но она рассматривалась всего лишь как попытка психологического воздействия на СССР. Исполняющий обязанности госсекретаря США Брюс 22 августа 1952 г. предлагал выдвинуть на предстоящих

⁷¹ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1290.

⁷² Ibid. P. 1294.

⁷³ Ibid. P. 1292.

⁷⁴ Ibid. P. 1285–1287.

переговорах с советским командованием "требование на коридор к Берлину под западным контролем. Это, очевидно, было бы серьёзным требованием, так как коридор установил бы экстерриториальные права через советскую зону... Поэтому это требование явилось бы главным образом видом психологического действия". Стоит отметить, что эту идею выдвигал ещё в 1951 г. бургомистр Западного Берлина Э. Ройтер⁷⁵. Планировалось вслед за выдвижением этого требования внести целиком на обсуждение в ООН и так называемую берлинскую проблему.

Несмотря на все ограничения, транзитное сообщение продолжало функционировать в нормальном режиме. Сами американские деятели объясняли это тем, что русские стремятся сейчас не столько перерезать сообщение Западного Берлина с ФРГ, сколько изолировать его от ГДР посредством введения пропусков для западноберлинцев⁷⁶. Действия же восточногерманских властей и ГСВГ вынудили западногерманское правительство увеличить "федеральную гарантию для покрытия риска" на поставки товаров из ФРГ в Западный Берлин. Таким образом бюджет ФРГ ещё раз увеличил долю расходов на содержание функционирования транзитного сообщения между Берлином и ФРГ. Результаты были впечатляющими: в течение следующего года в Берлин было доставлено 6 млн 309 тыс. 555 т грузов. При этом доля наземных грузоперевозок составляла почти 60 %. Остальное приходилось на речные перевозки и в незначительной части – на воздушный транспорт⁷⁷.

В течение осени–зимы 1952–1953 гг. состоялось несколько встреч между генералом В. И. Чуйковым, политическим советником председателя СКК В. С. Семёновым, с одной стороны, и В. Доннелли, С. Б. Лайоном – с другой. Американцы пытались восстановить патрулирование автобана Хелмштедт–Берлин своими военными патрулями, заявляя, что его отсутствие "посягает на жизненный принцип неограниченного доступа американских военных в Берлин"⁷⁸. Другим пунктом требований было разрешение на поездки по автобану военных авторемонтных служб, передвижение которых было затруднено с 18 октября.

⁷⁵ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1293.

⁷⁶ Ibid. P. 1272, 1277.

⁷⁷ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 592.

⁷⁸ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1300.

В. И. Чуйков и В. С. Семёнов в ответных выступлениях констатировали, что эти ограничительные действия были вызваны проникновением на территорию ГДР "групп шпионов и саботажников из "Организации свободных юристов" и "Группы борьбы против бесчеловечности"⁷⁹. Что касается требований западных представителей, то В. И. Чуйков заявлял: в соглашениях, заключённых летом 1945 г., однозначно говорилось о том, что патрулироваться автобан будет только советскими частями⁸⁰. Тем не менее на последнем совещании 16 января 1953 г. В. И. Чуйков разрешил восстановить аварийные поездки западных авторемонтных служб. Патрулирование американской военной полицией трассы разрешено не было⁸¹.

Советское командование придерживалось соблюдения ранее достигнутых договорённостей. Например, в ходе июньских событий 1953 г. пути доступа в Берлин не перекрывались (на что, в принципе, советское командование, в условиях введения военного положения 17 июня и вооружённого противоборства в городе, имело полное право и встретило бы понимание со стороны западных держав). По приказу советского коменданта Берлина генерал-майора П. А. Диброва 17 июня были заблокированы только все переходы в Западный Берлин из восточной части города на секторальной границе.

В первой половине 50-х гг. было интенсифицировано использование всех воздушных коридоров. Воздушный транспорт в массе своей использовался для пассажирских перевозок, которые составляли около 30 % от всего пассажирооборота. Ещё в период "блокады" 1948–1949 гг. западными державами была чётко отработана логистическая система функционирования этих коридоров, суть которой сводилась к следующему: северный и южный коридоры служили для пропуска самолётов в Берлин, а центральный – для пропуска самолётов из Берлина. Таким образом, существовала

⁷⁹ Относительно данных организаций, ссылка на их действия со стороны светских представителей была небезосновательной: члены этих организаций в 1951–1952 гг. с санкции резидентуры ЦРУ в Германии (и в частности, Берлинской оперативной базы) провели серию диверсий на территории ГДР, а также пытались взрывать линии электропередач, шахты и заводы (*Платошкин Н.* Указ. соч. С. 169–172; *Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д.* Поле битвы – Берлин / Дж. Бейли, С. Кондрашев, Д. Мерфи. М.: Эксмо, 2002. С. 131–134).

⁸⁰ FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1300–1301.

⁸¹ Ibid. P. 1304.

возможность увеличивать пропускную способность коридоров в период необходимой интенсификации полётов. Как известно, вариант возобновления воздушного моста на случай новой блокады города постоянно рассматривался западными специалистами, в основном американцами, так как англичане и французы не могли поставить нужное количество самолётов из-за больших финансовых затрат для организации данного мероприятия. Французы вовсе отказывались предоставлять для такой операции военные самолёты. Предполагалось, что будут задействованы гражданские, и то лишь на коммерческой основе. Английские и французские представители в вопросе о едином с американцами согласовании противодействий Советскому Союзу продолжали оставаться на прежних позициях⁸². Командование ГСВГ, скорее всего, имело информацию об этих противоречиях, поскольку на проходивших с 7 апреля 1953 г. и в течение всего лета переговорах между авиационными специалистами в Центре воздушной безопасности в Берлине, советская делегация предложила взамен трёх коридоров ввести один, но более широкий. Внося такое предложение, советские власти стремились существенно ограничить возможность увеличения союзниками перевозок. В результате была бы разрушена устоявшаяся в течение восьми лет схема функционирования воздушных коридоров. Западные державы это предложение отклонили⁸³. После этого советская сторона не предпринимала никаких действий, направленных на ограничение полётов союзников в коридорах. В течение всего периода вплоть до 1959 г. функционирование системы коридоров происходило фактически бесперебойно⁸⁴.

Разделение транзитного вопроса на военный и гражданский (1953–1957)

Отечественные историки справедливо отмечают, что после 1953 г. советская официальная политика стала склоняться к концепции "двух германских государств"⁸⁵. Данное обстоятельство

⁸² FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1393.

⁸³ Ibid. P. 1352–1353.

⁸⁴ Ruge H. G. Op. cit. S. 22.

⁸⁵ Петелин Б. В. Германская политика Конрада Аденауэра 1949–1966 / Б. В. Петелин. Вологда, 2006. С. 52; Новик Ф. И. "Оттепель" и инерция холодной войны

подтверждалось конкретными шагами как советских властей, так и восточногерманских. С этого момента начинается и активная передача Советскими властями, не имевшими перед ФРГ никаких обязательств, касающихся функционирования транзита, функций контроля за гражданскими коммуникациями ГДР. Народная милиция ГДР увеличила количество проверок западногерманских автомобилей, следующих в Берлин. Ещё 25 февраля 1953 г. власти ГДР ввели для граждан своей страны дополнительную процедуру, которая предусматривала при получении ими межзонального паспорта временное (на срок поездки) изъятие гражданского удостоверения личности. В сентябре 1953 г. советские власти передали административным органам ГДР также право печатывать транспортные накладные (раньше это делали советские власти).

В сентябре 1953 г. Верховная союзная комиссия обратилась к СКК с предложением об отмене межзональных проходов на демаркационной линии, "с целью восстановления движения между зонами". Советский верховный комиссар в письме от 3 октября 1953 г. отклонил это предложение, объяснив, что контроль на переходах с 1952 г. осуществляют восточногерманские власти и теперь этот вопрос может быть решён лишь на переговорах двух немецких государств. Также было подчёркнуто, что упразднение обязательной межзональной паспортизации находится в ведении немецких органов ГДР и ФРГ, против чего, однако, протестовали оккупационные власти западных держав⁸⁶.

Шаги восточногерманских властей по формализации и закреплению своего права на контроль за передвижениями продолжались. 29 октября 1953 г. вышло постановление правительства ГДР "О выдаче удостоверений личности Германской Демократической Республики", которое предусматривало, в частности, в Восточной Германии обмен с 15 ноября 1953 г. по 3 марта 1954 г. прежних общих немецких удостоверений личности на удостоверения личности ГДР⁸⁷. Однако все эти действия не касались межзонального сообщения и не затрагивали прежних, сложившихся с 1947 г., процедур.

(Германская политика СССР в 1953–1955 гг.) / Ф. И. Новик. М.: Ин-т рос. истории РАН, 2003. С. 85.

⁸⁶ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 598.

⁸⁷ Gesetzblatt der DDR. 1953. Teil I. S. 1090–1091.

В>Note, направленной советскому Верховному комиссару от 14 ноября 1953 г. Верховная союзная комиссия сообщила, что отказывается впредь требовать с немецкого населения межзональные паспорта при пересечении межзональной границы⁸⁸. Этот односторонний шаг западных властей, не получивших согласия от СКК на совместную отмену прежних межзональных пропусков, заставил и советские власти подвинуть ГДР на такие же мероприятия. 21 ноября министерство внутренних дел ГДР "в связи с передачей Верховным комиссаром СССР компетентности в делах межзонального сообщения правительству ГДР" издало распоряжение "О регулировании межзонального сообщения"⁸⁹. В соответствии с ним с 25 ноября упразднился межзональный пропуск, а для выезда в Западную Германию жители ГДР могли пользоваться удостоверениями личности ГДР. Для въезда же в ГДР отныне необходимо было иметь персональное удостоверение личности и оригинал приглашения. Для поездок западногерманских жителей в Западный Берлин и западноберлинцев в Западную Германию также необходимо было иметь официальное удостоверение личности.

Таким образом, факт активного включения органов внутренних дел ГДР в контроль за всеми перемещениями, в том числе и за транзитным из/в Западный Берлин, как было отмечено на 16-й встрече специального Берлинского комитета (американский межведомственный орган, куда входили представители Госдепа, министерства обороны и ЦРУ) 29 октября 1953 г., говорит о "возможной советской тенденции... передать межзональные дела ГДР". По мнению американских специалистов, советская цель – повысить престиж Германской Демократической Республики, попытаться заставить западные власти признать, хотя бы косвенно, новое государство, а также начать германо-германские переговоры, создав впечатление, что западные державы и ФРГ блокируют все подвижки в проведении таких переговоров. "Если это советская цель, то мы должны действовать тщательно, чтобы помешать этому..."⁹⁰.

⁸⁸ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 598.

⁸⁹ Gesetzblatt der DDR. 1953. Teil I. S. 1157.

⁹⁰ Notes on the Sixteenth Meeting of the Ad Hoc Berlin Committee. 1953. October 29 // FRUS: 1952–1954. Vol. VII, part 2. P. 1373–1374.

Но уже до этих событий восточногерманское государство *де-факто* признавалось ФРГ. В 50-е гг. в сфере дорожного сообщения был зафиксирован ряд правил, принятых на основе двусторонних межведомственных соглашений между ГДР и ФРГ, которые демонстрировали как взаимоотношения между двумя германскими государствами, так и роль в решении этого вопроса великих держав. Как отмечает Н. Е. Быстрова, "хотя оба германских государства в начальный период своего существования не обладали самостоятельностью в формировании и проведении своей внешней политики"⁹¹, подобные шаги могли говорить о существенных подвижках в деле постепенного становления этой самостоятельности, пока на уровне германо-германских отношений.

Вопрос транзита и хозяйственных связей, установленных посредством этого транзита, волей-неволей способствовал постепенному сближению двух германских государств, пусть даже пока на межведомственном, а не межгосударственном уровне. Конечно, в условиях отчуждения двух Германий это сближение носило спорадический характер и было обусловлено необходимостью решения насущных транспортных задач. Так, 27 января 1951 г. между Германской государственной железной дорогой (Reichsbahn – RB) и Федеральной железной дорогой (Bundesbahn – DB) было заключено соглашение о взаимном расчёте в межзональном сообщении⁹², в соответствии с которым были сбалансированы суммы, предназначенные для покрытия транспортных расходов, что несколько упростило систему денежного обращения в сфере железнодорожного транспорта.

Германо-германские контакты на межведомственном уровне относительно сообщения Западного Берлина с Западной Германией продолжались и далее. В июле 1954 г. был заключён ряд договоров в сфере железнодорожного транспорта между Германской государственной железной дорогой и Федеральной железной дорогой. 8 июля 1954 г. был подписан договор о единой продаже билетов⁹³.

⁹¹ Быстрова Н. Е. СССР и формирование военно-блокового противостояния в Европе (1945–1955 гг.) / Н. Е. Быстрова. М. : Кучково поле : Гиперборея, 2005. Т. 2. С. 295.

⁹² Dokumente zur Berlin-Frage. 1944–1966. S. 598.

⁹³ Ibid.

12 июля 1954 г. было расширено Кляйн-Махновское соглашение 1949 г. Железнодорожное сообщение Западного Берлина с ФРГ было улучшено за счёт введения дополнительных 12 пар поездов. Чуть позже были введены дополнительные поезда с транзитными вагонами-ресторанами и спальными вагонами⁹⁴. Договорённость об обоюдном использовании товарных вагонов и пр. была заключена 21 июля 1954 г.⁹⁵

Текущие технические вопросы продолжали регулироваться сенатом Западного Берлина с Берлинской дирекцией Германской государственной железной дороги, а также Главным управлением Федеральной железной дороги с Управлением Германской государственной железной дороги. Из-за подобного положения в железнодорожном сообщении Союзническая комендатура не одобряла включение Берлина в международные соглашения о железнодорожном сообщении⁹⁶, что было отличительной чертой функционирования железнодорожного транспорта, так как договорённости 1945 г. заключались на основе действовавших на тот период международных соглашений.

В 1954–1955 гг. процесс оформления полного суверенитета двух германских государств вступил в завершающую фазу, что не могло не отразиться на функционировании транзитного сообщения и, больше того, на вопросе о статусе Западного Берлина. 23 октября 1954 г. в Париже западными державами были подписаны документы, на основании которых стало возможным создание в рамках НАТО военно-политического Западноевропейского союза, отмена оккупационного режима в ФРГ, а также присоединение ФРГ к Североатлантическому пакту⁹⁷. В ст. 2 германского договора, являвшегося составной частью Парижских соглашений, было оговорено, что "...три державы сохраняют за собой права и обязанности, которые они до сих пор осуществляли или

⁹⁴ Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. S. 164.

⁹⁵ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 598.

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Западные державы на основе Парижских соглашений 1954 г. также объявили ФРГ "единственным представителем" всего немецкого народа в международных делах, официально подтвердив, что не признают ГДР как субъект международного права.

пользовались в отношении Берлина...". В ст. 4 и 6 западные державы сделали заявление о гарантии, что эти права и обязанности в отношении Берлина и размещённых в нём гарнизонов будут сохраняться до тех пор, пока этого требуют их обязательства⁹⁸.

В ответ в марте 1955 г. восточногерманские власти вновь решили в наступление на гражданских коммуникациях с целью склонить западные державы и ФРГ к признанию ГДР. Министерство транспорта ГДР объявило о повышении с 1 апреля платы для грузовых и легковых автомобилей, передвигающихся по транзитным трассам и которые не принадлежали ГДР. Эти мероприятия *де-юре* не запрещали функционирование транзитного сообщения как такового, что не могло расцениваться Западной Германией как нарушение торгового соглашения от 20 сентября 1951 г. и соответственно не могло привести к его денонсации.

Подобная мера была довольно болезненной для западноберлинских и западногерманских властей. Так, по данным обер-бургомистра О. Зура, заменившего в 1953 г. скончавшегося Э. Рейтера, за 1954 г. водители грузовых автомобилей, обслуживающих Западный Берлин, за пользование автотрассами заплатили налогов на сумму в общей сложности 5 млн марок, из бюджета города было компенсировано водителям 1,5 млн марок. После введения новых расценок, при сохранении прежнего грузопотока общая сумма заплаченных налогов должна была вырасти до 40 млн марок. Тем самым в среднем, по всем категориям грузовых автотранспортных средств, тариф вырос в 8 раз. Для некоторых же категорий грузовых автомобилей (большой и особо большой грузоподъёмности) в 14 раз (от 20 марок до 1 апреля, до 280 марок – после). Следует также учесть, что 59 % всех грузовых транспортных средств, участвовавших в снабжении города, принадлежали Западному Берлину, что заставило бы руководство города увеличить в разы и компенсационные выплаты водителям⁹⁹. Плата для легковых автомобилей выросла в три раза – с 10 до 30 марок.

Исполняющий обязанности заведующего 3-м Европейским отделом МИД М. Грибанов в справке "К вопросу о повышении

⁹⁸ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 217–218.

⁹⁹ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 349.

автодорожных сборов в ГДР" также отмечал значительное повышение тарифов, приводя следующие данные (табл.).

Таблица

Автодорожные сборы в ГДР (нем. марка)

| Виды транспортных средств | Расстояние, км | | | |
|----------------------------------|----------------|-----|-----|-----|
| | 200 | 300 | 400 | 500 |
| Мотоциклы | 8 | 10 | 15 | 20 |
| Легковые автомашины | 10 | 20 | 25 | 30 |
| Автобусы до 8 мест | 10 | 20 | 25 | 30 |
| За каждого человека свыше 8 чел. | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Грузовые автомашины и прицепы | | | | |
| до 4 т | 20 | 30 | 40 | 50 |
| до 7 т | 30 | 40 | 50 | 60 |
| до 9 т | 50 | 60 | 70 | 80 |
| свыше 9 т | 60 | 70 | 80 | 90 |

За проезд автомашин западных оккупационных держав по автострадам ГДР плата не взимается.

Основной автострадой, связывающей Западный Берлин с Западной Германией, является автострада Берлин – Мариенборн, протяжённостью около 200 км. По этой дороге проходит до 80 % всех видов автотранспорта из Западной Германии в Берлин и обратно. В соответствии с новыми тарифами значительное повышение (в 6–10 раз) автодорожных сборов на автостраде Берлин – Мариенборн касается лишь транспорта большой грузоподъёмности. Так, если раньше за проезд автомашины грузоподъёмностью 9 т по этой автостраде в оба конца взималось 10 марок, то по новому тарифу – 100 марок.

Автодорожные сборы на автостраде Берлин – Юхей, протяжённостью около 300 км, повышаются на легковые автомашины в 2 раза, на грузовые (от 4 до 9 т) в 6–12 раз. Этой автострадой пользуются 15–20 % автомашин, следующих из Западной Германии в Западный Берлин. Автострадами, протяжённостью до 400 км в сообщении между Берлином и Западной Германией, немцы почти не пользуются.

Согласно сообщениям западногерманской печати, около 44 % всех транспортных перевозок между Западной Германией и Западным Берлином осуществляется посредством автомобильного

транспорта. По мнению западных газет, увеличение стоимости перевозок вызовет повышение цен на товары и приведёт к убыточности ряда предприятий.

Повышение дорожных сборов расценивается западногерманской печатью как "холодная блокада Берлина". Эксперты считают, что повышение дорожных сборов продиктовано не экономической необходимостью, а политическими соображениями, как репрессия за ратификацию Парижских соглашений. Многие газеты, признавая усиленную эксплуатацию автотранспортом Западной Германии и Западного Берлина дорог ГДР, указывают на то, что в поддержании хорошего состояния дорог ГДР в первую очередь должны быть заинтересованы западногерманские власти и предлагают достичь соглашения по этому вопросу. В этих целях авторы публикаций рекомендуют использовать ведущиеся переговоры по вопросам внутригерманской торговли, которые были прерваны после введения новых тарифов.

По мнению 3-го Европейского отдела, можно было бы порекомендовать немецким друзьям несколько снизить автодорожные сборы, если западногерманские власти будут возмещать ГДР часть расходов, связанных с содержанием и ремонтом автодорог. Это предложение друзья могли бы высказать при переговорах о заключении торгового соглашения на 1955 г.¹⁰⁰

О. Зур на встрече с комендантами 31 марта заявлял, что большинству водителей, в собственности которых находятся грузовики малой грузоподъёмности, этот налог будет не под силу, что может иметь следствием нехватку некоторых видов продуктов, например молока, которое ввозилось из ФРГ. Обер-бургомистр был напуган вероятностью довольно слабой (по его словам, "летаргической") реакции со стороны ФРГ и склонял западные власти начать интенсивные контрдействия против восточногерманской экономики: остановку торговли с ГДР, увеличение демереджа (платы за простой судов после погрузки в западногерманских портах), санкции в районе Кильского канала и пр. Было решено направить ноту протеста советскому Верховному комиссару, а также рассмотреть вероятность увеличения демереджа в порту Гамбурга. Руководитель Берлинского отдела Верховной комиссии США Паркман

¹⁰⁰ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 20.

сообщал также, что необходимо начать переговоры либо между союзниками и СССР, либо между техническими органами ФРГ и ГДР. По словам Паркмана, регулярное содействие гражданским органам Германии западных держав в эксплуатации автобана Берлин – Хелмштедт явилось бы лишним "подтверждением наших прав на доступ в Берлин"¹⁰¹.

Конфликт затянулся на два месяца. В апрельском проекте докладной записки В. С. Семенова В. М. Молотову о повышении автодорожных сборов в ГДР, отмечалось, что "повышение сборов затрагивает, главным образом, автомобильные перевозки между Западным Берлином и Западной Германией, поскольку 96 % всех автомашин, следующих из Западной Германии в ГДР (около 1600 в сутки), направляется в Западный Берлин. Указанное мероприятие правительства ГДР обосновывается необходимостью получения дополнительных средств для поддержания дорог в хорошем состоянии. По данным немецких друзей, ежегодные расходы на содержание шоссейных дорог, связывающих Западный Берлин с Западной Германией, составляют 28 млн марок, а поступает за проезд по этим дорогам лишь около 7 млн марок. Введение новых тарифов увеличит дорожные сборы до 25–27 млн марок в год [...] По сообщению тов. Пушкина, Ульбрихт против переговоров с Западной Германией относительно введения новых автодорожных сборов, считая это внутренним делом ГДР. Вместе с тем Ульбрихт дал понять, что правительство ГДР будет занимать гибкую позицию и внесёт некоторые коррективы в установленные автодорожные тарифы, если это будет способствовать урегулированию торговых вопросов с Западной Германией.

В последние дни шум, поднятый западногерманской печатью вокруг повышения дорожных сборов, заметно уменьшился. Согласно сообщениям печати, боннское правительство решило возмещать владельцам автомашин, перевозящим грузы в Западный Берлин, расходы, связанные с повышением дорожных сборов.

Учитывая тот факт, что движение автотранспорта между Западной Германией и Западным Берлином осуществляется беспрепятственно и на прежнем уровне, а предпринятое правительством

¹⁰¹ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 351.

ГДР повышение дорожных сборов не затрагивает существующих четырёхсторонних соглашений по Германии, считаем целесообразным воздержаться от каких-либо рекомендаций правительству Германской Демократической Республики по этому вопросу и в ответном письме, адресованном Верховным комиссарам США, Англии и Франции отклонить их просьбу о вмешательстве с целью отмены новых тарифов"¹⁰².

В апреле советский Верховный комиссар Пушкин в ответ на западные ноты протеста заявил, что вопрос налогов находится полностью в пределах компетенции ГДР, но он согласится приехать на встречу четырёх Верховных комиссаров в том случае, если западные державы всё ещё будут заинтересованы в этом. Тем самым Пушкин подталкивал союзные западные державы признать тот факт, что ответственность за коммуникации теперь несёт ГДР, что является косвенным признанием республики¹⁰³. Ответ Пушкина был также первым официальным заявлением советских властей о том, что коммуникации, пролегающие через восточную Германию, находятся полностью в компетенции и под юрисдикцией органов ГДР.

Встреча советских и западных представителей была назначена на 20 мая. Но в преддверии переговоров произошли события, кардинально изменившие ситуацию в Германии. 5 мая 1955 г. вступили в силу Парижские соглашения. В заявлении трёх комендантов западных гарнизонов Берлина в тот день было отмечено, что западные державы "сохраняют за собой право принимать в случае необходимости те меры, которые необходимы для выполнения их международных обязательств по обеспечению общественного порядка и сохранения статуса и безопасности Берлина, его экономики, торговли и коммуникаций". В п. 4 говорилось, что Трёхсторонняя военная комендатура не будет возражать против того, что Берлин после соответствующих разрешённых Комендатурой процедур, может перенимать законодательство Федеративной Республики (особенно в сфере кредитно-денежных отношений, гражданства, выдачи заграничных паспортов, миграции, унификации

¹⁰² АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 14–16.

¹⁰³ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 365.

торговых и таможенных процедур, договоров о торговле и судоходстве, свободы грузоперевозок, а также валютных и платёжных соглашений)¹⁰⁴. Западные коменданты, следовательно, официально заявили об осуществлении верховной власти в городе и о допущении распространения юрисдикции ФРГ на Западный Берлин, тем самым резко выступив против позиции СССР, заявлявшего о незаконности претензий Западной Германии на город. Помимо всего, западные державы формулировкой о "праве применения необходимых мер для сохранения статуса и безопасности" оставили широкое поле для истолковывания набора инструментов, необходимых для применения таких мер. Кроме того, союзные державы обязались защищать и отстаивать любые претензии со стороны ФРГ на статус города. Однако признавая независимость ФРГ, представители западных государств в заявлении службы гражданской авиации Союзной контрольной комиссии от 5 мая (в которой говорилось о её ликвидации и передаче дел западногерманским органам) отметили, что всё воздушное сообщение с Берлином и полёты в коридорах компаний, не принадлежащих трём западным оккупационным державам, должны осуществляться с разрешения западных и советских властей¹⁰⁵. Таким образом, воздушное сообщение между ФРГ и Западным Берлином продолжало осуществляться в рамках соглашений 1945–1946 гг. в силу отсутствия договора о воздушном сообщении между ФРГ и СССР, а также между ФРГ и ГДР, для заключения которого необходимо было официальное признание ГДР.

В. М. Молотов в ответах на вопросы корреспондента "Правды" ещё в ноябре 1954 г. подчёркивал, что "ратификация Парижских соглашений серьёзно осложнит положение в Европе и подорвёт имеющиеся возможности урегулирования нерешённых европейских проблем и прежде всего германской проблемы"¹⁰⁶. Ф. И. Новик отмечает, что Парижские соглашения не только вовлекали ФРГ в западный военный союз, но и значительно увеличивали

¹⁰⁴ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 234–235.

¹⁰⁵ Bekanntmachung des Zivilen Luftamtes der Alliierten Hohen Kommission vom 5. Mai 1955 zur Übernahme ziviler Luftfahrtangelegenheiten durch die Bundesbehörden // Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 232.

¹⁰⁶ Цит. по: Новик Ф. И. Указ. соч. С. 155.

её самостоятельность во внутренней и внешней политике. Это существенно осложнило международную обстановку и создало новую ситуацию в германском вопросе, о чём постоянно предупреждал Советский Союз¹⁰⁷.

Позиция советской стороны на предстоящих переговорах с западными представителями была подробно отражена в Директиве Верховному комиссару СССР в Германии Г. М. Пушкину, направленному для проведения переговоров с Верховными комиссарами США, Великобритании и Франции по поводу новых тарифов за пользование дорогами ГДР. В документе, в частности отмечалось следующее: советский МИД рекомендовал "заявить, что вопрос о тарифах на дорогах ГДР относится к компетенции правительства ГДР, поскольку СССР установил с ГДР такие же отношения, как с другими суверенными государствами, указав, при этом, что "ГДР будет свободно решать по собственному усмотрению свои внутренние и внешние дела, включая вопросы взаимоотношений с Западной Германией". Поэтому вопрос о тарифах следует урегулировать путём непосредственных переговоров между представителями ГДР и ФРГ.

На переговорах также следовало сказать, что, по имеющимся сведениям, власти ГДР готовы рассмотреть пожелания представителей Западной Германии о тарифах. При этом нужно указать – проведённое транспортными органами ГДР повышение тарифов является обоснованной мерой, поскольку ГДР несёт большие расходы по содержанию дорог, мостов и по обслуживанию движения на магистральных, используемых западногерманским и западноберлинским автотранспортом. За последний год поток автомашин из Западной Германии в Западный Берлин и обратно увеличился почти вдвое, главным образом за счёт большегрузных машин (10–25 т), что ведёт к ускоренному износу дорог и мостов, которыми пользуются западные транспортные средства. Кроме того, ГДР расходует ежегодно около 28 млн нем. марок, тогда как в прошлом автодорожные сборы не превышали 5 млн марок. Введение новых тарифов не затрагивает оккупационные власти Великобритании, Франции и США, транспорт которых как и прежде свободен от уплаты указанных сборов.

¹⁰⁷ Новик Ф. И. Указ. соч. С. 158, 154–155.

В случае если Верховные комиссары трёх западных держав будут утверждать, что увеличение дорожных сборов представляет собой нарушение обязательств, содержащихся в Нью-Йоркском и Парижском соглашениях от мая и июня 1949 г., то представляется целесообразным заявить – это утверждение является неосновательным, поскольку указанные соглашения не затрагивают вопрос о сборах за проезд по дорогам ГДР. Повышение сборов на дорогах ГДР нельзя рассматривать как меру, которая нарушает "нормальное функционирование дорожного транспорта", т.к. движение автотранспорта после введения новых тарифов не уменьшилось. В дальнейшую дискуссию по этому вопросу с Верховными комиссарами трёх западных держав не вступать"¹⁰⁸.

Встреча 20 мая, как и предполагалось, зашла в тупик. Тем не менее представители западных держав в итоге начали склоняться к переговорам между органами ФРГ и ГДР, отмечая, что сильной стороной Федеративной Республики Германии в мероприятиях по противодействию ГДР является ограничение в торговле с ней, а со стороны ГДР – ограничения на трассах. Действия СКК и властей ГДР подтолкнули участников переговоров к принятию решения о постепенном допуске властей ФРГ к регулированию вопросов об оплате за пользование автотрассой Хелмштедт – Берлин¹⁰⁹.

В Государственном департаменте помимо всего прочего рассматривался также вариант организации вооружённых конвоев, следовавших по автобану и по железной дороге, которые в случае необходимости могли бы открыть огонь. Канцлер Аденауэр в Вашингтоне 14 июня подчёркивал, что он не думает, что "цель введения налогов была финансовой, скорее политической и психологической – чтобы отпугнуть фирмы от закупок в Западном Берлине"¹¹⁰. Вообще, представители ФРГ настаивали на том, что решение вопроса о налогах может быть осуществлено лишь наряду с подписанием нового соглашения по межзональной торговле, продлевающего соглашение 1951 г. В итоге западногерманские и восточногерманские эксперты провели несколько встреч 2 и 4 июня 1955 г.

¹⁰⁸ АВП МИД РФ. Ф. 082. Оп. 43. П. 307. Д. 46. Л. 62–63.

¹⁰⁹ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 352.

¹¹⁰ Ibid. P. 387.

На последней встрече представители ГДР гарантировали, что налоги будут снижены на 20 %. Однако и такое решение могло быть приемлемым для западной стороны лишь отчасти, так как ФРГ и Западный Берлин продолжали бы нести большие транспортные расходы¹¹¹.

Сигналы о возможности продолжения германо-германских переговоров со стороны западных держав, как ни странно, после ратификации Парижских соглашений продолжали поступать. На 10-м заседании ООН в Сан-Франциско глава британского внешнеполитического ведомства Г. Макмиллан заявил, что встреча чиновников ФРГ и ГДР по поводу дорожных налогов могла бы создать благоприятный климат на предстоящей Женевской конференции¹¹². Однако летом 1955 г. стороны так и не смогли прийти к конкретному решению этого вопроса, который завис на неопределённое время.

Тем временем Советский Союз предпринял новые шаги по расширению суверенитета ГДР. Ещё 25 января 1955 г. был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР "О прекращении состояния войны между Советским Союзом и Германией". А после состоявшихся в Москве 17–20 сентября 1955 г. переговоров между правительствами Советского Союза и ГДР был заключён договор "Об отношениях между СССР и ГДР", определявший в ст. 4 условия временного пребывания советских войск в Германии¹¹³. 20 сентября 1955 г. на основе положений вышеуказанного договора состоялся обмен письмами между заместителем председателя Совета Министров и министра иностранных дел ГДР Л. Больца и заместителем министра иностранных дел СССР В. А. Зориным¹¹⁴. В них было окончательно подтверждено, что все функции охраны и контроля на границах ГДР, на внешнем обводе Большого Берлина, а также на пролегающих по территории ГДР коммуникациях между ФРГ и Берлином полностью переданы советскими властями органам управления ГДР. Германская Демократическая Республика

¹¹¹ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 352.

