

VAINQUEURS BLOQUÉS - BERLIN DIVISÉ

PUBLICATION EN LIGNE RELATIVE À L'EXPOSITION EN PLEIN AIR

LES 75 ANS DU PONT AÉRIEN



VAINQUEURS BLOQUÉS - BERLIN DIVISÉ. LES 75 ANS DU PONT AÉRIEN

PUBLICATION EN LIGNE RELATIVE À L'EXPOSITION EN PLEIN AIR
DEVANT LA SALLE D'EMBARQUEMENT DE L'AÉROPORT DE TEMPELHOF
(ORGANISÉE DU 28 JUIN 2023 AU 12 MAI 2024)

MILITÄR
HISTORISCHES
MUSEUM
Flugplatz Berlin-Gatow

MUSEUM МУЗЕЙ
BERLIN БЕРЛИН
KARLSHORST
КАРЛСХОРСТ



INTRODUCTION

Doris Müller-Toovey

BLOCUS DE BERLIN | PONT AÉRIEN À BERLIN (1948/49) – UNE CLASSIFICATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Marc Hansen

«NOUS RESTONS. UN POINT C'EST TOUT» LES DÉCISIONS POLITIQUES DES PUISSANCES OCCIDENTALES IMMÉDIATEMENT APRÈS LE BLOCUS DE BERLIN-OUEST

Bernd von Kostka

LA PERSPECTIVE SOVIÉTIQUE PENDANT LA CRISE DE BERLIN EN 1948/49

Jörg Morré

LA FAIM CONTRE LA LIBERTÉ ? LES STRATÉGIES DE RAVITAIL- LEMENT DANS LA VIE QUOTIDIENNE PENDANT LE BLOCUS DE BERLIN-OUEST

Ricardo Neuner

«DES AVIONS QUI NOUS PILLENT» – UN MYTHE ÉTERNEL SUR LE PONT AÉRIEN ?

Matthias Heisig

Impressum publication en ligne

Impressum exposition en plein air

INTRODUCTION

DORIS MÜLLER-TOOVEY

1948 : des avions ravitaillent une ville de plusieurs millions d'habitants, menacée par la faim, à une cadence énormément rapide, et cela pendant beaucoup de mois. Ils battent en permanence leurs propres records de transport de biens vers Berlin, larguent des friandises et protègent la démocratie et la liberté. A la fin, les ennemis deviennent des amis. Rien de tout cela n'est complètement faux, mais ce n'est qu'une partie de l'histoire. Ce récit narratif est largement connu. Par contre, nous savons moins sur le contexte complexe qui a mené au blocus soviétique de Berlin-Ouest et au pont aérien anglo-américain. Ceci vaut aussi pour le rapport de ces événements avec la politique allemande et berlinoise des puissances victorieuses ainsi qu'avec l'évolution à l'intérieur de la ville. 75 ans après le blocus et le pont aérien, l'antenne du Musée d'histoire militaire de la Bundeswehr à l'aéroport de Berlin-Gatow, le Musée des Alliés de Berlin et le musée de Berlin-Karlshorst se sont donné pour objectif d'élargir le récit narratif connu sur le succès du pont aérien et de placer cet événement dans son contexte historico-politique.

L'exposition « Vainqueurs bloqués – Berlin divisé. Les 75 ans du pont aérien » est organisée en plein air du 28 juin 2023 au 12 mai 2024 sur la place devant la salle d'embarquement de l'aéroport de Tempelhof. Elle est ouverte 24 heures sur 24 et l'entrée est gratuite. Le titre indique déjà de quoi il s'agit. Il se réfère à l'examen élargi du sujet central et à deux niveaux d'action et d'expérience : celui des puissances victorieuses et celui des Berlinoises et Berlinoises. Le blocus et le pont aérien ont marqué le point culminant d'une évolution qui a duré plusieurs années et pendant laquelle les puissances victorieuses de la Deuxième Guerre mondiale, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la France et l'Union soviétique, se sont vues

confrontées à des questions fondamentales d'un futur ordre politique en Allemagne et en Europe. Les anciens alliés dans le combat contre l'Allemagne nazie et ses efforts d'expansion devinrent des adversaires dans un affrontement géostratégique et idéologique qui a pris un essor avec la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Dans cette situation politique confuse et difficile où se trouvaient les puissances victorieuses il devenait de plus en plus impossible de négocier une politique allemande commune et de trouver une solution de la question de Berlin qui fût satisfaisante pour toutes les parties. Les différentes positions des puissances victorieuses se « bloquaient » mutuellement et menaient à la division de l'Allemagne et de Berlin dans des zones et secteurs différemment organisés sur les plans de la politique et de la société. Les créations des deux Etats allemands en mai et octobre 1949 consolidèrent cet état. L'exposition traite cet éventail de sujets dans quatre grands chapitres. Le premier chapitre, « Les vainqueurs bloqués », embrasse les intérêts des quatre puissances victorieuses, le traitement de la « question allemande » dans les conférences des ministres des Affaires étrangères, les organes de contrôle et administratifs et le blocus soviétique de Berlin-Ouest. Le chapitre « Berlin divisé » retrace l'évolution de la ville : de la situation après la fin de la guerre avec la répartition en secteurs à la consolidation de la division par la création des deux Etats allemands en 1949, en passant par les premières élections et la division de l'administration municipale, la réforme monétaire et la situation difficile du ravitaillement pendant le blocus. Le chapitre « Le pont aérien » commence déjà avec les incidents sur les voies de transit à Berlin-Ouest au printemps 1948, explique la décision des Etats-Unis et du Royaume-Uni d'établir un pont aérien et la gigantesque entreprise logistique qu'elle implique, l'intégration d'aides civils

allemands, mais aussi la diplomatie de crise active en coulisse. L'exposition se termine par un espace avec le titre « Mythe et mémoire », qui donne un aperçu des fluctuations de la culture du souvenir du pont aérien et montre clairement que les deux parties ont dès le début utilisé le pont aérien aussi à des fins de propagande.

Le blocus soviétique de Berlin-Ouest et le pont aérien anglo-américain ont, il y a 75 ans, marqué le début de ce que nous appelons généralement la guerre froide. Ce terme désigne la concurrence entre les deux superpuissances, qui a duré plusieurs dizaines d'années et a affecté tout le monde, ainsi que les scénarios de menace entre les Etats-Unis et l'Union soviétique avec leurs systèmes politiques, sociaux et économiques différents. Face à l'évolution géostratégique actuelle, à la situation de conflit en Europe provoquée par la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, et à la formulation souvent répétée d'une nouvelle guerre froide, on peut d'abord être tenté de mettre les événements actuels en rapport avec ceux des années 1948/49. Une telle perception serait cependant un peu réductrice et ignorerait les différences éclatantes entre cette époque et celle d'aujourd'hui.

Contrairement à l'époque de la guerre froide, il ne s'agit actuellement pas d'une confrontation générale politico-idéologique, économique, technologique et culturelle affectant tout le monde, et la complexité géostratégique globale s'est encore beaucoup renforcée depuis 1948/49. Dans les années après la Deuxième Guerre mondiale, la situation politique et économique en Europe était extrêmement instable. Les infrastructures de tout type étaient largement détruites, des millions de personnes avaient été assassinées ou tuées au cours de combats, étaient en fuite ou se trouvaient au moins dans une situation de vie extrêmement précaire. Les Etats-Unis étaient seulement en voie de devenir une superpuissance globale, à l'instar de l'Union soviétique, à laquelle la guerre d'anéantissement commencée par l'Allemagne nazie avait imposé en outre les plus grandes pertes et destructions.

Un conflit militaire ouvert en Europe, si peu de temps après la Deuxième Guerre mondiale et dans lequel les Etats-Unis et l'Union soviétique se confronteraient directement, constituait en fin de compte, du point de vue des deux gouvernements, un trop grand risque. Le blocus soviétique des voies terrestres et navigables menant à Berlin-Ouest et le pont aérien créé en réaction à ce blocus étaient en dernière ligne des mesures que les deux parties avaient sciemment situées en dessous du seuil d'un conflit militaire. En outre, des échanges diplomatiques au plus haut niveau avaient lieu en coulisse pendant toute la période du blocus ; depuis le mois de décembre 1948, des représentants des deux côtés négocièrent au siège des Nations Unies.

« Vainqueurs bloqués – Berlin divisé. Les 75 ans du pont aérien » montre beaucoup d'aspects dans le contexte des événements de 1948/49. Dans les essais de cette publication, les commissaires de l'exposition approfondissent quelques sujets évoqués par celle-ci. Ces sujets comprennent la situation sur le plan de la politique de sécurité en Europe après la Deuxième Guerre mondiale, les motifs des actes des quatre puissances victorieuses avant et pendant la crise de Berlin, la situation réelle du ravitaillement dans les secteurs occidentaux de la ville pendant cette période et un sujet relatif au pont aérien qui donne régulièrement lieu à des discussions controversées – le soi-disant backlift. Les bibliographies en bas de ces essais donnent en outre un aperçu de l'état de la recherche sur le blocus et le pont aérien.

Je souhaite à tous les visiteuses et visiteurs une lecture intéressante ainsi qu'une visite distrayante et enrichissante de l'exposition.

BLOCUS DE BERLIN | PONT AÉRIEN À BERLIN (1948/49) – UNE CLASSIFICATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

MARC HANSEN

Situation de départ et intérêts sécuritaires des parties au conflit

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le système de coordonnées géopolitiques avait lui aussi changé. Les démocraties libérales se trouvaient maintenant dans un conflit global, avec le monde communiste dirigé par l'Union soviétique. En 1948, la situation mondiale était dans un état de tension permanent critique, même si, côté américain, on avait encore la certitude de pouvoir gagner politiquement chaque conflit à venir à travers la position de monopole nucléaire, c'est-à-dire sans recourir directement à la force militaire. Le blocus de Berlin-Ouest représentait le premier défi de cette vision, car les événements autour de Berlin comportaient le risque réel de règlement d'un conflit entre les concurrents systémiques par le recours direct à la force militaire, bien qu'en dessous du seuil nucléaire.

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, l'Union soviétique s'était agrandie sur le plan territorial et se trouvait dans une position géostratégique favorable en Europe centrale et orientale. En même temps, la présence de l'armée soviétique dans ces deux régions coïncidait avec l'intention du pouvoir soviétique d'installer des gouvernements dirigés par les partis communistes en Pologne, en Hongrie, en Roumanie et en Tchécoslovaquie et de s'assurer ainsi le contrôle politique de ce cordon sanitaire, composé de satellites dépendants à la fois sur le plan politique et le plan économique.