¹¹² Ibid. P. 388.

¹¹³ Текст договора см.: Правда. 1955. 21 сентября; Отношения СССР с ГДР. 1949–1955. Документы и материалы. С. 647–649.

¹¹⁴ Тексты писем см.: Правда. 1955. 21 сентября; Отношения СССР с ГДР. 1949–1955. Документы и материалы. С. 650–652.

обязывалась обеспечивать урегулирование с соответствующими властями ФРГ все вопросы, связанные с транзитом железнодорожного, автомобильного и водного транспорта Федеративной Республики или Западного Берлина, их граждан или жителей, равно как и иностранных государств и их граждан. В соответствии с вышесказанным функции выдачи и оформления судовых документов на плавание по внутренним водным путям ГДР и т.п. начали полностью осуществляться органами ГДР. Контроль за передвижениями между ФРГ и Западным Берлином воинского персонала гарнизонов Франции, Великобритании и США, расквартированных в Западном Берлине, временно, впредь до достижения соответствующего соглашения, остался за Командованием Группы советских войск в Германии. Также повторно были подтверждены сухопутные и воздушные линии сообщения гарнизонов западных держав с ФРГ, созданные в первые послевоенные годы, по которым должно было и дальше осуществляться передвижение военных и их грузов. Об этих изменениях в контроле за передвижением 24 сентября письменно были извещены западные Верховные комиссары.

Таким образом, обмен письмами Зорина – Больца официально зафиксировал разделение транзитного вопроса на две составляющие: военный транзит (компетенция ГСВГ) и гражданский, находящийся в компетенции ГДР и который должен был осуществляться с консультациями соответствующих органов ФРГ. Окончательно контроль за гражданскими коммуникациями перешёл к властям ГДР на основе официального Сообщения "Об охране и контроле государственной границы ГДР" Председателя Совета Министров ГДР О. Гротевоя от 9 декабря 1955 г. В документе отмечалось, что пограничная служба ГДР с 1 декабря получила полный контроль за указанными путями и охрану за границами вокруг Западного Берлина¹¹⁵. С учётом того что союзнический транзит осуществлялся по автобану и железной дороге Хелмштедт – Берлин, то фактически эти пути остались под полным контролем органов ГСВГ.

Разделение транзитного вопроса на военный и гражданский окончательно оформилось после 1955 г. Новое положение дел, в первую очередь, проявилось в вопросе речного сообщения между

¹¹⁵ Тексты писем и сообщения см.: Dokumentation zur Westberlinfrage / Hrsg. vom Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der DDR. Berlin, 1964. S. 70–72.

Берлином и ФРГ. Как указывалось выше, с Московским договором к органам ГДР перешло право выдачи разрешения на осуществление (плавания) судоходной деятельности. С этой целью советский офицер миссии связи 13 октября 1955 г. передал ноту британским властям, в которой содержалось объяснение новых мероприятий. Ответ британского офицера последовал 29 октября 1955 г.¹¹⁶ Обмен этими нотами заставил ещё раз отметить Государственный департамент США (в лице заместителя госсекретаря Хувера), что "советский план вынуждает три державы идти на контакт с ГДР по различным аспектам движения и транспорта между Берлином и Федеративной республикой"¹¹⁷.

В ответ на действия Советского Союза ФРГ, согласно Доверенности федерального министра транспорта от 12 января 1956 г., передала право (лицензию) на выдачу разрешений в речном судоходстве Водной и судоходной дирекции Гамбурга (лицензия была обновлена 18 мая 1956 г.). Следовательно, этим вопросом стало заниматься не федеральное ведомство, а местная структура речного судоходства, что было расценено как попытка принижения значения центральных транспортных органов ГДР. Доверенность федерального министра транспорта была не признана Главным управлением судоходства Министерства транспорта ГДР. 26 мая 1956 г. это восточногерманское министерство, со своей стороны, передало соответствующие полномочия Дирекции водных путей Магдебурга¹¹⁸. Таким образом, по инициативе властей ФРГ был понижен формат межведомственных германо-германских контактов и отодвинута на неопределённое время возможность заключения договора о речном судоходстве между органами ГДР и ФРГ по примеру договорённостей в сфере железнодорожного транспорта.

Правительство ГДР ввело 5 декабря 1956 г. паспортно-визовый режим для транзита иностранцев между Западным Берлином и внешним миром, что резко ограничило проезд через коммуникации, переданные Советским Союзом Германской Демократической Республике, нежелательных, с политической точки зрения, для восточногерманских властей лиц.

¹¹⁶ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 597.

¹¹⁷ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 397.

¹¹⁸ Текст разъяснения министерства транспорта ГДР см.: Neues Deutschland. 1956. 30. Mai.

После подписания ряда московских договоров СССР не принимал никаких действий, ставящих права западных держав в Западном Берлине под сомнение. Госсекретарь США Дж. Ф. Даллес 19 января 1956 г. отмечал: "Нет никаких существенных признаков, что Советы подготовили серьёзные и далеко идущие меры (самостоятельно или с помощью ГДР), затрагивающие западное положение в Берлине, но такая возможность не может быть полностью исключена"¹¹⁹.

Советскую политику этого периода можно охарактеризовать выводами, которые были сделаны в американском докладе разведки 28 февраля 1956 г. "...советская политика... стремится к достижению международного признания восточногерманского режима. Советские лидеры, кажется, полагают, что этой цели можно содействовать, создавая ситуации, которые заставили бы западногерманское правительство иметь дело непосредственно с восточногерманским режимом... существующее советское намерение состоит в том, чтобы побудить западногерманское правительство вести переговоры непосредственно с Восточной Германией на министерском уровне и таким образом установить форму фактического признания"¹²⁰.

Невзирая на то, что после 1955 г. СССР фактически перестал контролировать вопросы гражданского транзита, ещё в течение длительного времени советской стороне приходилось обсуждать эти проблемы с западными державами. Во многом это было следствием непризнания ГДР, и, по большей части несоблюдением со стороны западных держав оговорённых ещё в 40-е гг. принципов перевозки по военным коммуникациям. Уже с 1 ноября 1956 г. командование ГСВГ ввело новые ограничения и правила передвижения. Поводом для таких действий явились частые поездки по военным коммуникациям лиц, не имевших отношения к военным гарнизонам. Были зафиксированы случаи, когда гражданские лица под видом военных, пользуясь союзническим правом проезда по этим коммуникациям, передвигались в Берлин¹²¹. Стоит отметить также – со стороны ГСВГ эти действия носили оборонительный характер, учитывая, что в эти дни происходили кровопролитные

¹¹⁹ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 412.

¹²⁰ Ibid. P. 417.

¹²¹ Ibid. P. 431–432.

события в столице Венгрии Будапеште. Западный Берлин, с учётом наличия в нём значительного числа агентурно-диверсионных центров западных держав, мог в одночасье стать источником дестабилизации обстановки в ГДР по примеру Венгрии или июньских событий 1953 г. Суть новых правил сводилась к установлению иного порядка проверки проездных документов, форма которых также должна была претерпеть значительные изменения. Фактически это означало введение виз для невоенных категорий граждан в союзническом передвижении. Отныне сужался круг ведомств, которые могли бы выдавать проездные документы. Кроме того, в документах необходимо было теперь указывать цели поездки. Юридической основой для таких мероприятий являлись, как это следовало из сообщения полковника Коцубы, заместителя генерал-майора А. С. Чамова – советского коменданта Берлина, решение Контрольного совета от 10 сентября 1945 г. о железнодорожном сообщении и Соглашения от 18–21 мая 1949 г.¹²²

Реакция западных властей ввиду начавшейся англо-франко-израильской агрессии в Египте, а также событий в Венгрии, изначально была довольно вялой. Западные власти письменно упрекнули советскую сторону лишь в одностороннем характере этих действий. Инициатива в разрешении сложившейся ситуации была взята американцами, которые более всего сопротивлялись проверкам пассажирских документов советскими офицерами. Вместо этого они показывали общий список находившихся в конвое лиц. Каждый же пассажир британских и французских военных конвоев регулярно при пересечении границы показывал персональные документы.

С ноября 1956 г. по сентябрь 1957 г. продолжались двухуровневые переговоры между послами Пушкиным и Тримблом, а также между Коцубой и комендантами западных секторов. Позиция советской стороны сводилась, по словам Пушкина, к тому, что американские власти имеют право определять, кто должен получать разрешение на поездки, но с одним условием – ими должны быть только те лица, которые принадлежат "американской администрации в Германии". Именно такая постановка вопроса "соответствовала предыдущим соглашениям и была целью всего железнодорожного, автомобильного и авиационного сообщения Берлина

¹²² FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 430.

с Западной Германией, обеспеченного в конце войны"¹²³. Советские требования свелись к следующему: заставить США унифицировать форму проездных документов для транзита; значительно уменьшить количество служб, выдававших документы для проезда; ввести три категории пассажиров военных конвоев и поездов: служащие комендатуры (как военные, так и гражданские); военнослужащие берлинского гарнизона; члены их семей.

Таким образом, все остальные категории передвигавшихся лиц, не имевшие никакого отношения к военным властям, в соответствии с Договором от 20 сентября 1955 г. попадали под контроль властей ГДР. Именно это обстоятельство и являлось для западных держав камнем преткновения в данном вопросе. Стоит отметить, что американскими поездами и автомобилями, например, перевозилось около четырёх тысяч человек в месяц в обоих направлениях. В это число входили и представители так называемых добровольных агентств ("Братские комитеты", "Общество американских друзей русской свободы" и др.), занимавшихся антисоветской деятельностью), которые также пользовались военными поездами¹²⁴. Естественно, что эти люди теперь не смогли бы проехать и по гражданским коммуникациям, находившихся под контролем властей ГДР. Для этого нужна была виза, которую, учитывая их неблагонадёжность, получить было невозможно. Пункт, где говорилось о переводе этих документов на немецкий язык, также отвергался американцами, считавшими, что его принятие западными властями означало бы частичное признание ГДР, а это уже выходило за рамки общегерманской политики западных стран.

Французы и британцы были готовы признать советские правила и фактически не предъявляли серьёзных претензий советским органам. К тому же британские власти ещё до этого ввели специальные паспорта для сотрудников берлинского гарнизона и комендатуры. Поэтому вся проблема свелась к советско-американским обсуждениям того, кто будет выдавать разрешения на проезд, а также позволять тем или иным категориям передвигаться в Берлин. К концу сентября 1957 г. американские власти приняли

¹²³ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 453.

¹²⁴ Ibid. P. 482.

фактически все требования советских властей. Главным и принципиальным новшеством явилось введение единой унифицированной формы проездных документов для каждого сотрудника и представителя личного состава гарнизонов и комендатур западных секторов Берлина. Тем самым были отсечены все попытки проникновения через единственный наземный непроверяемый путь в Берлин лиц, которые по политическим причинам были нежелательны для советских властей и ГДР. С другой стороны, советские власти посредством введения немецкого варианта пропусков смогли заставить западные власти считаться с контрольными органами ГДР, что было существенным шагом в длительной борьбе за признание восточногерманского государства. Ещё 17 июля в Докладе СНБ о достигнутых результатах в политике Соединённых Штатов относительно Берлина отмечалось, что "советская угроза заставить западные державы осуществить такие меры, которые привели бы к признанию ГДР, велика как всегда"¹²⁵. Введение категорийного подхода являлось некоторым нарушением оккупационных прав западных держав в Берлине и вторжением в компетенцию западных властей, но было воспринято в итоге западными союзными державами как допустимый шаг. Таким образом, Советский Союз действиями, предпринятыми в 1956–1957 гг., провёл довольно успешный зондаж предполагаемых дальнейших мероприятий по сокращению прав западных держав на Берлин и их присутствия в городе, осуществление которых было начато в 1958 г.

Единственной коммуникацией, где можно было бесконтрольно провозить лиц, которые не допускались через территорию ГДР, были воздушные коридоры. Именно в этом направлении начали действовать восточногерманские и советские власти в последующий период. Попытки поставить под контроль лиц, пользовавшихся воздушным сообщением, продолжались в течение длительного времени, однако системное наступление на права западных союзников начало предприниматься лишь с 1958 г.

Поводов для организации помех на авиалиниях у командования ГСВГ было достаточно. Например, с 1956 г. авиация британских ВВС с санкции правительства Великобритании начала осуществлять в пределах Берлинской контрольной зоны операцию "Нейлоновая шхуна", суть которой сводилась к использованию

¹²⁵ FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. Vol. XXVI. P. 499.

права свободного полёта над всей территорией Берлина (т.е. собственно Берлинской контрольной зоны), его пригородами и близлежащими посёлками и городками с целью фотографирования советских и восточногерманских военных объектов. По словам Р. Марседена, активного участника операции в качестве фотографа, эта операция продолжалась в течение 35 лет, а интенсивность разведывательных полётов – два-три дня в неделю¹²⁶. Командование ГСВГ имело сведения о проведении таких мероприятий (силы советских ПВО часто обстреливали британские самолёты, участвовавшие в этой акции), но предоставить западной стороне убедительные доказательства не удавалось.

В 1955 г. ГДР фактически обрела суверенитет над своей территорией и в соответствии с международными нормами западным державам, осуществляющим регулярные полёты над её территорией, необходимо было заключить с ГДР соглашения о воздушном сообщении, поскольку её право полного суверенитета над своим воздушным пространством уже признавали восточногерманские власти, Советский Союз и страны Варшавского договора. Власти ГДР в 1955–1956 гг. заключили подобные соглашения о воздушном сообщении с Польшей, Румынией, Болгарией, Чехословакией, Венгрией и СССР. Как известно, на основании положений Чикагской конвенции 1944 г. (ч. I, гл. 1, ст. 3), "никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полёта над территорией другого государства... кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями". Практически право на выполнение регулярных полётов и осуществление воздушных перевозок предоставляется именно на основании подписания двусторонних межгосударственных договоров о воздушном сообщении. То есть любые попытки заключить подобное соглашение между ГДР и западными странами, руководствуясь статьями Чикагской конвенции (ч. I, гл. 1, ст. 1) влекли бы за собой признание суверенитета ГДР над воздушным пространством (которое является неотъемлемым политическим и юридическим признаком государства и является объективно необходимым условием существования последнего), а следовательно, и признание

¹²⁶ Marsden R. Operation 'Schooner/Nylon' : RAF Flying in the Berlin Control Zone / R. Marsden // Intelligence and National Security. 1998. Winter. Vol. 13, № 4. P. 192.

самого восточногерманского государства. Однако сделать это для них было невозможно, так как шло в разрез с официальной политикой западных держав и ФРГ. Соглашения о коридорах, принятые во время оккупации, перестали иметь полную юридическую силу после окончания оккупации обеих Германий (ФРГ – с 1954 г., ГДР – с 1955 г.). Таким образом, гражданское авиасообщение над территорией ГДР во второй половине 50-х гг., как справедливо отмечал восточногерманский автор Б. Грэфрат, "не имело какой-либо правовой основы"¹²⁷. Контроль же за военным авиасообщением, в соответствии с Договором от 20 сентября 1955 г., оставался за органами ГСВГ.

Со временем решение проблем как осуществления суверенитета над своей территорией, так и функционирования воздушных коридоров для правительства ГДР становится принципиальными. После фактического установления полного контроля за наземными гражданскими транзитными коммуникациями, восточногерманским властям крайне важно было взять под свой контроль, полный или частичный, и пережиток войны – воздушные коридоры для оккупационных властей. По логике руководства СЕПГ необходимо было провести такое же разграничение в системе воздушного сообщения, как и в наземном – военные полёты продолжали бы, как и раньше, контролироваться Советским Союзом (через офицеров в берлинском Центре воздушной безопасности), а гражданские отныне – воздушными органами ГДР.

Советский Союз находился в довольно щекотливом положении: решения СКС от 20 сентября 1945 г. говорили о бесконтрольных полётах в коридорах, т.е. советские органы не проводили абсолютно никаких проверок самолётов в аэропортах на предмет соответствия полёта оккупационным целям (как это было предусмотрено в соглашениях 1945–1946 гг.). Фактически речь шла об экстерриториальности. Продолжение же обычного функционирования коридоров, и, как следствие, Центра воздушной безопасности, свидетельствовало, что ещё продолжают действовать четырёхсторонние соглашения, а вместе с этим и право на доступ

¹²⁷ Graefrath B. Völkerrecht schützt Lufthoheit der DDR / B. Graefrath // Deutsche Aussenpolitik. 1962. VII. Jg., heft 1. S. 19.

в Западный Берлин советских военных и право на нахождение в Западной Германии советских миссий связи. Кардинальные же ограничения в коридорах "наносили бы ущерб правовым позициям СССР в разделённой Германии" и могли бы повлечь за собой свёртывание присутствия советских военных представителей как в Западной Германии, так и в Западном Берлине. Поэтому первоначально советской стороной отклонялись попытки восточногерманских властей выдвигать претензии к воздушным коридорам¹²⁸.

С 3 по 8 февраля 1957 г. в Москве находилась правительственная делегация ГДР во главе с премьер-министром О. Гротеволем. В ходе переговоров, для того чтобы внести ясность в вопрос о правовом положении воздушных коридоров и отношении участников встречи к восточногерманскому суверенитету над воздушным пространством, 8 января 1957 г. было сделано совместное заявление правительств ГДР и СССР. В частности, в заявлении констатировалось, что стороны единодушны в том, что существующие четырёхсторонние соглашения об использовании самолётами США, Великобритании и Франции воздушных коридоров между Берлином и Западной Германией имеют временный характер и не затрагивают принципа признания суверенитета ГДР в её воздушном пространстве¹²⁹. Таким образом подтверждалось независимое от властей ГДР осуществление военных полётов, а также тех полётов, которые осуществлялись с санкции военных властей в выделенных им коридорах. Тем не менее восточногерманские власти пытались склонить советское руководство к признанию своих прав на контроль за коридорами, что отчётливо проявилось в шагах, предпринятых руководством ГДР летом 1957 г. и зимой 1958 г.

Федеративная Республика Германия также стремилась использовать эти коридоры полётов (в том числе в маршрутах авиакомпании "Люфтганзы"), что было продолжением её политики на включение Западного Берлина в сферу своей юрисдикции. Стоит

¹²⁸ *Веттиг Г. Н.* С. Хрущёв и берлинский кризис 1958–1963: Политика угроз и возведение Берлинской стены / Г. Веттиг ; пер. с нем. М. Чистяковой ; под ред. Ф. Новик. М. : РОССПЭН, 2007. С. 10–11.

¹²⁹ Текст Совместного заявления правительственных делегаций Советского Союза и Германской Демократической Республики от 8 января 1957 г. в Москве см.: Правда. 1957. 8 января.

напомнить, что гражданское воздушное сообщение Западного Берлина осуществлялось только с помощью авиакомпаний трёх западных держав. Западногерманская же авиация не имела права на организацию таких полётов, так как не имела вообще никаких соглашений о воздушном сообщении ни с властями ГДР, ни с СССР. Подписание такого договора автоматически привело бы к признанию ГДР, поскольку в соглашении, в соответствии с нормами международного права, необходимо было бы признать суверенитет восточногерманских властей над воздушным пространством.

Восточногерманские власти, справедливо требуя в условиях раскола страны от западных держав признания её суверенитета над воздушным пространством, впадали в крайности. Так, в марте 1957 г. МИД ГДР подготовил для советского руководства записку, в которой содержались не только претензии на весь Берлин как на восточногерманскую территорию, но также требование признать полный суверенитет ГДР над воздушным пространством города, и, прежде всего, не допускать в дальнейшем использования воздушных коридоров тремя западными державами. Эти требования были направлены "против непризнания восточногерманского суверенитета западными державами". СССР, по мнению руководства СЕПГ, должен был объявить правомерной претензию ГДР на полный суверенитет в её воздушном пространстве, но с условием, что её осуществлению на практике должно предшествовать согласие всех заинтересованных государств. Естественно, что после январского заявления обоих правительств, советское руководство не могло пойти на такие шаги и отклонило эти требования¹³⁰.

Летом 1957 правительство ГДР вновь попросило СССР проверить, "можно ли в настоящий момент применить меры, которые привели бы сообщение по воздушному коридору в соответствие с правовым положением, зафиксированным в специальных документах". Предполагалось также, что всё гражданское сообщение между Западным Берлином и ФРГ должно быть переведено из аэропорта Темпельхоф в восточногерманский Шёнефельд с целью осуществления оптимального контроля со стороны восточногерманских властей. Советское руководство отклонило и эти требования¹³¹.

¹³⁰ Веттиг Г. Указ. соч. С. 10–11.

¹³¹ Там же.

Открыто требование властей ГДР о передаче им контроля за воздушными коридорами прозвучало в октябре 1957 г. в официальном журнале "Немецкая внешняя политика", в статье Г. Линднера "О суверенитете ГДР над воздушным пространством"¹³².

Г. Веттиг, на основе изучения архивов бывшей ГДР, отмечает, что в январе 1958 г. восточногерманское правительство рассматривало проект, предусматривающий заключение мирного договора, который должен был прекратить существование всех четырёх- и трёхсторонних учреждений, прежде всего Центра воздушной безопасности¹³³. Советский Союз отклонял определённое время эти притязания ГДР, но после распространения (при одобрении западных держав западногерманской юрисдикции на западные секторы города) стал менее отрицательно относиться к предложениям ГДР. Так, 18 января 1958 г. советский диспетчер в Центре безопасности полётов заявил, что разрешение на полёт американского посла Томпсона в Москву из Берлина необходимо согласовать с властями ГДР¹³⁴.

Американские представители в ответ на манёвры советских органов и властей ГДР направили 6 июня и 8 сентября 1958 г. официальные письма, адресованные советским специалистам (работающим в Центре безопасности полётов), в которых в одностороннем порядке указывалось, что впредь самолёты США не будут нуждаться в предварительном разрешении властей СССР на осуществление полёта и что как Соединённые Штаты не признавали ранее никаких ограничений их права летать на любых высотах в коридорах, так и не признают их сейчас. Ссылка была сделана на устоявшуюся с годами практику, что высота полёта определялась соответственно преобладающими метеорологическими условиями и техническими свойствами самолёта¹³⁵. Советские представители не приняли этот односторонний шаг, что привело в последующем к конфликтам в Центре и в коридорах.

¹³² Lindner G. Zur Lufthoheit der DDR / G. Lindner // Deutsche Aussenpolitik. 1957. Jg. 2, heft 10. S. 830–833.

¹³³ Веттиг Г. Указ. соч. С. 10–11.

¹³⁴ FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P 14.

¹³⁵ Dokumente zur Berlin-Frage 1944–1962. S. 433.

Власти ГДР продолжали процесс распространения собственного суверенитета на коммуникациях посредством включения большего числа трасс в систему взимания налогов. Так, 24 апреля 1958 г. вышло постановление о взимании платы за использование водных путей¹³⁶. Федеральный министр транспорта ФРГ 3 июня 1958 г. в ответ также издал постановление о возложении на себя обязанностей по взиманию платы за использование водных коммуникаций.

Западные державы в принципе допускали участие восточногерманских органов в контроле за коммуникациями, однако при условии, что те будут так называемыми агентами СССР. Теория "ГДР – агенты СССР" была разработана для того, чтобы, не признавая ГДР, выйти из ситуации постоянного прессинга со стороны Советского Союза, который всеми своими действиями заставлял западные державы признать восточногерманское правительство. То есть фактически это не было бы признанием ГДР, она являлась бы всего лишь посредником и не более. Однако статус чиновников ГДР в отношениях с западными странами был бы понижен. Таким образом могла быть разряжена обстановка как в германо-германских отношениях, так и между СССР и западными союзными державами. Эту концепцию впервые озвучил госсекретарь Дж. Ф. Даллес в телеграмме, направленной в посольство в ФРГ 27 декабря 1957 г. Дальнейшее её развитие продолжилось в 1958 г., когда эта концепция уже использовалась во внутридипломатической переписке США. Даллес в телеграмме 10 февраля 1958 г. в посольство США в Германии отмечал, что "наша основная позиция – то, что персонал на контрольно-пропускных пунктах, независимо от их национальности, или являются ли они военными или гражданскими, действуют под советской властью, мы продолжили бы считать Советы ответственными за любое вмешательство в наше движение и продолжим обсуждать вопрос только с Советскими властями"¹³⁷.

* *
*

¹³⁶ Gesetzblatt der DDR. 1958. Teil I. S. 351.

¹³⁷ Air gram From the Department of State to the Embassy in Germany. Washington. 1958. February 10 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 12–13.

В условиях раскола Германии и непризнания ГДР союзными западными державами со стороны Запада не могло и речи идти о нормальном урегулировании транзитного сообщения. Мероприятия на коммуникациях носили двоякий характер: с одной стороны, они были призваны склонить Запад к признанию ГДР посредством начала ведения с ней переговоров о транзите, которые, в соответствии с международными нормами должны были вестись на уровне правительств; с другой стороны, эти акции должны были защитить экономику ГДР от вывоза крайне необходимых ей грузов, и, таким образом, в условиях экономического отставания от ФРГ носили объективный характер. В свою очередь, ответные меры западных держав демонстрировали отсутствие единства в их позиции: американские власти выступали за более радикальные шаги против СССР и "советской зоны", английские и французские власти, наоборот, – за дипломатические методы, так как боялись потерять экономические контакты с восточной Германией. Всё это, естественно, позволяло даже в западном лагере прийти к какому-либо консенсусу в вопросе о транзитном передвижении.

Однако суверенное право на контроль над собственной территорией ГДР не признавалось, а поэтому со стороны Запада всегда существовала возможность вольной трактовки общих международных правил применительно к ГДР. Соответственно и СССР не признавал за западными державами полного их права нахождения в Западном Берлине. В новых геополитических реалиях, существенно отличавшихся от первых послевоенных лет, необходимо было новое юридическое оформление факта присутствия западных войск, которое могло произойти только после того, как Запад признает ГДР.

В условиях раскола Германии, прогрессирующего отдаления двух государств и непризнания ГДР западными державами и ФРГ ограничительные шаги восточногерманского правительства на коммуникациях не были чем-то необычным. Но Федеративной Республике Германии за счёт более быстрых темпов развития экономики удалось на длительное время установить зависимость функционирования транзита от внутригерманской торговли. Заключение Берлинского торгового соглашения в 1951 г. ГДР была поставлена в зависимость от завоза из ФРГ дефицитных товаров, что

заставило восточногерманские власти уменьшить частоту ограничительных мероприятий на транзитных коммуникациях.

В ходе функционирования транзита была также выявлена необходимость проведения германо-германских переговоров. В 50-е гг. такой процесс начался, был заключён ряд соглашений на уровне транспортных ведомств ФРГ и ГДР, дополнявших и расширявших соглашения, принятые в СКС. Сам факт заключения таких договоров показал, что нормативно-правовую базу для гражданского транзита может создать лишь подписание германо-германского транзитного соглашения, подробно описывающего все права и обязанности договаривающихся сторон (это, кстати, было позицией советской стороны). Но для такого соглашения, как говорилось выше, необходимо было признание ГДР, что не входило в политические планы западных держав и ФРГ, которая на основе Парижских соглашений 1954 г. была незаконно объявлена "единственным представителем" всего немецкого народа в международных делах.

Таким образом, разрешение "проблемы доступа" для западных держав и ликвидации "берлинского риска" (Berlin-Risiko) для гражданского транзита, могло произойти лишь после признания ГДР западными державами, в ответ на что последовало бы снятие вопроса о праве нахождения западных гарнизонов в городе. Вследствие положительного решения этого вопроса был бы решён и вопрос с юридическим оформлением статуса всего Западного Берлина как особой территориально-административной единицы на территории ГДР. Лишь после этого мог быть положительно урегулирован и вопрос о транзите, в первую очередь гражданский транзит, а затем и военный.

Глава 5

2-й БЕРЛИНСКИЙ КРИЗИС (1958–1963) И РАЗРЕШЕНИЕ ТРАНЗИТНОГО ВОПРОСА

Транзитный вопрос в контексте 2-го Берлинского кризиса
(1958–1963)

Несмотря на раскол Берлина Советский Союз продолжал признавать за западными державами право на присутствие в городе. Можно сказать, что позиция Советского руководства, окончательно смирившегося с существованием Западного Берлина как особой, отличной от остальной территории ГДР и ФРГ, единицей, свелась к концепции существования трёх Германий (ФРГ, ГДР, Западный Берлин). Однако для нормализации обстановки необходимо было окончательное официальное оформление такого положения. С этой целью следовало заставить Запад признать особенность Западного Берлина (по советской формуле "вольного демилитаризованного города") и, таким образом, хоть как-то определиться с его статусом. Более того, продолжавшаяся военно-политическая и пропагандистская активность ФРГ (неослабевающее нежелание Аденауэра признать ГДР, заявления об оснащении бундесвера тактическим ядерным оружием и пр.), усиление подрывной работы в Западной Берлине усиливали в Москве тревогу. Такое статус-кво способствовало тому, что в 1958 г. политика СССР в берлинском вопросе приняла резко наступательный характер против позиций западных держав в городе.

10 ноября 1958 г. Н. С. Хрущёв выступил с речью, в которой, в частности, заявил, что западные державы пользуются правом беспрепятственного сообщения между Западной Берлином и Западной Германией через воздушное пространство, по железным дорогам, автомагистралям и водным путям ГДР, и при этом они даже не желают признавать¹. Хрущёв предложил потребовать от западных государств отказаться от оккупационного режима в Берлине, а со

¹ Правда. 1958. 11 ноября.

стороны СССР – передать все свои функции в Берлине, всё ещё сохраняющиеся за советскими органами, суверенной ГДР. Наиболее чётко советскую политику выразила французская "Комба", отметив, что СССР хочет заставить западные державы установить нормальные отношения с ГДР и что СССР дал понять правительству Аденауэра тщетность всех попыток добиться подписания мирного договора до тех пор, пока оно будет игнорировать правительство ГДР². Представители западных стран сразу же выступили с официальными заявлениями "о намерении сохранять свои позиции в Берлине"³.

Отношение советской стороны к данному вопросу сразу же отразилось на коммуникациях Западного Берлина с ФРГ. 14 ноября 3 грузовых автомобиля армии США были задержаны на целый день на КПП "Бабельсберг" после того, как воспрепятствовали осмотру их советскими военнослужащими. Такие действия были охарактеризованы американцами как попытка определить будущую реакцию западных держав на осуществление СССР тех мероприятий, о которых упоминал Хрущёв⁴. На совещании, состоявшемся между В. Брандтом и американским комендантом Б. Хамлеттом, были рассмотрены три варианта ответных действий на случай, если ГСВГ передаст функции по контролю за коммуникациями и на КПП восточногерманским властям. Первый вариант – отказ от признания представителей органов ГДР и использование военной силы для прорыва по автобану; второй – полный отказ от транзита и наложение самоблокады; третий – принятие контроля со стороны властей ГДР, но при условии признания, что они – агенты Советского Союза и разрешение всех принципиальных вопросов возможно лишь с советскими органами⁵. В. Брандт склонялся к реализации третьего варианта, исключая серьёзные экономические потери для города.

² Правда. 1958. 11 ноября.

³ Тексты заявлений см.: *Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962* / Hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bonn, in Zsarb. mit dem Senat von Berlin. München : Oldenburg, 1967. S. 299; Ibid. S. 300; Правда. 1958. 12 ноября.

⁴ Telegram from the Mission at Berlin to the Department of State. Berlin. 1958. November 16. 10 p. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 72–73.

⁵ Telegram from the Mission at Berlin to the Department of State. Berlin. 1958. November 15. 6 p. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 70.

Опасность начала переговоров с властями ГДР в случае передачи им права контроля на КПП более всего задевала престиж западногерманского правительства. Посол ФРГ в США В. Греве на встрече с государственным секретарём в Вашингтоне 17 ноября высказал опасения, что "в Бонне это создаст большие психологические трудности. Много лет людям твердили что если вы имеете какое-либо дело с ГДР, то это означает признание; теперь им следовало бы сказать, что первое действительно не означает второго"⁶. Американские власти также опасались, что даже технические переговоры с органами ГДР, если Советы передадут право наблюдения за военным транзитом восточногерманским властям, могут бросить тень на их престиж, что пагубно скажется на отношениях с западноберлинцами и западными немцами. Поэтому основной задачей, стоявшей перед западными державами, была разработка плана совместных согласованных действий, тем более что в скором будущем западные власти ожидали более серьёзных шагов со стороны СССР и ГДР в отношении их прав в Берлине и путей сообщения с ним. На этом настаивали именно американцы (Д. Эйзенхуэр и Дж. Ф. Даллес)⁷, в отличие от фактически капитулянтской, по словам советника американского посольства в Германии В. Тримбла, позиции британского премьер-министра Макмиллана⁸, отличавшегося, как признавали многие современники, германофобскими взглядами. Британцы и французы, естественно, не собираясь оставлять город, о чём и было ими заявлено, тем не менее осторожно допускали возможность признания ГДР. Американский посол в Великобритании Дж. Уитни отмечал, что французский министр иностранных дел М. Кув де Мурвиль заявлял, что просто подразумевание идеи признания ГДР [*в совместном меморандуме советскому правительству*. – **Прим. авт.**] "было бы лучше, чем риск войны"⁹. После длительных

⁶ Memorandum of Conversation Washington. 1958. November 17 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 78.

⁷ Memorandum of Conversation between President Eisenhower and Secretary of State Dulles. Washington. 1958. November 18. 10:45 a. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 84–85.

⁸ Telegram from the Department of State to the Embassy in Germany Washington. 1958. November 17. 7:45 p. m. Footnote 2 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 83.

⁹ Telegram from the Embassy in the United Kingdom to the Department of State London. 1958. November 19. 5 p. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 87.

прений между представителями западных государств единый план так выработан и не был, а было принято фактически первоначальное утверждение восприятия властей ГДР как агентов СССР и вступление в переговоры с советским правительством.

Правительство же Аденауэра настойчиво пыталось склонить западные державы к более энергичным действиям, направленным на выработку единой стратегии. Министр иностранных дел ФРГ Г. Брентано назвал сложившуюся берлинскую ситуацию "тестом для западной политики", и поэтому начало переговоров западных стран с ГДР, по его мнению, означало конец политики, которой следовала ФРГ. Он расценивал ситуацию как очень опасную: "Мы достигли конца главы, и мы никогда не должны забывать, что положение трёх западных держав в Берлине представляет критерий, которым измеряется их устойчивость. Односторонние действия советских властей, отменяющих четырёхстороннюю ответственность, не могут быть приняты. Любая готовность со стороны Запада иметь дело с ГДР означала бы капитуляцию перед Советами и таким же образом была бы интерпретирована мировым мнением"¹⁰.

Дальнейшие события резко изменили представления сомневавшихся британцев и французов о том, как должен функционировать транзит в дальнейшем, и заставили их всё больше склоняться к тем методам, которые предлагали американцы. Случилось именно то, чего опасался Г. Брентано: 27 ноября 1958 г. в нотах западным державам Н. С. Хрущёв провозгласил новую концепцию советского правительства, касающуюся политики относительно Берлина¹¹. Советское правительство, заявил Н. С. Хрущёв, констатируя "уже сложившееся фактическое положение дел", в условиях потери основы для скорейшего заключения мирного договора с Германией и её воссоединения, а также нежелания западных держав возвращаться к выполнению Потсдамских соглашений, считает утратившими силу Протокол Соглашения ЕКК от 12 сентября 1944 г. и связанные с ним дополнительные соглашения, включая соглашение о контрольном механизме в Германии. В связи с этим вопрос о Берлине советской стороной отделялся от всего комплекса вопросов по

¹⁰ Telegram from the Embassy in Germany to the Department of State. Bonn. 1958. November 20. 1958. 9 p. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 95.

¹¹ Тексты нот см.: Правда. 1958. 28 ноября.

Германии (в частности, от подготовки подписания мирного договора) и должен был "найти своё самостоятельное решение" посредством превращения его в самостоятельную политическую единицу – демилитаризованный вольный город с правом самоопределения политической и экономической жизни. Важнейшим пунктом ноты было то, что транзитное сообщение вольного города с внешним миром должно было бы осуществляться по согласованию с ГДР, которая обладала полным суверенитетом над своей территорией. Советское правительство давало срок в шесть месяцев для принятия его предложений или же начала переговоров по этому вопросу. В противном случае предполагалось, что СССР передаст полностью осуществление суверенитета на земле, воде и в воздухе органам ГДР и прекратит "все имевшие до сих пор контакты представителей вооружённых сил и других официальных лиц Советского Союза в Германии с соответствующими представителями вооружённых сил и другими официальными лицами" западных держав по вопросам, относящимся к Берлину. Таким образом, контроль за всеми военными перевозками перешёл бы к органам ГДР, что было совершенно неприемлемо для западных держав. Суть же четырёхстороннего соглашения о статусе Берлина Хрущёв справедливо увязал с исполнением Потсдамских решений, поскольку Берлин, как и вся Германия, совместно занимался союзниками в соответствии с сентябрьским Соглашением ЕКК 1944 г. "для целей оккупации", которые были определены позже на Потсдамской конференции. Данное утверждение Н. С. Хрущёва, например, оспаривается рядом немецких историков, в частности Г. Веттигом, который говорит, что Потсдамские соглашения не могут быть основанием для оккупации Берлина, так как решение об оккупации города было принято задолго до Потсдамской конференции¹².

Эти предложения главы советского правительства были отвергнуты западными державами, так как их реализация привела бы к такому осуществлению суверенных прав ГДР на коммуникациях (полёты самолётов ГДР в трёх воздушных коридорах, замена советских специалистов в берлинском Центре безопасности полё-

¹² Веттиг Г. Н. С. Хрущёв и берлинский кризис 1958–1963: Политика угроз и возведение Берлинской стены / Г. Веттиг ; пер. с нем. М. Чистяковой ; под ред. Ф. Новик. М. : РОССПЭН, 2007. С. 30–31.

тов на восточногерманских, проверка грузов и персонала западных государств органами ГДР на КПП, осуществление контроля за гражданскими полётами ФРГ и пр.), которое не оставляло бы для западных держав ничего другого, как признать ГДР.

Для консультаций с целью разработки ответных мер против СССР (в случае если тот подпишет сепаратный мирный договор с ГДР и передаст право контроля за перемещением союзнического транспорта) были привлечены бывшие американские деятели, работавшие в Германии. Среди них – Дж. Макклой и Л. Клей, последний, несмотря на свои прежние наступательные изречения, в нынешней ситуации заявлял, что в конечном счёте необходимо убедить западных немцев принять программу переговоров относительно объединения всей Германии с восточными немцами¹³. Мнения западных специалистов разделились: американцы склонялись к использованию ограниченной силы на коммуникациях (прорыв колонны с бронетехникой вдоль автобана Хелмштедт – Берлин с размещением вдоль трассы блокпостов), если их права в передвижении будут нарушены. Английские и французские, наоборот, склонялись к переговорам, поскольку они использовали для снабжения своих гарнизонов в основном железнодорожный транспорт, контроль на котором, в соответствии с соглашениями 1945 г. и так был строже, чем на автомобильном (автомобильный транспорт в редких случаях использовали также и англичане). Советское правительство предупреждало, что попытка применения для прорыва военной силы "означала бы нападение на ГДР, а тем самым и на её союзников по Варшавскому договору". В сообщении ТАСС от 12 декабря 1958 г. напоминалось, "что советские войска находятся в Восточной Германии не затем, чтобы показывать западным державам путь на Берлин. В случае нападения на ГДР агрессорам был бы дан надлежащий отпор объединёнными силами государств – участников Варшавского договора... Начнись военный конфликт, – удержать его в каких-то ограниченных рамках едва ли было бы

¹³ Letter from John J. McCloy to the Assistant Secretary of State for European Affairs (Merchant). New York. 1958. December 10 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 165–166.

возможно. С обеих сторон были бы пущены в ход все новейшие средства уничтожения – вплоть до ядерного и ракетного оружия"¹⁴.

В ответ на требования СССР западные державы заявили о полной неправомерности действий Москвы. В подготовке ответных нот Советскому Союзу министры иностранных дел стран Североатлантического союза на сессии совета НАТО, состоявшейся 15–18 декабря 1958 г. по инициативе Дж. Ф. Даллеса, решили использовать в качестве контраргумента советским обоснованиям нахождения западных держав в Берлине факт отступления в 1945 г. из Саксонии и Тюрингии, которые были заняты американскими войсками к концу войны. Даллес назвал вход в три западных сектора Берлина, который тогда представлял "грудку щебня", "умеренной компенсацией" за отход из этих провинций. Он отметил, что от Советов не поступило никаких предложений о том, что они должны оставить ту область, которую занимали западные войска, тогда "как Советы просили, чтобы мы сдали наши секторы Берлина". Госсекретарь предложил, что этот момент стоило бы особо отметить советом НАТО, "так как люди имеют тенденцию забывать историческое основание соглашений". С. Ллойд сказал, что было бы очень хорошо включить этот тезис в ответ советскому правительству¹⁵. Помимо всего вышесказанного, предполагалось включить в ответ Советскому Союзу и концепцию "агентства": либо советское правительство признаёт, что сотрудники органов ГДР действуют всего лишь как агенты СССР, и западные державы в этом случае могут вступить с ними в контакт, либо полное отрицание всяких контактов с сотрудниками ГДР, в случае если СССР отклонит эти предложения. Дж. Ф. Даллес добавил также, что попытки советского правительства отменить в одностороннем порядке соглашения 1944–1945 гг. повлекут за собой и отмену более поздних соглашений (например, Соглашение Джессепа – Малика и решение 6-й сессии СМВД 1949 г., на которой, в частности, говорилось о содействии развитию движения между зонами). Поэтому такие незаконные советские требования, которые следовало выполнить в шестиме-

¹⁴ Текст Сообщения ТАСС см.: Правда. 1958. 12 декабря.

¹⁵ Telegram from the Delegation to the North Atlantic Council Ministerial Meeting to the Department of State. Paris. 1958. December 15. 1 a. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 204.

сячный срок под угрозой заключения сепаратного мирного договора с ГДР, были квалифицированы как ультиматум, который необходимо было отклонить по всем пунктам. Решиться же на серьёзную войну, по словам Дж. Ф. Даллеса, Н. С. Хрущёв не смог бы в силу того обстоятельства, что СССР нуждается в дальних бомбардировщиках, способных доставить ядерное оружие до американских целей. Таким образом, нужно продолжить дипломатическую войну – "войну нервов".

19–20 декабря Госдеп США подготовил Меморандум "О юридических аспектах берлинской проблемы", в котором говорилось, что права США в Германии и в Берлине независимы от позиции, которую занимал Советский Союз. Эти права следуют из признания тотального поражения Третьего рейха и последующего принятия верховной власти в Германии. Относительно права доступа говорилось, что в Соглашениях 1944 г. не было предусмотрено никакого письменного соглашения. Существует только устная договорённость. Исключения составляют только технические соглашения о воздушном сообщении, которые тем не менее предполагают право доступа. США, Франция и Великобритания рассматривают свободное и беспрепятственное движение как логическое и необходимое следствие их присутствия в Берлине ("неотъемлемый коррелят оккупационного права"). Они опирались на аргумент, что их присутствие было бы невозможно без права достичь Берлина. Формула оккупации Берлина была бы фактически бессмысленна, если бы она не включала в себя доступ. Между тем западные державы должны были, как требовал сам Советский Союз, с самого начала снабжать Западный Берлин. Отмечалось также, что Советский Союз не оформлял западным державам права на доступ в Берлин, и что они переняли свои зоны оккупации при условии существования этого права доступа¹⁶.

Однако, как было показано выше, именно СССР предоставил западным державам в 1945 г. право использовать коммуникации своей зоны (сохраняя при этом за собой полное юридическое право на регулирование передвижений на данных путях сообщения), что по логике вещей не должно было вообще вызывать возражений

¹⁶ Цит. по: *Wetzlaugk U. Berlin und die deutsche Frage / U. Wetzlaugk. Köln, 1985. S. 33.*

в периоды обострений холодной войны, так как и западные страны и СССР, отстаивая свои геополитические интересы, могли применять различные охранные мероприятия. Тем не менее эта позиция была зафиксирована в официальных нотах западных государств советскому правительству от 31 декабря 1958 г.¹⁷

Общим в этих нотах было то, что все три державы разъединяли соглашения 1944 г. в ЕКК и Потсдамские соглашения августа 1945 г., которые определяли цели оккупации Германии и наполняли смыслом соглашения ЕКК о зонах оккупации, секторах Берлина и создании Контрольного совета. За основу нахождения в Берлине они берут "право оккупации", о котором не говорится ни в одном из соглашений 1944–1945 гг. (по логике вещей "право оккупации" должно следовать из "права завоевания", однако и эта юридическая дефиниция была неправомерна в условиях второй половины XX в. и противоречила сложившейся международной теории и практике¹⁸). Более того, в каждой ноте было отмечено, что права США, Великобритании и Франции на Берлин были закреплены в сентябре 1944 г., а не в Потсдаме, как указывается в советской ноте, и, следовательно, право на свободный транзит вытекало из самого факта их присутствия в городе. Однако контраргументом было то, что если уж СССР требует ухода западных держав из Берлина, то он мог бы уступить и те территории, которые были оккупированы в конце войны союзниками (якобы тогда произошёл обмен территориями). Вопрос доступа в город, таким образом, был увязан с отступлением их войск из Тюрингии и Саксонии в 1945 г.

С юридической точки зрения неправомерность утверждений в меморандуме от 20 декабря и нотах от 31 декабря 1958 г. очевидна. Зоны оккупации Германии были окончательно утверждены и документально зафиксированы в Ялте и летом 1945 г. Таким обра-

¹⁷ Тексты западных нот см.: *Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962*. S. 339–353.

¹⁸ Юридическая категория "право завоевания", или *дебелляция* (*debellatio*), дающая победителю право полной аннексии побеждённого государства в результате войны, стала постепенно выходить из международно-правовой лексики после заключения пакта Бриана – Келлога в 1928 г., что было отражено в Уставе Лиги Наций, а после Второй мировой войны и в Уставе ООН. Впервые официально на государственном уровне принцип отказа от аннексий и контрибуций был провозглашён сразу же после Октябрьской революции 26 октября (8 ноября) 1917 г. в Декрете о мире *Вторым Всероссийским съездом Советов рабочих и солдатских депутатов*.

зом, не было предмета обмена – тогда существовала лишь необходимость занять те территории, которые предназначались Соглашением для оккупации. Данное обстоятельство было довольно чётко отмечено в январе 1959 г. в журнале "Новое время" членом-корреспондентом АН СССР Е. Коровиным в статье "Берлинский вопрос и международное право". Он пишет, что тезис о своеобразном обмене между Красной армией и западными союзниками "лишён всяких оснований", так как "ни в одном из соглашений о статусе Берлина нет указаний на такой обмен". Свои доводы автор подтверждает тем аргументом, что западные дипломаты противоречат сами себе: "...В начале... они доказывают, что их права на Берлин были закреплены ещё до окончания войны. А затем они, забывая об этом, сводят всё дело к событиям июля 1945 года"¹⁹.

Активное неприятие западными государствами советских предложений и отказ от ведения переговоров имел следствием усиление давления СССР на западные державы посредством создания помех на транзитных коммуникациях с целью проверки реакции западных союзников на изменение режима контроля военных автомобильных перевозок (например, задержание 2 февраля 1959 г. на автомобильном КПП "Хелмштедт/Мариенборн" советскими военнослужащими американского военного конвоя, состоящего из четырёх грузовиков и направляющегося в Берлин, с намерением подняться в машины и провести проверку перевозимых грузов)²⁰. С. Я. Лавренов и И. М. Попов отмечают, что этот инцидент выявил существенные различия американского и британского подходов к разрешению кризиса²¹. Так, британский премьер-министр Г. Макмиллан, как уже упоминалось, был более склонен к уступкам, расценивая американские действия как чрезмерно жёсткие. Днём позже это подтвердилось на практике: английский военный конвой, столкнувшись с советскими требованиями проверки груза

¹⁹ Коровин Е. Берлинский вопрос и международное право / Е. Коровин // Новое время. 1959. № 2. С. 16–18.

²⁰ См. подробнее: Веттинг Г. Указ. соч. С. 48; Лавренов С. Я., Попов И. М. Советский Союз в локальных войнах и конфликтах XX века / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. М.: АСТ, 2005. С. 195.

²¹ Лавренов С. Я., Попов И. М. Советский Союз в локальных войнах и конфликтах XX века. С. 195–196.

на том же КПП, подчинился им. Помимо уступок подобного рода советскому командованию, Г. Макмиллан, невзирая на тезисы нот от 31 декабря и вопреки позиции Вашингтона и Парижа о том, что западные союзники имеют право на нахождение в Берлине на основании военного захвата Германии, говорил, что от такого права можно отказаться и взамен принять согласованное с Москвой договорное право на присутствие в городе²². Более того, Аденауэр, получивший 3 февраля от британского посла К. Стила послание, в котором сообщалось о намерении Г. Макмиллана посетить СССР, подозревал, что британский премьер готовит почву для признания ГДР де-факто²³. Всё это дало основания канцлеру ФРГ на переговорах с западными представителями настаивать на активных действиях против СССР.

Советское руководство продолжало разрабатывать планы по изменению принципа сообщения с западными гарнизонами, который был заложен в 1945 г. в Контрольном совете. На заседании президиума ЦК КПСС 11 февраля 1959 г. был рассмотрен план, предусматривающий лишение западных держав права провозить оружие по наземным путям, а воздушное и сухопутное снабжение гарнизонов должно было впредь проходить только с согласия ГДР. Автотранспорт должен был пользоваться лишь теми шоссе, которые выделило бы им для этих целей правительство ГДР. Для эффективности контроля военных авиаперевозок отводился аэродром Шёнефельд²⁴.

В это же время в США также продолжалось рассмотрение возможных сценариев дальнейших советских действий и применения в ответ ограниченной силы в Берлине. На повестке дня опять стояла возможность введения Н. С. Хрущёвым запрета на передвижение военных конвоев и железнодорожного транспорта в город и обратно. На совместных совещаниях американских и британских представителей в Вашингтоне в январе – марте 1959 г. предполагалось действовать решительно. Американцы настаивали на танковом прорыве, британцы же – на создании воздушного моста, так как дей-

²² Веттиг Г. Указ. соч. С. 49.

²³ Уильямс Ч. Аденауэр. Отец новой Германии / Ч. Уильямс. М. : АСТ, 2002. С. 556.

²⁴ Веттиг Г. Указ. соч. С. 48, 314.

ствия советской авиации в коридорах против самолётов западных союзников (если бы такое произошло) лишний раз продемонстрировали бы намерения русских. Тем самым Советский Союз был бы полностью дискредитирован, и "весь мир узнал бы, кто был агрессором". Таким образом, воздушная перевозка, по словам лорда Худа, была бы "одинаково эффективной демонстрацией нашего намерения поддерживать доступ к Берлину"²⁵. Французы (де Голль) также склонялись к тому мнению, что необходим воздушный мост²⁶.

В марте-апреле 1959 г. американские власти продолжили провоцирование советских военных, обкатывая британский план воздушной перевозки, посылая в воздушных коридорах самолёты на высотах, больше оговорённых в 1945 г.²⁷ МИД СССР 4 апреля направил посольству США в Москве ноту протеста, в которой было отмечено, что эти нарушения предприняты в момент, когда была достигнута договорённость о проведении в скором времени переговоров между Востоком и Западом в рамках встречи Министров иностранных дел²⁸. Ответная американская нота лишь повторила письма от 6 и 8 сентября 1958 г.²⁹ Вскоре, несмотря на протесты Москвы, американские транспортники в коридорах на больших высотах вновь повторили свои полёты.

Видя жёсткость позиции США, ответными действиями Москва активизировала мероприятия по передаче властям ГДР права контроля за перемещением военных грузов между ФРГ и Западным Берлином. Восточногерманские таможенные власти впервые по-

²⁵ Стенограммы о переговорах см.: Memorandum of Conversation. Washington. 1959. January 2 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 225–229; Memorandum of Conversation Washington. 1959. January 3. 10:30 a. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 229–232.

²⁶ Telegram from Secretary of State Dulles to the Department of State. Paris. February 6. 1959. 9 p. m. // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 329.

²⁷ Преднамеренность и нарочитая демонстративность американских полётов (27 и 29 марта) была очевидна: представители США в берлинском Центре безопасности полётов были заблаговременно оповещены о недопустимости полёта транспортного самолёта на высоте 7 км (потолок – 3 км). Американской делегации в Центре был заявлен протест в связи с этими полётами. Советские истребители на опасном расстоянии облетали американские транспортники.

²⁸ Текст ноты см.: Правда. 1959. 6 апреля.

²⁹ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 433.

пытались подвергнуть проверке содержимое американского военного конвоя. После этого американские конвои стали следовать в Западный Берлин в сопровождении хорошо вооружённой охраны, а самолёты НАТО были перебазированы из Франции на аэродромы Западной Германии (Висбаден, Рамштайн). Дело принимало опасный поворот – любой незначительный инцидент, в том числе и случайный, мог привести к широкомасштабному военному столкновению. Именно в этот момент советская сторона пошла на смягчение позиции и предприняла попытки договориться с Западом.

Активное обсуждение вопроса транзита и правовых гарантий его функционирования состоялось в ходе конференции министров иностранных дел в Женеве летом 1959 г., знаменовавшей собой постепенное смягчение позиции СССР. Западные державы предъявляли старые требования к Советскому Союзу, который, по их мнению, должен был обеспечить "свободный и беспрепятственный доступ к Западному Берлину по суше, воде и воздуху для всех людей, грузов и средств коммуникации, включая принадлежащие размещённым в Западном Берлине военным силам...". ОКНШ даже выдвигал такие фантастические требования, как создание коридора шириной в 100 миль, который связал бы ФРГ с Берлином³⁰. Но по понятным причинам такие идеи не могли быть реализованы. Никаких же конкретных предложений, кроме осуществления концепции "ГДР – агенты СССР", которая была неприемлема для советских властей, не поступало. Советская сторона не была согласна ни на статус восточногерманских проверяющих как "советских агентов", ни на то, чтобы СССР принял на себя обязательство защитить в случае необходимости свободный проезд в Берлин и выезд из него от посягательств ГДР. А. Громыко заявлял, что "договорится трудно, если нет доверия к ГДР".

Конференция закончилась в августе 1959 г. безрезультатно, и вопрос о военном транзите решён не был. Однако встреча глав внешнеполитических ведомств продемонстрировала готовность Великобритании и Франции пойти на уступки, а также сохранявшиеся противоречия между западными державами (Великобритания и Франция с одной стороны, США – с другой). Теория "агентства"

³⁰ Memorandum from the Deputy Assistant Secretary of State for European Affairs (Kohler) to Acting Secretary of State Dillon. Washington. 1959. July 22 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 1035.

также показала осознание необходимости признания ГДР как субъекта международных отношений. Москва не смогла добиться удовлетворения от западных держав своих ноябрьских требований и принятия ими предложения по учреждению общенемецкой комиссии, однако, по словам А. Громыко, "произошло ощутимое сближение позиций" и все стороны признали "необходимость изменения положения в Западном Берлине"³¹. Тем не менее западные державы усилили провокации – в декабре 1959 г. они возобновили полёты высотных турбовинтовых и реактивных самолётов в берлинских коридорах³². ГСВГ ответило усилением патрульных полётов возле коридоров.

В это же время наметилось постепенное расхождение во взглядах правящих элит ФРГ и Западного Берлина. Несмотря на то что руководство Западного Берлина в лице правящего бургомистра В. Брандта продолжало также отстаивать позицию, идентичную позиции западногерманских властей о принадлежности города ФРГ, стало проявляться осознание того факта, что только посредством переговорного процесса можно было бы решить проблему транзита. В отличие от ярко выраженной антикоммунистической риторики эпохи бургомистров Э. Рейтера и О. Зура, наметился отход от подобной фразеологии, которая была свидетельством невозможности достижения какого-либо взаимовыгодного соглашения. Так, в заявлении 7 января 1960 г. В. Брандта в палате депутатов Западного Берлина было отмечено, что "мы приветствовали бы, если право свободного доступа в Берлин было бы закреплено посредством конкретного Соглашения"³³. Эта же идея почти дословно была повторена им вновь через четыре дня в палате депутатов города.

Тем не менее руководство ФРГ продолжало настаивать на принадлежности Западного Берлина к собственной юрисдикции, осложняя процесс смягчения советской позиции в контексте готовящейся встречи глав правительств в Париже в мае 1960 г. Аденауэр, почувствовав, что после смерти Дж. Ф. Даллеса американцы стали проявлять интерес к различным планам будущего берлинского

³¹ Веттиг Г. Указ. соч. С. 69.

³² Memorandum From Secretary of State Herter to President Eisenhower. Washington. 1959. December 2 // FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis 1958–1959. P. 119–120.

³³ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 439.

урегулирования, всеми возможными способами пытался навязать представителям трёх западных держав свою точку зрения о том, что не следует на предстоящей встрече идти ни на какие изменения сложившегося статуса Берлина³⁴. Практически это проявлялось в попытках ФРГ осуществлять призыв из Западного Берлина в бундесвер молодых людей, а также с распространением 8 января 1960 г. на Западный Берлин федерального закона, в соответствии с которым ФРГ присваивала себе право делать военные заказы западноберлинским предприятиям.

Отношения между СССР и Западом после того как был сбит американский самолёт-разведчик У-2 в мае 1960 г., резко обострились, что немедленно отразилось на ситуации вокруг Берлина. Запланированная встреча глав правительств в Париже провалилась. Стало очевидно, что с администрацией Д. Эйзенхауэра кризис не может быть разрешён. В советской ноте протеста правительствам трёх западных держав 30 июня 1960 г., опять был поднят вопрос о коммуникациях. В ноте указывалось, что "для транспортировки призывников используются коммуникации между Берлином и Западной Германией, которые, как известно, были созданы для других целей". Однако западные власти в ответных нотах заявили, что ничего подобного не практикуется.

Упорное нежелание западных держав признавать ГДР было на тот момент определяющим фактором в функционировании транзитного сообщения для военных транспортов. Парадоксально, но на гражданском транзите конфликт вокруг Берлина практически не отразился. Продолжался дальнейший рост объёма грузоперевозок за счёт увеличения товарооборота между ФРГ и Западным Берлином. Несмотря на обострение отношений после заявлений Хрущёва в ноябре 1958 г., 9 декабря того же года между внешнеторговыми ведомствами ФРГ и ГДР был подписан договор о поставках из Рура в ГДР продукции горнорудной промышленности на сумму в 11 млн марок. В соответствии с договором эти поставки должны были начаться немедленно³⁵.

Из Западного Берлина в ФРГ по транзитным коммуникациям в 1959 г. было перевезено грузов общим весом в 1,38 млн т, что

³⁴ Уильямс Ч. Указ. соч. С. 574–575.

³⁵ Сообщение ТАСС см.: Правда. 1958. 11 декабря.

на 143,5 тыс. т больше, чем в 1958 г. Из них по железной дороге – 204,7 тыс. т, грузовыми автомобилями – 927,5 тыс. т. Из ФРГ в Западный Берлин за этот же период было перевезено 7,82 млн т грузов, что на 1,1 млн т больше, чем в 1958 г. По железной дороге было перевезено 2,36 млн т, грузовыми автомобилями – 2,99 млн т³⁶. Следовательно, наземные коммуникации функционировали бесперебойно, постоянно наращивая трафик.

Продолжало расти и количество авиарейсов. В 1958 г. было совершено 29,8 тыс. полётов по коридорам в обоих направлениях, а в 1959 уже 31,6 тыс. самолёто-вылетов³⁷. Количество перевезённых авиапассажиров в обоих направлениях возросло с 1,13 млн человек до 1,27 млн человек³⁸. Таким образом, нельзя сказать, что гражданские транзитные перевозки пострадали каким-либо образом в период первого этапа конфликта. Даже расторжение в сентябре 1960 г. соглашения о внутригерманской торговле не очень сильно на них повлияло.

Стоит отметить, что в ходе переговоров о возобновлении внутригерманской торговли, состоявшихся в ноябре-декабре 1960 г. между торговыми представителями ФРГ (Леопольд) и ГДР (Берендт), было не только подтверждено, что существует тесная взаимосвязь между внутригерманской торговлей и гражданским сообщением ФРГ – Западный Берлин, но и выражена готовность дать компетентным органам ГДР "рекомендаций" о контроле за облегчением режима перевозки грузов и пассажирского сообщения между Западным Берлином и ФРГ³⁹. Леопольд в ходе переговоров подчеркнул, что ГДР обладает суверенным правом контролировать транзитное сообщение и предложил облегчить въезд граждан ФРГ в восточную часть Берлина, а также снизить транспортный налог на водных коммуникациях. Берендт, руководствуясь указаниями В. Ульбрихта, которые были составлены явно по совету Москвы, незаинтересованной во взваливании на себя дополнительного груза экономической помощи ГДР, согласился на это. 29 декабря

³⁶ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 592.

³⁷ Ibid. S. 593.

³⁸ Ibid.

³⁹ Веттиг Г. Указ. соч. С. 116–118.

соглашение было достигнуто. В соответствии с ним облегчалось оформление перевозки грузов посредством пломбирования грузовиков и речных судов, насколько это позволяют технические условия. Эта мера способствовала сокращению времени проверки грузов. Возобновлённое соглашение больше никогда не прекращало своего функционирования, даже в период резкого обострения межгерманских отношений после строительства Стены (в 1965 и 1968–1969 гг.). Как заявлял Леопольд в те дни, сообщение с Западным Берлином осуществлялось практически беспрепятственно, как никогда ранее, начиная с 1945 г.⁴⁰

Как отмечает Г. Веттиг, Хрущёв не хотел заключения сепаратного мирного договора с ГДР, который должен был последовать ответ на отказ Запада, потому что не желал давать ГДР власть над путями доступа к Западному Берлину, пока в городе были западные войска. В этом случае возможности СССР контролировать конфликт сузились бы, поскольку власти ГДР могли действовать на транзитных путях самостоятельно и ставить Советский Союз своими действиями в довольно щекотливые ситуации⁴¹. Власти ГДР, напротив, активизировали в этот период (зима 1959-го и весна 1961 г.) инициативы по быстрой передаче прав за контролем на военных коммуникациях⁴². Однако Хрущёв не соглашался. Более того, он считал, что такие мероприятия преждевременны и сообщил весной 1961 г. восточногерманским властям, что они будут возможны лишь после заключения мирного договора⁴³. Позиция Хрущёва подействовала на руководство ГДР. С конца апреля 1961 г. плата за использование водных коммуникаций не повышалась⁴⁴.

Поиск возможных путей для договорённостей получил новый импульс в связи с формулированием в июле 1961 г. Дж. Кеннеди "трёх основ" (three essentials), на базе которых могло бы осуществиться разрешение западноберлинского вопроса. Эти "основы" – сохранение за западноберлинцами возможности самим определять их будущее и самим выбирать их собственный образ жизни;

⁴⁰ Веттиг Г. Указ. соч. С. 120.

⁴¹ Там же. С. 38.

⁴² Там же. С. 43.

⁴³ Там же. С. 105.

⁴⁴ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 598.

право западных держав на присутствие в Западном Берлине; право на свободный и неограниченный доступ в город через Восточную Германию⁴⁵, – которые лишь в одном – в праве западноберлинцев на самоопределение соответствовали предложениям Хрущёва от 1958 г., демонстрировали особенность Западного Берлина как территориального образования, отличного от ГДР и ФРГ, и закрепляли основную позицию США и западных держав относительно разрешения западноберлинского вопроса, что могло лишь больше способствовать решению по возведению Стены и обособлению города от окружающей его территории.