Le blocus de Berlin de 1948 était la tentative de l'Union soviétique de chasser les alliés occidentaux de la ville de Berlin située dans la partie est de l'Allemagne sous contrôle soviétique en prenant peu de risques sur le plan politique et d'amorcer ainsi, si possible, l'anéantissement politique de la présence des Alliés occidentaux dans l'ensemble de l'Allemagne. Cet objectif de l'élargissement de

la zone de puissance et d'influence en Allemagne et en Europe révèle de la part de l'Union soviétique une conception de la sécurité tournée sur le maintien des droits acquis ainsi que le souhait d'arriver à un « accord de coexistence » interprété de manière conflictuelle vis-à-vis des Alliés occidentaux. L'aspiration à des lignes de front clairement définies, sans références communes avec le rival systémique qui va de pair avec cette conception est, outre le symbole politique qui existe sans aucun doute, certainement un facteur d'explication géostratégique de la conduite des dirigeants soviétiques dans le conflit concernant Berlin.

En réaction au blocus, les États-Unis et leurs alliés ont lancé un pont aérien sans précédent, connu sous le nom d'opération VITTLES, pour ravitailler la ville en nourriture, en carburant et autres produits de première nécessité. Mais pour les Alliés occidentaux, l'opération VITTLES ne représenta pas seulement un exploit logistique colossal pour atténuer les effets du blocus soviétique sur la population de Berlin-Ouest. L'opération peut également être considérée comme un signal de politique de sécurité, visant à démontrer la volonté de l'Europe occidentale de se défendre contre une éventuelle agression militaire par l'Union soviétique.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la politique de sécurité américaine, en particulier, fut marquée par le désir de stabilité stratégique en Europe, combiné à une minimisation de la menace de ses propres intérêts à l'échelle globale. Les États-Unis misèrent sur le renforcement d'un système économique libéral en Europe, assorti d'un ordre politique et social libéral en tant qu'instrument géopolitique du maintien de la paix. Toutefois, lorsque plus tard, l'Union soviétique se montra de plus en plus critique à l'égard de cette approche et

riposta activement avec son contre-projet communiste, les États-Unis développèrent l'idée consistant à assumer activement le rôle de puissance de l'ordre mondial, qui non seulement propagea l'orientation systémique mentionnée, mais l'imposa, ou plus exactement, la défendit sur le plan politique et militaire. L'action américaine dans le contexte du blocus et du pont aérien en est le premier exemple.

L'attitude conflictuelle assumée aussi bien par les Britanniques que par les Français était avant tout marquée par l'intention d'empêcher que l'Union soviétique n'exerce une suprématie politico-militaire imminente en Europe centrale. Cependant, en raison du manque de ressources militaires et économiques, les deux pays ne se sentirent pas en mesure de s'engager dans une confrontation directe. Au lieu de cela, leur objectif fut de renforcer l'engagement américain en Europe, et donc, de soutenir au maximum l'action américaine par leurs propres moyens, notamment en ce qui concerne la question de Berlin, question hautement emblématique sur le plan de la politique de sécurité.

Décisions en matière de politique de sécurité et opérations militaires

Le processus de décision politique au sein du commandement soviétique visant à instaurer le blocus de Berlin en 1948 était étroitement lié à la décision prise par les Alliés occidentaux d'introduire une nouvelle monnaie dans leurs zones d'occupation en Allemagne. L'Union soviétique considérait cette situation comme une menace pour ses intérêts. La décision d'imposer le blocus fut prise au plus haut niveau du gouvernement soviétique, très probablement à l'initiative du chef de l'État et du parti soviétique, Josef W. Staline. Pour le pouvoir soviétique, un blocus prolongé représentait le moyen politique approprié pour contraindre les puissances occidentales à abandonner Berlin-Ouest. Ceci permettrait à l'Union soviétique de placer l'Allemagne de l'Est sous son contrôle politique, y compris la totalité de la ville de Berlin. En outre, le blocus était censé signaler aux puissances occidentales que l'Union soviétique ne tolérerait aucune tentative de remise en question de son auto-

rité sur sa sphère d'intérêts en matière de politique de sécurité en Europe de l'Est. L'Union soviétique disposait indubitablement des moyens de mise en œuvre et de sécurisation militaires du blocus.

Face à la supériorité militaire conventionnelle de l'Union soviétique, les Alliés occidentaux décidèrent en juin 1948 de ne pas réagir au blocus de Berlin par un déploiement de troupes terrestres, mais ils envisagèrent l'approvisionnement de la ville par la voie du transport aérien stratégique. Le président américain Harry Truman était à ce moment-là en pleine campagne électorale en vue de sa réélection. Son gouvernement était fortement critiqué parce que, selon l'opposition, il avait réagi trop mollement à l'agression soviétique en Europe devenue palpable après la fin de la Seconde Guerre mondiale, et qui s'intensifiait de manière constante. Truman et ses conseillers en matière de politique de sécurité voyaient donc manifestement le blocus de Berlin comme étant aussi une occasion de démontrer force et détermination vis-à-vis de l'Union soviétique. En outre, ils espéraient qu'un pont aérien réussi renforcerait l'image des États-Unis en Europe et dans le monde.

Cependant, les évaluations militaires et logistiques ont été un facteur décisif pour le lancement politique du pont aérien. L'état-major sous le commandement du général Lucius D. Clay, gouverneur militaire de la zone d'occupation américaine en Allemagne, estimait que le blocus de Berlin pouvait globalement être surmonté par un pont aérien. On croyait aussi qu'un pont aérien permettait non seulement de ravitailler Berlin-Ouest en biens nécessaires, mais qu'il agirait en plus d'une démonstration de force stratégique vis-à-vis de l'Union soviétique. C'est ainsi que Truman autorisa le lancement du pont aérien le 26 juin 1948. Le plan initial prévoyait un pont aérien de trois mois, qui pourrait toutefois être prolongé, s'il s'avérait que l'Union soviétique refuse de lever le blocus avant l'expiration de cette période.

La majorité des responsables en matière de politique de sécurité aux États-Unis considérait la mise en place d'un pont aérien comme une réaction

judicieuse et appropriée pour démontrer la détermination américaine face à l'agression soviétique et éviter une crise humanitaire à Berlin-Ouest. Cependant, certains membres des forces armées américaines étaient sceptiques quant à la faisabilité et à l'efficacité d'un pont aérien. Ils mirent en outre en garde contre les risques potentiels. Ils craignaient ainsi que l'Union soviétique puisse faire escalader la situation et provoquer ainsi un conflit plus important. Ils étaient par ailleurs préoccupés par la charge que le pont aérien représenterait pour les ressources militaires et en particulier pour le personnel.

En Grande-Bretagne aussi, des hommes politiques experts en la matière et des officiers supérieurs d'état-major étaient, de manière générale, en faveur du pont aérien. Toutefois, il y avait là aussi quelques réserves à l'encontre de l'opération. La Royal Air Force a joué un rôle décisif dans la mise en œuvre du pont aérien, étant donné que de nombreuses opérations ont été effectuées par des pilotes britanniques. Dans ce contexte, certains militaires étaient préoccupés par les répercussions du pont aérien sur les ressources militaires britanniques encore très limitées après la fin de la Seconde Guerre mondiale et les risques potentiels d'un éventuel conflit militaire avec l'Union soviétique.

En revanche, les dirigeants politiques de l'Union soviétique considéraient la décision concernant le pont aérien comme une provocation. Ils dénonçaient une violation des droits de souveraineté soviétique sur l'Allemagne de l'Est et Berlin-Est et considéraient cette action comme étant une menace pour ses intérêts. Staline accusa notamment les États-Unis de « hooliganisme » et reprocha aux Alliés occidentaux de vouloir provoquer une guerre avec l'Union soviétique. Le commandement militaire soviétique réagit, lui, au pont aérien par une démonstration de force. Ainsi, en septembre 1948, l'armée de l'air soviétique mena des attaques simulées sur Berlin avec des bombardiers. Ces attaques et autres manœuvres d'intimidation militaires visaient à faire comprendre aux Alliés occidentaux qu'on était tout à fait prêt, s'il le fallait, à aggraver la situation. Du côté de l'Union sovié-

tique, l'évolution globale du conflit fut marquée par une combinaison de pressions diplomatiques et d'actions militaires agressives. L'objectif était de perturber efficacement l'opération de ravitaillement VITTLES et de saper ainsi la volonté politique de la poursuivre.

Les responsables de la politique de sécurité de l'Alliance occidentale cherchèrent à contrer cette intention par le biais d'une série de mesures. On reconnut ainsi sur le plan militaire et opérationnel que le succès du pont aérien passait par une planification, une coordination et une mise en œuvre minutieuses et on s'employa à optimiser l'opération autant que possible. À cette fin, on mit en place un comité de transport aérien commun, qui avait pour but de superviser le pont aérien et de coordonner les efforts déployés par les différents pays impliqués. Le comité se réunissait régulièrement pour examiner les progrès du pont aérien, identifier les besoins de Berlin-Ouest et, le cas échéant, procéder à des adaptations au niveau de l'opération. Le commandement militaire s'efforça également d'améliorer l'efficacité et l'efficience du pont aérien au fil du temps. Ainsi, on travailla à rationaliser le chargement et le déchargement des avions cargo et à appliquer des procédures standardisées pour rendre le processus plus rapide et plus efficace. De nouvelles technologies furent développées, comme les conteneurs de fret spéciaux, afin de faciliter le transport de certains types de biens. En outre, des contenus de formation spécifiques pour les pilotes et le personnel au sol furent introduits afin qu'ils puissent relever les défis particuliers du pont aérien. On optimisa l'organisation du plan de vols et les prévisions météorologiques et établit des protocoles de sécurité précis afin de minimiser les risques d'incidents. Après tout, l'opération n'était pas sans risques, et il y eut tout de même plusieurs accidents graves, même mortels, au cours du pont aérien.

Au niveau politique et diplomatique, le succès du pont aérien dépendait du maintien du soutien des instances politiques nationales et de l'opinion publique des États de l'alliance occidentale ainsi que de leur coopération internationale. À cette fin, les

décideurs politiques aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France poursuivaient l'objectif de propager le pont aérien comme symbole de la détermination et de la solidarité de l'Occident. Pour ce faire, ils mirent l'accent sur leurs capacités techniques et logistiques et le caractère humanitaire de l'opération, pour se démarquer de la politique d'intérêts prétendument impitoyable de l'Union soviétique. Au niveau politique, le pont aérien fut ainsi présenté comme un effort commun de la part des Alliés occidentaux pour défendre la démocratie et la liberté contre l'agression soviétique.