Возведение восточногерманскими властями в ночь с 12 на 13 августа 1961 г. на секторальной границе в Берлине проволочных заграждений и установление жёсткого пограничного контроля между западной и восточной частями города, а также на границе внешнего обвода Западного Берлина, который должен был пресечь бегство граждан из ГДР в ФРГ, не затронуло права западных держав на доступ в Западный Берлин, а также гражданский транзит (исключение составило лишь то, что было уменьшено количество въездных и выездных КПП на границе внешнего обвода). Как следовало из постановления Совета Министров ГДР от 13 августа, "относительно поездок граждан Западного Берлина по коммуникациям ГДР за границу продолжают действовать прежние постановления. Это решение никак не изменяет прежние постановления о транзитном сообщении между Западным Берлином и Западной Германией через ГДР"⁴⁶. Тем не менее, чтобы подчеркнуть своё присутствие в городе и свободный доступ в Западный Берлин, а также чтобы не потерять лицо, Кеннеди направил в город вице-президента Л. Джонсона, а затем по автобану Берлин – Хелмштедт военную колонну с полутора тысячами американских солдат, которые не встретили никаких задержек со стороны органов ГСВГ.

В конце августа – начале сентября 1961 г. вспыхнула "война нот", которая окончательно зафиксировала позиции сторон в вопросе

⁴⁵ Подробнее об этой концепции см.: *Gerlach H. Die Berlinpolitik der Kennedy Administration / H. Gerlach. Frankfurt am Main, 1977. S. 151–161.*

⁴⁶ Постановление Совета Министров ГДР от 13 августа 1961 г. на русском языке см.: Правда. 1961. 14 августа.

о берлинском воздушном сообщении. Основные доводы СССР относительно полётов в воздушных коридорах (ноты от 23 августа⁴⁷ и 2 сентября⁴⁸) сводились к следующему: 1) Договорённости о коридорах были достигнуты в период общего управления оккупированной Германией и предназначались лишь для связи оккупационных гарнизонов со своими штабами в Западной Германии. 2) В коридорах могли летать либо военные грузовые самолёты, либо коммерческие гражданские, но также лишь для нужд снабжения оккупационных гарнизонов. Ни о каких пассажирских перевозках речи не шло, а поэтому все полёты, которые осуществляются ныне западными державами для перевозки граждан ФРГ, не имеют под собой юридической основы, и вся ответственность за безопасность таких полётов лежит на западных державах. 3) Лишь при условии заключения соответствующих соглашений с правительствами тех стран, через территорию которых проходят коммуникации, можно говорить о юридически правомочном осуществлении транзита.

Основные аргументы западных держав относительно воздушных коридоров (ноты от 26 августа⁴⁹ и 8 сентября, а также юридическое сообщение Государственного департамента США от 8 сентября⁵⁰) сводились к ссылке на сложившееся положение дел, которое не надо нарушать. В частности, в сообщении Госдепа было отмечено, что не существовало конкретного запрета СКС на осуществление полётов, выходящих за рамки снабжения гарнизонов, так как этот вопрос был поднят лишь одним генералом Куцеваловым в Воздушном директорате (без его отдельного обсуждения в СКС) и больше никогда не поднимался. В сообщении американского внешнеполитического ведомства, однако, не была отмечена позиция Г. К. Жукова, высказанная им на заседании 30 ноября 1945 г., в соответствии с которой все полёты предназначались лишь для нужд гарнизонов. Таким образом, даже в аналитическом обзоре

⁴⁷ Текст советской ноты от 23 августа 1961 г. см.: Правда. 1961. 25 августа.

⁴⁸ Текст советской ноты от 2 сентября 1961 г. см.: Правда. 1961. 4 сентября.

⁴⁹ Текст американской ноты от 26 августа 1961 г. см.: Documents on Germany: 1944–1985. P. 785–787. Текст британской ноты от 26 августа 1961 г. см.: Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 521–523.

⁵⁰ Сообщение Государственного департамента США от 8 сентября 1961 г. см.: Berlin. Quellen und Dokumente. Berlin, 1964. Bd. I. S. 194.

Госдепа не было доказано, что имеются какие-либо соглашения относительно права на пролёт в коридорах пассажирских самолётов, не предназначенных для нужд гарнизонов. Тем не менее западные державы позволили себе утверждать, что вся ответственность за безопасность полётов в коридорах лежит на Советском Союзе.

Несмотря на это советская сторона не ограничивала пролёты таких самолётов, внимание при выполнении контрольных полётов советской авиации уделялось лишь тому, чтобы выполнялись полётные правила, т.е. не нарушался суверенитет воздушного пространства ГДР вследствие вылета за пределы коридоров. Тем не менее постепенно шло акцентирование внимания на том, чтобы ограничить или пресечь попытки регулярного использования коридоров в целях провоза нежелательных лиц из ФРГ. Фактически СССР стремился восполнить то, что было упущено в 1945–1946 гг., когда не была предусмотрена процедура контроля за выполнением условий перевоза оккупационных грузов или сотрудников оккупационных администраций. Сделать это можно было лишь посредством заключения межгосударственного договора о воздушных перевозках между ГДР и ФРГ, что в условиях непризнания ГДР не представлялось возможным.

Попытки вынудить западные государства признать ГДР продолжались и далее. Как отмечает Г. Веттиг, 21–22 сентября правительство ГДР по согласованию с Москвой проверило (путём задержания на автобанах Берлин – Хелмштедт автомобилей нескольких американских военнослужащих) реакцию западных держав на случай передачи права контроля за военным транзитом восточногерманским органам ещё до заключения мирного договора. Протест советской стороне был направлен лишь на уровне американского коменданта. В свою очередь американское руководство в лице генерала Клея, бывшего в это время спецпредставителем Кеннеди в Западном Берлине, также решило проверить реакцию СССР на свои действия по соблюдению гарантии свободного доступа: он направил по автобану патрули военной полиции, которым вменялось в обязанности оказывать помощь американскому персоналу, если тот попал в какое-либо происшествие. Советская сторона не предприняла никаких контрдействий, ограничившись только устным протестом. Данная ситуация чётко показала, что ни одна из

сторон не собирается предпринимать военные действия и что можно начинать активные дипломатические переговоры между сторонами по вопросу статуса Берлина⁵¹.

Подготовка к переговорам началась в сентябре после установления контактов между Хрущёвым и Кеннеди, а также между Громыко и госсекретарем США Д. Раском. Контакты продолжались в течение сентября – декабря 1961 г. и привели к переговорам между Громыко и послом США в Москве Томпсоном в январе – марте 1962 г. Во многом такому положению дел способствовало осознание обеими сторонами необходимости как-то сдвинуть с мёртвой точки сложившуюся ситуацию с Западным Берлином и доступом в него. Американские аналитики, как показывают документы, уже на рубеже 1961–1962 гг. стали склоняться к идее использования разрешения берлинского кризиса "как платформы для более широких обсуждений и переговоров восток – запад"⁵².

Для советской стороны дальнейшее усиление давления на коммуникации через органы ГДР было чревато прекращением внутригерманской торговли, что привело бы к вынужденному увеличению экономической помощи Восточной Германии со стороны СССР⁵³.

В ходе проведения осенних консультаций стали ясны позиции сторон, с учётом которых можно было хоть как-то вести переговоры. В сентябре – ноябре состоялся неофициальный обмен письмами между Хрущёвым и Кеннеди. Советский руководитель предлагал решить германскую проблему посредством подписания двух мирных договоров одинакового содержания (соответственно с ГДР и

⁵¹ Вторым таким свидетельством стало танковое противостояние в Берлине у американского КПП "Чарли" 25–27 октября 1961 г., не имевшее отношения к функционированию транзита.

⁵² Memorandum from the Chairman of the Policy Planning Council (Rostow) to Secretary of State Rusk. Washington. February 10, 1962 // FRUS: 1961–1963. Vol. XIV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 287. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14/d287> (дата обращения: 01.03.2015).

⁵³ Специальная комиссия А. И. Микояна и А. А. Громыко подготовила доклад о возможных последствиях и контрмерах в случае экономической блокады ГДР западными странами и пришла к выводу, что такая блокада нанесёт существенный ущерб хозяйству ГДР, потери которой только в случае прекращения внутригерманской торговли составят около 1,8 млрд западногерманских марок (Лавренов С. Я., Попов И. М. Указ. соч. С. 209).

ФРГ), если не получится заключить единый договор. Подписанием такого договора были бы зафиксированы существующие границы в Германии и решён вопрос о Берлине, которому Советский Союз готов предоставить гарантии "свободы и независимости". Хрущёв в своём письме от 29 сентября апеллировал к заявлениям таких деятелей, как Клей, который на приёме в свой день рождения в Берлине заявил о необходимости Западной Германии смириться с действительностью существования двух Германий, а также сенатора Мэнсфилда, выражавшего подобные мысли⁵⁴.

Открыто свою позицию, базирующуюся на "трёх основах", американский президент изложил в ноябре 1961 г. в интервью главному редактору советской газеты "Известия" А. Аджубею, где он выразил надежду, что "во время обмена мнениями и переговоров, которые надеемся иметь с Советским Союзом, будут даны заверения, позволяющие нам продолжать осуществлять права, которые мы имеем ныне в Западном Берлине в соответствии с существующим соглашением между четырьмя державами, и разрешат свободу передвижения в город и из него". По словам Кеннеди, до тех пор пока население города хочет, чтобы западные гарнизоны оставались в нём, "права, которые принадлежат нам по соглашению, должны быть сохранены". Он выразил надежду, что СССР согласится с такой постановкой вопроса и, в частности, "согласится обеспечить свободное передвижение товаров и людей в Западный Берлин и из него". Только после этого Кеннеди предлагал достичь мирного урегулирования в центре Европы. Кеннеди, поясняя суть формулы "свободного доступа", предложил создать международную организацию с широкими полномочиями для контроля военных коммуникаций с Берлином⁵⁵. Причиной этого явилась боязнь за действия восточногерманских властей, которым СССР планировал передать право контроля и которые, в свою очередь, не давали никаких гарантий относительно транзита грузов и людей. Это предложение было первым

⁵⁴ Letter from Chairman Khrushchev to President Kennedy. Moscow. 1961. September 29 // FRUS: 1961–1963. Vol. XIV : Berlin Crisis 1961–1962. Document № 162. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14/d162> (дата обращения: 01.03.2015).

⁵⁵ См. подробнее: Известия. 1961. 29 ноября.

официальным заявлением американских властей, сделанным на таком уровне и пояснявшим их дежурную формулу "свободного доступа", которое разрабатывало конкретные шаги по разрешению вопроса.

Однако стоит отметить, что ссылка на страх перед властями ГДР была сделана с натяжкой. Так, по данным западногерманского журнала "Шпигель" и западногерманской газеты "Тагесшпигель", опубликованным, соответственно, в мае и июле 1962 г., по транзитным путям в 1961 г. было перевезено свыше 4 млн транзитных пассажиров, из которых было задержано лишь 144 человека. Аресты применялись в основном в отношении тех лиц, у которых были не в порядке документы или же кто нарушал скорость движения на автобанах⁵⁶. Тотальных массовых задержаний на автобанах и на железной дороге не проводилось, а чинить препятствия перемещению грузов между ФРГ и Западным Берлином после продления соглашения о внутригерманской торговле было не в интересах ГДР.

Москва изначально при проведении консультаций настаивала на соблюдении прежних договорённостей о вольном городе, однако отказалась от этого после того, как Д. Раск принял требование учёта для всех дальнейших соглашений принципа полного суверенитета ГДР над своей территорией и характеристики Западного Берлина как "самостоятельной независимой единицы". США и, как рассчитывали в Вашингтоне, Великобритания, таким образом, готовы были в ходе переговоров признать иную правовую основу своего пребывания в Западном Берлине (отличную от оккупационной). Де Голль, начавший проводить независимую от своих союзников по НАТО внешнюю политику и стремившийся в эти годы улучшить отношения с ФРГ, дабы создать сильный политический и экономический тандем на континентальной Европе в противовес США и её "троянскому коню" Англии, увидел в этом угрозу правам Франции в Германии, так как переговоры начались без её ведома, и стремился поддержать позицию К. Аденауэра, для которого эти переговоры были бы ударом по всей его восточной политике непризнания

⁵⁶ Логвинов М. А. Западный Берлин в международных отношениях : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Логвинов М. А. М., 1969. С. 154.

ГДР⁵⁷. Таким образом, позиция Франции могла нарушить единство западного альянса, чего США не могли допустить.

В связи с указанными обстоятельствами, США на начавшихся в январе 1962 г. переговорах фактически свели решение широкого комплекса вопросов по Берлину к разрешению вопроса только об одном транзите. Американский посол Л. Томпсон предлагал отдельное, вне зависимости от решения общего вопроса о статусе Берлина и оккупационного права западных держав в городе, решение для транзитного вопроса посредством создания либо освобождённого для Запада коридора, либо учреждения международного органа за контролем. Американские предложения вызвали крайне негативную реакцию со стороны СССР. По мнению А. Громыко, доступ в город был лишь частью проблемы, решение которой зависело от мирного урегулирования и связанной с ним ликвидации пережитков Второй мировой войны. Значимость необходимости транзитного урегулирования признавалась Советским Союзом, что подтверждается постоянным акцентированием внимания на этом вопросе в ходе всех предыдущих и последующих консультаций, однако он должен был рассматриваться в комплексе с другими спорными вопросами.

СССР, столкнувшись требованиями США, в феврале решил ещё раз продемонстрировать зависимость западных держав от советских властей и их права единоличного регулирования правил доступа в город. Решено было на некоторое время закрыть коридоры, в которых должны были проводиться учения авиации ГСВГ. В ответ американцы отказались следовать советским требованиям и продолжили полёты. При этом стали летать на высотах больших, чем заявляли советские диспетчеры в берлинском Центре безопасности полётов. Эти полёты должны были осуществляться в контакте с французами и британцами, чтобы показать единство западного лагеря⁵⁸. Советский диспетчер на требования показать свои

⁵⁷ Н. С. Хрущёв в письме Дж. Кеннеди от 9 ноября охарактеризовал положение Франции, как находящейся в тесных объятиях Западной Германии, из которых де Голль не в состоянии вырваться (Letter from Chairman Khrushchev to President Kennedy. Moscow. 1961. November 9 // FRUS: 1961–1963. Vol. XIV : Berlin Crisis 1961–1962. Document № 209. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14/d209> (дата обращения: 01.03.2015)).

⁵⁸ Memorandum for the Record. Washington. 1962. February 7 // FRUS: 1961–1963. Vol. XIV : Berlin Crisis 1961–1962. Document № 281. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14/d281> (дата обращения: 01.03.2015).

полётные планы отвечал, что советская служба безопасности полётов "не занимается проблемами координации полётов над территорией ГДР с целью обеспечения их безопасности". Правительства западных держав сначала никак не отреагировали на советские действия. И только после того, как создалась реальная угроза безопасности западным самолётам, 15 февраля были направлены ноты протеста тремя послами западных держав в ФРГ, что говорит о невысоком уровне протеста⁵⁹. В ответной ноте советские власти возложили всю ответственность на западные государства, дав понять тем самым, что необходимо согласовывать все свои действия с ГДР, так как, по сути, нынешние полёты западных самолётов не имеют никакой правовой основы. Полёты продолжились и далее. Лишь упорное нежелание американской стороны идти на уступки, поддержание ими своих воздушных путей, опасность прекращения любых переговоров в дальнейшем и большой психологический ущерб, который СССР получил от своих довольно грубых акций, подтолкнули советское правительство к тому, чтобы ослабить давление. В конце марта все беспокоящие полёты советской авиации через коридоры закончились⁶⁰. Таким образом, силовой метод давления на перемещения в коридорах не удался.

Советская сторона в конце концов стала склоняться к тому, чтобы попытаться, как было заявлено ещё в ноябре Кеннеди, создать международный орган по контролю над доступом в Берлин. Это была идея Н. С. Хрущёва. Именно её он и изложил в письме, адресованном американскому президенту 10 марта 1962 г.⁶¹, где отметил, что готов согласиться на создание специального международного органа по доступу в Западный Берлин на период времени, который будет определён в соответствии с соглашением, достигнутом между США и СССР. По мысли Хрущёва, этот орган должен был действовать как арбитр, в случае если бы появились трудности в ходе практического выполнения соглашений по

⁵⁹ Текст американской ноты от 15 февраля 1962 г. см.: *Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962*. S. 532–533.

⁶⁰ *Ruge H. G. Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968*. S. 24.

⁶¹ Letter from Chairman Khrushchev to President Kennedy. Moscow. March 10. 1962 // FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 3. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v15/d3> (дата обращения: 01.03.2015).

свободному доступу в/ из Западного Берлина. Этот орган не был бы наделён никакими административными функциями, которые давали бы ему непосредственную власть в регулировании движения, а также в установлении каких-либо инструкций на транспортных маршрутах, соединяющих Западный Берлин с внешним миром, "на том основании, что это прерогатива Германской Демократической Республики". Создание такого международного органа по доступу в Западный Берлин, по мнению Хрущёва, возможно было лишь при условии, что войска западных держав, которые находятся в городе как оккупационные, должны быть выведены в результате заключения мирного договора⁶². Договорённость по вопросу транзита, которую следовало учесть в предполагаемом мирном договоре с ГДР, предусматривала бы осуществление соглашений стран, пользующихся транзитом, с восточногерманским государством, "с соблюдением обычных инструкций и формальностей, которые применены к транзиту через территорию суверенных государств"⁶³. Хрущёв акцентировал своё внимание на том, что это предложение "сплав" двух идей – американской и советской. Американская сторона отклонила этот проект, так как он затрагивал право присутствия их гарнизонов в Западном Берлине, которого они не хотели лишаться ни при каких условиях.

Дж. Кеннеди планировал предложить ещё один проект создания органа, в который, по его мнению, должны были войти три представителя от западных держав, три – от восточноевропейских, представители обоих германских государств и три – от нейтральных⁶⁴ (так называемая формула "5–5–3", которая была представлена во время визита К. Аденауэра в Вашингтон 13 апреля 1962 г.)⁶⁵. Фактически это вело к признанию ГДР широким кругом западных

⁶² Letter from Chairman Khrushchev to President Kennedy. Moscow. March 10. 1962 // FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 3. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v15/d3> (дата обращения: 01.03.2015).

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Memorandum of Conversation [между делегацией ФРГ и США]. Bonn. 1962. April 13 // FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 34. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v15/d34> (дата обращения: 01.03.2015).

⁶⁵ В соответствии с формулой "5–5–3" в орган должны были войти: США, Англия, Франция, ФРГ, Западный Берлин – СССР, ГДР, Восточный Берлин, ещё два

государств. Однако К. Аденауэр, выступивший резко против такой идеи и настоятельно требовавший от Кеннеди прекратить вести все переговоры с СССР, чтобы выработать новую позицию по всему комплексу вопросов⁶⁶, организовал утечку информации о позиции администрации президента в прессу, что привело к скандалу и деэвакуированию намерения Дж. Кеннеди. Как отмечает Г. Веттиг, США решили отказаться от таких планов, руководствуясь опять-таки тем, что это очень сильно могло бы повредить западному альянсу⁶⁷. Жёсткости позиции американцев также способствовал фактор несогласия с действиями Соединённых Штатов Западной Германии и Франции. К тому же для Франции проблемы доступа как таковой не существовало (в отличие от США). Немногочисленные французские военные конвои (впрочем, как и британские, использовавшие для перевозки военных в основном железнодорожный транспорт) подчинялись всем требованиям советских властей на автобанах, что фактически не приводило к конфликтам с ними, а потому все действия американцев рассматривались союзниками как их собственная проблема, из-за которой могли пострадать и французы.

Дальнейшие переговоры, которые велись вплоть до октября 1962 и в 1963 г. не выходили за рамки предыдущих обсуждений⁶⁸. Стоит отметить лишь, что по их итогам определились окончательно позиции западных держав относительно решения всего комплекса вопросов берлинской проблемы, что и легло в основу разработки единой позиции в период окончательного решения вышеуказанной проблемы в 1969–1971 гг. Идея создания международного органа по контролю за доступом в итоге провалилась, так как не учитывала интересы обеих сторон. Принципиальная разница в предложениях

восточноевропейских государства (вероятно, Польша и Чехословакия) – три нейтральных европейских государства.

⁶⁶ Letter from Chancellor Adenauer to President Kennedy. Bonn. 1962. April 14 // FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 37. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v15/d37> (дата обращения: 01.03.2015).

⁶⁷ Веттиг Г. Указ. соч. С. 233.

⁶⁸ Подробнее на русском языке об этих переговорах см.: Веттиг Г. Указ. соч. С. 213–274; Долгилевич Р. В. ФРГ и вопрос о частичном соглашении по Западной Берлину в первой половине 1962 г. / Р. В. Долгилевич // Проблемы освободительного движения и международных отношений в новое и новейшее время. М., 1973. С. 83–110; Логвинов М. А. Указ. соч. С. 155–162.

заклучалась в степени полномочий контроля этого органа над военным транзитом: американцы предлагали разрешить его вмешательство в функционирование коммуникаций, СССР – нет. Таким образом, этот отказ окончательно зафиксировал американскую позицию по всем аспектам берлинской проблемы для всех дальнейших переговоров и роль транзитного вопроса в этих переговорах: нарушение транзита расценивалось отныне как попытки нарушить право присутствия западных держав в Западном Берлине, которое, по мнению американской стороны, было зафиксировано не только в четырёхсторонних документах начального периода оккупации Германии, но и в тех гарантиях, которые западные государства дали Западному Берлину после снятия блокады. Любое предложение, затрагивавшее права на доступ и нормальное функционирование военного транзита (который помимо всего являлся правовой основой и для гражданского транзита, что было продемонстрировано в течение 50-х гг.), воспринималось как неприемлемое.

СССР, дабы показать стремление ликвидировать остатки оккупационного режима в городе, согласился 22 августа 1962 г. на упразднение советской комендатуры в Восточном Берлине⁶⁹, что также должно было показать западным державам, что их гарнизоны и комендатуры – анахронизм, требующий отмены. Отныне по логике все административные процедуры в городе должны были согласовываться с властями ГДР, кроме разрешений на визиты западных служащих в Восточный Берлин.

Карибский кризис, разразившийся в октябре 1962 г. и который, по сути, явился попыткой советского правительства установить глобально-стратегический паритет с Америкой с целью более успешного отстаивания внешнеполитических интересов СССР, никак не отразился на функционировании транзита. Попытки достичь компромисса в вопросе доступа в город между СССР и США осуществлялись весной 1963 г., когда Хрущёв, фактически повторив идею Кеннеди годичной давности, предложил, соглашаясь с правом присутствия западных держав в городе в качестве гарантов положения, изменить основу присутствия гарнизонов: войска должны размещаться не под флагом НАТО, а под флагом ООН. Соответственно,

⁶⁹ Правда. 1962. 23 августа.

в состав численности гарнизонов должны были войти и контингенты от других стран НАТО⁷⁰. Но США, как уже указывалось, не могли согласиться на это. Советские власти продолжали ещё некоторое время использовать методы силового давления на западные державы посредством периодических задержаний военных конвоев через КПП (наиболее крупные конфликты вспыхнули в октябре-ноябре 1963 г. из-за нежелания американских военнослужащих пройти советскую процедуру контроля на КПП⁷¹), но существенного эффекта они уже не имели.

Транзитный вопрос в дальнейшем стал центральным, по которому США и западные державы собирались договариваться с СССР. Советское правительство, не добившись от США увязки вопроса о транзите с вопросом о статусе Берлина, прекратило какие-либо существенные акции, направленные против военного транзита союзников. Относительно берлинского вопроса сложилась патовая ситуация. Все усилия СССР и ГДР теперь были направлены на то, чтобы склонить западные державы и ФРГ полностью признать суверенитет восточногерманского правительства на коммуникациях. В первую очередь, это касалось признания со стороны ФРГ.

Убийство Кеннеди 22 ноября 1963 г. не только сделало невозможным проведение переговоров в формате Хрущёв – Кеннеди по урегулированию проблемы статуса Берлина, но и отложило на неопределённое время решение всех других вопросов, связанных с транзитом. Неудача в переговорах и в проведении силовых попыток СССР на коммуникациях в 1962–1963 гг. привели к одностороннему признанию (между СССР и ГДР) Западного Берлина "как самостоятельной политической единицы", что окончательно было зафиксировано в Договоре о дружбе, взаимной помощи и

⁷⁰ Memorandum of Conversation [между Госсекретарём США Раском и послом СССР А. Добрыниным]. Washington. 1963. March 26. 2:15 p. m. // FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. Document № 182. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v15/d182> (дата обращения: 01.03.2015).

⁷¹ Подробно в русскоязычной литературе о берлинской проблеме эти инциденты описаны Г. Веттигом в книге "Н. С. Хрущёв и берлинский кризис 1958–1963 гг." (с. 270–273) на основе внешнеполитических документов США (FRUS: 1961–1963. Vol. XV : Berlin Crisis 1962–1963. P. 594–626), документов АВП РФ и архивов бывшей ГДР. В советской историографии описание этих инцидентов встречается в книге-очерке В. Кузнецова "За Бранденбургскими воротами" (С. 40–41).

сотрудничестве между СССР и ГДР от 12 июня 1964 г.⁷² Таким образом, после событий первой половины 60-х гг. XX в. позиции сторон по Западному Берлину были выведены на совершенно иной уровень, имели другую основу. Этот договор завершил процесс переориентации стратегического курса СССР в отношении Западного Берлина. Своеобразным подтверждением этого явилось создание в 3-м Европейском отделе МИД СССР референтуры по Западному Берлину под руководством А. А. Токовина, что способствовало более глубокому изучению западноберлинской проблемы советскими дипломатами (в особенности её сотрудником Ю. Квицинским).

Фиксация прав западных держав на город была признана советским правительством, о чём в 50-е гг. прошлого века не могло идти и речи. Западные державы также убедились в готовности СССР идти на значительные уступки. По словам Р. В. Долгилевича, концепция "самостоятельной политической единицы", установив статус-кво между западными державами и СССР в берлинском вопросе, позволила весь огонь критики сосредоточить на присутствии ФРГ в Западном Берлине⁷³. Вопрос использования западными государствами коммуникаций с Западным Берлином, проходивших через территорию ГДР или в её воздушном пространстве, советской стороной более не ставился. Масштабных акций против функционирования военного транзита больше не предпринималось.

Формирование концепции Четырёхстороннего и Транзитного соглашений (1964–1971)

В середине – второй половине 60-х гг. наметился стабильный рост гражданских транзитных перевозок, осуществляемых всеми видами транспорта. Транспортные коммуникации, выполнявшие роль артерий и снабжавшие экономику Западного Берлина, которая развивалась в полной изоляции от окружающей территории, играли ведущую роль во взаимоотношениях между ФРГ и ГДР.

⁷² Текст Договора от 12 июня 1964 г. см.: Правда. 1964. 13 июня.

⁷³ Долгилевич Р. В. Советская дипломатия и Западный Берлин. 1963–1964 гг. По материалам Архива МИД РФ / Р. В. Долгилевич // Новая и новейшая история. 2007. № 4. С. 15.

Западный Берлин в экономическом смысле в 60-е гг. XX в. стал полноценным эксклавом ФРГ, но с юридической точки зрения, как упоминалось выше, таковым не являлся. Огромные финансовые ресурсы (около 300 млн марок ежегодно) выделяла ФРГ на покрытие транспортировки товаров в/из города. Среднее расстояние транспортировки каждой тысячи груза в Западном Берлине было на 112 км протяжённее, чем в ФРГ, что значительно повышало стоимость продукции. По данным Немецкого экономического института, в первой половине 60-х гг. 97 % ввоза и 98 % вывоза товаров Западного Берлина приходилось на долю ФРГ и стран Западной Европы⁷⁴.

Чтобы обеспечить нормальное функционирование транзита, ФРГ, как уже упоминалось, ещё с начала 50-х гг. ввела так называемую "федеральную гарантию для покрытия риска, связанного с получением товаров из Берлина". Субсидированию подвергались все грузы, перемещаемые по автобанам и железной дороге. Общая гарантийная сумма в начале 60-х гг. XX в. составляла более 0,5 млрд западногерманских марок.

В 60-е гг. перевозки осуществлялись фактически по тем же коммуникациям, что и в предыдущие годы (см. Приложение 3). После мероприятий, состоявшихся 13 августа 1961 г., произошли лишь незначительные изменения в пересечениях КПП на границе внешнего обвода Западного Берлина с ГДР. После подписания 9 сентября 1964 г., вместо старого Кляйн-Махновского договора, протокола "О регулировании приёмки грузов, предназначенных для Западного Берлина, и передачи грузов западноберлинских отправителей в ФРГ рейхсбаном (железнодорожной ГДР) и об установлении пограничных станций для этого международного движения", между Министерством транспорта ГДР и Управлением федеральных железных дорог ФРГ, для железнодорожных грузоперевозок были открыты три дополнительные линии, соответствующие ранее существовавшему пассажирским (см. Приложение 4). В протоколе также указывалось, что в случае необходимости власти ГДР могли выделять дополнительные поезда.

⁷⁴ Цит. по: *Восленский М. С. "Восточная" политика ФРГ (1949–1966) / М. С. Восленский. М. : Наука, 1966. С. 91.*

Сообщение по внутренним водным путям между ФРГ и Западным Берлином не имело какого-либо межгосударственного договора и продолжало функционировать лишь на основе решений Контрольного совета, посредством выдачи временных навигационных пропусков для межзонального плавания (Temporary Navigations Permits for Interzonal Navigation). Бездоговорной период продолжался на протяжении 60-х гг. XX в. Восточногерманские власти пытались склонить ФРГ к заключению межведомственного договора о речном судоходстве. Такая попытка была предпринята весной 1965 г., однако западногерманские власти 2 июня отклонили это предложение. Получив отказ, правительство ГДР в одностороннем порядке 1 июля 1965 г. отменило положения времён оккупации и выпустило распоряжение "О внешнем движении речных судов", которое чётко фиксировало суверенные права ГДР на коммуникации.

Практически все гражданские перевозки между ФРГ и Западным Берлином (около 98 % от всего количества перевозок) в эти годы контролировались восточногерманскими властями. Военный транзит западных держав (2 % от всех грузоперевозок) находился под контролем военных органов ГСВГ⁷⁵.

В Западный Берлин ввозились главным образом строительные материалы, уголь, нефть, лес, железно-рудные и химические товары, продовольствие (около 85–90 % всего ввоза), что говорит о его полной зависимости от поставок из ФРГ и значимости вопроса о транзите⁷⁶. Всего в среднем в середине – второй половине 60-х гг. в Западный Берлин ежегодно по транзитным коммуникациям ввозилось около 11 млн т различных грузов⁷⁷. Самая большая доля грузового ввоза приходилась на водный транспорт – около 40 %. Этим видом транспорта ввозилась основная часть кирпичей, строительных камней, грунтов и нефтепродуктов, а также угля. Всего же

⁷⁵ Контроль за военными грузами на КПП "Мариенборн", а также на КПП на границе Западного Берлина с ГДР осуществлялся частями пограничных войск КГБ СССР. С этой целью в Берлине был расквартирован 105-й отдельный Рижский Краснознаменный ордена Красной Звезды полк специального назначения (данные представлены автору полковником пограничных войск в отставке В. В. Дюгаевым. Интервью дано автору 16 мая 2007 г.).

⁷⁶ Подсчитано автором на основе: Statistisches Jahrbuch. Berlin, 1967. S. 209–210.

⁷⁷ Ibid. S. 209.

водным транспортом ежегодно ввозилось более 4–4,5 млн т различных грузов⁷⁸. На втором месте по объёму ввозимых грузов (около 35 %) находился автомобильный транспорт, посредством которого в город в основном поставлялись продукты питания, сельскохозяйственная и плодово-ягодная продукция (1,1–1,2 млн т), а также строительные материалы, химическая и продукция машиностроения, сырьё, древесина и целлюлоза (более 1,4 млн т). Всего же автомобильным транспортом ввозилось около 3,5 млн т грузов⁷⁹. Железнодорожный транспорт по числу ввозимых в город грузов находился на третьем месте. 2/3 ввоза этим видом транспорта приходилось на уголь, продукты питания, напитки и сельскохозяйственную продукцию. Всего грузовыми поездами в Западный Берлин доставлялось 2,5–2,6 млн т грузов⁸⁰ (около 25 % всего ввоза).

Из города вывозилось гораздо меньше грузов, что свидетельствует о хроническом отрицательном торговом балансе Западного Берлина. Структура западноберлинской экономики определяла номенклатуру вывозимых товаров. На первом месте по объёму производимой продукции, стоимости продукции и числу занятых рабочих находилась электротехническая промышленность. Именно на неё и приходилась значительная доля вывоза (не считая пищевой и сельскохозяйственной продукции). На внешний рынок Западный Берлин поставлял в основном готовую продукцию: сельскохозяйственную и пищевую, электротехнические изделия, продукцию точной механики и химической промышленности, оптики, машины, стройматериалы и прочее (более 90 % всего вывоза).

Всего в среднем в середине – второй половине 60-х гг. из Западного Берлина по транзитным коммуникациям в ФРГ вывозилось 1,8–2 млн т различных грузов, основная часть которых, как видно, приходилась на готовую продукцию западноберлинских предприятий⁸¹.

Преобладающим видом транспорта в вывозе являлся автомобильный, которым транспортировалось в среднем ежегодно

⁷⁸ Подсчитано автором на основе: Statistisches Jahrbuch. Berlin, 1967. S. 209.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid. S. 209.

⁸¹ Ibid. S. 207.

1,45 млн т грузов (около 70–75 % всего вывоза), основными из которых являлись продовольственные товары, электротехнические изделия, изделия химической промышленности, машиностроительная продукция, цветные металлы, табачные изделия и пр.⁸² Водным транспортом вывозилось более 0,4 млн т грузов (около 20 % всего вывоза), в основном это были железо и сталь, цветные металлы, строительные камни и грунты, продукты питания и электротехническая продукция⁸³. Меньше всего грузов вывозилось железнодорожным транспортом (электрооборудование и продукция машиностроения) – от 0,18 до 0,24 млн т ежегодно, что составляло около 10 % от других видов транспорта⁸⁴.

Таким образом, в перевозках в обоих направлениях во второй половине 60-х гг. на автомобильный транспорт приходилось 40–41 %, на железные дороги соответственно 21–22 %, на водные пути – 39–40 % грузооборотом. Доля перевозок грузов воздушным путём была чрезвычайно мала. Так, например, в 1966 г. по воздуху в обоих направлениях было перевезено всего 4,65 тыс. т грузов, что составило примерно 0,04 % от общего объёма всех грузов, перевезённых в тот год (11,95 млн т). Дисбаланс во ввозе сырья и вывозе готовой продукции объясняет и дороговизну транспортных перевозок. Следствием того, что в город доставлялось главным образом продовольствие, сырьё и горючее (85–90 % ввоза), а вывозились исключительно готовые изделия (90 % вывоза), было то обстоятельство, что основная часть транспорта возвращалась из Западного Берлина порожняком: водным транспортом ввозилось 4–4,5 млн т грузов, а вывозилось 0,4 млн т (90 % барж и речных судов возвращалось пустыми); железнодорожным транспортом ввозилось 2,5 млн т, а вывозилось 0,2 млн т (90 % составов шли пустыми); автомобильным транспортом ввозилось 3,5 млн т, а вывозилось 1,4 млн т, но, учитывая, что более 50 % автомашин, участвовавших в снабжении города, принадлежало Западному Берлину, то в ФРГ возвращалось около 30 % пустых западногерманских грузовиков.

Тем не менее положительная динамика роста грузооборотом показывает стремительное увеличение объёма перевозимых товаров и интенсификацию транзитного сообщения с Западным

⁸² Подсчитано автором на основе: Statistisches Jahrbuch. Berlin, 1967. S. 207–208.

⁸³ Ibid. S. 207.

⁸⁴ Ibid.

Берлином. Данное обстоятельство также во многом явилось немаловажным фактором в реализации намерения властей ФРГ решить транзитные проблемы посредством подписания договора с ГДР, а также заключить соглашение между Сенатом Западного Берлина и ГДР. Так, в период с 1962 г. по 1968 г. движение грузов между Западным Берлином и Западной Европой в обоих направлениях возросло с 9,5 млн т до 13 млн т.

Общий объём пассажирских перевозок за этот же период почти утроился (с 4 млн человек до 11 млн). Ежедневно в обоих направлениях перемещалось более 31 тыс человек. Основная нагрузка в пассажирских перевозках ложилась на автомобильный транспорт, которым перевозилось в обоих направлениях 6 млн человек (55 % пассажиров). Значительная часть перемещавшихся использовала личный транспорт, что было следствием высокой автомобилизации граждан ФРГ и Западного Берлина. Основная нагрузка в обеспечении автомобильных перевозок приходилась на самую короткую коммуникацию, связывавшую город с Западной Германией, автобан Берлин – Хелмштедт (66 % всего автомобилепотока из Берлина в ФРГ). Только в 1970 г. через КПП "Драйлинден", располагавшийся в начале этого автобана, проследовало 5,9 млн пассажиров, 2,5 млн грузовых автомобилей. В выходные дни и праздники через него следовало в обоих направлениях 4–4,5 тыс. легковых автомобилей. Помимо всего, ежедневно КПП пропускал на автобан приблизительно 280 грузовиков и 50 автобусов. Воздушным транспортом перевозилось свыше 4 млн человек (36 % пассажиров). Менее всего пассажиров перевозилось по железным дорогам – 1 млн человек (9 % пассажиров). Водный транспорт в пассажирских целях не использовался.

Окончание 2-го Берлинского кризиса и провал попытки решения проблемы в 1958–1963 гг. привели к относительному разрешению ситуации вокруг города и прекращению острого противостояния СССР – США. Вопрос западноберлинского транзита переместился в несколько иную плоскость и ярко отразился на межгерманских отношениях. Активизировались действия ГДР против ФРГ, поддерживаемые Советским Союзом.

Противодействие курсу ФРГ в отношении Западного Берлина в середине – второй половине 60-х гг. XX в. занимало значительное

место во внешней политике Советского Союза⁸⁵. С созданием в МИД СССР референтуры по Западному Берлину деятельность внешнеполитического ведомства в этот период качественно изменилась. Исчезла прежняя бессистемность в западноберлинском вопросе. Тщательное изучение этой проблемы посредством активного привлечения широкого спектра документов периода совместной оккупации Германии и западной юридической литературы по данному вопросу позволили ликвидировать многие пробелы в аргументационной составляющей советских доводов о неправомерности осуществления как со стороны ФРГ, так и со стороны западных держав тех или иных политических шагов в отношении города⁸⁶. Именно в это время появляются диссертации сотрудников МИД СССР по западноберлинскому вопросу (в 1967 г. – Ю. А. Квицинского, в 1968 г. – В. Н. Белецкого, в 1969 г. – М. А. Логвинова). Всё это, естественно, способствовало применению более продуманной, взвешенной и аргументированной тактики Советского Союза в западноберлинском вопросе, что до того времени было коньком западной дипломатии, которая к нотам протеста против советских действий публиковала также развёрнутые историко-юридические документы, подтверждающие права союзных государств на доступ и присутствие в Западном Берлине.

Действия властей ГДР в середине – второй половине 60-х гг. на коммуникациях, при согласовании с МИД СССР, стали развиваться по принципу "акция – реакция". Причиной этого стала активизация претензий ФРГ на право федерального присутствия в Западном Берлине (который также приходится на середину и вторую половину 60-х гг.), что немедленно отразилось на мероприятиях относительно гражданского транзита. Администрация ФРГ в определённой степени изменила своё отношение к восточному соседу с приходом Л. Эрхарда к власти, что подтверждается продолжением разработки различных планов по разрешению германского вопроса, в которых, в частности, предлагалось и урегулирование

⁸⁵ Долги́евич Р. В. Советская дипломатия и Западный Берлин : 1963–1964 гг. По материалам архивов МИД РФ / Р. В. Долги́евич // Новая и новейшая история 2007. № 4. С. 21.

⁸⁶ Квицинский Ю. Время и случай. Заметки профессионала / Ю. Квицинский. М. : ОЛМА-Пресс, 1999. С. 260–272.

транзитного вопроса. Ещё в 1966 г. парламентский статс-секретарь в МИД ФРГ К. Шютц сформулировал немецкий эквивалент "трёх основ" Дж. Кеннеди: присутствие (Zustand) затрагивало вопрос статуса города (права четырёх держав на Берлин как целое и права трёх западных держав на Западный Берлин, включение его в правовую и экономическую систему ФРГ, так же как и связи Западного Берлина с ФРГ, включая представление его на международной арене посредством Федерации); доступ (Zugang) означал обеспечение свободного от помех и облегчённого транспортного сообщения между Берлином и ФРГ, и не только для военного, но и для гражданского передвижения; проход (Zutritt), означающий расширение возможностей посещения западноберлинцами восточной части Берлина, как это было до 13 августа 1961 г.⁸⁷ На основании этих установок, абсолютно ничего не упоминавших о ГДР, власти ФРГ пытались реализовать заявленные права, тем самым провоцируя своими действиями восточногерманские власти на принятие соответствующих обстановке решений.

Как было отмечено выше, Западный Берлин в экономическом смысле в 60-е гг. прошлого века фактически стал полноценным эксклавом ФРГ, и поэтому, даже если признать правомерность позиции западногерманских властей, что он является федеральной землёй ФРГ, то и в данном случае, следовало бы учитывать, что сообщение с эксклавами происходит лишь с разрешения того государства, внутри которого он располагается. Ни о каких требованиях установления экстерриториального коридора для связи с городом в послевоенной международно-правовой практике не могло идти и речи. Сам принцип анклавности/эксклавности той или иной территории, как упоминалось, подразумевает невозможность использования свободного сообщения с другими государствами иначе, как через окружающую его иностранную территорию. Руководствуясь данным положением, восточногерманские власти, поддержанные советской стороной, усилили требования признания своих прав на контроль над этими путями и продолжили дальнейшие мероприятия в этом отношении.

⁸⁷ Görtemaker M. Berlin und die Ostpolitik / M. Görtemaker // Berlin im Europa der Neuzeit: ein Tagungsbericht / Hrsg. von W. Ribbe. Berlin ; New York, 1990. S. 508.

В юридической периодике, по большей части в западногерманской, развернулись дискуссии о правомочности той или иной стороны на распространение своей юрисдикции на пути доступа⁸⁸. Как известно, в западногерманской литературе и договорах, заключённых между ФРГ и ГДР термин "транзит" не употреблялся. Использовался лишь термин "доступ", так как согласно международно-правовым нормам транзитное сообщение имело предпосылкой признание суверенитета того государства, через территорию которого проходят коммуникации и осуществляется транспортное движение, что ФРГ, естественно, делать не собиралась. Так, например, в Протоколе о перевозке грузов железной дорогой от 9 сентября 1964 г. грузовые перевозки между ФРГ и Западным Берлином западногерманской стороной были обозначены лишь как "внешние" или "пересекающее границу" ("grenzüberschreitend")⁸⁹. Тем не менее, сам факт подписания таких соглашений говорит о том, что западногерманские представители де-факто признавали суверенитет ГДР над железнодорожными путями.

Таким образом, назрела необходимость разрешения этой весьма нездоровой ситуации с западноберлинским транзитом. С одной стороны, прямолинейная и крайне негибкая позиция западногерманских властей не слишком способствовала урегулированию спорных вопросов. С другой стороны, власти ГДР и советское правительство своими настойчивыми требованиями признания ГДР как

⁸⁸ Среди западногерманских авторов наиболее чётко позицию руководства ФРГ выразил Д. Шрёдер и Х. Манке на страницах журналов "Право и политика", "Право на востоке и на западе", "Немецкий архив": Schröder D. Die rechtliche Konsequenzen einer Anerkennung der „DDR“ für Berlin / D. Schröder // Recht und Politik. 1967. Heft 2. S. 117–122; *Idem*. Die Bedeutung der Drei-Staaten-These für die Rechtslage des Verkehrs von und nach Berlin // Recht in Ost und West. 1967. Jg. 11. S. 104–109; *Idem*. Ost-Berliner Irrlehren über die Rechtslage des BerlinßVerkehrs // *Ibid*. 1968. Heft 1. S. 76–77; *Idem*. Die Bedeutung der Berliner Rechte der Alliierten für den Zugang von Deutschen nach Berlin // *Ibid*. 1969. Heft 1. S. 11–19; *Mahnke H.* Das Recht des zivilen Zugang nach Berlin / H. Mahnke // Deutschland Archiv. 1969. Jg. 2. S. 148–154. Позиция властей ГДР была отражена. Г. Гёрнером и П. А. Штайнигером в журналах: "Немецкая внешняя политика" и "Внешнеполитическая корреспонденция": Görner G. DDR gewährleistet friedlichen Transit von und nach Westberlin / G. Görner // Deutsche Aussenpolitik. 1968. S. 1321–1329; *Steiniger P. A.* Nachhilffunterricht für Imperialisten im Grenz- und Transitrecht / P. A. Steiniger // Aussenpolitische Korrespondenz. 1968. S. 219.

⁸⁹ Цит. по: Görner G. *Op. cit.* S. 64.

субъекта международных отношений старались в корне изменить сложившееся положение. Возможность нормализации вопроса о доступе в Западный Берлин, а также продолжение постепенного изменения позиции западноберлинской правящей элиты относительно отношений с ГДР ярко иллюстрирует пример с заключением в декабре 1963 г. соглашения между ГДР и сенатом Западного Берлина о Рождественских пропусках, которое некоторые немецкие историки называют началом новой "восточной политики" В. Брандта⁹⁰.

Вопрос о воздушном сообщении в середине 60-х гг. также вызвал несколько споров, связанных с односторонними действиями западных властей, всё ещё не признававших суверенитета ГДР над воздушным пространством. Западноберлинцы после установления прямой автобусной связи между западноберлинскими и восточноберлинскими аэродромами могли пользоваться и международным аэропортом Шёнефельд, расположенным на территории ГДР в пригороде Берлина. Однако в ФРГ и Западную Европу полёты с него не совершались, так как отсутствовал договор о воздушном сообщении между обеими Германиями и западными странами. Самолёты летали лишь в Прагу и Варшаву. В 1960 г. аэродром Тегель, который по своим техническим качествам и пропускной способности превосходил аэродром Темпельхоф, уже перестававший справляться со всё увеличивающимся авиапотоком, был открыт для приёма гражданских самолётов. Полёты с него совершались так же, как и прежде, по коридорам, которые вели в Западную Германию. В принципе авиарейсы совершались в прежнем формате, хотя это и не одобрялось советской стороной, тем не менее советские диспетчеры в берлинском Центре безопасности вели работу по обеспечению этих полётов. Но в 1964 г. произошло то, чего западные державы без согласования с СССР делать в принципе не могли – авиакомпания Pan American World Airways 31 мая открыла межконтинентальную воздушную линию прямым сообщением Западный Берлин (Тегель) – Нью-Йорк, а 1 ноября 1964 г. компанией British European Airways была открыта прямая авиалиния Лондон – Западный Берлин. Если даже принять точку зрения западных властей, что

⁹⁰ Appel R. Die Regierenden von Berlin seit 1945 / R. Appel. Berlin, 1996. S. 182.

ГДР являлась всего лишь советской зоной, то именно с СССР нужно было заключать соответствующее соглашение относительно подобных полётов, ведь предыдущие авиалинии были согласованы именно с Советским Союзом. Отнести же новую авиатрассу к предназначенным для нужд гарнизонов, естественно, было нельзя. Более того, создание этой авиалинии было осуществлено на фоне происходивших зимой и весной 1964 г. на границе воздушного пространства ГДР и ФРГ частых столкновений советской авиации ПВО 16-й воздушной армии с разведывательными самолётами США⁹¹. В ноте протеста правительства ГДР Соединённым Штатам новый авиамаршрут Берлин – Нью-Йорк был обозначен как противоправный, так как нарушал нормы международного права, в соответствии с которыми такие полёты должны совершаться только с разрешения того государства, над чьей территорией они проходят, а с ГДР западными державами до сих пор не было заключено никаких подобных договоров об использовании его воздушного пространства⁹². США в ответном заявлении от 23 июня⁹³ в очередной раз отметили, что право на полёты западных союзников базируется на основании признания победы союзников над нацистской Германией и на четырёхсторонних соглашениях о создании воздушных коридоров, где предусматриваются неограниченные полёты западных союзников. В ноте западных властей от 22 августа, где они подчеркнули неограниченность воздушного сообщения в берлинских коридорах, отмечалось в частности, что ответственным за безопасность полётов является СССР, тем самым дав понять, что за все происшествия, которые происходят на путях воздушного доступа, ответственен лишь Советский Союз и именно с ним должны решаться все вопросы, а не с "так называемой ГДР"⁹⁴. Советский представитель в берлинском Центре безопасности полётов в ноябре заявил, что он имеет указание не регистрировать заявки на международные полёты в воздушных коридорах, так как "эти

⁹¹ Подробнее о воздушных боестолкновениях см.: *Иванников В. Г.* Дипломатический факультет – принуждение к миру / В. Г. Иванников // Дуэль. 1998. № 10 (57).

⁹² Текст ноты ГДР от 22 июня 1964 г. см.: *Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962*. S. 552.

⁹³ *Ibid.* S. 553.

⁹⁴ *Ruge H. G. Op. cit.* S. 25.

полёты не согласованы с соответствующими органами ГДР", а Советский Союз отказывается от какой-либо ответственности за прямые полёты Лондон – Берлин. Британский представитель в Центре в ответ лишь сослался на ноту от 22 августа⁹⁵. Несмотря на продолжавшиеся разногласия между державами о полётах в воздушных коридорах, международные рейсы совершались. Количество перевозимых самолётами пассажиров ежегодно увеличивалось в среднем на 400 тыс. человек. Так, в 1964 г. было перевезено в обоих направлениях 2,72 млн человек (63 701 самолёто-вылет в обоих направлениях), а в 1965 г. уже 3,15 млн пассажиров (71 009 самолёто-вылетов в обоих направлениях)⁹⁶. Рост продолжился и в последующие годы.

Ограничительные меры ГДР на коммуникациях возобновились, так же как и в первой половине 50-х гг. XX в. в рамках противодействия тем или иным политическим шагам, предпринимаемым правительством ФРГ. Эти мероприятия были согласованы в действиях между СССР и ГДР. Так, например, в марте 1965 г. президент бундестага Е. Герстенмайер объявил о проведении в Западном Берлине пленарной сессии бундестага ФРГ. Такие заседания не проходили с октября 1958 г. и, естественно, заявление президента вызвало большой резонанс в Европе. Невзирая на произошедшие изменения в позиции западных государств после событий 1961–1963 гг., власти ФРГ фактически санкционировали демонстративную акцию с целью подтверждения продолжения своих федеральных полномочий относительно Западного Берлина и своего присутствия в нём. Реакция была молниеносной. Советское правительство направило 23 марта 1965 г. ноту протеста против "реваншистского" заседания Бундестага. С 1 по 11 апреля восточногерманские власти и органы ГСВГ блокировали весь гражданский транзит. Войска ГСВГ и Народной армии ГДР начали совместные боевые учения⁹⁷.

⁹⁵ Ruge H. G. Op. cit. S. 25–26.

⁹⁶ Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1962. S. 593.

⁹⁷ Авиация ВВС ГСВГ 8 апреля совершила более 400 облётов здания Конгресс-халле рядом с Рейхстагом с целью срыва заседания бундестага посредством создания шумовых эффектов при преодолении звукового барьера новыми Су-7 и МиГ-21 (Иванников В. Г. Дипломатический факультет – принуждение к миру / В. Г. Иванников // Дуэль. 1998. № 10). В этот же день к северо-западу от Берлина был выброшен парашютный десант, с тем чтобы могло показаться, как отмечает

Кульминацией всего в этот год стало ужесточение с 1 июля правил пользования водными коммуникациями, что, однако, не повлияло на перемещение гражданских грузов этим видом транспорта (если в 1965 г. было перевезено в обоих направлениях около 4,5 млн т, то в 1966 г. – 4,8 млн т грузов⁹⁸).

В подтверждение своих намерений, продемонстрированных в апреле 1965 г., МИД СССР 14 мая этого же года вручил посольствам трёх западных держав в Москве ноты, в которых Советское правительство предупреждало, что если дальше будут допускаться подобные "провокации реваншистских и милитаристских сил" (как незаконное заседание бундестага 7 апреля), то оно "вынуждено будет прибегнуть, в связи со взятыми на себя обязательствами, к действенным мерам, которые сочтёт необходимым принять для обеспечения неприкосновенности границ ГДР и пресечения незаконных действий реваншистских и милитаристских сил в отношении Западного Берлина"⁹⁹. Тем самым СССР подтвердил свои гарантии относительно позиции ГДР в берлинском вопросе и всемерной поддержке её действий.

Существенным фактором, способствовавшим вскоре снижению контрдействий со стороны ФРГ на акции ГДР, стало уменьшение роли внутригерманской торговли в экономике ГДР. Экономический рост ГДР после введения в действие летом 1963 г. "новой экономической системы" (положившей начало экономическим реформам) и рост внешней торговли¹⁰⁰ республики со странами СЭВ способствовали снижению возможности западногерманского правительства влиять на акции ГДР, касавшиеся транзита, посредством применения "оговорки об отмене" во внутригерманской торговле, о которой было заявлено ещё в ходе заключения Берлинского соглашения 22 сентября 1951 г. Эта оговорка применялась вплоть до 1967 г. и играла роль фактора, существенно сдерживавшего попытки ГДР

Ю. Квицинский, оказавшийся очевидцем происходившего, "будто войска высаживаются прямо на город" (Квицинский Ю. М. Указ. соч. С. 262).

⁹⁸ Statistisches Jahrbuch. Berlin, 1967. S. 207–208.

⁹⁹ Цит. по: Абрахимов П. А. Западный Берлин вчера и сегодня / П. А. Абрахимов. М. : Международные отношения, 1980. С. 58.

¹⁰⁰ Внешнеторговый баланс ГДР после 1965 г. стал впервые за многие годы позитивным.

усложнить сообщение Западного Берлина с ФРГ. 16 августа 1967 г. эта поправка, ставшая, по словам корреспондентов "тупым оружием"¹⁰¹, была отменена западногерманским правительством. Федеральный министр экономики К. Шиллер заявил тогда, что "отказ от оговорки не означает, что федеральное правительство придаёт меньшее значение открытости и безопасности свободного доступа в Берлин, чем до сих пор"¹⁰². Тем не менее вопрос о влиянии внутригерманской торговли на функционирование транзита постепенно отошёл на второй план, что знаменовало собой качественно иной уровень взаимоотношений между обоими германскими государствами. В ходе очередного продления 6 декабря 1968 г. торгового соглашения между представителями ФРГ и ГДР, вопрос о транзите вообще не поднимался. Внутреннее экономическое развитие ГДР и, как следствие, постепенное обретение независимости от западногерманских поставок само собой сделали этот инструмент давления недейственным против восточногерманских властей. Данное обстоятельство ярко проявилось в ходе серии ограничительных мероприятий в 1968–1970 гг., когда после создания "большой коалиции", западногерманское правительство по инерции стремилось продолжать акции демонстративного заявления своих прав на Западный Берлин. За два года количество существенных ограничений, которые восточногерманские власти осуществляли по согласованию с Москвой, превзошло все предыдущие годы.

В связи со всплеском в ФРГ и Западном Берлине активности НДП и различных "союзов изгнанных", 10 марта 1968 г. МВД ГДР запретило проезд по коммуникациям республики членам НДП и лицам, занимающимся фашистской деятельностью. 13 апреля 1968 г. МВД ГДР до особого указания запретило проезд по коммуникациям между ФРГ и Западным Берлином членам и руководящим чиновникам правительства ФРГ. Однако наиболее значимыми мероприятиями и вызвавшими большой резонанс, с помощью которых ГДР хотела решительно заявить о своём суверенитете на коммуникациях, стали события 11 июня 1968 г. Восточногерманские власти, в ответ на принятие федеральным правительством Германии "чрезвычайных

¹⁰¹ См. подробнее: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 1967. 17 august (цит. по: Görner G. Op. cit. S. 75).

¹⁰² Цит по: Görner G. Op. cit. S. 75

законов" и попытки распространить их на Западный Берлин через сенат города, с целью разгона студенческих демонстраций и устранения внепарламентской оппозиции, постановлением правительства ГДР ввели "паспортно-визовый режим в транзитном сообщении в/из западногерманской Федеративной республики и самостоятельной политической единицы Западный Берлин, так же как и запрет на транспортировку неонацистских материалов через территорию ГДР"¹⁰³. В соответствии с этим распоряжением существенно увеличивались размеры пошлин за использование автомобильных и водных коммуникаций¹⁰⁴, которые не повышались в течение последних семи лет. Хотя ситуация с распространением "чрезвычайных законов" ещё была под вопросом в Сенате, власти ГДР всё равно провели эти мероприятия. В результате пассажирские перевозки резко снизились. К 1971 г. они упали с 11 млн до 8,8 млн человек.

Таким образом, установление для всех граждан ФРГ и Западного Берлина визового режима довело до логического конца эволюцию западноберлинского транзитного функционирования и привело его де-факто в одностороннем порядке (по инициативе ГДР) в соответствие с международными нормами. Анализ ситуации, проведённый американскими специалистами внешнеполитического ведомства показывает, что акции восточногерманских властей, вероятно, предпринятые с согласия советских органов власти, направлены были сугубо на признание западными немцами их суверенитета в отношении всех коммуникаций, ибо эти акции не затрагивают военного сообщения западных гарнизонов¹⁰⁵.

¹⁰³ Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik. 1968. S. 227; Транзитная виза стала стоить 5 западногерманских марок (однократная виза) и 10 марок (двукратная виза) (Die Fünfte Durchführungsbestimmung zum Passgesetz der DDR vom 11. Juni 1968 // Neues Deutschland. 1968. 12. Juni).

¹⁰⁴ Anordnung vom 11. Juni 1968 über die Erhebung einer Steuerausgleichsabgabe für Beförderungsleistungen westdeutscher und Westberliner Unternehmer auf Strassen und Wasserstrassen der DDR // Neues Deutschland. 1968. 12. Juni.

¹⁰⁵ Memorandum from the Under Secretary of State (Katzenbach) to President Johnson. Washington. 1968. June 12 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 268. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d268> (дата обращения: 01.03.2015).

Заместитель министра иностранных дел СССР В. В. Кузнецов на встрече 14 июня в Нью-Йорке с Д. Раском отклонил претензии правительства США к СССР относительно мероприятий ГДР, которые, по словам Раска, являлись угрозой жизнеспособности Западного Берлина и были на руку противникам присоединения ФРГ к Договору о нераспространении ядерного оружия. Кузнецов заявил, что "правительство ГДР не приняло никаких новых мер относительно существующей ситуации с доступом. Линия была той же самой, что и прежде. Восточные немцы управляли доступом относительно западных немцев на том самом основании, что они являются гражданами зарубежной страны. Они всего лишь требуют визы, что является нормальной практикой суверенных государств, а союзнический доступ не затрагивают"¹⁰⁶. Таким образом, Советское правительство отмежевалось от какого-либо участия в этих акциях и продемонстрировало полную самостоятельность ГДР в принятии подобных решений, что могло бы повысить её статус как субъекта в вопросе о Западном Берлине.

Западногерманские власти активно предлагали западным державам различные проекты противодействия акциям ГДР. Так, например, предлагалось не только ввести налоги на движение восточногерманских грузовиков и барж по территории ФРГ¹⁰⁷ (сверхсуществовавших), но и открыть альтернативный способ перевозки жителей города (челночный авиарейс Берлин – Гамбург, стоимость билетов в котором была бы не более железнодорожных)¹⁰⁸. Настойчивость ФРГ демонстрировала стремление

¹⁰⁶ Memorandum of Conversation [между госсекретарём США Д. Раском и зам. министра иностранных дел СССР В. В. Кузнецовым]. New York. 1968. June 14 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 270. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d270> (дата обращения: 01.03.2015).

¹⁰⁷ Memorandum from the Executive Secretary of the Department of State (Read) to the President's Special Assistant (Rostow). Washington. 1968. June 16 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 272. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d272> (дата обращения: 01.03.2015).

¹⁰⁸ Все расходы ФРГ предлагала взять на себя. По расчётам статс-секретаря МИД ФРГ Ф. Дуквица, компенсационные издержки ФРГ на покрытие налогов в транзите составили бы 115 млн западногерманских марок в год (Telegram from the Embassy in Germany to the Department of State. Bonn. June 18. 1968 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV. Document № 273. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d273> (дата обращения: 01.03.2015)).

западногерманских властей во что бы то ни стало отстаивать свои позиции в городе. Попытки повлиять на ГДР посредством использования старого рычага давления – внутригерманской торговли – были отклонены западными государствами, так как прекращение западногерманских поставок уже не явилось бы серьёзной потерей для ГДР¹⁰⁹. Для реального экономического влияния на экономику ГДР необходимо было бы прекратить всю торговлю западных держав с ГДР, что было уже просто невозможно. Таким образом, действенных инструментов воздействия против мероприятий ГДР (разве что кроме введения ответных налогов) почти не оставалось и ФРГ приходилось мириться с этим обстоятельством.

Стоит отметить, что на неофициальной встрече 19 июня 1968 г. В. Брандта (являвшегося с 1966 г. министром иностранных дел ФРГ) с советским послом в ГДР П. Абрасимовым, первый высказал идею о смягчении акций ГДР по взиманию налогов с перемещающихся по коммуникациям ФРГ – Западный Берлин посредством установления условий выплаты единовременной суммы (паушала), определённой на основании договора между правительствами ФРГ и ГДР. П. Абрасимов положительно отреагировал на эту идею, что, по мнению Брандта, явилось "обнадёживающим признаком"¹¹⁰. Вообще в ходе всей беседы П. Абрасимов ясно давал понять, что СССР не желает дальнейшего ухудшения ситуации вокруг Западного Берлина, что расценивалось как поиск точек соприкосновения с западногерманскими властями для будущего урегулирования всего комплекса проблем. Однако дальнейшие мероприятия властей ФРГ и ГДР отодвинули идею финансового смягчения транзитного функционирования на три года на второй план.

Ситуация с берлинским транзитом обсуждалась также на 41 встрече министров иностранных дел стран НАТО в Рейкьявике 24–25 июня 1968 г. На этом мероприятии Брандт заявил о намерении помочь западноберлинским горожанам, увеличив финансовую

¹⁰⁹ За весь 1967 г. объём внутригерманской торговли уменьшился на 11 %, а за первый квартал 1968 г. на 1 %.

¹¹⁰ Telegram from the Embassy in Germany to the Department of State. Bonn. 1968. June 19 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 274. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d274> (дата обращения: 01.03.2015).

помощь на покрытие транспортных налогов, а также ввести, по согласованию с ГДР, систему единовременных сводных выплат, заменяющих транспортный налог. Брандт также выразил идею о создании четырёхсторонней комиссии по регулированию доступа в Западный Берлин, однако это предложение, по его мнению, должно быть представлено Советскому правительству западными державами. ФРГ готова была поддержать это начинание¹¹¹. Госсекретарь Д. Раск на этом совещании одобрительно отозвался об идее Брандта ввести такой принцип оплаты единовременно выплачиваемой суммы за услуги, который предоставляют восточногерманские власти, что могло бы позволить увязать вопрос доступа с другими делами, интересующими восточных немцев. "Мы хотели бы заставить их понять, что консультации и соглашение необходимы"¹¹². В свете прекращения действия с 1967 г. такого эффективного рычага, как внутригерманская торговля, эта идея действительно могла иметь для западных держав, и прежде всего для ФРГ, положительные последствия.

Августовский ввод войск стран Варшавского договора в Чехословакию усилил силовой компонент в планах контрдействий западных государств, что выразилось в создании в сентябре-октябре 1968 г. спецплана на случай непредвиденных обстоятельств в Берлине, который предусматривал разработку действий союзников в ответ на предполагаемые ограничительные акции советских или восточногерманских властей. В качестве ответных мероприятий предполагалось помимо резких дипломатических шагов (совместные ноты протеста против действий СССР или ГДР всеми МИДами западных держав и во всех посольствах, протесты советским диспетчерам в берлинском Центре безопасности полётов), осуществление ряда показательных поездов вооружённых

¹¹¹ Memorandum of Conversation [между делегациями на 41-й встрече министров иностранных дел стран НАТО в Рейкьявике]. Reykjavik. 1968. June 23 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 278. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d278> (дата обращения: 01.03.2015).

¹¹² Memorandum of Conversation [между делегациями на сорок первой встрече министров иностранных дел стран НАТО в Рейкьявике]. Reykjavik. June 23. 1968 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Document № 279. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d279> (дата обращения: 01.03.2015).