En même temps, il importait d'étayer cette approche plutôt idéaliste sur une argumentation politique réaliste. On fit donc valoir le monopole nucléaire américain qui existait encore à cette époque. Le 28 juin 1948, le président américain Truman décida d'envoyer des bombardiers B-29 capables de transporter des armes nucléaires en Grande-Bretagne en guise de démonstration de force et d'avertissement militaire explicite à l'égard de l'Union soviétique. Plusieurs grandes villes de l'Union soviétique auraient ainsi été à leur portée. Les États-Unis ne dirent pourtant pas si ces machines étaient effectivement équipées pour transporter des bombes atomiques opérationnelles. Les responsables de la politique de sécurité américaine et de leurs alliés étaient visiblement conscients, dans leur démarche dans le cadre de la gestion du conflit, de la nécessité de toujours maintenir un équilibre raisonnable. Ils étaient soucieux de ne pas provoquer outre mesure l'Union soviétique ou d'engendrer une escalade militaire du conflit. Au lieu de cela, on s'efforça de faire parler d'elle-même l'efficacité du pont aérien tout en maintenant ouverts les voies de communication et les canaux diplomatiques avec le pouvoir soviétique.

Une fin provisoire à la crise fut effectivement trouvée par la voie diplomatique, lorsque l'Union soviétique dut reconnaître en décembre 1948 que le blocus n'était pas le moyen adéquat pour faire valoir ses intérêts. Pour Staline, les coûts politiques dépassaient à un moment donné les bénéfices escomptés. Par conséquent, dans le « communiqué des Quatre Puissances sur la levée du blocus

de Berlin » (accords Jessup-Malik) du 4 mai 1949, l'Union soviétique annonça finalement aux puissances occidentales la suspension des restrictions concernant Berlin.

Les conséquences du conflit sur la politique de sécurité

Les conséquences du blocus et du pont aérien dans le cadre du conflit autour de Berlin de 1948 à 1949 furent multiples et s'étendent sur le plan de la politique de sécurité et sur le plan militaire bien au-delà des premières années de la Guerre froide.

Tout d'abord, le pont aérien a constitué un jalon important dans le développement du trafic aérien et de la logistique. Il a démontré la capacité du transport aérien à acheminer rapidement et efficacement de grandes quantités de biens d'approvisionnement sur de longues distances et a permis de réaliser des progrès substantiels dans la conception, la maintenance et l'exploitation d'avions.

Sur le plan stratégique et opérationnel, le succès du pont aérien a montré l'importance que revêtent les capacités logistiques et la supériorité technologique dans une guerre moderne. Enfin, la mise en place et le développement de ces capacités ont contribué de manière décisive à l'établissement des États-Unis au rang de superpuissance mondiale. L'Union soviétique essaya alors elle aussi de développer de nouvelles technologies militaires et de mettre sur pied les capacités correspondantes. Le pont aérien a ainsi conduit, du moins indirectement, à l'escalade de la course aux armements entre les États-Unis et l'Union soviétique.

Le rôle des États-Unis en tant que puissance hégémonique absolue de l'« Occident » est apparu clairement au cours du conflit. Malgré tout, il révéla l'importance d'une coopération politique et militaire entre partenaires partageant les mêmes idées face à d'éventuelles menaces également pour la politique de sécurité américaine. Ceci marqua de manière décisive les futures stratégies des États-Unis et de leurs alliés, par exemple dans le cadre de l'Alliance de défense de l'Atlantique Nord (OTAN) créée juste avant la fin de la crise de Berlin. →



Image 1, à gauche: Milices populaires communistes soutenues par l'Union soviétique sur le pont Charles à Prague, 25 février 1948.

© Alamy Stock Photo

Image 2, en bas à gauche: La conférence des ministres des Affaires étrangères organisée à Paris d'avril à juillet 1946. Bidault pour la France (g.), Molotov pour l'Union soviétique (2e à d.), Byrnes pour les États-Unis (3e à d.) et Bevin pour la Grande-Bretagne (2e à g.). Paris, 27 avril 1946.

© Keystone-France via Getty Images

Image 3, en haut: Caricature de la zone d'occupation britannique sur le refus mutuel de propositions d'aide des États-Unis et de l'Union soviétique : « N'acceptez rien de l'oncle ! ». Mirko Szewczuk, 17 juillet 1947.

© Ilona Szewczuk-Zimmer; szewczuk.zimmer@t-online.de

Image 4, page suivante: Bombardiers B-29 du Strategic Air Command de l'US Air Force effectuant un vol d'entraînement au-dessus de la Grande-Bretagne au début du blocus de Berlin, été 1948.

© Air Power History Magazine / Brian Gunderson



Le conflit autour de Berlin creusa le fossé entre l'Est et l'Ouest, étant donné que l'Union soviétique considérait le pont aérien comme une défaite sur le plan de la politique de sécurité. Le terrain de tensions futures était donc préparé. Néanmoins, cela révélait le potentiel de la politique et de la diplomatie dans la résolution de litiges internationaux, la gestion de crises humanitaires et la prévention d'escalades militaires, l'importance croissante accordée aux organisations internationales telles que les Nations Unies ayant joué un rôle particulier. Celles-ci sont en mesure de fournir aux adversaires impliqués dans le conflit un forum reconnu au niveau international, leur permettant de négocier sans perdre la face.

En définitive, l'héritage du conflit relatif au blocus et au pont aérien perdure encore aujourd'hui dans les relations internationales entre les États-Unis, la Russie et l'Europe. À long terme, le conflit a fait des États-Unis un acteur central de la politique de sécurité en Europe. Il a ainsi jeté les bases du développement d'alliances internationales, mais aussi de foyers de crise internationaux qui caractérisent jusqu'à aujourd'hui la politique mondiale.

Bibliographie

- Corine Defrance | Bettina Greiner | Ulrich Pfeil (éd.): Die Berliner Luftbrücke. Erinnerungsort des Kalten Krieges, Berlin 2018.
- Daniel Harrington: Berlin on the Brink. The Blockade, the Airlift and the Early Cold War, Lexington 2012.
- Christian Th. Müller: US-Truppen und Sowjetarmee in Deutschland. Erfahrungen, Beziehungen, Konflikte im Vergleich, Paderborn 2011.
- Robert A. Slayton: Master of the air – William Tunner and the success of military airlift, Tuscaloosa [AL] 2010.
- Timothy Snyder | Ray Brandon (éd.): Stalin and Europe. Imitation and Domination 1928-1953, Oxford 2014.
- Helmut Trotnow | Bernd v. Kostka (éd.): Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, Berlin 2010.
- Barry Turner: The Berlin airlift. The relief operation that defined the Cold War, London 2018.
- Gerry van Tonder: Berlin Blockade – Soviet Chokehold and the great allied airlift 1948-1949, Barnsley 2017.

« NOUS RESTONS. UN POINT C'EST TOUT » LES DÉCISIONS POLITIQUES DES PUISSANCES OCCIDENTALES IMMÉDIATEMENT APRÈS LE BLOCUS DE BERLIN-OUEST

BERND VON KOSTKA

Le blocus de Berlin-Ouest fut une crise politique qui s'était annoncée bien des mois auparavant. Elle toucha aussi bien la coopération politique entre les quatre puissances d'occupation, à savoir les États-Unis, la Grande-Bretagne, la France et l'Union soviétique au sein des organes suprêmes, le Conseil de contrôle allié en Allemagne et la Kommandantur interalliée de Berlin, que les voies d'accès sur place. Si les divergences entre la vision occidentale et la vision soviétique concernant l'avenir de l'Allemagne étaient certes évidentes depuis longtemps, elles ne générèrent toutefois pas d'effets explosifs immédiats. Les choses changèrent en mars 1948.

La décision américaine

Au printemps 1948, un télégramme du général Lucius D. Clay, gouverneur militaire des États-Unis en Allemagne fit sursauter le commandement militaire américain. Le 5 mars, il écrivait aux Joint Chiefs of Staff, le plus important organe consultatif du président et du ministère de la Défense, qu'il pensait jusqu'à ce jour qu'une nouvelle guerre n'éclaterait probablement pas dans les dix années à venir. Et de poursuivre que ses observations des dernières semaines et le comportement du côté soviétique, lui faisaient toutefois craindre que la situation pouvait changer très rapidement et de manière dramatique. Clay ne pouvait ajouter ni des événements précis ni des faits concrets pour étayer son propos, mais il écrivait plutôt sur la base de son intuition. Des années plus tard, il contesta certes le fait que son télégramme ait renfermé une mise en garde contre la guerre exprimée d'une manière détournée, or c'est bien comme ça qu'il fut interprété en mai 1948 par le Pentagone. La CIA et le président furent eux-aussi désormais plus sensibles à la situation en Allemagne et à Berlin.

Crise d'avril, petit pont aérien et collision mortelle à Berlin

Le premier chapitre du blocus de Berlin commença par l'introduction le 1er avril 1948 de contrôles plus stricts des trains militaires occidentaux à la frontière avec la zone d'occupation soviétique. Les Américains et les Britanniques refusèrent catégoriquement les règles instaurées par le côté soviétique, à la suite de quoi leurs trains à la frontière ne furent plus dédouanés et durent faire demi-tour. Le lendemain, les Américains lancèrent le ravitaillement de leur garnison à Berlin avec des avions de transport du type C-47. Clay joua un rôle de premier plan dans la mise en place de ces vols. Dans l'intervalle, les Français et les Britanniques attendirent de voir comment la situation allait évoluer.

Le 5 avril, un avion de ligne britannique entra en collision avec un avion de chasse soviétique, alors qu'il se préparait à atterrir sur l'aérodrome Gatow de Berlin. Ni le pilote de l'avion de chasse ni les occupants de l'avion de ligne ne survécurent à l'accident. Clay fit alors examiner si les avions de transport C-47 américains devaient être escortés par des avions de combat dans les couloirs aériens en direction de Berlin. Une telle escalade fut évitée, étant donné que le côté soviétique mis fin aux contrôles des trains au bout de quelques jours. Le 11 avril, les Américains cessèrent leurs vols de ravitaillement à destination de Berlin.