военных конвоев по автобану Берлин – Хелмштедт, активизация демонстративных полётов военной авиации в воздушных коридорах, а также меры, направленные на ограничение отгрузок советских или восточногерманских судов в западных портах, наложение арестов в портах на суда, предоставленные в аренду Советскому Союзу, задержки и административное преследование судоходства в Кильском и Панамском каналах, усиление военных демонстраций на море (показательные наблюдения за судами посредством субмарин и надводных кораблей), запрет на судоходство в определённых районах, незначительные повреждения судов в открытом море и пр.¹¹³ В мемуарах Ю. Квицинского отмечается, что о подобных планах было известно в советском МИДе, а новый руководитель 3-го Европейского отдела МИД В. Фалин поручил ему разработать на основе документов периода совместной оккупации Германии конструктивный план, предусматривавший систему шагов, которые могли бы заставить ФРГ признать советскую позицию относительно Западного Берлина¹¹⁴.

На основе состоявшихся июньских мероприятий власти ГДР с ноября 1968 г. стали готовиться также к ограничениям на случай проведения 5 марта 1969 г. выборов федерального президента и проведения заседания федерального собрания Западной Германии, против чего активно выступили даже британские и французские власти¹¹⁵. Были наложены запреты на проезд по коммуникациям ряда категорий лиц¹¹⁶. ГДР вышеуказанными акциями смогла создать видимость полной самостоятельности в своих действиях относительно соблюдения собственного суверенитета. В итоге все мероприятия этого периода, осуществлённые в основном по ини-

¹¹³ Paper Prepared in the Department of State. Berlin Contingency Planning. Washington 1968. October 1 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 292. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d292> (дата обращения: 01.03.2015).

¹¹⁴ Квицинский Ю. Указ. соч. С. 265.

¹¹⁵ Telegram from Secretary of State Rusk to the Department of State. Brussels. 1968. November 14 // FRUS: 1964–1968. Vol. XV : Germany and Berlin. Document № 300. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15/d300> (дата обращения: 01.03.2015).

¹¹⁶ Генералы и офицеры бундесвера, а также все военнослужащие вооружённых сил ФРГ, члены комитета обороны бундестага, члены и чиновники федерального собрания, члены ХДС.

циативе ГДР, можно охарактеризовать как свидетельствующие о большей самостоятельности восточной Германии, чем прежде.

В мартовские дни намерение ФРГ распространить на Западный Берлин проведение выборов в Западной Германии получило широкий резонанс не только в Европе, но и в мире. Открытая демонстративность и попытка ещё раз пошатнуть статус-кво вокруг города властями ФРГ побудили советское руководство и власти ГДР действиями продемонстрировать свой протест. Было продолжено усиление давления на транзитные коммуникации и авиакоридоры. Советская сторона, как заявил главный контролёр советской секции в берлинском Центре безопасности полётов "отказывается гарантировать безопасность этих полётов и отклоняет всю ответственность за их безопасность"¹¹⁷. В районе сухопутных коммуникаций в эти дни были вновь проведены совместные учения ГСВГ и Народной армии ГДР, существенно заблокировавшие сообщение города с ФРГ, а рядом с воздушными коридорами, возле самолётов западных держав, предпринимались беспокоящие полёты советских реактивных истребителей.

Критическая ситуация вокруг Западного Берлина во многом способствовала установлению в феврале 1969 г. секретного канала связи (между послом СССР в США А. Добрыниным и помощником президента США по национальной безопасности Г. Киссинджером), который явился началом активного зондирования позиций сторон перед глобальным урегулированием обстановки в Европе и стал предшественником многоуровневых переговоров по вопросам разрядки. На этих встречах были подтверждены позиции обеих сторон относительно принципа решения берлинской проблемы: США не признают советской идеи о создании "вольного города", но в то же время не собираются предпринимать или поддерживать ничего нового в отношениях между Западным Берлином и ФРГ, помимо уже существующего, фактически сложившегося¹¹⁸; советская сторона в свою очередь подчеркнула, что при наличии взаимо

¹¹⁷ Görner G. Op. cit. S. 68.

¹¹⁸ Секретный канал А. Ф. Добрынин – Г. Киссинджер: Документы архива внешней политики Российской Федерации. Документ № 2. Запись беседы А. Ф. Добрынина с Г. Киссинджером. 21 февраля 1969 г. // Новая и новейшая история. 2006. № 5. С. 124.

по другим международным вопросам было бы неправильно преувеличивать сложность проблемы Западного Берлина, так как ни СССР, ни ГДР не претендуют на него и не вмешиваются в его внутреннюю жизнь, что получило своё подтверждение в Договоре между СССР и ГДР 1964 г. Советский Союз лишь против усиления федерального присутствия в городе¹¹⁹.

Обострившаяся в конце 60-х гг. ситуация с перевозками требовала скорейшего разрешения проблемы и нахождения приемлемого для всех решения¹²⁰. С приходом новой политической элиты в ФРГ к власти в октябре 1969 г. стало возможным говорить о реальных шагах в этом направлении. В контексте изменения общей стратегии западных держав во главе с США (в основу которых легли идеи советника президента по национальной безопасности Г. Киссинджера) открылись возможности для начала переговоров. США, отягощённые бременем других международных проблем (война во Вьетнаме), решились на ведение переговоров с целью положительного решения вопроса. В своих мемуарах Брандт отмечает, что во время конференции НАТО на уровне министров в Вашингтоне в апреле 1969 г. министры иностранных дел по его настоянию договорились о том, что три западные державы по официальным каналам выяснят точку зрения Советского Союза по единственной теме: улучшение положения в Берлине и вокруг Берлина. Западные послы в Москве сделали соответствующее представление в июле 1969 г. Они сообщили Советскому правительству, что ФРГ готово к переговорам с ГДР по транспортным проблемам и стремится к улучшению положения в Берлине и вокруг него, особенно в смысле доступа¹²¹. Таким образом, было заявлено, что транзитный вопрос стал играть ведущую роль в разрешении всего комплекса берлинской проблемы и выдвигался западными державами в качестве ключевого момента для заключения будущих соглашений.

К весне 1969 г. сотрудниками референтуры по Западному Берлину МИД СССР была чётко разработана (по заданию В. Фалина в 1968 г. и одобренная А. Громыко) позиция для переговоров по

¹¹⁹ Документ № 4. Телеграмма первого заместителя министра иностранных дел СССР В. В. Кузнецова А. Ф. Добрынину. 28 февраля 1969 г. // Новая и новейшая история. 2006. № 5. С. 130.

¹²⁰ Geschichte Berlins. II. Bd. S. 1160.

¹²¹ Брандт В. Воспоминания : пер. с нем. / В. Брандт. М. : Новости, 1991. С. 228.

всему комплексу вопросов, касающихся Западного Берлина. Основной участник разработки советской концепции Ю. Квицинский так характеризует её основные моменты, которые во многом кружились вокруг транзитного вопроса: западные державы, сохраняющие оккупационный режим в городе, должны были соблюдать Потсдамские договорённости в плане ограничения военного производства. Соответственно эти державы должны обеспечивать соблюдение этих правил в городе. СССР, который изначально обладал полнотой власти на территории восточной Германии и передал в 1955 г. все функции по соблюдению собственного суверенитета ГДР, через восточногерманское правительство мог в любой момент потребовать отчёта от западных властей о выполнении ими своих оккупационных обязательств, что также являлось и юридическим основанием для введения виз, посредством которых мог осуществляться контроль за грузопотоками между Западным Берлином и ФРГ¹²².

Переговоры, начавшиеся между СССР и ФРГ в конце 1969 г. и закончившиеся подписанием 12 августа 1970 г. Московского договора, который заложил правовую базу для всех дальнейших договорённостей и соглашений, способствовали более интенсивному диалогу между властями ФРГ и ГДР, а также переговорам между СССР и западными державами по всему комплексу вопросов, связанных с Западным Берлином, которые велись с марта 1970 г. О важности начавшихся переговоров говорит и то, что на сессии совета НАТО 4 декабря 1970 г. в Брюсселе установление контактов по подготовке европейского совещания по вопросам безопасности было поставлено в зависимость от того, "когда переговоры по Берлину закончатся удовлетворительно, а другие ведущиеся переговоры будут протекать благополучно"¹²³. Официальные переговоры по Западному Берлину продолжались полтора года. Основная борьба развернулась вокруг формулировок, отражавших правовые представления западных держав и Советского Союза относительно юридического положения статуса и связей города с внешним миром. Транзитный аспект проблемы значился отдельным пунктом и, по мнению

¹²² Квицинский Ю. Указ. соч. С. 268–271.

¹²³ Кайдерлинг Г., Штульц П. Берлин 1945–1975 : пер. с нем. М. : Прогресс, 1976. С. 426.

западных держав, так же как и в начале 1962 г. "вопрос о доступе" должен был стать основным предметом урегулирования западноберлинской проблемы. Советская делегация во главе с послом СССР в ГДР П. Абрагимовым и его консультантом, являвшимся к этому времени уже заместителем руководителя 3-го Европейского отдела МИД СССР, Ю. Квицинским, наоборот, во главу угла ставила, прежде всего, фиксацию непринадлежности "Западных секторов Берлина" к ФРГ и четырёхстороннюю ответственность за него со стороны великих держав. Только лишь на этой основе можно было говорить дальше о разрешении остальных вопросов, которые также имели немаловажное и более осязаемое значение, но всё же занимали подчинённое, относительно вопроса о статусе города, положение.

Более того, советская сторона, учитывая существовавшее уже длительное время статус-кво на германской земле (два германских государства и особое образование – Западный Берлин), в вопросе о городе и транзитном сообщении его с ФРГ руководствовалась конкретными международными нормами. Как уже упоминалось ранее, одним из общепризнанных положений международного права является территориальное верховенство государства, в силу которого территория государства, включая сухопутную, водную и воздушную её составляющие, находится под его исключительной и полной юрисдикцией (суверенитетом). Следовательно, и транзитное сообщение должно было осуществляться только лишь с учётом этого суверенитета. Именно это обстоятельство было чётко отмечено в советском проекте. Рабочий документ с формулировками, касающимися транзита, которые соответствовали общепризнанным международным нормам, советская сторона на официальных переговорах внесла 10 декабря 1970 г.¹²⁴

Позиции западных держав были суммированы 5 февраля и оформлены в виде проекта Четырёхстороннего соглашения¹²⁵, в котором говорилось о четырёхстороннем статусе всего Берлина, тем самым отрицая принадлежность восточной части города

¹²⁴ Абрагимов П. А. Указ. соч. С. 186.

¹²⁵ Полностью текст проекта западных держав был опубликован в журнале "Qwick" (1971, № 32). В данной работе текст цитируется по: Абрагимов П. А. Указ. соч. С. 99–100.

к ГДР в виде 15-го округа республики. Более того, движение по коммуникациям между Западным Берлином и ФРГ не характеризовалось как транзитное, а ГДР вообще не упоминалась в тексте. Речь шла о "доступе", который должен быть "свободным и беспрепятственным" и контролироваться созданным четырёхсторонним консультативным органом в целях предотвращения конфликтов по вопросам передвижения и урегулирования возможных осложнений. Представители союзных держав продолжали придерживаться прежнего тезиса, что "право доступа" является составной частью их права на оккупацию города, которое включает в себя также право обеспечения гражданского сообщения. Фактически западные государства реанимировали идеи, высказанные в 1962–1963 гг. и вели дело к интернационализации данных трасс, что делало в дальнейшем признание суверенитета ГДР неполноценным. Такая постановка вопроса, которая резко ущемляла права ГДР в отношении соблюдения её суверенитета над собственной территорией, делала западные требования неприемлемыми для СССР. Данный проект можно оценить как рецидив прошлых идей о "праве доступа" со стороны западных держав, которым они обладали ранее в силу военного поражения Германии в войне.

Переговоры по Западному Берлину велись также и на неофициальном уровне – между В. М. Фалиным (с марта 1971 г. – посол СССР в ФРГ) и Э. Баром (главой ведомства федерального канцлера ФРГ), а также с послом США в ФРГ К. Рашем (занимал этот пост с марта 1971 г.). Эти переговоры осуществлялись инкогнито с осени 1970 г. в самом Западном Берлине. За американским послом стоял помощник президента Р. Никсона по национальной безопасности Г. Киссинджер, который имел канал связи напрямую с МИД СССР через советского посла в США А. Ф. Добрынина. По словам авторов "Очерков истории МИД России", это "осложняло ситуацию"¹²⁶. Тем не менее такие переговоры, естественно, позволяли в полном объёме прозондировать истинные намерения сторон и, в итоге, прийти к наиболее приемлемому для всех решению. Такой формат переговоров, который Г. Киссинджер называл игрой на "трёх шахматных досках", соответствовал общей советской концепции

¹²⁶ Очерки истории МИД России 1802–2002 : в 2. т. / Печатнов В. О., Горохов И. М., Прозорова Г. К., Филлитов А. М. М. : ОЛМА-Пресс, 2002. Т. 2 : 1917–2002 гг. С. 404.

механизма разрядки в германском вопросе: П. Абрахимов убеждает западные державы принять советскую идею разрешения западно-берлинской проблемы, а Фалин – ФРГ.

Транзитный вопрос был одним из основных предметов обсуждений на переговорах между В. М. Фалиным и Э. Баром. Стоит отметить, что именно западногерманская сторона, испытывавшая с 1968 г. серьёзные затруднения в западноберлинских перевозках, первая заявила, что ФРГ придётся признать права и интересы ГДР, чтобы избежать дискриминации своих прав и интересов, а при пользовании коммуникациями практичнее было бы опереться на соответствующие международные правила¹²⁷. Именно эта концепция и была положена в основу дальнейших переговоров. В итоге было решено включить вопрос о доступе в общее соглашение по Берлину на основе признания юрисдикции ГДР на всех видах наземных и водных гражданских коммуникациях Западного Берлина при условии отказа ГДР от претензий на этот город. Что касается статуса Западного Берлина, то подтверждалась четырёхсторонняя ответственность за него оккупационных держав. ФРГ, в свою очередь, признавала распространение компетенции ГДР на Восточный Берлин, если ГДР в свою очередь примет к сведению сложившееся неполитическое присутствие ФРГ в Западном Берлине при подтверждении невхождения его в состав ФРГ¹²⁸.

О результате переговоров в марте 1971 г. В. Фалин направил сообщение В. Ульбрихту, в котором отмечалось: а) Западная Германия признаёт, что конкретные условия пользования в гражданских целях коммуникациями, пролегающими по территории ГДР, определяют власти ГДР, поэтому в соглашении четырёх могут декларироваться лишь общие положения; детальное регламентирование – задача отдельной договорённости между ГДР, Западным Берлином и ФРГ; б) вводится понятие "транзит" с отсылкой на обычные в подобных случаях международные правила. Как заявил В. Ульбрихту в ходе разговора с В. Фалиным В. Штоф, председатель Совета Министров ГДР, если эта схема осуществится, "то в части гражданских связей и статуса Западного Берлина как политической

¹²⁷ Фалин В. Без скидок на обстоятельства. Политические воспоминания / В. Фалин. М. : Республика : Современник, 1999. С. 204.

¹²⁸ Там же. С. 220.

единицы, не принадлежащей ФРГ, мы выйдем почти на вариант, о котором сами вели речь в узком кругу"¹²⁹. Таким образом, руководство ГДР положительно отнеслось к советской идее.

Именно эти идеи легли в основу советского проекта, который П. Абрасимов представил на переговорах с западными послами 26 марта 1971 г. В пункте, касающемся транспортного сообщения Западного Берлина с Западной Германией, которое обозначалось как "транзитное", предусматривалось заключение компетентными властями (правительствами ГДР, ФРГ и западноберлинским сенатом) соглашений, с тем чтобы транзит проходил на основе обычных международных норм. Конкретные условия его осуществления излагались в приложении в форме сообщения правительства СССР правительствам трёх держав. Это сообщение базировалось на заявлении правительства ГДР о его готовности вступить в переговоры и достичь с заинтересованными сторонами необходимых договорённостей, в соответствии с которыми предусматривался целый ряд весьма существенных (по сравнению с прежними) для Западного Берлина изменений и улучшений в организации и правилах транзитного сообщения по коммуникациям. Имелось в виду, в частности, что транзит будет осуществляться возможно наиболее простым и целесообразным образом. При оформлении и проверке документов (идентификации) и контроле планировалось применение обычных в международной практике процедур. Более того, со стороны ГДР давалось согласие на то, чтобы используемые в транзите средства транспорта пломбировались отправителем, а проверка осуществлялась лишь по сопроводительным документам, что соответствовало западногерманским требованиям, излагавшимся с начала 50-х гг.

В проекте также предполагалось принципиальное изменение процедуры взимания платы за проезд по коммуникациям. Транспортный налог, который взимался с каждой транспортной единицы, отныне существенно видоизменялся. Планировалось ввести так называемый паушальный платёж, т.е. общий платёж без дифференцирования на составляющие его части. Такой принцип оплаты позволял значительно ускорить выполнение технических

¹²⁹ Фалин В. Указ. соч. С. 221–222.

формальностей, связанных с пересечением границы ГДР, когда всякий раз необходимо было проходить процедуру оформления бумаг об оплате.

Необходимо отметить особенность советских и западных проектов: в них шла речь лишь о наземном транспортном сообщении, о воздушном же сообщении не говорилось. Стоит предположить, что, по мнению как советской, так и восточногерманской стороны, воздушное сообщение должно было регламентироваться на основе заключения отдельного межгосударственного (ГДР – ФРГ) соглашения о воздушном сообщении, поскольку такой вид перевозок являлся предметом отдельной отрасли международного права и требовал обоюдного признания суверенитета над воздушным пространством тех государств, между которыми заключается соглашение. Более того, учитывая особый режим функционирования воздушных коридоров на основе четырёхсторонних соглашений в СКС в 1945–1946 гг., в рамках предполагаемого четырёхстороннего соглашения по Западному Берлину, когда СССР должен был признать права западных держав на город, невозможно было ставить, как прежде, под сомнение осуществление таких перевозок как для снабжения гарнизонов и западных властей, так и для гражданских нужд. В итоге к августу 1971 г. стороны пришли к признанию значительной части советских предложений по всему комплексу аспектов западноберлинской проблемы. Никаких принципиальных разногласий на заключительном этапе переговоров не возникало.

Наконец, в бывшей резиденции Контрольного совета в американском секторе в западноберлинском районе Шёнеберг посол СССР в ГДР П. Абрахимов и послы в ФРГ К. Раш (США), Ж.-В. Сованьярг (Франция) и Р. Джеклинг (Великобритания) в торжественной обстановке 3 сентября 1971 г. подписали Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину.

СССР окончательно признал права и ответственность западных держав на западные секторы Берлина (Приложение IV, п. "В"). Но большие уступки, конечно, были сделаны западными державами. Пункт 4 части I Соглашения определяет, что "положение, которое сложилось в этом районе и как оно определено настоящим Соглашением, а также в других соглашениях, упоминаемых

в настоящем Соглашении, не будет односторонне изменяться"¹³⁰. Это означало, что для любого изменения в существовавшем положении Западного Берлина требуется согласие всех четырёх держав. При отсутствии согласия на такое изменение хотя бы одного из этих государств его совершение будет означать нарушение международного права. Таким образом, все четыре государства, заключившие Четырёхстороннее соглашение, равноправны в решении вопросов, связанных с судьбой Западного Берлина¹³¹. Сама такая идея со стороны западных держав была недопустима прежде. Иными словами, западные союзники признали статус-кво во всём германском вопросе – наличие трёх Германий – на чём СССР настаивал с 1958 г.

О существенных уступках западных государств говорит и сам факт их признания сообщения между ФРГ и Западным Берлином как транзитного, которому посвящена II часть Соглашения. В п. "А" Приложения, относящегося к Западным секторам Берлина, указывалось, в частности, что правительство СССР заявляет следующее: транзитное сообщение по шоссейным, железным дорогам и водным путям по территории ГДР гражданских лиц и грузов между Западными секторами Берлина и ФРГ будет происходить без помех, такое сообщение следует облегчать, с тем чтобы оно осуществлялось наиболее простым и быстрым образом и что оно будет пользоваться благоприятствованием. Конкретные условия урегулирования, касающиеся этого вида гражданского сообщения, как они изложены в Приложении I, будут предметом договорённости компетентных немецких властей ФРГ и ГДР¹³².

В приложении I отмечалось, что транзитное сообщение по территории ГДР гражданских видов транспорта будет осуществляться, как предусмотрено международной практикой. В соответствии с этим:

а) для перевозок могли применяться опломбированные перед отправлением перевозочные средства; процедуры проверки должны ограничиваться проверкой пломб и сопроводительных документов;

¹³⁰ Цит. по: Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация. 1971–1977 гг. : Документы. М. : Политиздат, 1977. С. 9.

¹³¹ Марусин И. С. Особенности современного правового статуса Западного Берлина / И. С. Марусин // Правоведение. 1989. № 2. С. 82.

¹³² Цит. по: Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация. 1971–1977 гг. С. 9.

б) процедуры проверки перевозочных средств, которые не могли быть опломбированы (например, открытые грузовики), должны были быть ограничены проверкой сопроводительных документов; в особых случаях, когда имелось достаточное основание подозревать, что неопломбированные перевозочные средства содержат материалы, предназначенные для распространения на отведённых путях, или лиц, или материалы, взятые на этих путях, то содержимое неопломбированных перевозочных средств могло быть проверено; процедуры, применяемые для таких случаев, должны быть согласованы компетентными немецкими властями;

в) для поездок могли применяться безостановочные поезда и автобусы; процедуры проверки не должны включать иных формальностей, кроме необходимых для идентификации лиц;

г) лица, идентифицированные как транзитные пассажиры, которые использовали индивидуальные средства транспорта по отведённым для сквозного проезда путям, могли следовать к месту своего назначения, не выплачивая индивидуальных пошлин и сборов за использование транзитных путей. Процедуры, применяемые к таким пассажирам, не должны были предполагать задержки; пассажиры, их средства транспорта и личный багаж не должны были подвергаться досмотру, задержанию или исключаться из пользования отведёнными путями, кроме особых случаев (как это могло быть согласовано компетентными немецкими властями), когда имелось достаточное основание подозревать в намерении злоупотребить транзитными путями для целей, не имеющих отношения к прямому проезду в Западный Берлин и из него и противоречащих обычно применяемым правилам, касающимся общественного порядка;

д) соответствующая компенсация за сборы, пошлины и другие расходы, относящиеся к движению по транзитным коммуникациям, включая поддержание соответствующих путей, средств и сооружений, используемых для такого движения, могла производиться в форме годовой паушальной суммы, выплачиваемой ФРГ¹³³.

Таким образом, Четырёхстороннее соглашение определило концепцию дальнейшего функционирования транзита, в рамках

¹³³ Цит. по: Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация. 1971–1977 гг. С. 11–13.

которой (в соответствии с Разделом "А" ч. II и п. 3 Приложения 1 Соглашения) велись с сентября по декабрь 1971 г. переговоры между делегациями ФРГ (во главе с Э. Баром) и ГДР (во главе со статс-секретарём при Совете Министров М. Кодем). Переговоры проходили в два этапа: 9–23 сентября, когда западногерманская сторона, предлагала начать обсуждение транзитного вопроса с перевода Четырёхстороннего соглашения на немецкий язык. Более того, делегация ФРГ стремилась придать переговорам статус "особых внутригерманских соглашений". Делегация ГДР, вследствие такой позиции, прекращала переговоры. Второй этап – с 1 октября по 3 декабря – характеризовался довольно конструктивным подходом обеих сторон и стремлением их к окончательному решению вопроса. Параллельно с этими переговорами шли достаточно тяжёлые обсуждения проблем между правительством ГДР (статс-секретарь МИД ГДР Г. Корт) и сенатом Западного Берлина (сенатский директор У. Мюллер) об облегчении и улучшении поездок и посещений лиц, постоянно проживавших в Западном Берлине, в пограничные с Западным Берлином районы, а также в другие районы ГДР, которые не граничат с Западным Берлином.

В итоге 17 декабря 1971 г., наряду с Договорённостью между ГДР и сенатом Западного Берлина о посещениях, было заключено Соглашение между правительствами ГДР и ФРГ о транзитном сообщении гражданских лиц и грузов между ФРГ и Западным Берлином.

Как отмечается в "Истории Берлина", которая является последним по времени (2002 г.) официальным комплексным трудом по истории современной столицы ФРГ, "это Соглашение имело особенное значение для качества жизни в Западном Берлине"¹³⁴. Именно оно окончательно свело воедино позиции как западных, так и восточных немцев на сообщение города с ФРГ по наземным коммуникациям, а также фактически закрепило то, что было юридически зафиксировано в Четырёхстороннем соглашении между великими державами.

Предметом соглашения являлось транзитное сообщение гражданских лиц и грузов по шоссе, железным дорогам и водным

¹³⁴ Geschichte Berlins. II. Bd. S. 1162.

путям. По сути, Транзитное соглашение представляло собой лишь расширенную редакцию Приложения I Четырёхстороннего соглашения, конкретизировавшее и дополнявшее его. ФРГ, как предусматривалось и в период предыдущей практики 50–60-х гг., обязывалась за использование транзитных путей уплачивать пошлины, которые включали бы содержание в порядке соответствующих дорог, сооружений и оборудования. Паушальная сумма, которая подлежала выплате, включала: сборы за пользование шоссейными дорогами, компенсационные налоговые сборы, визовые сборы, а также компенсацию финансовых потерь ГДР из-за отмены лицензий в маршрутном автобусном сообщении и выдачи разрешений в речном судоходстве, а также соответствующие прочие финансовые убытки. Размер паушальной суммы на 1972–1975 гг. устанавливался в размере 234,9 млн марок ФРГ в год. Принцип оплаты сводился к тому, что ФРГ должна была переводить деньги до 31 марта, в первый раз до 31 марта 1972 г. на счёт указанного со стороны ГДР банка в ФРГ в пользу Немецкого банка внешней торговли, который находился в Берлине. Размеры паушальной суммы, подлежащей выплате начиная с 1976 г., и срок, на который она устанавливается, должны быть определены во второй половине 1975 г. с учётом развития транзитного сообщения.

Транзитное соглашение базировалось на многих принципах, заложенных ещё в период 1945–1948 гг. (что касается речного судоходства), а также в период с 1949 г. (в частности, относящихся к железнодорожному передвижению и к взиманию налогов). Теперь весь разрозненный конгломерат постановлений и межведомственных договорённостей прошлого периода был окончательно кодифицирован. Таким образом, соглашение было взаимовыгодным. Его также можно было расценивать как очень серьёзный успех ГДР, так как подавляющая часть предложений была инициирована именно с её стороны, с чем соглашались западные державы, и в первую очередь, ФРГ, не признававшая ГДР в течение двадцати двух лет.

Четырёхстороннее соглашение 1971 г. и Транзитное соглашение, вступившие в силу 3 июня 1972 г. вслед за подписанием Заключительного протокола, значительно притупили остроту западноберлинской проблемы. Рост транзитных перевозок пассажиров и грузов после подписания вышеуказанных соглашений был

в прямом смысле взрывным. Например, всего за пять лет после их вступления в силу по транзитным коммуникациям было перевезено около 80 млн человек. Если в 1971 г. было перевезено 8,8 млн человек, то в 1976 г. – 14,8 млн человек, а в 1977 г. уже 18 млн человек¹³⁵. В дальнейшем прирост пассажирских перевозок составлял приблизительно 600 тыс. человек в год, достигнув к 1986 г. 22,9 млн пассажиров. Число задержанных за нарушения составляло не более 1 человека на 40 тысяч¹³⁶.

Об увеличении интенсивности гражданского сообщения после подписания Четырёхсторонних соглашений говорит также следующий факт: по словам командующего в 1970-е гг. 20-й гвардейской общевойсковой Краснознаменной армии ГСВГ, которая имела подковообразную конфигурацию дислокации своих войск (с севера, запада и юга охватывавших Берлин) генерал-лейтенанта И. В. Челомбева¹³⁷, в эти годы на автобане Западный Берлин – Гамбург (он был в гораздо лучшем состоянии, чем автобан Берлин – Хелмштедт) каждую неделю с пятницы по воскресенье можно было наблюдать нескончаемый поток автомашин в обоих направлениях. Командованием армии фактически не фиксировались серьёзные происшествия на коммуникациях, носящие характер политических провокаций, кроме ДТП, которые разбирались органами ГДР. Сообщение функционировало бесперебойно, хотя восточногерманские органы осуществляли довольно строгий контроль за перемещающимися¹³⁸.

В связи с изменением количества транзитных перевозок размер паушальных сумм, выплачиваемых ФРГ, увеличивался. Так, на

¹³⁵ Кириллов Г., Ржевский Ю. Важный фактор разрядки в Европе. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину / Г. Кириллов, Ю. Ржевский. М. : Международные отношения, 1978. С. 75.

¹³⁶ Görtemaker M. Op. cit. S. 512.

¹³⁷ Генерал-лейтенант И. В. Челомбеев (16.02.1931 – 17.03.2008), в годы Великой Отечественной войны воспитанник Суворовского училища, в первой половине – середине 70-х гг. являлся командующим 20-й гвардейской общевойсковой Краснознаменной армии ГСВГ, затем командующим Уральским военным округом и военным атташе СССР в Монголии (до 1990 г.).

¹³⁸ Данные предоставлены автору 16 мая 2007 г. генерал-лейтенантом в отставке И. В. Челомбеевым в ходе интервью.

1976–1979 гг. она была установлена уже в размере 400 млн западногерманских марок в год. А на период 1980–1989 гг. – 525 млн марок ежегодно. Естественно, что значительная часть средств властями ГДР направлялась на покрытие дефицита бюджета республики. Но в то же время в 70-е гг. были осуществлены и крупные строительные и восстановительные мероприятия на транзитных коммуникациях.

* *
*

Таким образом, следует констатировать, что с усилением во второй половине 60-х гг. XX в. экономического развития ГДР и падением роли внутригерманской торговли, с приходом к власти в Западном Берлине, а затем и ФРГ новых политических элит, а также в связи с глубоким кризисом внешнеполитической стратегии США в конце 60-х гг., стало возможным решение как всей западноберлинской проблемы, так и транзитного вопроса в частности. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и Транзитное соглашение 1971 г. включало в себя основные принципы, заложенные в предыдущий период. Значительное количество постановлений и межведомственных договорённостей периода 40–60-х гг. было окончательно систематизировано. Четырёхстороннее соглашение, как и ряд других, приведших к политике разрядки в Европе, успокоило общую обстановку вокруг Берлина и окончательно сняло с повестки дня вопросы, связанные с особыми правами западных держав на доступ в Западный Берлин. А. Ватлин отмечает, что без обещания Запада признать ГДР "зданием новой восточной политики оставалось бы недостроенным"¹³⁹. Также была подтверждена политическая, а не техническая или юридическая подоплёка поднятия "проблемы доступа" со стороны западных оккупационных держав, так как при совершенствовании технического оснащения западных гарнизонов в 70–80-е гг., и возрастания соответственно их потребностей, предоставленные Советским Союзом ещё в 1945 г. пути сообщения эксплуатировались без каких-либо осложнений, хотя в 80-е гг. западноберлинские гарнизоны насчитывали

¹³⁹ Ватлин А. Германия в XX веке / А. Ватлин. М. : РОССПЭН, 2002. С. 225.

приблизительно 11 тыс. человек и 75 единиц бронетехники¹⁴⁰. Таким образом, функционирование военного транзита осуществлялось как и прежде. ГСВГ не оказывало какого-либо давления на военные конвои и транспорты.

Можно сказать, что Четырёхстороннее и Транзитное соглашения 1971 г., разрешившие после длительной борьбы вопрос западноберлинского транзита, явились успехом советской дипломатии, которая в конце 60-х – начале 70-х гг. продемонстрировала свою зрелость и умение аккуратными методами, исключаящими какие-либо грубые административные рычаги (как было в 1948–1949 гг., а также в конце 50-х – начале 60-х гг.), склонить западные державы к принятию советской концепции.