Cependant, pour les Américains et les Britanniques, la fragilité des voies routières, des voies ferrées et des voies d'eau en direction de Berlin était flagrante. À la différence de l'accord sur la circulation aérienne de décembre 1945, avec le côté soviétique, l'accès terrestre des puissances occidentales n'avait jamais fait l'objet d'un règlement contraignant. À travers les événements

d'avril 1948, le point de vue sur ce problème changea fondamentalement. Les Britanniques élaborèrent un plan d'urgence. Celui-ci prévoyait, en cas d'une nouvelle fermeture des voies terrestres, l'acheminement de marchandises par avion destinées à la garnison britannique à Berlin à l'aller et l'évacuation de membres de famille au retour, dans le cadre de l'« opération Knicker ».

Dilemme américain en 1948

Le débat mené à Washington concernant l'orientation de la politique étrangère américaine concernait aussi la question de Berlin. Le 25 juin, un jour après le début du blocus, le président américain Harry S. Truman aborda au sein de son cabinet la question de l'intensification de la situation à Berlin. En l'occurrence, la gravité de la situation donna lieu à différentes interprétations. Le 26 juin, comme en avril déjà, Clay ordonna le ravitaillement par les airs de la garnison américaine à Berlin. Truman connaissait la position du gouverneur militaire. Clay se prononça explicitement en faveur d'un maintien de la présence américaine à Berlin qu'il justifia entre autres par la « théorie des dominos » qui voulait que si Berlin tombait, l'Allemagne serait la prochaine à tomber et finalement, la moitié du continent européen serait en péril.

Le 28 juin, Truman se réunit avec son ministre de la Défense et d'autres conseillers. Tous les conseillers se déclarèrent en faveur d'un retrait de Berlin, considérant qu'un ravitaillement suffisant de la ville dans le cadre d'un blocus n'était pas réaliste. Truman acheva la réunion sur cette phrase « We are staying. Period. » « Nous restons. Un point c'est tout. » La décision du président en faveur du maintien de la présence à Berlin était désormais tombée.

Malgré tout, les débats se poursuivirent. « Je dois écouter ce que je sais déjà » écrivit Truman dans ses mémoires concernant les objections du ministère des Affaires étrangères et de nombreux militaires. Trois mois plus tard, la décision du président fut encore une fois confirmée par le conseil de sécurité national.

Du côté des détracteurs, quasiment personne

ne croyait à une réussite du pont aérien ; leur argument était qu'au plus tard en hiver, l'opération atteindrait ses limites et ne pourrait pas aboutir comme prévu, qu'après un échec, la position américaine serait plutôt pire qu'avant et que, par ailleurs, le pont aérien mobiliserait en Allemagne la totalité des capacités de transport aérien de l'armée de l'air américaine disponibles dans le monde. Il faut dire aussi que la décision de Truman fut prise dans le contexte des élections présidentielles qui devaient se tenir en novembre 1948. Ne pas retirer les troupes d'occupation, mais tenir tête à l'Union soviétique à Berlin, ne fit manifestement aucun tort à Truman, puisqu'il fut réélu.

Le ministre des Affaires étrangères Bevin en tant que personnage clé de la décision britannique

Après la Seconde Guerre mondiale, l'économie britannique était anéantie, l'empire britannique contrôlé depuis Londres s'effritait et des rationnements alimentaires, qui restèrent en vigueur jusqu'en 1954, durent être imposés à la population. Comparé à la situation d'avant la Seconde Guerre mondiale, la Grande-Bretagne se trouvait plutôt dans la position du perdant de la guerre, économiquement et politiquement. Dans le cadre de la réorientation politique après 1945, la Grande-Bretagne misa d'un côté sur une étroite coopération avec les États-Unis, de l'autre côté, sur une Europe forte, l'Allemagne jouant un rôle important.

Ce qui rendit la situation au regard du blocus de Berlin d'autant plus difficile. Le ministre des Affaires étrangères, Ernest Bevin, interrompit immédiatement ses vacances. Lors d'une réunion de crise convoquée dans la soirée du 24 juin par le premier ministre Clement Attlee, il contredit toutes les voix qui réclamaient un retrait de Berlin. Il voulait élargir le ravitaillement de la garnison britannique à la population berlinoise. Et Bevin de déclarer : « Le ravitaillement de la ville par les airs n'est pas une question de faisabilité, mais une question de volonté ». Depuis cette réunion, Bevin fut le gestionnaire de crise britannique pour le blocus de Berlin. Il attribuait un rôle stratégique important à un État ouest-allemand et à Berlin dans l'endigement du communisme en Europe. →



Image 1, à gauche: Vestiges du Vickers VC1 Viking qui s'est écrasé, avril 1948. © AlliiertenMuseum / Slg. Provan

Image 2, en bas à gauche: Le ministre des Affaires étrangères britannique, Ernest Bevin (2. à d.), visite l'aéroport du pont aérien de Tempelhof, 9 mai 1949. Il est accompagné du gouverneur militaire américain, le général Lucius D. Clay (au centre), et du général William H. Tunner (à droite).
© AlliiertenMuseum / US Air Force

Image 3, en haut: Le pont aérien a aussi ses « spécimens exotiques ». Ici, un AAC.1 Toucan français, une réplique du Junkers JU 52 allemand. Il ne peut transporter que quelque 3 tonnes de fret.

© AlliiertenMuseum / Slg. Provan

Image 4, page suivante: Un C-54 américain décolle de Francfort-sur-le Main en direction de Berlin.

© AlliiertenMuseum / Slg. Provan



Il était ainsi dans l'intérêt stratégique à long terme de la Grande-Bretagne de maintenir sa présence à Berlin. Lors de la réunion du cabinet le 25 juin également, Bevin se montra déterminé à conserver Berlin, à un moment où les États-Unis n'avaient pas encore pris de décision officielle sur la question de Berlin. En ce qui concerne le risque d'un éventuel conflit militaire avec l'Union soviétique, la position de Bevin était claire : « Ils n'oseront pas employer la force contre nous ».

Au début de la crise de Berlin, Bevin prit des décisions qui dépassait largement ses attributions en tant que ministre des Affaires étrangères. Mais il avait l'appui total du premier ministre. La confiance mutuelle entre ces deux hommes politiques était grande et Bevin tenait souvent Attlee au courant dans des entretiens en tête à tête.

Dès le 24 juin, des avions de transport furent transférés de la Grande-Bretagne vers l'Allemagne dans le cadre d'une opération militaire. Le 25 juin, les premières fournitures acheminées par les airs atteignirent la garnison britannique à Berlin. Le 26 juin, s'ensuivit le communiqué officiel de la Grande-Bretagne dans lequel celle-ci déclarait ne vouloir en aucun cas quitter Berlin. Au-delà du ravitaillement de sa garnison, l'objectif à moyen terme de la Grande-Bretagne était désormais d'acheminer également des marchandises par les airs pour la population berlinoise. Bevin n'agissait pas par sympathie pour la population berlinoise, il n'était pas un ami explicite du peuple allemand. La politique de Bevin vis-à-vis de l'Allemagne fin juin 1948 fut fortement guidée par le rapprochement avec les Alliés occidentaux, les États-Unis, notamment. Il était tout à fait conscient du fait que, sans les deux autres puissances occidentales, la Grande-Bretagne n'obtiendrait pas grand-chose sur le plan politique.

La France à la recherche d'une solution sans conflit

La France n'était pas non plus sans connaître l'existence des tensions survenues à Berlin en 1948, et tout comme aux États-Unis, les opinions divergeaient concernant le maintien de la présence à

Berlin ou un éventuel retrait. Toutefois, jusqu'au début du blocus de Berlin, il ne s'agissait là que d'un jeu d'esprit politique. Mais à la différence de Washington et de Londres, à Paris, certains prirent la parole pour dire qu'ils considéraient que la démocratie nouvellement instaurée à Berlin et en Allemagne méritait tout à fait d'être défendue et qu'elle représentait une chance pour l'avenir de l'Europe.

Le blocus instauré fin juin força le gouvernement français à se positionner et à agir. Jacques Tarbé de Saint-Hardouin, le conseiller politique de Pierre Koenig, commandant en chef français en Allemagne, ainsi que François Seydoux, conseiller politique des français au Conseil de contrôle allié de Berlin, étaient les acteurs les plus influents en ce qui concerne les questions de politique étrangère. Mais aussi René Massigli, ambassadeur de France à Londres, fit partie des diplomates français de premier plan dans la crise de Berlin.

Les Américains et les Britanniques firent en sorte dans un premier temps que la France ne se retire pas de Berlin. Cela aurait affaibli le statut quadripartite de la ville et dégradé considérablement la position anglo-américaine. Par conséquent, la proposition des américains de ravitailler par voie aérienne également la garnison française à Berlin joua un rôle important. La France décida de rester à Berlin et souligna la position du ministère des Affaires étrangères déjà exprimée en mai 1948 selon laquelle l'abandon de Berlin serait un aveu de faiblesse. En même temps, Paris refusa cependant de participer à une opération militaire au sujet de Berlin. Une note du ministère des Affaires étrangères résume la position en ces termes : « Il est essentiel pour nous de rester à Berlin jusqu'à l'ultime limite de la paix ».

L'instauration du pont aérien anglo-américain donna à la France la possibilité d'attendre de voir comment la situation allait évoluer, sachant qu'à Paris, on pensait que le ravitaillement de la ville était dans une certaine mesure, tout à fait faisable. En guise de bonne volonté, mais avec des moyens limités à disposition, une poignée d'avions français participèrent au pont aérien. La

France se voyait aussi dans le rôle de médiateur entre les parties au conflit et espérait obtenir certains assouplissements, tels que le transport du charbon par voie ferrée à destination de Berlin, en négociant avec l'Union soviétique. Or, ces espoirs ne se concrétisèrent pas et la politique française tabla sur la coopération avec les États-Unis et la Grande-Bretagne, notamment sur place à Berlin, où le troisième aéroport, Tegel, dont on avait grandement besoin, fut construit dans le secteur français. En décidant de rester à Berlin sans participation financière significative et sans avoir à subir de pertes humaines dans son propre camp, la France fut le bénéficiaire implicite du succès du pont aérien.

Conclusions

Les trois puissances occidentales réagirent au blocus de Berlin en focalisant leurs décisions sur leurs intérêts nationaux. Le maintien de la présence à Berlin et le ravitaillement de la ville par voie aérienne eut pour eux l'avantage de ne pas avoir à se décider pour une option plus extrême, qui aurait été, soit d'engager une confrontation militaire locale avec le risque majeur que celle-ci prenne une ampleur internationale, soit de se retirer de la ville, au prix d'une grande perte de crédibilité politique. Avec le recul, on peut dire que les trois pays ont pris la bonne décision au regard du pont aérien, dont on ne pouvait pas prévoir qu'il aurait un tel succès.

Bibliographie

- Alan Bullock: The life and times of Ernest Bevin, 1983.
- Corine Defrance/Ulrich Pfeil: Frankreichs schwieriges Lavieren in der ersten Berlin-Krise, Manuscrit non publié, Archive de Musée des Alliés de Berlin, 2023.
- Dorothea Führe: Déprussianisation und Décentralisation. Die französische Besatzungspolitik in Berlin von 1945 bis 1949, Berlin 2000.
- Wolfgang J. Huschke: Die Rosinenbomber. Die Berliner Luftbrücke 1948/49, Berlin 1999.
- Victor Maurer: Brückenbauer. Großbritannien, die Deutsche Frage und die Blockade Berlins 1948-1949, Berlin-Boston 2018.
- Uwe Prell: Großbritannien auf der Suche nach einer neuen Rolle. Die britische Deutschlandpolitik 1948/49, Manuscrit non publié, Archive de Musée des Alliés de Berlin, 2023.
- Uwe Prell: Sicherheit durch Teilung und Engagement. Die amerikanische Deutschlandpolitik 1948/49, Manuscrit non publié, Archive de Musée des Alliés de Berlin, 2023.
- Patrick Salmon: Riding out the crisis. Ernest Bevin and the Berlin Blockade, in: Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, édité par Helmut Trotnow/Bernd von Kostka, Berlin 2010.
- <https://www.cia.gov/static/b25274f2d807c2a6e7aef7579a022335/On-the-Front-Lines-of-the-Cold-War-2-Part2-web.pdf>

LA PERSPECTIVE SOVIÉTIQUE PENDANT LA CRISE DE BERLIN EN 1948/49

JÖRG MORRÉ

La recherche historique a toujours des problèmes de répondre précisément à la question de savoir quelles étaient les réflexions dont le commandement soviétique tint compte pour ses décisions sur la question de Berlin et quels étaient ses objectifs concrets dans le blocus de Berlin. Les archives de Moscou, desquelles on attend des réponses, resteront fermées pour probablement encore beaucoup de temps. Mais les sources actuellement connues permettent quand même de tirer quelques conclusions sur la perspective soviétique pendant la crise de Berlin des années 1948/49, dont cet article présente un résumé.

Il est bien déterminé que l'Union soviétique était d'avis, après la fin de la guerre, d'avoir le droit de priorité sur Berlin. De toute façon, l'Armée rouge avait conquis toute seule la capitale du Reich en avril et mai 1945 et avait réussi à l'administrer pendant deux mois avant que les trois puissances victorieuses occidentales prennent en charge leurs secteurs à Berlin. Plus il devint clair que les puissances occidentales poursuivaient l'objectif de fusionner leurs zones pour en faire une entité étatique ouest-allemande, plus Staline réclama l'intégration de l'ensemble de la ville de Berlin dans la zone d'occupation soviétique, dont la ville était complètement enclavée. Pour y arriver, le commandement soviétique voulait profiter du fait qu'il n'existait aucun traité réglant précisément l'accès des puissances occidentales à leurs secteurs de Berlin à travers la zone d'occupation soviétique. Ce n'est que pour le trafic aérien que l'on avait, pour des raisons de sécurité, fixé en 1946 des couloirs aériens bien définis. Depuis fin 1947/début 1948, la politique soviétique profita de la situation peu claire au sol pour montrer aux puissances occidentales, par des contrôles tracassiers, combien leur position à Berlin dépendait de la bienveillance du partenaire soviétique. →

Le 15 mars 1948 on décida à Moscou de renforcer encore cette politique frontalière. D'abord, le représentant soviétique dans le Conseil de contrôle allié devait protester contre l'exclusion de l'Union soviétique des entretiens menés à Londres sur un futur Etat ouest-allemand. Depuis 1945, ce Conseil de contrôle était l'autorité d'occupation suprême, basée à Berlin, au sein de laquelle les quatre puissances victorieuses concertaient leurs politiques et adoptaient des lois qui s'appliquaient indifféremment dans toutes les zones d'occupation. Du point de vue de l'Union soviétique, ces entretiens à Londres constituaient une rupture des accords conclus entre les quatre puissances alliées lors de la conférence de Potsdam en 1945. Le chef de l'administration militaire soviétique en Allemagne (SMAD), Vassili Sokolovski, exprima la protestation soviétique dans sa déclaration devant Conseil de contrôle et quitta ensuite la salle. Ce fut la fin de la coopération déjà difficile au Conseil de contrôle allié. Cependant, la partie soviétique n'avait probablement pas prévu de terminer définitivement sa participation au Conseil de contrôle allié avec cette entrée en scène suivie du départ de Sokolovski. On supposait plutôt pouvoir profiter de cette protestation pour forcer les puissances occidentales à rétablir le statut du contrôle de l'Allemagne par les quatre puissances. Pour augmenter sa pression, la SMAD ordonna, quelques jours après cet éclat lors de la réunion du Conseil de contrôle, de bloquer la circulation alliée entre les zones occidentales et Berlin à partir du 1er avril. Mais les protestations et les restrictions soviétiques à la frontière ratèrent l'effet escompté, et le Conseil de contrôle allié ne se rassembla plus.

La réaction des puissances occidentales à ces blocages alla à l'encontre des attentes soviétiques.





Image 1, page précédente: Fermeture des voies d'accès vers et depuis Berlin © MHM Berlin-Gatow / Graphique: Christian Nimpsch

Image 2, en haut: Une unité spéciale de la police brandebourgeoise, créée en avril 1948, surveille la circulation dans l'arrière-pays berlinois. Illustration de la police des frontières allemande, 1956.

© 10 Jahre Deutsche Grenzpolizei, (ég.) Hauptverwaltung Deutsche Grenzpolizei, Berlin (Ost), 1956

Image 3, en haut à droite: À partir du 24 juin 1948, l'accès vers et depuis Berlin est bloqué pour tout le monde. Potsdam-Dreilinden, été 1948.

© AlliiertenMuseum / Slg Provan

Image 4, en bas à droite: Toutes les barricades sont levées dans la nuit du 12 mai 1949. Dreilinden, 12 mai 1949.

© Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0001420 / Foto: Bert Sass

L'armée de l'air américaine organisa presque d'emblée le soi-disant «Petit pont aérien», qui permettait de continuer à ravitailler les garnisons des puissances occidentales à Berlin. Après près de quinze jours, la SMAD autorisa de nouveau la circulation terrestre vers Berlin, tout en maintenant des obstacles bureaucratiques importants pour la réalisation de transports de marchandises. A Moscou on maintenait les contrôles frontaliers par principe. A la mi-juin encore, la SMAD exprima sa satisfaction de voir que l'on restreignait les possibilités de mouvement des puissances occidentales «comme prévu». En réaction à la réforme monétaire à Berlin-Ouest, la circulation des marchandises vers les secteurs des puissances occidentales fut enfin complètement bloquée à partir du 24 juin. Lorsque l'«airlift» américano-britannique commença le 28 juin 1948, les observateurs soviétiques, qui comptaient tous les vols, enregistraient soigneusement les complications et calculaient les besoins en vivres des secteurs occidentaux, pensaient qu'il fût impossible de maintenir ce ravitaillement par air pour longtemps. Le pont aérien s'effondrerait – selon leur estimation (erronée) – en hiver au plus tard. Pour cette raison, Staline continua ses négociations après le début du pont aérien en situation de force présumée.

Les négociations diplomatiques sur la levée du blocus commercèrent le 2 août 1948 à Moscou. Les puissances occidentales envoyèrent leurs ambassadeurs à Staline pour négocier un règlement de la crise. Dans le différend concernant les deux monnaies allemandes, les représentants occidentaux montrèrent leur volonté de rechercher un compromis. En coulisse, même le Conseil de contrôle reprit ses activités, de manière non officielle, car les experts financiers des quatre puissances cherchèrent pendant les mois d'août et septembre en commun des solutions praticables pour le conflit monétaire. La partie soviétique n'avait cependant pas prévu que les puissances occidentales accepteraient le mark est-allemand dans leurs secteurs. Visant l'obtention de résultats, celles-ci offrirent une solution pour maîtriser la circulation de deux monnaies à Berlin, voire accepter le mark est-allemand comme monnaie unique pour Berlin, pourvu qu'il y eût un contrôle financier commun assuré par toutes les

quatre puissances occupantes. Malgré leur volonté d'accepter un compromis, cette prise de contact diplomatique à Moscou n'a finalement pas abouti. Staline croyait pouvoir maintenir ses demandes et ses objectifs sans devoir accepter de compromis. En outre, il ignorait sciemment que l'Union soviétique était l'objet de critiques internationales sévères en raison de ses mesures de blocus. Le gouvernement soviétique campait sur sa position que les puissances occidentales se seraient éloignées des «décisions de Potsdam». Même à la fin de l'été 1948, il tenait l'option de pouvoir contraindre les puissances occidentales à abandonner Berlin pour réaliste. Par méconnaissance de la situation globale, Moscou laissa passer la chance de régler la crise de Berlin à un moment précoce.

Un autre facteur de la politique allemande soviétique restait, aussi pendant la crise de Berlin, le soutien par les communistes allemands. En 1945, dans le sillage de l'Armée rouge, les leaders du parti communiste allemand (KPD) étaient rentrés de l'exil soviétique et s'étaient, ensemble avec des éléments du parti social-démocrate, établis comme Parti socialiste unifié d'Allemagne (SED) pour assumer leur rôle de premier plan dans la vie politique de la zone d'occupation soviétique. En décembre 1948, Staline convoqua le commandement du SED à Moscou pour lui imposer de suivre sa stratégie d'intransigeance. Le 12 novembre 1948, on avait été décidé à Moscou de supprimer dans le secteur oriental de Berlin les élections prochaines de l'assemblée municipale. Cette interdiction cimentait la division politique, car les habitantes et habitants des secteurs occidentaux élurent alors une assemblée municipale de l'Ouest, tandis que dans le secteur oriental perdurait l'ancien gouvernement de la ville, formé maintenant seulement par le SED et les organisations de masse dirigées par celui-ci. A l'intérieur de Berlin se développèrent alors des structures doubles pour tous les aspects de la vie qui, réparties sur les deux moitiés de la ville, laissèrent à chacun des deux camps politiques sa propre sphère. La direction du SED n'avait pas du tout l'intention de mettre en doute la position rigide du gouvernement soviétique dans la crise de Berlin. Ce campisme contribuait à ce que le gouvernement

soviétique, dans sa focalisation sur les puissances occidentales, ne se rendit pas compte du changement de mentalité des Berlinoises et Berlinoises dans les secteurs occidentaux. Plus le pont aérien se développa pour devenir une action d'aide humanitaire impressionnante incluant une promesse de liberté, plus se renforça le lien émotionnel des Berlinoises et Berlinoises avec leurs occupants occidentaux en tant que «puissances protectrices». Dans sa mentalité centrée sur le blocus, l'Union soviétique avait grossièrement sous-estimé ce fait.