¹⁴⁰ Alle Macht geht vom Stadtkommandanten aus...: zum Besatzungsstatus von West-Berlin; Analysen, Berichte, Dokumente/Peter Bartke. Berlin (West) : Studiengruppe Verfassung u. Besatzungsmacht im Spannungsfeld, 1985. S. 20.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Функционирование западноберлинского транзита необходимо рассматривать в контексте изменения позиций сторон в германском вопросе. Отсутствие чётко закреплённого пункта о связях западных секторов Берлина с западными зонами оккупации в Соглашениях 1944 г. явилось результатом несогласованности позиций западных держав в Европейской консультативной комиссии (ЕКК). Данное обстоятельство положило начало длительному спору о правовых основах функционирования западноберлинского транзита. Для Советского Союза вопрос о транзите как военном, так и гражданском был техническим, а для западных государств – и политическим. Некоторая юридическая неопределённость относительно статуса города и, как следствие, транзита явилась для западного мира поводом для использования различных спорных нюансов в договорах, определявших положение Берлина с целью создания кризисных ситуаций (попытка фиксации "неограниченного доступа", вмешательство в дела ГДР посредством отчленения города от его естественного окружения, потакание присутствию ФРГ в городе). Такая политика осуществлялась во имя отстаивания геополитических интересов западных держав и, в частности, США в Центральной Европе посредством своеобразного оттеснения СССР из данного региона.

Соглашения между союзными представителями в ЕКК сентября-ноября 1944 г., в соответствии с которыми западные войска вступали в Берлин, находившийся в советской зоне оккупации, имели предварительный характер и занимали подчинённое положение по отношению к последующим Ялтинским соглашениям февраля 1945 г. об учреждении Контрольного совета для управления оккупированной Германией. Сам факт присутствия западных войск в Берлине имел смысл лишь при условии создания и деятельности дееспособного Союзного контрольного совета (СКС). Цели оккупации Германии, определённые на Потсдамской конференции, являлись, таким образом, основой для функционирования СКС. На этом же основании происходила и эксплуатация коммуникаций, связывающих Западный Берлин с западными зонами оккупации.

Право административного контроля за этими коммуникациями, проходившими через советскую зону, в соответствии с Соглашением от 29 июня 1945 г. оставалось за СССР, а за западными союзниками оставалось право перемещаться *"в соответствии с теми же правилами контроля, которые советская военная администрация ввела для своих собственных целей"*. Однако единый документ, детально описывающий права и обязанности сторон в ходе осуществления транзитного сообщения, отсутствовал. Тем не менее комплекс решений относительно военного транзитного сообщения западных держав, принятых в 1945–1947 гг. союзными органами, когда был заложен принцип разрешительного порядка транзита, можно характеризовать как единую нормативно-правовую систему, определявшую функционирование транзитных коммуникаций на суше и в воздухе. Незаконченный характер совместного управления Германией и распад союзных контрольных органов вследствие начавшейся холодной войны обусловил отсутствие в дальнейшем единого сводного документа, что явилось основой для использования данного обстоятельства в политических целях и попытках западных союзников по иному трактовать договорённости, принятые на завершающем этапе войны. Данная ситуация во многом способствовала началу пересмотра Ялтинско-Потсдамской системы международных отношений со стороны западных держав.

С началом холодной войны противоборствующие стороны по-разному рассматривали возможность использования правовой неопределённости транзита. В этом смысле можно считать заявленный в западной историографии тезис о "вине" СССР и ГДР в возникновении проблем с работой транзитного сообщения недостаточно обоснованным. Основной смысл американской концепции функционирования транзита сводился к возможности увеличения присутствия западных войск в глубине территории советской оккупационной зоны, а позже и ГДР (т.е. на территории стран восточного блока) посредством как увеличения числа транзитных коммуникаций, так и постоянного бесконтрольного перемещения и патрулирования автобана Берлин – Хелмштедт. Стоит отметить настойчивость, с которой американские власти отстаивали своё видение использования военного транзита. Ещё со встречи, состоявшейся 29 июня 1945 г., эта идея играла ведущую роль во всех

американских планах (попытки патрулирования автобана в 50-е гг., планы по созданию международного органа контроля за транзитом в 1961–1963 гг.). Официально юридически она была оформлена в виде выдвижения претензии на "неограниченное право доступа". Появление этой формулировки относится к марту-апрелю 1948 г., подтверждение её – в декабре 1958 г. и в 1961–1963 гг., а также на переговорах с советскими комендантами Берлина и командованием Группы советских войск в Германии. Единственным фактором, тормозящим действия американских властей, было отсутствие согласованной политики среди западных союзников относительно предъявления претензий СССР и принятия контрмер. Такое положение дел было следствием нежелания Франции и Великобритании втягиваться следом за США в серьёзную конфронтацию с Советским Союзом, что прослеживалось в 50–60-х гг. Это нашло своё выражение в нежелании вышеупомянутых стран провоцировать СССР различными военными акциями (посылка военных конвоев, реанимирование воздушного моста), а также в признании, в отличие от американцев, тех или иных изменений режима транзита со стороны советских властей, обладавших верховной властью на территории своей зоны оккупации. В начале 60-х гг. ещё более усилилась самостоятельность Франции, которая выражалась в том, что де Голль, пытался проводить независимую от США политику. Поэтому приведение совместных усилий против действий СССР к единому знаменателю занимало основную часть времени в отношениях американских политиков с представителями своих союзников.

Невзирая на претензии со стороны Запада, СССР, а затем и ГДР, обеспечивали функционирование транзита, о чём свидетельствует положительная динамика роста трафика. Со стороны СССР, для которого не существовало проблемы транзита, и властей ГДР транзитное сообщение использовалось как рычаг давления на права западных держав в городе (СССР) и право присутствия ФРГ в городе (ГДР). Более того, Советский Союз преследовал цель максимально ограничить присутствие западных войск на территории своей оккупационной зоны, а затем и на территории своего союзника – ГДР.

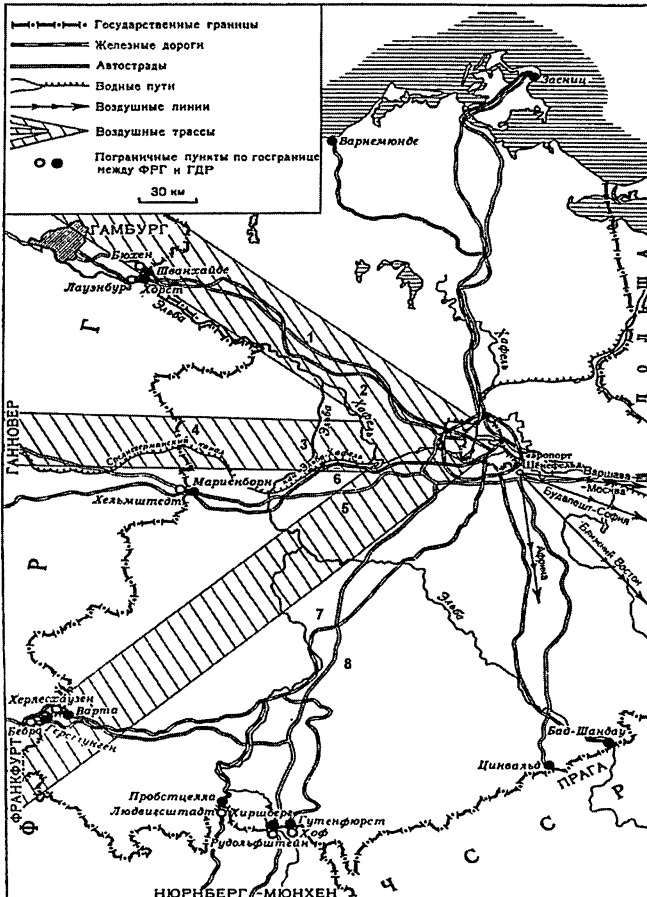
Проезд западных военных и полёты в воздушных коридорах давали уникальную возможность спецслужбам заниматься сбором разведывательных данных о положении в Советской оккупационной

зоне, а затем и в ГДР. СССР такой возможности в Западной Германии не имел. Ограничительные мероприятия советских властей в 40–60-е гг. на коммуникациях преследовали две цели. С одной стороны, они были призваны склонить Запад сначала к торможению процесса раскола Германии, а затем к признанию ГДР (посредством начала переговоров с ней о транзите). С другой стороны, эти акции должны были защитить экономику ГДР от вывоза крайне необходимых ей грузов, и, таким образом, в условиях экономического отставания от ФРГ, носили объективный характер. Наиболее эффективный механизм противодействия акциям, касающимся гражданского транзита, сумела выработать ФРГ, удачно используя Берлинское торговое соглашение 1951 г. о принципах внутригерманской торговли. Это явилось одной из особенностей западноберлинского транзита. Лишь с увеличением темпов экономического развития ГДР в 60-е гг. восточногерманские власти сумели снизить зависимость от внутригерманской торговли и начать активно склонять ФРГ к началу переговоров о транзите, что явилось бы государственным признанием ГДР. Тем не менее настойчивость ФРГ в осуществлении прав на транзит (посредством активного субсидирования перевозок и транспортных гарантий на случай непредвиденных обстоятельств в дороге) свидетельствовала о чёткой позиции западногерманской элиты в отстаивании собственных геополитических интересов.

В ходе функционирования транзита начался процесс германо-германских переговоров, когда был заключён ряд соглашений на уровне транспортных ведомств ФРГ и ГДР, дополнявших и расширявших соглашения, принятые в СКС. Заключение в 50-е гг. таких соглашений показало, что настоящую нормативно-правовую базу для гражданского транзита, относительно которого СССР не принимал никаких обязательств, и, как следствие, для ликвидации возможности использовать его в политических целях, может создать лишь германо-германское транзитное соглашение, подробно описывающее все права и обязанности договаривающихся сторон. Но для такого соглашения необходимо было признание ГДР, что не входило в планы западных держав и ФРГ, которая была объявлена единственным представителем всего немецкого народа в международных делах.

Лишь с приходом в 60-е гг. к власти в Западном Берлине, а затем и ФРГ новой элиты во главе с В. Брандтом, человеком умеренных взглядов относительно вопроса о сосуществовании двух германских государств, а также в связи с кризисом внешнеполитической стратегии США в конце 60-х гг., стало возможным решение как всей западноберлинской проблемы, так и транзитного вопроса. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и Транзитное соглашение 1971 г. включало в себя многие принципы, заложенные в предыдущий период. Большое количество постановлений и межведомственных договорённостей периода 40–60-х гг. было окончательно кодифицировано. Тем не менее основной проект соглашений был выработан советской стороной. Согласие Запада на обозначение сообщения Западного Берлина с ФРГ как "транзитного" означало признание ГДР как суверенного государства, по территории которого проходили наземные транспортные коммуникации. Эти соглашения привели к снятию проблемы западноберлинского транзита после 1971 г. с повестки дня международных отношений и способствовали началу разрядки международной напряжённости в 70-е гг.

ПРИЛОЖЕНИЯ



Коммуникации ГДР, по которым осуществлялись связи Западного Берлина с внешним миром:

1. Автострада из Западного Берлина на Гамбург
2. Железная дорога из Западного Берлина на Гамбург
3. Водная система Хафель – Эльба
4. Среднегерманский канал
5. Автострада Западный Берлин – Хельмштедт
6. Железная дорога Западный Берлин – Хельмштедт
7. Железная дорога Западный Берлин – ФРГ (с разветвлениями на Бебру, Людвигсштатт и Хоф)
8. Автострада из Западного Берлина в ФРГ (с разветвлениями на Херлесхаузен и Рудольфштайн)

Источник: *Высоцкий В. Н.* Западный Берлин и его роль в системе современных международных отношений. М., 1970. С. 388.

**Наземные маршруты, установленные в 1945–1946 гг.
для нужд военных гарнизонов западных держав**

| Маршруты | КПП на границе | | Длина по территории Советской оккупационной зоны, км |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| | Западный Берлин – Советская оккупационная зона | Советская оккупационная зона / Западные зоны | |
| Автомобильные | | | |
| Берлин – Магдебург – Хелмштедт | Нойба-бельсберг (Древиц) | Мариенборн / Хелмштедт | 160 |
| Временные для гражданских грузов: а) Берлин – Херрнбург (восточнее Любека) б) Берлин – Стендаль – Берген (западнее Зальцведеля) в) Берлин – Обисфельде г) Берлин – Аллерингслебен д) Берлин – Хёршель (западнее Эйзенаха) е) Берлин – Нордхайм (у г. Ренвертсхаузен) ж) Берлин – Гутенфюрст (севернее Хофа, на границе Тюрингии и Баварии) | – | – | – |
| Железнодорожные | | | |
| Хелмштедт – Магдебург – Берлин | Грибницее | Мариенборн / Хелмштедт | 250 |
| Берлин – Стендаль – Обисфельде – Ганновер | | Обисфельде | |
| Временные для гражданских нужд: а) Берлин – Любек б) Берлин – Зальцведель в) Берлин – Обисфельде г) Берлин – Лейпциг – Эрфурт – Эйзенах д) Берлин – Рентвертсхаузен | – | – | – |
| Водные пути сообщения (реки и каналы) | | | |
| Среднегерманский канал | | Буххорст / Рюэн | 190 |
| Система рек Хафель – Эльба | | Виттенберг / Шнакенбург | 180 |

Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М., 1971; *Ruge H. G.* Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968; Verkehrsatlas Deutsche Demokratische Republik. Gotha ; Leipzig, 1966.

Воздушные коридоры, установленные в соответствии
с Соглашением от 30 ноября 1945 г.

| Наименование коридора | Маршрут | Общая длина, км | Длина над территорией Советская оккупационная зона / ГДР, км |
|-----------------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------|
| Северный коридор | Берлин – Гамбург | 153 | 120 |
| Средний коридор | Берлин – Бюкебург | 188 | 100 |
| Южный коридор | Берлин – Франкфурт-на-Майне | 347 | 180 |

Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М., 1971; *Ruge H. G.* Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968; Verkehrsatlas Deutsche Demokratische Republik. Gotha ; Leipzig, 1966.

Наземные маршруты, установленные в 1949 г.
(Хелмштедское и Кляйн-Махновское соглашения) для гражданских нужд

| Маршруты | КПП на границе | | Длина по территории ГДР, км |
|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| | Западный Берлин – ГДР | ГДР / ФРГ | |
| Автомобильные | | | |
| Западный Берлин – Ганновер (автобан А2) | Драйлиден / Нойбабельсберг (Древиц) | Мариенборн / Хелмштедт | 160 |
| Западный Берлин – Мюнхен (автобан А9) | Драйлиден / Нойбабельсберг (Древиц) | Хиршберг / Рудольфштайн | 280 |
| Западный Берлин – Франкфурт-на-Майне | Драйлиден / Нойбабельсберг (Древиц) | Варта / Херлесхаузен | 320 |
| Западный Берлин – Гамбург (автобан А5) | Штаакен / Хеерштрассе | Хорст / Лауэнбург | 220 |
| Железнодорожные | | | |
| Западный Берлин – Гамбург | Альбертсхоф (с 1961 г. Грибницее) | Швайнхайде / Бюхен | 220 |
| Западный Берлин – Ганновер – Кельн | Грибницее | Мариенборн / Хелмштедт | 160 |
| Западный Берлин – Франкфурт-на-Майне | Грибницее | Варта / Херлесхаузен | 340 |
| Западный Берлин – Нюрнберг – Штутгарт | Древиц (с 1961 г. Грибницее) | Пробстцелла / Людвигсштадт | 320 |
| Западный Берлин – Мюнхен | Древиц (с 1961 г. Грибницее) | Гутенфюрст / Хоф | 320 |
| Водные пути сообщения (реки и каналы) | | | |
| Среднегерманский канал | Кладов / Недлиц | Буххорст / Рюэн | 190 |
| Система рек Хафель – Эльба | Кладов / Недлиц | Виттенберг / Шнакенбург | 180 |

Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М., 1971; *Ruge H. G.* Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968; *Verkehrsatlas Deutsche Demokratische Republik.* Gotha ; Leipzig, 1966.

Дополнительные линии для железнодорожных грузоперевозок,
открытые в соответствии с Договором от 9 сентября 1964 г.

| Маршрут | КПП на границе | | Длина по территории ГДР, км |
|--------------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------------|
| | Западный Берлин – ГДР | ГДР / ФРГ | |
| Западный Берлин – Нюрнберг / Мюнхен | Грибницее | Гутенфюрст / Хоф | 320 |
| Западный Берлин – Франкфурт-на-Майне | Грибницее | Герстунген / Бебра | 340 |
| Западный Берлин – Гамбург | Грибницее | Швайнхайде / Бюхен | 220 |

Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. М., 1971; *Ruge H. G.* Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. Berlin, 1968; Verkehrsatlas Deutsche Demokratische Republik. Gotha ; Leipzig, 1966.

**Грузоперевозки по транзитным коммуникациям
из Западного Берлина (1954–1971)***

| Год | Поставки в целом | | Доля веса брутто (т), приходящегося на | | | |
|------|------------------|---------------------|----------------------------------------|------------------|---------------|---------------------|
| | вес нетто (т) | стоимость (1000 DM) | железнодорожный транспорт | водный транспорт | автотранспорт | воздушный транспорт |
| 1954 | 851198 | 2118530 | 162685 | 182739 | 535690 | 34280 |
| 1955 | 976637 | 2737541 | 176310 | 149174 | 703495 | 28740 |
| 1956 | 1070857 | 3366451 | 196637 | 159551 | 782427 | 19241 |
| 1957 | 1171954 | 3887475 | 191211 | 280268 | 789528 | 11900 |
| 1958 | 1233354 | 4434117 | 195633 | 325164 | 819023 | 1583 |
| 1959 | 1376400 | 5483689 | 204662 | 375560 | 927507 | 1906 |
| 1960 | 1511222 | 6696555 | 198002 | 410876 | 1059839 | 2311 |
| 1961 | 1656984 | 7626362 | 230017 | 430017 | 1175941 | 2517 |
| 1962 | 1639764 | 7981242 | 246081 | 412477 | 1166781 | 2012 |
| 1963 | 1595241 | 8211312 | 242229 | 334345 | 1208915 | 1761 |
| 1964 | 1809335 | 9204613 | 266650 | 380212 | 1378680 | 1555 |
| 1965 | 1905375 | 10147809 | 242392 | 414460 | 1456029 | 1598 |
| 1966 | 1832892 | 10815269 | 181713 | 393546 | 1457622 | 1343 |
| 1967 | 1896886 | 11153246 | 151435 | 451819 | 1496388 | 1167 |
| 1968 | 2047878 | 12293059 | 142678 | 456215 | 1662528 | 1656 |
| 1969 | 2433009 | 14177589 | 175364 | 575240 | 1940031 | 2274 |
| 1970 | 2616028 | 15638952 | 220565 | 517207 | 2129772 | 2258 |
| 1971 | 2702696 | 17021422 | 189480 | 536848 | 2250341 | 1864 |

* Statistisches Jahrbuch. Berlin / Hrsg. Statistisches Landesamt. Berlin : Kulturbuch-Verlag, 1954–1972.

**Грузоперевозки по транзитным коммуникациям
в Западный Берлин (1954–1971)***

| Год | Поставки в целом | | Доля веса брутто (т), приходящегося на | | | |
|------|------------------|------------------------|----------------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| | вес нетто (т) | стоимость (1000 DM) | железно- дорожный транспорт | водный транспорт | автотран- спорт | воздушный транспорт |
| 1953 | 6309555 | 3449684 | 2681563 | 1427573 | 2340404 | 1459 |
| 1954 | 6111928 | 3893458 | 2216868 | 1410328 | 2611116 | 1810 |
| 1955 | 6536395 | 4585262 | 2434262 | 1653728 | 2585554 | 1474 |
| 1956 | 6889447 | 5123636 | 2436318 | 2001439 | 2603202 | 1141 |
| 1957 | 7127310 | 5653721 | 2265593 | 2385087 | 2633655 | 1147 |
| 1958 | 6712568 | 5945951 | 2295548 | 1963105 | 2612238 | 876 |
| 1959 | 7820698 | 7084829 | 2358478 | 2658988 | 2985744 | 1002 |
| 1960 | 7931127 | 7284655 | 2208964 | 2985058 | 2913200 | 1277 |
| 1961 | 7730778 | 7719914 | 2265606 | 2787321 | 2861467 | 1403 |
| 1962 | 7913699 | 7915195 | 2240902 | 2983309 | 2876272 | 1317 |
| 1963 | 8789887 | 8340841 | 2910698 | 2980206 | 3096187 | 1942 |
| 1964 | 9783118 | 9337451 | 2906656 | 3624364 | 3470672 | 1736 |
| 1965 | 9930337 | 10532557 | 2526239 | 4146902 | 3506150 | 2607 |
| 1966 | 10116686 | 10960145 | 2527620 | 4373742 | 3456058 | 3307 |
| 1967 | 10197298 | 10961329 | 1981624 | 4809596 | 3646708 | 3045 |
| 1968 | 10962625 | 12571939 | 2311170 | 4865680 | 4057038 | 3247 |
| 1969 | 11651527 | 14491625 | 3162882 | 4227319 | 4553446 | 4199 |
| 1970 | 12889612 | 16076948 | 3467857 | 4963920 | 4903809 | 4938 |
| 1971 | 11953907 | 17071297 | 3129134 | 4279851 | 4869947 | 3377 |

* Statistisches Jahrbuch. Berlin / Hrsg. Statistisches Landesamt. Berlin : Kulturbuch-Verlag, 1954–1972.

**Объём пассажирских перевозок по наземным
транзитным коммуникациям
между Западным Берлином и ФРГ, млн человек***

| Год | Автобусы | Автомобили | Железнодорожный транспорт | Итого |
|------------|-----------------|-------------------|----------------------------------|--------------|
| 1951 | 0,66 | 0,29 | 0,4 | 1,35 |
| 1960 | 1,4 | 2,78 | 0,71 | 4,89 |
| 1965 | – | – | – | 3,75 |
| 1968 | – | – | – | 11,0 |
| 1970 | 7,25 | – | 1,14 | 8,39 |
| 1971 | – | – | – | 8,8 |
| 1975 | 12,18 | – | 2,07 | 14,25 |
| 1976 | – | – | – | 14,8 |
| 1977 | – | – | – | 18,0 |
| 1980 | 15,97 | – | 3,41 | 19,38 |
| 1985 | 20,81 | – | 2,92 | 23,73 |

* *Винокуров Е. Ю.* Теория анклавов / *Е. Ю. Винокуров.* Калининград : Терра Балтика, 2007. С. 201; *Кириллов Г., Ржевский Ю.* Важный фактор разрядки в Европе. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину / *Г. Кириллов, Ю. Ржевский.* М. : Международные отношения, 1978. С. 75; *Görtemaker M.* Berlin und die Ostpolitik / *M. Görtemaker // Berlin im Europa der Neuzeit: ein Tagungsbericht / Hrsg. von W. Ribbe.* Berlin ; New York, 1990. S. 512.

**Объём пассажирских авиаперевозок
между Западным Берлином и ФРГ***

| Год | Количество самолёто-вылетов | | | Количество авиапассажиров | | |
|------|-----------------------------|---------|-------|---------------------------|---------|---------|
| | взлёт | посадка | итого | прибывшие | убывшие | итого |
| 1951 | 6974 | 6840 | 13814 | 142354 | 177812 | 320166 |
| 1952 | 10034 | 9919 | 19953 | 196401 | 286814 | 483215 |
| 1953 | 15212 | 15217 | 30429 | 275607 | 549450 | 825057 |
| 1954 | 10562 | 10560 | 21122 | 293497 | 378183 | 671680 |
| 1955 | 10881 | 10882 | 21763 | 352942 | 481407 | 834349 |
| 1956 | 12739 | 12739 | 25478 | 423543 | 556402 | 979945 |
| 1957 | 13490 | 13495 | 26985 | 441574 | 560936 | 1002510 |
| 1958 | 14918 | 14915 | 29833 | 493086 | 634293 | 1127379 |
| 1959 | 15797 | 15798 | 31595 | 580689 | 684120 | 1264809 |
| 1960 | 17856 | 17856 | 35712 | 688231 | 843785 | 1532016 |
| 1961 | 19948 | 19947 | 39895 | 722239 | 871048 | 1593287 |
| 1962 | 20874 | 20868 | 41742 | 973263 | 984228 | 1957491 |
| 1963 | 25958 | 25964 | 51922 | 1198411 | 1197229 | 2395640 |
| 1964 | 31858 | 31843 | 63701 | 1360114 | 1358075 | 2718189 |
| 1965 | 35505 | 35504 | 71009 | 1576761 | 1582153 | 3158914 |
| 1970 | – | – | – | – | – | 4120000 |
| 1975 | – | – | – | – | – | 3990000 |

* Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1966 / Hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bonn, in Zsarb. mit dem Senat von Berlin. München : Oldenbourg, 1967. S. 593.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Архивные материалы

Государственный Архив Российской Федерации (ГАРФ)

Фонд Р-7317 – Советская военная администрация в Германии (Центральный аппарат): Опись 38, 39 – Транспортное управление Советской военной администрации в Германии; Опись 1, 7а, 7с – Приказы Главноначальствующего Советской военной администрации в Германии.

Архив внешней политики Министерства иностранных дел Российской Федерации (АВП МИД РФ)

Фонд 082 – 3-й Европейский отдел (Референтура по Германии): Описи 30, 34, 36, 37, 42, 43.

2. Официально-документальные материалы

На русском языке

1. Битва за Берлин (Красная Армия в поверженной Германии) : сб. док. – М. : Терра, 1995. – 616 с.
2. История внешней политики СССР : в 2 т. / под ред. А. А. Громыко, Б. Н. Пономарёва. – М. : Наука, 1980. – Т. I : (1917–1945 гг.). – 512 с.; Т. II : (1945–1980 гг.). – 760 с.
3. Контрольный совет в Германии. Доклад Контрольного Совета в Германии Совету министров иностранных дел. – Раздел III : Демократизация. – Берлин : Изд-во Советской военной администрации в Германии, 1947. – 357 с.
4. Отношения СССР с ГДР. Документы и материалы. – М. : Политиздат, 1974. – 754 с.
5. Очерки истории российской внешней разведки : в 6 т. – М. : Международные отношения, 2003. – Т. 5 : (1945–1965 гг.). – 768 с.
6. Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : [сб. док. : в 2 т.] / М-во иностр. дел СССР ; [предисл. А. Громыко]. – 2-е изд. – М. : Политиздат, 1989. – Т. 1. – 462 с.; Т. 2. – 319 с.
7. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – М. : Госполитиздат, 1955. – Вып. XI. – 199 с.
8. СВАГ. Управление пропаганды : сб. ст. и материалов. – Берлин : Изд-во Штаба СВАГ, 1947. – № 17.

9. СВАГ. Управление пропаганды (информации) и С. И. Тюльпанов. 1945–1949 : сб. док. / под. ред. Б. Бонвеча, Г. Бордюгова, Н. Неймарка. – М. : Россия молодая, 1994. – 255 с.
10. Секретный канал А. Ф. Добрынин – Г. Киссинджер: Документы архива внешней политики Российской Федерации. Документ № 2. Запись беседы А. Ф. Добрынина с Г. Киссинджером. 21 февраля 1969 г. // Новая и новейшая история. – 2006. – № 5. – С. 108–138.
11. Советский Союз и берлинский вопрос: Документы МИД СССР : вып. 1–2. – М. : Изд-во МИД СССР, 1948–1949. – Вып. 1. – 112 с.; Вып. 2. – 99 с.
12. СССР и германский вопрос 1941–1949 – Die UdSSR und die deutsche Frage 1941–1949: Документы из Архива внешней политики РФ : в 4 т. / Историко-документ. департамент МИД России ; Центр изучения новейшей истории в Потсдаме ; сост. Г. П. Кынин, Й. П. Лауфер. – М. : Международные отношения, 1996–2012. – 1996. – Т. 1. – 782 с.; 2000. – Т. 2. – 878 с.; 2002. – Т. 3. – 852 с.; 2012. – Т. 4. – 775 с.
13. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину и его реализация. 1971–1977 гг. : Документы. – М. : Политиздат, 1977. – 358 с.

На европейских языках

1. Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland. Aus dem Stab der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland. Sammelheft 1. – Berlin : Verl. der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland, 1945.
2. Berlin in Zahlen. Statistisches Jahrbuch. Statistisches Amt der Stadt Berlin. 1945–1947.
3. Berlin. Quellen und Dokumente 1945–1951. – 1–2. Bände. – Berlin, 1964. – 2172 s.
4. Der Alliierte Kontrollrat in Deutschland. Die Alliierte Kommandatur der Stadt Berlin / Communiqués, Gesetze, Direktiven, Befehle, Anordnungen. – Sammelheft 2. – Berlin : Verl. der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland, 1946. – 196 s.
5. Die Berliner Konferenz der Drei Mächte; Der Alliierte Kontrollrat für Deutschland; Die Alliierte Kommandatur der Stadt Berlin // Communiqués, Deklarationen, Proklamationen, Gesetze, Befehle. – Berlin : Verl. der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland, 1945. – Sammelheft 1. – 116 s.
6. Die Westberlinfrage und die Vorschläge der DDR zu ihrer Lösung (mit Dokumenten). – Berlin, 1960. – 133 s.
7. Dokumentation zur Westberlinfrage / Hrsg. vom Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der DDR. – Berlin, 1964. – 307 s.
8. Dokumente zur Berlin-Frage: 1944–1966 / Hrsg. vom Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bonn, in Zsarb. mit dem Senat von Berlin. – München : Oldenbourg, 1967. – 684 s.

9. Enactments and Approved Papers of the Control Council and Coordinating Committee : Vol. I–III. – Berlin : Legal Division of the Office of Military Government for Germany (U.S.), 1945–1946. – Vol. I. – 350 p.; Vol. II. – 177 p., Vol. III. – 199 p.
10. Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers (далее – FRUS): The Conference at Cairo and Teheran, 1943. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1961. – 932 p.
11. FRUS: 1944. General. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1966. – Vol. I. – 1554 p.
12. FRUS: The Conference at Malta and Yalta, 1945. – Washington : Government Printing Office, 1955. – 1032 p.
13. FRUS: The Conference of Berlin (the Potsdam Conference), 1945. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1960. – Vol. I. – 1088 p.
14. FRUS: 1945. European Advisory Commission; European Advisory Commission, Austria, Germany. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1968. – Vol. III. – 1624 p.
15. FRUS: 1948. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1973. – Vol. II : Germany and Austria. – 1575 p.
16. FRUS: 1949. Council of Foreign Ministers: Germany and Austria. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1974. – Vol. III. – 1324 p.
17. FRUS: 1950. Central and Eastern Europe; The Soviet Union. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1980. – Vol. IV. – 1548 p.
18. FRUS: 1951. European security and the German question (in two parts). – Washington : U.S. Government Printing Office, 1981. – Vol. III, part 2. – 2065 p.
19. FRUS: 1952–1954. Germany and Austria (in two parts). – Washington : U.S. Government Printing Office, 1986. – Vol. VII, part 2. – 2021 p.
20. FRUS: 1955–1957. Central and southeastern Europe. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1992. – Vol. XXVI. – 838 p.
21. FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis, 1958–1959. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1993. – Vol. VIII. – 1142 p.
22. FRUS: 1958–1960. Berlin Crisis, 1959–1960, Germany, Austria. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1993. – Vol. IX. – 860 p.
23. FRUS: 1961–1963. Berlin Crisis, 1961–1962. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1993. – Vol. XIV. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14> (дата обращения: 01.03.2015).
24. FRUS: 1961–1963. Berlin Crisis, 1962–1963. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1994. – Vol. XV. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v14> (дата обращения: 01.03.2015).
25. FRUS: 1964–1968. Germany and Berlin. – Washington : U.S. Government Printing Office, 1999. Vol. XV. URL: <http://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v15> (дата обращения: 01.03.2015).
26. Potsdam 1945. Quellen zur Konferenz der "Großen Drei" / Hrsg. von Ernst Deuerlein. – München : Deutscher Taschenbuch Verlag, 1963. – 405 s.

27. Statistisches Jahrbuch. Berlin / Hrsg. Statistisches Landesamt. – Berlin : Kulturbuch-Verlag, 1951–1972.
28. The Papers of General Lucius D. Clay : Vol. 1–2. – Bloomington ; London, 1974. – 1210 p.
29. Verkehrsatlas Deutsche Demokratische Republik. – Gotha ; Leipzig, 1966. – 220 s.
30. Westberlin – Hort der Reaktion, Herd der Kriegsgefahr. Eine Dokumentation zur Frontstadtpolitik des Westberliner Senats. – Berlin, 1958. – 72 s.

3. Пресса

На русском языке

1. Известия. 1961.
2. Правда. 1957, 1958, 1961, 1962.

На европейских языках

1. Neues Deutschland. 1956, 1968.

4. Мемуары и другие источники личного происхождения

На русском языке

1. *Абрасимов П. А.* Западный Берлин вчера и сегодня / П. А. Абрасимов. – М. : Международные отношения, 1980. – 216 с.
2. *Бейли Дж., Кондрашев С., Мерфи Д.* Поле битвы – Берлин / Дж. Бейли, С. Кондрашев, Д. Мерфи. – М. : Эксмо, 2002. – 544 с.
3. *Брандт В.* Воспоминания : пер. с нем. / В. Брандт. – М. : Новости, 1991. – 528 с.
4. День "ИКС" в ГДР (Рассказ военного контрразведчика) : [интервью с ветераном советской военной контрразведки П. Г. Забрусковым] // Советская Белоруссия : интернет-сайт. – 2001. – 17 февраля. URL: <http://www.sb.by/v-poiskakh-utrachennogo/article/den-iks-v-gdr-rasskaz-voennogo-kontrrazvedchika.html> (дата обращения: 01.03.2015).
5. *Жуков Г. К.* Воспоминания и размышления : в 3 т. / Г. К. Жуков. – М. : Новости, 1970. – 735 с.
6. *Жуков Г. К.* Воспоминания и размышления : в 2 т. / Г. К. Жуков. – М. : ОЛМА-Пресс, 2002. – 505 с.
7. *Иванников В. Г.* Дипломатический факультет – принуждение к миру / В. Г. Иванников // Дуэль. – 1998. – № 10. URL: http://www.duel.ru/199810/10_5_1 (дата обращения: 01.03.2015).

8. *Квицинский Ю.* Время и случай. Заметки профессионала / Ю. Квицинский. – М. : ОЛМА-Пресс, 1999. – 576 с.
9. *Кеннан Дж.* Дипломатия Второй мировой войны глазами американского посла в СССР Джорджа Кеннана / пер. с англ. Л. А. Игоревского, Ю. Д. Чупрова. – М. : Центрполиграф, 2002. – 480 с.
10. *Литвин Г. А.* На развалинах третьего рейха, или Маятник войны. Размышления очевидца / Г. А. Литвин. – М. : Вперёд, 1998. – 198 с.
11. *Литвин Г. А.* Холодная война: бои местного значения // Г. А. Литвин // Дуэль. – 1998. – № 3 (50). URL: http://www.duel.ru/199805/?5_6_1 (дата обращения: 01.03.2015).
12. *Робертс Ф.* Сталин, Хрущёв и Берлинские кризисы / Ф. Робертс // Международная жизнь. – 1991. – № 10. – С. 131–143.
13. *Судоплатов П. А.* Спецоперации. Лубянка и Кремль 1930–1950 годы / П. А. Судоплатов. – М. : ОЛМА-Пресс, 2005. – 704 с.
14. *Фалин В.* Без скидок на обстоятельства. Политические воспоминания / В. Фалин. – М. : Республика : Современник, 1999. – 463 с.
15. *Хрущёв Н. С.* Время. Люди. Власть : Воспоминания : в 4 кн. / Н. С. Хрущёв. – М. : Московские новости, 1999. – Кн. 2. – 846 с.
16. *Черчилль У.* Вторая мировая война : в 3 кн. / У. Черчилль. сокр. пер. с англ., предисл Д. А. Волгогонова ; под ред. А. С. Орлова. – М. : Воениздат, 1991. – Кн. 1. – 592 с.; Кн. 2. – 671 с.; Кн. 3. – 702 с.
17. *Эйзенхауэр Д.* Крестовый поход в Европу / Д. Эйзенхауэр ; пер. с англ. Е. М. Федотова. – Смоленск : Русич, 2000. – 528 с.

На европейских языках

1. *Clay L. D.* Entscheidung in Deutschland / L. D. Clay. – Frankfurt am Main, 1950. – S. 523.
2. *Howley F.* Berlin Command / F. Howley. – New York : G. P. Putnam's Sons, 1950. – P. 276.
3. *Leahy W.* I was there: the personal story of the Chief of Staff to Presidents Roosevelt and Truman, based on his notes and diaries made at the time. With a foreword by President Truman / W. Leahy. – New York : McGraw Hill Book Co., 1950. – P. 527.
4. *Lord Strang.* Home and Abroad / Lord Strang. – London, 1956. – P. 320.
5. *Marsden R.* Operation 'Schooner/Nylon': RAF Flying in the Berlin Control Zone / R. Marsden // Intelligence and National Security. – 1998. – Winter. – Vol. 13, № 4. – P. 178–193.
6. *Montgomery B.* Memoiren / B. Montgomery. – München, 1958. – S. 620.
7. *Mosely Ph. E.* The Occupation of Germany. New Light on How the Zones Were Drawn / Ph. E. Mosely // Foreign Affairs. – 1949–1950. – Vol. 28. – P. 580–604.
8. *Murphy R.* Diplomat unter Kriegern / R. Murphy. – Berlin, 1965. – S. 557.

9. Truman H. S. Memoiren / H. S. Truman. – Stuttgart, 1955. – Bd. 1. – S. 611.

4. Монографии, статьи, исследования

На русском языке

1. Акопов Г. М. Западный Берлин. Проблемы и решения / Г. М. Акопов. – М. : Международные отношения, 1974. – 263 с.
2. Белецкий В. Н. Западный Берлин / В. Н. Белецкий. – М. : Знание, 1981. – 64 с.
3. Беспалов Г. М. Берлинский вопрос и германская проблема / Г. М. Беспалов. – М. : Правда, 1949. – 32 с.
4. Болдырев В. Н. Западноберлинский вопрос в освещении современной историографии / В. Н. Болдырев // Вопросы истории. – 1973. – № 3. – С. 81–92.
5. Болдырев Р. Ю. Советская оккупационная политика в Восточной Германии (1945–1949 гг.): экономический аспект : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Болдырев Р. Ю. – Архангельск, 2004. – 245 с.
6. Быстрова Н. Е. СССР и формирование военно-блокового противостояния в Европе / Н. Е. Быстрова. – М. : Ин-т рос. истории РАН, 2005. – Т. 1. – 235 с.
7. Ватлин А. Германия в XX веке / А. Ватлин. – М. : РОССПЭН, 2002. – 336 с.
8. Вевюра Б., Лукашук И. Международно-правовые аспекты проблемы Западного Берлина / Б. Вевюра, И. Лукашук // Международная жизнь. – 1963. – № 4. – С. 50–57.
9. Веттиг Г. Н. С. Хрущёв и берлинский кризис 1958–1963: Политика угроз и возведение Берлинской стены / Г. Веттиг ; пер. с нем. М. Чистяковой ; под ред. Ф. Новик. – М. : РОССПЭН, 2007. – 401 с.
10. Винокуров Е. Ю. Теория анклавов / Е. Ю. Винокуров. – Калининград : Terra Балтика, 2007. – 342 с.
11. Восленский М. С. "Восточная" политика ФРГ / М. С. Восленский. – М. : Наука, 1967. – 428 с.
12. Высоцкий В. Н. Важный рубеж в борьбе за разрядку напряжённости / В. Н. Высоцкий // Международная жизнь. – 1971. – № 10. – С. 15–22.
13. Высоцкий В. Н. Западный Берлин и его место в системе современных международных отношений / В. Н. Высоцкий. – М. : Мысль, 1971. – 177 с.
14. Галкин А. А., Мельников Д. Е. СССР, Западные державы и германский вопрос / А. А. Галкин, Д. Е. Мельников. – М. : Наука, 1966. – 265 с.
15. Долгилевич Р. В. Первые "бреши" в Берлинской стене. Архивные материалы МИД ГДР / Р. В. Долгилевич // Новая и новейшая история. – 2001. – № 4. – С. 71–90.
16. Долгилевич Р. В. Советская дипломатия и Западный Берлин: 1963–1964 гг. По материалам архивов МИД РФ / Р. В. Долгилевич // Новая и новейшая история. – 2007. – № 4. – С. 12–32.

17. *Зверев Ю. М.* Калининградская область в классификации анклавных (эксклавных) территорий мира / Ю. М. Зверев. – Калининград : Изд-во КГУ, 2003. – 28 с.
18. *Ильин Л.* Что происходит в Берлине / Л. Ильин // Новое время. – 1948. – № 29.
19. *Кайдерлинг Г., Штульц П.* Берлин 1945–1975 : пер. с нем. / Г. Кайдерлинг, П. Штульц. – М. : Прогресс, 1976. – 521 с.
20. Как принималось решение о возведении Берлинской стены. Стенограмма речи Н. С. Хрущёва на совещании первых секретарей ЦК коммунистических и рабочих партий стран – участниц Варшавского договора 4 августа 1961 г. / предисл. и коммент. Б. Бонвеча, А. М. Филитова // Новая и новейшая история. – 1999. – № 2. – С. 56–59.
21. *Кириллов Г.* Западный Берлин: прошлое и будущее // Международная жизнь. – 1976. – № 6. с. 81–86.
22. *Кириллов Г., Ржевский Ю.* Важный фактор разрядки в Европе. Четырёхстороннее соглашение по Западному Берлину / Г. Кириллов, Ю. Ржевский. – М. : Международные отношения, 1978. – 142 с.
23. *Китаева Н.* Важные шаги к разрядке напряжённости / Н. Китаева // Международная жизнь. – 1972. – № 9. – С. 154–156.
24. *Клемешев А. П.* Российский экслав: преодоление конфликтогенности / А. П. Клемешев. – СПб. : Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2005. – 145 с.
25. *Клемешев А. П.* Проблема эксклавности в контексте глобализации / А. П. Клемешев. – СПб. : Питер, 2005. – 212 с.
26. *Клемешев А. П.* Трансформация эксклавности в условиях политической глобализации / А. П. Клемешев // Полис. – 2005. – № 4. – С. 143–158.
27. *Клемешев А. П.* Эксклавность как фактор развития Калининградской области / А. П. Клемешев // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. Серия "Гуманитарные науки". – 2005. – Вып. 3. – С. 142–145.
28. *Кокебаева Г. К.* Западнберлинская проблема в советской историографии / Г. К. Кокебаева // Проблемы внутривосточной истории и международных отношений в новое и новейшее время. – Алма-Ата, 1991. – С. 3–9.
29. *Коровин Е.* Берлинский вопрос и международное право / Е. Коровин // Новое время. – 1959. – № 2. – С. 16–18.
30. *Кузнецов В.* За Бранденбургскими воротами / В. Кузнецов. – М. : Международные отношения, 1965. – 184 с.
31. *Лавренов С. Я., Попов И. М.* Крах Третьего рейха / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. – М. : АСТ, 2000. – 608 с.
32. *Лавренов С. Я., Попов И. М.* Советский Союз в локальных войнах и конфликтах XX века / С. Я. Лавренов, И. М. Попов. – М. : АСТ, 2005. – 784 с.
33. *Логвинов М. А.* Западный Берлин в международных отношениях. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Логвинов М. А. – М., 1969. – 17 с.

34. Ложкин А. Г. Право победителей. Правовая деятельность Советской военной администрации в Германии 1945–1949 гг. / А. Г. Ложкин ; под ред. Бордюгова Г. А. – М. : АИРО-XXI, 2006. – 144 с.
35. Марусин И. С. Особенности современного правового статуса Западного Берлина / И. С. Марусин // Правоведение. – 1989. – № 2. – С. 82–85.
36. Мельников Д. Легенда о "воздушном мосте" и действительность (о снабжении западных секторов Берлина) / Д. Мельников // Новое время. – 1948. – № 38.
37. Михайлов М. Порядок передвижения между ФРГ и Западным Берлином / М. Михайлов // Международная жизнь. – 1969. – № 3. – С. 146–147.
38. Моджорян Л. А. Статус вольного города / Л. А. Моджорян // Советское государство и право. – 1962. – № 3. – С. 66–76.
39. Мэтлофф М. От Касабланки до "Оверлорда" : пер. с англ. / М. Мэтлофф. – М. : Воениздат, 1964. – 584 с.
40. Наринский М. М. Происхождение холодной войны: идеология и геополитика / М. М. Наринский // Вопросы истории холодной войны. – М. : МГИМО, 2001. – 65 с.
41. Наринский М. М. Берлинский кризис 1948–1949 гг. Новые документы из российских архивов / М. М. Наринский // Новая и новейшая история. – 1995. – № 3. – С. 16–29.
42. Николаев П. А. Политика США, Англии и Франции в германском вопросе / П. А. Николаев. – М. : Наука, 1964. – 388 с.
43. Николаев П. А. Политика Советского Союза в германском вопросе / П. А. Николаев. – М. : Наука, 1966. – 404 с.
44. Новик Ф. И. "Оттепель" и инерция холодной войны (Германская политика СССР в 1953–1955 гг. / Ф. И. Новик. – М. : Ин-т рос. истории РАН, 2003. – 276 с.
45. Новик Ф. И. СССР и начало берлинского кризиса в 1958 г. / Ф. И. Новик // Россия и Германия. – 2004. – Вып. 3. – С. 331–345.
46. О положении в Берлине // Новое время. – 1948. – № 40.
47. Орлов А. С. За кулисами второго фронта / А. С. Орлов. – М. : Вече, 2001. – 352 с.
48. Орлов А. С. Воздушная разведка США над территорией СССР в 1950–1955 гг. / А. С. Орлов // Новая и Новейшая история. – 2000. – № 6. – С. 35–48.
49. Орлова М. И., Андросова И. Ю. Проблема Западного Берлина в международных отношениях (1945–1975) / М. И. Орлова, И. Ю. Андросова // Вопросы истории. – 1977. – № 8. – С. 71–105.
50. Павлов Н. В. История современной Германии, 1945–2005 : курс лекций для вузов / Н. В. Павлов. – М. : АСТ, 2006. – 512 с.
52. Петелин Б. В. Германская политика Конрада Аденауэра 1949–1966 / Б. В. Петелин. – Вологда : Книжное наследие, 2006. – 192 с.
53. Платошкин Н. Жаркое лето 1953 г. в Германии / Н. Платошкин. – М. : ОЛМА-Пресс, 2004. – 383 с.

54. *Погорлецкий А. И.* Экономика и экономическая политика Германии в XX веке / А. И. Погорлецкий. – СПб. : Изд-во Михайлова В. А., 2001. – 685 с.
55. *Райан К.* Последняя битва. Штурм Берлина глазами очевидцев / К. Райан ; пер. с англ. Л. А. Игоревского. – М. : Центрполиграф, 2003. – 429 с.
56. *Ржевский Ю.* По пути нормализации обстановки в Европе / Ю. Ржевский // *Международная жизнь.* – 1972. – № 3. – С. 87–90.
57. *Ржешевский О. А.* Секретные военные планы У. Черчилля против СССР в мае 1945 г. / О. А. Ржешевский // *Новая и новейшая история.* – 1999. – № 3. – С. 98–123.
58. *Романов В. А.* Правовые вопросы нормализации положения в Западном Берлине / В. А. Романов // *Советское государство и право.* – 1963. – № 10. – С. 87–97.
59. *Рожков-Юрьевский Ю. Д.* О применении понятий "анклав" и "экслав" к характеристике Калининградской области. Калининградская область: географические проблемы регионального развития / Ю. Д. Рожков-Юрьевский. – Калининград : Изд-во КГУ, 1996. – С. 74–80.
60. *Семиряга М. И.* Как мы управляли Германией: Политика и жизнь / М. И. Семиряга. – М. : РОССПЭН, 1995. – 400 с.
61. СССР и холодная война / под ред. В. С. Лельчука, Е. И. Пивовара. – М. : ОЛМА-Пресс, 1995. – 310 с.
62. *Тункин Г. И.* Берлинский вопрос в свете международного права / Г. И. Тункин // *Международная жизнь.* – 1959. – № 2. – С. 52–55.
63. *Уильямс Ч. Аденауэр. Отец новой Германии* / Ч. Уильямс; пер. с англ. А. М. Филатова. – М. : АСТ, 2002. – 708 с.
64. *Фалин В.* Второй фронт. Антигитлеровская коалиция / В. Фалин. – М. : Центрполиграф, 2000. – 574 с.
65. *Филитов А. М.* Германский вопрос: от раскола к объединению: Новое прочтение / А. М. Филитов. – М. : Международные отношения, 1993. – 240 с.
66. *Фурс А.* Полномочия и ограничения / А. Фурс // *Независимое военное обозрение* : интернет-сайт. – 2000. – 15 сентября. URL: http://nvo.ng.ru/history/2000-09-15/5_орут.html (дата обращения: 01.03.2015).
67. *Фурсенко А. А.* Как была построена "Берлинская стена" / А. А. Фурсенко // *Исторические записки.* – 2001. – № 4. – С. 73–90.
68. *Шварц Х. И.* Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х. И. Шварц. – М. : Юрид. лит., 1966. – 264 с.
69. *Штейнигер П.* Западный Берлин. Западнберлинская проблема в систематическом изложении : пер. с нем. / П. Штейнигер. – М. : Изд-во иностр. лит., 1961. – 349 с.

На европейских языках

1. *Abelein M.* Die Verhandlungen über die Internationalisierung der Zufahrtswege nach Berlin seit dem Herbst 1961 / M. Abelein // Europa-Archiv. – 1963. – Jg. 18. – S. 444–450.
2. Alle Macht geht vom Stadtkommandanten aus...: zum Besatzungsstatus von West-Berlin; Analysen, Berichte, Dokumente/Peter Bartke. – Berlin (West) : Studiengruppe Verfassung u. Besatzungsmacht im Spannungsfeld, 1985. – 150 s.
3. *Alisch St.* Die Insel sollte sich das Meer nicht zum Feind machen! Die Berlin-Politik der SED zwischen Bau und Fall der Mauer / St. Alisch. – München, 2004. – 422 s.
4. *Appel R.* Die Regierenden von Berlin seit 1945 / R. Appel. – Berlin, 1996. – 469 s.
5. *Arzinger R., Poegel W.* Westberlin – selbstständige politische Einheit / R. Arzinger, W. Poegel. – Berlin, 1961. – 124 s.
6. *Austilat St.* Warum aus den Siegern erbitterte Feinde wurden / St. Austilat // P. M. DOKU. – 2006. – Januar. – S. 16–23.
7. *Bender P.* Wenn es West-Berlin nicht gäbe / P. Bender. – Berlin, 1987. – 104 s.
8. *Bentzien J.* Die Luftkorridore von und nach Berlin / J. Bentzien // Aussenpolitik. – 1961. – Jg. 12, Heft 10. – S. 685–690.
9. *Benz W.* Berlin-Blockade und Weststaatsgründung / W. Benz // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. – 1998. – № 6. – S. 485–494.
10. Berlin – Bibliographie: mit Nachträgen für / Hrsg. von der Zentral- und Landesbibliothek Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsbibliothek Berlin : Jahrbuch. – München ; Berlin : Saur, 1965–1999.
11. Berlin im Europa der Neuzeit: ein Tagungsbericht / Hrsg. von W. Ribbe. Berlin. – New York, 1990. – 603 s.
12. Berliner Luftverkehr 1955–1965 // Flugwelt. – 1966. – Jg. 18. – № 1. – S. 38–39.
13. *Boldyrew V.* Völkerrechtliche Aspekte der Stellung Westberlin / V. Boldyrew // Dokumentation der Zeit. – 1969. – № 1–2. – S. 2–14.
14. *Boldyrew V.* Vor 20 Jahren. Wie Berlin und Deutschland gespalten wurden / V. Boldyrew // Dokumentation der Zeit. – 1969. – № 15.
15. *Davison W. Ph.* Die Blockade von Berlin / W. Ph. Davison. – Frankfurt am Main ; Berlin, 1959. – 485 s.
16. *Deuerlein E.* Die Entstehung der Luftkorridore nach Berlin / E. Deuerlein // Deutschland Archiv. – 1969. – Jg. 2. – S. 735–764.
17. *Deuerlein E.* Deklamation oder Ersatzfrieden? Die Konferenz von Potsdam 1945 / E. Deuerlein. – Stuttgart, 1970. – 203 s.
18. Der freie Zugang nach Berlin und die DDR. Materialien der wissenschaftliche Abteilung des deutschen Bundestag. – 1968. – Oktober. – № 9. – 50 s.
19. Die Berlin Frage in ihrer Weltpolitischen Verflechtung 1944–1963 / von der Gablenz O. M. – München : Oldenbourg Verlag, 1963. – 44 s.

20. Die wichtigsten Flugzeugtypen und ihr Einsatz in den Luftkorridoren nach Westberlin // Militärwesen. – 1965. – Jg. 9. – S. 721–739.
21. *Franklin W. M.* Zonal boundaries and access to Berlin / W. M. Franklin // *World Politics*. – 1963. – October. – Vol. XVI, № 1. – P. 3–31.
22. *Freund E.* Der Handel zwischen beiden deutschen Staaten und der DDR mit Westberlin / E. Freund // *Deutsche Aussenpolitik*. – 1964. – Heft 9. – S. 816–829.
23. *Gerlach H.* Die Berlinpolitik der Kennedy Administration / H. Gerlach. – Frankfurt am Main, 1977. – 325 S.
24. *Geschichte Berlins* / Hrsg. W. Ribbe. – Berlin, 2002. – II. Bd. – S. 606–1375.
25. *Giagreco D. M., Griffin R. E.* Air bridge to Berlin. The Berlin Crisis of 1948, its Origins and Aftermath / D. M. Giagreco, R. E. Griffin. – New York, 1988. URL: http://www.trumanlibrary.org/whistlestop/BERLIN_A/INDEX.HTM (дата обращения: 01.03.2015).
26. *Görner G.* DDR gewährleistet friedlichen Westberlin-Transit / G. Görner. – Berlin, 1969. – 108 s.
27. *Graefrath B.* Völkerrecht schützt Lufthoheit der DDR / B. Graefrath // *Deutsche Aussenpolitik*. – 1962. – Jg. 7, Heft 1. – S. 11–23.
28. *Herder G., Schneider W.* Der Aufenthalt von Streitkräften der imperialistischen Westmächte in Westdeutschland und Westberlin und die Benutzung der Fluglinien nach Westberlin durch die Westmächte sind völkerrechtswidrig / G. Herder, W. Schneider // *Staat und Recht*. – 1961. – Jg. 10. – S. 2067–2077.
29. *Herzfeld H.* Berlin in der Weltpolitik 1945–1970 / H. Herzfeld. – Berlin ; New York, 1973. – 666 s.
30. *Huschke W.* Die Bedeutung der Berliner Luftbrücke für die Entwicklung des modernen Lufttransports / W. Huschke // *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*. – 1998. – № 6. – S. 524–530.
31. *Keiderling G.* Die Berliner Krise 1948/49 / G. Keiderling. – Berlin (West) : Verlag Das Europ. Buch, 1982. – 425 s.
32. *Keiderling G.* Berlin, 1945–1986. Geschichte der Hauptstadt der DDR / G. Keiderling. – Berlin, 1987. – 903 s.
33. *Keiderling G., Stulz P.* Berlin 1945–1968. Zur Geschichte der Hauptstadt der DDR und der selbständigen politischen Einheit Westberlin / G. Keiderling, P. Stulz. – Berlin, 1970. – 683 s.
34. *Kuhn H. W.* Die Regelung der Verkehrsverbindungen nach Berlin 1945–1946 / H. W. Kuhn // *Europa-Archiv*. – 1959. – 14. Folge. – S. 447–466.
35. *Laitenberger V., Erhard L.* Der Nationalökonom als Politiker / V. Laitenberger, L. Erhard. – Göttingen, 1986. – 242 s.
36. *Lemke T.* Alliierte in Berlin e.V. / T. Lemke // *Alliierte in Berlin e.V.* : website. URL: <http://www.alliierteinberlin.de> (дата обращения: 01.03.2015).
37. *Lindner G.* Zur Lüfthoheit der DDR / G. Lindner // *Deutsche Aussenpolitik*. – 1957. – Jg. 2, Heft 10. – S. 830–833.
38. *Loth W.* Stalins ungeliebtes Kind / W. Loth. – Berlin, 1994. – 285 s.

-
39. *Mahnke H.* Das Recht des zivilen Zugang nach Berlin / H. Mahnke // Deutschland Archiv. – 1969. – Jg. 2. – S. 148–152.
 40. *Nawrocki J.* Brennpunkt Berlin / J. Nawrocki. – Köln, 1971. – 153 s.
 41. Ostverträge – Berlin-Status. Hansischer Gildenverlag. – Kiel, 1971. – 361 s.
 41. *Pastusiak L.* Amerykanie w Berlinie Zachodnim. Politika Stanów Zjednoczonych wobec Berlina Zachodniego / L. Pastusiak. – Warszawa : Czytelnik, 1972. – 449 s.
 43. *Paul W.* Kampf um Berlin / W. Paul. – München ; Wien, 1962. – 357 s.
 44. *Riklin A.* Zur Frage des Luftverkehrs zwischen Westdeutschland und Westberlin / A. Riklin // Moderne Welt. – 1961–1962. – Jg. 3. – S. 292–319.
 45. *Riklin A.* Das Berlinproblem / A. Riklin. – Köln, 1964. – 447 s.
 46. *Rshewski J.* Westberlin – ein politisches Gebilde sui generis / J. Rshewski. – Moskau, 1967. [Rzhevsky Yu. West Berlin: A special political entity. – Moscow, 1967]. – 91 s.
 47. *Rudolf G.* Presseanalyse und zeitgeschichtliche Forschung. Telegraf und WAZ zur Berlin-Krise 1948/49 / G. Rudolf. – München : Verlag Dokumentation Pullach bei, 1972. – 342 s.
 48. *Ruge H. G.* Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin / H. G. Ruge. – Berlin, 1968. – 124 s.
 49. *Staritz D.* Die Gründung der DDR. Von der sowjetischen Besatzungsherrschaft zum sozialistischen Staat / D. Staritz. – München, 1995. – 297 s.
 50. *Steiniger P. A.* Nachhilfeunterricht für Imperialisten im Grenz- und Transitrecht / P. A. Steiniger // Aussenpolitische Korrespondenz. – 1968. – S. 219–229.
 51. *Schröder D.* Die rechtliche Konsequenzen einer Anerkennung der „DDR“ für Berlin / D. Schröder // Recht und Politik. – 1967. – Heft 2. – S. 117–122.
 52. *Schröder D.* Die Bedeutung der Drei-Staaten-These für die Rechtslage des Verkehrs von und nach Berlin / D. Schröder // Recht in Ost und West. – 1967. – Jg. 11. – S. 104–109.
 53. *Schröder D.* Die Bedeutung der Berliner Rechte der Alliierten für den Zugang von Deutschen nach Berlin / D. Schröder // Recht und Politik. – 1969. – Heft 1. – S. 11–19.
 54. *Schröder D.* Ost-Berliner Irrlehren über die Rechtslage des Berlin-Verkehrs / D. Schröder // Recht und Politik. – 1968. – Heft 1. – S. 76–77.
 55. *Schröder T.* Die Logistik der Lüftbrücke / D. Schröder // P. M. DOKU. – 2006. – Januar. – S. 34–45.
 56. *Smith J. E.* The Defense of Berlin / J. E. Smith. – Baltimore : Johns Hopkins Press, 1963. – 431 p.
 57. *Theuner O.* Berliner Luftverkehrsprobleme / O. Theuner // Internationales Archiv für Verkehrswesen. – 1964. – Jg. 16. – S. 200–203.
 58. *Wetzlaugk U.* Berlin und die deutsche Frage / U. Wetzlaugk. – Köln, 1985. – 272 s.
 59. *Wetzlaugk U.* Die Alliierten in Berlin / U. Wetzlaugk. – Berlin, 1988. – 432 s.
 60. *Zehlendorf / Hrsg. von Engel H., Jersch-Wenzel St., Treue W.* – Berlin, 1992. – 568 s.

5. Справочная и юридическая литература

1. Большой экономический словарь / авт.-сост. М. Ю. Агафонова, А. Н. Азрилиян, С. И. Дегтярев и др. ; под ред. А. Н. Азрилияна. – М. : Правовая культура, 1994. – 528 с.
2. *Карташкин В. А.* Территориальное верховенство в международном праве и его нарушение колониальными державами / В. А. Карташкин // Правоведение. – 1964. – № 2. – С. 105–111.
3. *Клименко Б. М.* Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. – М. : Международные отношения, 1967. – 136 с.
4. Международное воздушное право : в 2 кн. / отв. ред. А. П. Мовчан. – М. : Наука. 1980. – Кн. 1. – 352 с.; 1981. – Кн. 2. – 363 с.
5. Международное право : учебник / отв. ред. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. – М. : Международные отношения, 2000. – 720 с.
6. Международное частное право. Современные проблемы / отв. ред. М. М. Богуславский. – М. : Международные отношения, 1993. – 272 с.
7. *Садиков О. Н.* Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. – М. : Юрид. лит., 1981. – 288 с.
8. Словарь международного воздушного права / отв. ред. Ю. Н. Малеев. – М. : Наука, 1988. – 190 с.
9. *Фердросс А.* Международное право / А. Фердросс ; пер. с нем. Ф. А. Кублицкого, Р. Л. Карышкиной ; под ред. и предисл. Г. И. Тункина. – М. : Иностран. лит., 1959. – 146 с.

Об авторе

Беспалов Владимир Александрович, кандидат исторических наук.

Родился 13 марта 1982 г. в Калининграде.

В 2004 г. окончил исторический факультет Калининградского государственного университета (кафедра зарубежной истории и международных отношений). С 2004 по 2007 г. обучался в аспирантуре РГУ им. И. Канта, специальность "Всеобщая история". В 2005–2006 гг. проходил стажировку в Свободном университете г. Берлин (FU Berlin).

В феврале 2009 г. защитил кандидатскую диссертацию на тему "Западноберлинский транзит в системе международных отношений".

С 2009 г. является научным сотрудником Балтийского регионального информационно-аналитического центра РИСИ. С 2008 по 2014 г. преподавал в Балтийском федеральном университете им. И. Канта. С 2014 г. – в Западном филиале Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации.

В сферу научных интересов входит: изучение германского вопроса в послевоенный период, российско-германские отношения на современном этапе, международные отношения в Прибалтийском регионе.

Избранные публикации: "Берлинская проблема и вопрос военного транзита" (в сборнике статей "Ретроспектива: Всемирная история глазами молодых исследователей", Калининград, 2006); "„Блокада Берлина“ и продовольственный вопрос: забытые аспекты" (в сборнике статей "Вестник РГУ им. И. Канта", 2007, №12); "Договор о внутригерманской торговле 1951 г. и западноберлинский транзит" (в сборнике статей "Ретроспектива: Всемирная история глазами молодых исследователей", Калининград, 2008); "Отечественная и зарубежная историография вопроса западноберлинского транзита" (в сборнике статей "Проблемы историографии", Калининград, 2009); "Формирование западноберлинского транзита – упущенные возможности западных союзников" (в журнале "Проблемы национальной стратегии", № 4 (19), 2013).

Уважаемые читатели!

Вы можете подписаться на журнал
"Проблемы национальной стратегии"

Подписка осуществляется всеми отделениями связи

Индекс журнала в каталоге агентства "Роспечать" – **46145**,
в каталоге "Почта России" Межрегионального агентства подписки – **35625**

Приобрести журнал, а также другие издания РИСИ можно
по адресу: г. Москва, ул. Флотская, д. 15Б

Телефоны для справок: **8 (499) 747-93-38** (Книжная лавка)
8 (499) 747-93-35

Сайт в Интернете: <http://www.riss.ru>

Адрес эл. почты: journal@riss.ru

Беспалов Владимир Александрович

Западноберлинский транзит (1945–1971): дипломатия холодной войны

Технический редактор *Ж. В. Лозунова*

Редактор *Е. В. Ермичева*

Корректор *И. А. Кондратович*

Компьютерная вёрстка *Г. И. Бабанова, Е. Ю. Дунаева*

Художественное оформление *Е. Ю. Дунаева*

Сдано в набор 09.04.2014. Подписано в печать 16.04.2015.

Формат 60×84/16. Бумага офисная. Гарнитура "Minion Pro".

Цифровая печать. Уч.-изд. л. 17. Физ. печ. л. 79.

Тираж 500 экз. Заказ № 10/15.

Оригинал-макет подготовлен федеральным государственным научным бюджетным
учреждением "Российский институт стратегических исследований".

Отпечатано в типографии РИСИ.

125413, г. Москва, ул. Флотская, д. 15Б.



ISBN 978-5-7893-0220-0



9 785789 302200