A la fin de l'année 1948, les deux parties s'étaient complétement cramponnées à leurs positions. Tandis que l'Union soviétique maintenait sa politique de blocus, les puissances occidentales optimisaient le pont aérien pour assurer des capacités de transport de plus en plus importantes. La seule possibilité de résoudre la crise de Berlin semblait désormais passer par l'intermédiaire des Nations Unies (ONU) à New York. L'ONU avait déjà été saisie, en vain (le SED s'était abstenu), par l'assemblée municipale de Berlin en juin 1948, fait que Ernst Reuter reprit en septembre avec son appel «Peuples du monde, regardez vers Berlin!» En octobre 1948, une proposition de médiation échoua devant le veto soviétique au Conseil de sécurité des Nations Unies. En novembre, l'Assemblée générale des Nations Unies demanda enfin aux quatre puissances victorieuses de régler cette crise. Mais cette fois c'étaient les puissances occidentales qui refusaient les négociations sous la pression du blocus. En fin de compte, le pont aérien était devenu entre-temps une opération d'aide humanitaire réussie ainsi qu'un symbole de la politique américaine de «liberté et démocratie» perçu dans le monde entier.

Les positions bloquées ne commencèrent à bouger que lorsque Staline abandonna dans une interview fin janvier 1949 la position soviétique que seul le mark est-allemand serait valide dans tout Berlin. Peu de temps après, les représentants soviétique et américain au Conseil de sécurité de l'ONU – Jakov Malik et Phillip Jessup – entrèrent en dialogue. Leurs entretiens, au nombre total de huit, entre le 15 février et le 3 mai 1949 permirent de résoudre la crise de Berlin. Comme il s'agissait en

fait de négociations entre l'Union soviétique et les Etats-Unis, il fallut ensuite encore intégrer les puissances victorieuses du Royaume-Uni et de la France. Le 5 mai, tous les quatre gouvernements annoncèrent en même temps les résultats de ces négociations: le blocus de Berlin fut levé dans la nuit du 12 mai 1949; les quatre puissances victorieuses convoquèrent en outre une nouvelle conférence de leurs ministres des Affaires étrangères le 23 mai à Paris pour y discuter de la question allemande. C'était une solution qui permettait à l'Union soviétique de sauver la face, mais elle ne pouvait pas changer le cours de cette nouvelle évolution. Bien que le contrôle des quatre puissances sur l'Allemagne n'ait pas cessé d'exister avant 1990, il était devenu inefficace parce qu'il nécessitait l'interaction entre les puissances victorieuses. Le 23 mai 1949, simultanément avec la convocation d'une nouvelle réunion des ministres des Affaires étrangères, la République fédérale d'Allemagne fut portée sur les fonts baptismaux en tant qu'entité étatique ouest-allemande. La République démocratique allemande se constitua le 7 octobre 1949. Toutes les puissances victorieuses restaient à Berlin, qui était maintenant une ville divisée, bien que le mur n'existât pas encore.

Bibliographie

- Wolfgang Benz : *Wie es zu Deutschlands Teilung kam*, Munich 2018
- Jochen Laufer : *Die UdSSR, die Westmächte und die Berlin-Krise 1948-1949*, in : *Die UdSSR und die deutsche Frage 1941-1949. Dokumente aus russischen Archiven* tome 4, édité par Jochen Laufer et Georgij Kynin, Berlin 2012, p. XXXV-LXIII
- Michail M. Narinskii : *The Soviet Union and the Berlin Crisis 1948-1949*, in : *The Soviet Union and Europe in the Cold War 1943 – 1953*, édité par Francesca Gori / Silvio Pons, Londres 1996, S. 57-75
- Elke Scherstjanoi : *Die Berlin-Blockade 1948/49 im sowjetischen Kalkül*, in : *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 46 (1998), p. 495-504
- Norman M. Naimark : *Stalin and the Fate of Europe. The Postwar Struggle for Sovereignty*, Cambridge 2019.
- Victor Gobarev : *Soviet Military Plans and Actions during the first Berlin Crisis 1941-1949*. In: *The Slavic Military Studies* 10, 1997, publ. 3, p. 1-23.

LA FAIM CONTRE LA LIBERTÉ ? LES STRATÉGIES DE RAVITAILLEMENT DANS LA VIE QUOTIDIENNE PENDANT LE BLOCUS DE BERLIN-OUEST

RICARDO NEUNER

Dans l'histoire de Berlin, le pont aérien est toujours un lieu de mémoire central. Le récit narratif de Berlin-Ouest condamné à la faim, qui n'a pu tenir contre la menace soviétique que grâce au soutien aérien des puissances occupantes britannique et américaine, a la vie dure.

Le blocus soviétique a en effet posé un défi sérieux aux puissances occupantes occidentales (les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France). Leur souci principal concernait le manque de ressources pour la production industrielle et pour l'industrie du bâtiment. Pour ce qui était de l'approvisionnement des ménages privés, les Alliés occidentaux comptaient sur la volonté des Berlinoises et Berlinoises d'endurer la privation pour une durée inconnue, contre la promesse de liberté donnée par l'Ouest. Pour survivre le blocus, la population devait se débrouiller toute seule pour combler le manque laissé par le ravitaillement minimal assuré par le pont aérien. En échange, les Alliés occidentaux devaient justifier leur prétention d'être une puissance protectrice en parvenant à une solution diplomatique de cette crise.

Aujourd'hui, la recherche historique est cependant unanime que ce blocus n'avait pas du tout l'objectif d'affamer la population dans les secteurs occidentaux. D'une part, il y avait toujours l'offre de l'Union soviétique d'aller se ravitailler officiellement à l'Est. D'autre part, la circulation individuelle n'a jamais été complètement bloquée. Ce qui était bloqué, c'était essentiellement la circulation des marchandises. Berlin-Ouest n'était pas complètement verrouillé ; il existait beaucoup d'endroits toujours perméables pour les voies de ravitaillement alternatives de la population. Pour comprendre comment a fonctionné le ravitaillement de Berlin-Ouest pendant le blocus il ne faut pas s'intéresser exclusivement au ravitaillement par voie aérienne mais aussi aux activités à petite

échelle «au sol». Les Berlinoises et Berlinoises de l'Ouest avaient recours à des stratégies les plus différentes, bien créatives, pour accéder aux articles de consommation courante, stratégies qu'ils connaissaient d'ailleurs déjà des années précoces immédiatement après la fin de la guerre. Un autre facteur était le soutien réciproque au sein de la population berlinoise, lié à la coopération de celle-ci avec les environs – une communauté qui ne se disloqua qu'avec la division de la ville, de plus en plus profonde depuis le début du blocus, et la fondation de deux Etats allemands.

La situation de ravitaillement après la fin de la guerre

Déjà pendant la Deuxième Guerre mondiale, la vie à Berlin était marquée par une pénurie de biens et des difficultés d'approvisionnement. L'administration national-socialiste avait rationné le ravitaillement de base officiel de la population de la ville et réparti celle-ci en différents groupes de besoin. Il était tout à fait normal de faire la queue devant les magasins pendant des heures et d'attendre patiemment devant les points de distribution. Les bombardements avaient enfin aussi détruit les logements. Ceux qui restaient dans la ville connurent les dangers immédiats de la guerre pendant la bataille de Berlin.

Ce n'était qu'après la fin de la guerre que la situation du ravitaillement, tendue jusqu'à ce moment-là, devint vraiment dramatique. Déjà avant le mois de mai 1945, les fonctionnaires nazis avaient plaisanté : «Savourez la guerre, la paix sera terrible», et en effet, pour beaucoup d'Allemands le temps après 1945 apporta encore plus de privations que la guerre même. Outre ces privations proprement dites, ils subissaient des réquisitions arbitraires, des pillages et de la violence, souvent aussi sexuelle, commis par l'Armée rouge dans son

«ivresse de la victoire». Mais l'administration militaire soviétique (SMAD) était aussi confrontée au défi complexe d'assurer le ravitaillement d'une ville dont il ne restait qu'un champ de ruines d'une ampleur inconcevable. Comparée à la période avant les premiers bombardements en 1940, le manque de logements après la fin des combats a été chiffré à environ 40 à 50 pour cent. En outre, le système de transport s'était, à l'exception de quelques lignes de bus et tronçons ferroviaires, complètement effondré. De surcroît, jusqu'à 500 000 expulsés de guerre affluaient chaque mois dans une ville de plus en plus débordée. Venaient s'ajouter à la mauvaise situation alimentaire et à la crise de logement générale les réseaux de gaz et d'électricité détruits, tandis que les matériaux nécessaires pour la reconstruction manquaient partout.

Pour accélérer la transition vers la vie civile, les occupants soviétiques garantissaient à ceux qui aideraient à la reconstruction de la ville (Aufbauhelfer) un meilleur statut dans le système de rationnement adapté du temps nazi. On imposait la règle que «Celui qui ne veut pas travailler ne doit pas manger non plus». Cependant, même les rations du niveau le plus élevé signifiaient toujours une malnutrition. L'arrivée des Alliés occidentaux en 1945, qui adoptèrent d'abord les structures administratives mise en place par la SMAD, y changea peu. Dans cette situation existentielle, les Berlinoises avaient besoin de voies informelles et parfois illégales pour se procurer les articles de consommation courante.

Les différentes formes du troc, parfois sur le marché gris, semi-légal, et parfois sur le marché noir illégal, offraient la possibilité la plus importante. Il était possible de réaliser ces trocs entre des connaissances ou sur des marchés plus ou moins bien organisés, dans des locaux privés ou en pleine rue. D'autres possibilités étaient les quêtes de ravitaillement («expéditions de hamster») dans les environs de Berlin et la vente d'objets de valeur.

Au cours de l'hiver de famine de 1946/47, la situation de ravitaillement se détériora encore après de faibles récoltes et plusieurs coups de froid avec des températures atteignant moins de -15 degrés

Celsius. Rien qu'à Berlin, 390 personnes moururent de froid entre les mois de novembre et avril. Par la suite, les expéditions de ravitaillement et le commerce interlope dans tous les secteurs restaient toujours essentiels pour faire face à la faim. En raison des questions non résolues concernant le régime monétaire, le troc et le commerce sur le marché noir avec des monnaies de remplacement telles que les cigarettes étaient devenues la règle. Les échanges illégaux fleurissaient dans tous les secteurs. Les ratissages de plus en plus intensifs et les appels à la dénonciation y changèrent peu.

Le ravitaillement sous le blocus

Avec le début du blocus le 24 juin 1948, les Soviétiques ne verrouillèrent pas seulement les accès aux secteurs occidentaux mais coupèrent aussi l'approvisionnement en électricité depuis la partie orientale. La production électrique à l'Ouest atteignit ainsi ses limites. La situation du ravitaillement de la ville, déjà difficile, devint encore plus dramatique. Au cours des premiers jours du blocus, les Américains, Britanniques et Français durent reconnaître la menace d'un arrêt de la production industrielle et électrique et aussi l'impossibilité d'assurer le ravitaillement en combustibles et en nourriture de la population à moyen terme. Les réserves existantes étaient faibles, et le gouvernement américain supposait devoir s'attendre à un problème de famine sérieux ainsi qu'à une pénurie de moyens de chauffage. Au début le pont aérien, pas encore parfaitement organisé, amortit au moins les difficultés immédiates. Au mois de juillet, les avions de ce pont aérien acheminèrent environ 3 000 tonnes, moins que le volume nécessaire d'environ 5 000 tonnes. La capacité du pont aérien ne cessa d'augmenter au cours des mois suivants. A partir de janvier 1949, le volume des biens de production et de ravitaillement arrivant chaque jour variait toujours entre 5 500 et 8 000 tonnes.

Afin de pallier les pénuries imposées sans devoir s'inscrire dans la partie orientale de la ville pour percevoir des rations officielles, les habitants des secteurs occidentaux élargirent les stratégies de ravitaillement qu'ils connaissaient de l'après-guerre.



Image 1, côté gauche: Berlin tombé en ruines après la fin de la guerre, Frankfurter Allee 1945.

© Bundesarchiv, Bild 183-1986-1230-507/ photograph: Peter Cürlis

Image 2, en haut: Scène du marché noir sur le Potsdamer Platz, 1 mai 1949. © AlliiertenMuseum/Slg. Provan

image 3, en bas: Les bouleaux sont abattus dans une zone résidentielle, Berlin 16 novembre 1948. © Illus/Süddeutsche Zeitung Photo

image 4, page suivante : Retour d'une expédition de faire des provisions dans les environs brandebourgeois, près de Fürstenwalde 1948. © Bundesarchiv, Bild 183-580474 / photograph: Walter Heilig



Les «expéditions de hamster» gagnèrent ainsi de nouveau de l'importance. De la partie occidentale de Berlin, les habitants prenaient le train pour suivre les «lignes de hamster» vers les terminus dans la zone d'occupation soviétique (SBZ) tels que Bernau, Oranienburg, Straußberg ou Erkner. Depuis ces gares ils continuaient leur voyage, parfois à vélo, vers les villages brandebourgeois dans les environs. Le village de Wriezen, centre de culture de pommes de terre, devint alors une destination prisée des Berlinoises et Berlinois de l'Ouest. Lors de ces quêtes pénibles dans la campagne, ils couraient toujours le risque de tomber sur des contrôles et de se voir confisquer les aliments gagnés. Rien que dans les premières semaines d'octobre 1948, la police des transports est-allemande compta 420 000 expéditions de hamster et 7 000 tonnes de nourriture confisquées lors de ses contrôles. D'après les estimations, 73 000 tonnes de nourriture – presque les deux tiers des pommes de terre et d'autres légumes – furent achetées entre les mois de juillet et octobre dans les environs brandebourgeois pour être transportées à Berlin-Ouest de manière illégale.

Pour les habitantes et habitants de la partie occidentale de Berlin, une autre stratégie de débrouille était toujours le commerce sur le marché noir. Il avait lieu d'une part sur des marchés improvisés sur les places centrales et carrefours des trois secteurs. Mais les arrière-cours et les rencontres spontanées entre des voisins servaient aussi à échanger tout ce qui était nécessaire pour la vie quotidienne. La contrebande et le marché noir ne se trouvaient donc pas exclusivement dans les mains du crime organisé mais devinrent un phénomène quotidien. Au début du blocus, le contrôle était limité au trafic de marchandises. Ce n'est qu'à partir d'octobre 1948 que les véhicules privés furent eux aussi contrôlés. Et la police de Berlin-Est ne dressa des barrages routiers qu'à partir de février 1949. Le passage des frontières à vélo ou à pied restait possible pendant toute la période du blocus. Pour les habitantes et habitants de Berlin-Ouest, le blocus restait relativement perméable. Beaucoup de marchandises arrivaient donc depuis Berlin-Est par voie illégale ; les fron-

tières des secteurs étaient après tout traversées chaque jour par 200 000 Berlinoises et Berlinois, qui en profitaient pour transporter des articles de consommation courante vers l'Ouest. La revente de marchandises sur le marché noir était lucrative et nécessaire, et les risques restaient calculables.

A partir du printemps 1949, le pont aérien avait enfin atteint une telle efficacité qu'il permettait au moins enfin un ravitaillement de base des Berlinoises et Berlinois de l'Ouest par la voie officielle. En outre, les premiers restaurants, cafés et magasins de la HO (l'entreprise d'Etat du commerce de détail) avaient déjà ouvert leurs portes dans la partie orientale de la ville en 1948. Les Berlinoises et Berlinois de l'Ouest pouvaient aussi y aller pour se ravitailler, et leur Deutsche Mark, nettement plus forte que la monnaie est-allemande, leur permettait des achats à des prix plus favorables que sur le marché noir.

Déjà en 1948 le blocus, établi pour provoquer les Alliés de l'Ouest, s'avéra irréflecté et peu approprié pour atteindre des objectifs politiques. Il n'existait cependant pas de preuves que la partie soviétique ait affamé la population de manière ciblée. Elle avait dès le début offert aux habitants de se ravitailler dans la partie orientale moyennant des tickets de rationnement. La population de l'Ouest refusait cependant nettement cette offre cynique de l'Union soviétique, puissance qu'elle percevait comme l'agresseur. Ce n'est que pendant les mois d'hiver qu'environ 100 000 Berlinoises et Berlinois y avaient recours. Mais comme cet hiver était plutôt doux, on put éviter une crise humanitaire dans les secteurs de l'Ouest. Les Alliés de l'Ouest et les habitantes et habitants de Berlin-Ouest furent capables d'assurer eux-mêmes leur ravitaillement. La tactique de l'Union soviétique échouait donc non en dernière ligne devant la résilience des Berlinoises et Berlinois.

La perméabilité relative du blocus avait cependant aussi des raisons tout à fait pragmatiques. Les entreprises et les activités administratives de la ville étaient tellement interdépendantes qu'un blocus total aurait aussi eu un impact sur la zone d'occupation soviétique.

Le rendement de la production des entreprises à l'Est dépendait immédiatement des prestataires de service et des fournisseurs de l'Ouest. Un blocus complet de toutes les voies de circulation se serait traduit par des pertes économiques et une augmentation des prestations à fournir par l'Union soviétique même pour assurer le ravitaillement des secteurs orientaux. Les Alliés de l'Ouest réalisèrent eux aussi ce fait et réagirent par un contre-blocus qui rendit le ravitaillement des Berlinoises et Berlinois de l'Est en biens provenant de Berlin-Ouest et des zones d'occupation occidentales encore plus difficile. L'impact de cette mesure restait cependant faible parce qu'elle ne concernait pas l'ensemble de la zone d'occupation soviétique mais seulement le secteur oriental de Berlin.

Résumé et la situation après le blocus

Les stratégies de ravitaillement complémentaires de la population dans les secteurs occidentaux ont contribué de manière décisive à surmonter les pénuries causées par le blocus. En même temps, les puissances occupantes occidentales ont montré, par l'instauration du pont aérien, leur volonté d'assumer une responsabilité durable pour les habitantes et habitants de leurs secteurs. Les offres de la partie orientale de ravitailler les Berlinoises et Berlinois de l'Ouest restèrent pour la plus grande partie sans réponse, aussi parce que le blocus n'avait guère d'impact sur la circulation individuelle habituelle. Les Berlinoises et Berlinois de l'Ouest contribuaient eux aussi à la résistance contre la provocation soviétique et se considéraient bientôt comme une communauté de souffrance qui voyait sa place dans ce conflit politique indéniablement aux côtés des Alliés de l'Ouest, leur puissance protectrice.

Après que la partie soviétique avait levé le blocus le 12 mai 1949, les puissances occidentales continuèrent à transporter des biens à Berlin-Ouest non seulement par voie terrestre, mais jusqu'au 30 septembre 1949 aussi par voie aérienne, pour constituer une réserve d'urgence. Le Deutsche Mark comme monnaie officielle de Berlin-Ouest et l'orientation de la République fédérale d'Allemagne vers l'économie du marché avaient déjà posé les bases essentielles pour un ravitaillement

sûr, une augmentation de la production et un avenir planifiable. Vers la fin de l'année 1949, la population put se procurer de manière de plus en plus autonome, sans rationnements et sans recours à des tickets de rationnement, les articles de consommation courante les plus nécessaires. Le troc et le marché noir perdirent leur importance, car il devint de plus en plus facile d'acheter aussi des articles de luxe dans les magasins et les grandes surfaces. L'industrie de production et les commerçants purent augmenter leurs capacités de manière considérable. L'essor économique général en Allemagne de l'Ouest eut aussi un impact positif sur la situation à Berlin-Ouest.

Bibliographie

- Andreas Dinter: Berlin in Trümmern Ernährungslage und medizinische Versorgung der Bevölkerung Berlins nach dem II. Weltkrieg, Berlin 1999.
- Michael Lemke: Totale Blockade? Über das Verhältnis von Abschottung und Durchlässigkeit im Berliner Krisenalltag 1948/49. In: Helmut Trotnow et Bernd v. Kostka (ég.): Die Berliner Luftbrücke. Ereignis und Erinnerung, Berlin 2010.
- Harald Engeler (2006): Wirtschaftliche Systemkonkurrenz im Verflechtungsraum Berlin Brandenburg während des Kalten Krieges 1945-1961. Fragestellungen und Forschungsperspektiven. In: Schaufenster der Systemkonkurrenz: die Region Berlin-Brandenburg im Kalten Krieg, Wien 2006, p. 129-145.
- Paul Steege: Black Market, Cold War. Everyday Life in Berlin 1946-1949, Cambridge 2007.
- Malte Zierenberg: Stadt der Schieber. Der Berliner Schwarzmarkt 1939-1950, Göttingen 2008.
- Alexander Häusser et Gordian Maugg: Hungerwinter. Deutschlands humanitäre Katastrophe 1946/1947, Berlin 2009.
- Michael Lemke: Zum Problem der Analyse Berlins und seines Brandenburger Umlands als ein besonderes Verflechtungsgebiet im Ost-West-Konflikt, Potsdamer Bulletin für Zeithistorische Studien, 18/19, 2000, p. 45-51.
- Molly Lolberg: The Streetscape of Economic Crisis: Commerce, Politics, and Urban Space in Interwar Berlin. In: The Journal of Modern History, 85, 2013, p. 364-402.

« DES AVIONS QUI NOUS PILLENT » – UN MYTHE ÉTERNEL SUR LE PONT AÉRIEN ?

MATTHIAS HEISIG

«Pont aérien vers Berlin + puissances occidentales à Berlin = pillage de Berlin». C'est avec cette équation que les actualités cinématographiques en Allemagne orientale, appelées «Le témoin oculaire», expliquèrent à leurs spectatrices et spectateurs le pont aérien de Berlin. Lors de leurs vols de retour du Berlin-Ouest bloqué vers les zones occidentales les «bombardiers de raisins secs» n'auraient pas été vides mais remplis de biens de valeur et équipements industriels, au moins d'après les affirmations de la propagande de Berlin-Est dans les films, à la radio et surtout dans la presse de l'époque.

Les premières mesures contre le soi-disant pillage commencèrent déjà le 1er avril 1948. Les autorités militaires soviétiques renforcèrent, en coopération avec la police frontalière est-allemande nouvellement créée, les contrôles du transit des puissances occupantes occidentales vers et depuis Berlin. «Nous ne pouvons plus permettre», exigea le même jour le colonel Tulpanov, l'un des chefs de file de l'administration militaire soviétique (SMAD) en Allemagne, «que Berlin soit pillé par les mesures des Britanniques et des Américains et que ce pillage provoque un risque de chômage. Des milliers de personnes arrivent des zones occidentales et essaient, en vue de la réforme monétaire préparée en Allemagne de l'Ouest, d'affaiblir l'économie de la zone orientale avec de grandes quantités d'argent.» («Neues Deutschland», 02/04/1948). Encore au mois de février, 2000 wagons de marchandises chargés auraient roulé de Berlin vers les zones occidentales et 790 autres wagons pendant la dernière décennie de mars.

Le 15 avril, le conseiller municipal Ernst Reuter, responsable de la circulation et des transports, commenta ces reproches de pillage devant les

délégués municipaux. En 1947, une moyenne mensuelle de 12 000 à 15 000 wagons chargés arrivait à Berlin depuis les zones occidentales, et environ 3 000 roulaient de Berlin vers les zones occidentales. Ce rapport numérique serait, suivant M. Reuter, tout à fait normal pour l'échange de marchandises d'une ville de la taille de Berlin. La situation de l'année en cours ne serait cependant presque plus supportable pour l'économie berlinoise, car entre-temps, le nombre de wagons chargés arrivant dans la ville s'était réduit à seulement 10 000 à 11 000 par mois. Le nombre de wagons chargés quittant la ville s'élèverait à moins de 1000, voire parfois seulement quelques centaines. L'étouffement économique tel qu'il se produirait avec les contrôles actuels mènerait Berlin à la ruine, expliqua M. Reuter, si le Commandement allié n'y répondrait pas par des «actes amicaux».

A ce moment, l'appel de M. Reuter à la coopération constructive entre les puissances victorieuses n'était guère plus qu'un appel bien intentionné, car depuis le 20 mars 1948, la rupture dans la coalition entre les quatre puissances victorieuses était évidente. A cette date, le représentant soviétique, maréchal Sokolovski, avait cessé de coopérer au Conseil de contrôle allié. Les réunions du Commandement allié de Berlin étaient elles aussi été marquées depuis longtemps par des accusations mutuelles et de vives querelles. Le 20 avril, le commandant adjoint soviétique de la ville, le colonel Jelisarov, présenta une déclaration détaillée sur les exportations de marchandises depuis Berlin devant cet organe. Selon ses mots, les exportations de Berlin de métaux non-ferreux se seraient multipliées dans le secteur britannique et les exportations de produits industriels et de matières premières dépasseraient les importations de quatre fois, voire de six fois dans le secteur amé-

ricain. Mais dans son total, la production industrielle dans les secteurs occidentaux s'élèverait, suivant le colonel Jelisarov, à seulement 80 pour cent de celle dans le secteur soviétique. («Berliner Zeitung», 22/04/1948).

En réalité, la situation économique de toute la ville de Berlin était catastrophique après la guerre perdue. La ville qui avait autrefois été la plus grande métropole industrielle, administrative et tertiaire allemande était littéralement tombée en ruines. Les transferts dus à la guerre et les démontages ultérieurs réalisés par la puissance occupante soviétique ainsi que – à une échelle nettement plus petite – ceux de ses alliés occidentaux, avaient massivement réduit le parc machines et les stocks des entreprises berlinoises. Pour transformer la production des entreprises métallurgiques et de l'industrie électrique d'une économie d'armement extensive en une production non militaire en temps de paix, on ne disposait que de machines les plus simples. En même temps, le nombre de personnes employées dans la construction mécanique se réduisit après la fin de la guerre de jusqu'à 90 pour cent pour rester à ce niveau jusqu'en 1950, comme le prouvent les documents pour le district de Tempelhof. Le partage économique de l'espace économique auparavant unique de Berlin-Brandebourg commença par l'accord conclu en juillet 1945 sur l'approvisionnement des différents secteurs berlinois par leur puissance occupante respective. Ceci déclencha en même temps les mouvements migratoires de l'industrie de Berlin-Ouest vers les zones occidentales, car celles-ci offraient non seulement l'avantage d'un espace économique plus important mais aussi celui d'une demande plus forte ainsi que des conditions plus favorables pour l'obtention de capitaux. La situation politique généralement incertaine à Berlin et des initiatives transpartisanes des délégués municipaux visant la collectivisation, telles que la «loi sur l'expropriation des groupes de sociétés» du février 1947, renforcèrent cet «exode vers l'Ouest», qui avait pour conséquence que jusqu'en 1949 environ 900 entreprises berlinoises avaient transféré leur siège social dans les zones occidentales, comme

Johannes Bähr constata dans son étude sur l'industrie dans le Berlin divisé.

Mais ce processus ne conduisait pas forcément à la fermeture d'entreprises à Berlin. En effet, alors que les services administratifs, de recherche et de distribution des entreprises quittèrent la ville, la production resta souvent sur place. Cette division déclencha l'évolution de Berlin-Ouest vers un «second atelier» à faible valeur ajoutée, offrant des emplois peu qualifiés. Les «gros titres sur le pillage de Berlin» publiés la presse est-allemande au début de l'été 1948 touchèrent vraiment une économie de Berlin-Ouest affaiblie et en pleine restructuration, qui montrait des signes incontestables d'un exode.

Se pose alors la question de savoir si le pillage de Berlin-Ouest a effectivement été réalisé par ce pont aérien. Quels étaient les preuves et les chiffres que la presse est-berlinoise a pu avancer, et comment le gouvernement municipal de Berlin-Ouest et les organisateurs américains et britanniques du pont aérien ont-ils présenté cette opération?

Déjà lors des premiers vols dans le cadre du pont aérien, le journal soviétique pour l'Allemagne, le «Tägliche Rundschau», formula le 1er juillet 1948, sous le titre d'«Avions qui nous pillent», le reproche : «Les équipements industriels précieux et les produits de l'industrie ouest-berlinoise ainsi que d'autres biens de valeur de Berlin-Ouest, qu'il est prévu d'enlever systématiquement, sont la vraie raison pour l'emploi fébrile de si nombreux avions de transport américains et britanniques supplémentaires.» 40 moteurs électriques AEG «démontés» auraient été évacués par avion depuis l'aéroport de Gatow, écrivit le «Neues Deutschland» trois jours plus tard. Concernant l'aéroport de Tempelhof, le même journal constata le 8 juillet 1948 : «Nous savons que c'est là qu'atterrissent les avions qui transportent, par rotations aériennes, les équipements d'usines berlinoises, des matières premières, des mobiliers, des trésors artistiques et des démagogues trop compromis vers des contrées occidentales et profitent des retours pour transporter quelques marchandises à Berlin.

» Une fermeture de courte durée de la gare de Tempelhof, arrêt des trains régionaux dont le quai élevé était devenu rapidement un belvédère pour observer ce qui se passait sur l'aéroport de Tempelhof, fut interprétée par le «Neues Deutschland» comme indice que les Alliés voulaient cacher du public ces transports présumés vers l'ouest et que «la situation [devint] critique» pour les politiciens de Berlin-Ouest. On ne pourrait plus compter sur les puissances occidentales : il faudrait s'attendre prochainement à l'évacuation des autorités administratives françaises de Berlin «dans des conditions assez déplaisantes», et on observerait déjà des mouvements de retraite des Britanniques et Américains par voie des aéroports, écrivit le «Berliner Zeitung» fin juin 1948.

L'administration militaire américaine à Berlin ne restait pas indifférente à ces articles de presse. Au début du blocus, le général Clay arrêta l'évacuation prévue d'environ 5 500 réfugiés juifs qui avaient depuis 1946, après des pogromes en Pologne, été accueillis en nombre croissant dans le secteur américain de Berlin en tant que «displaced persons». Le gouvernement militaire américain voulait éviter l'impression d'un repli de Berlin qu'aurait pu donner le transport de réfugiés juifs par des avions américains participant au pont aérien. Pour cette raison, ce n'est qu'à partir de fin juillet 1948 que les réfugiés juifs furent évacués depuis l'aéroport de Tempelhof vers Francfort-sur-le-Main, d'où ils pouvaient continuer lors voyage vers Israël.

Même le chef d'Etat soviétique Staline reprit le reproche du pillage. Lorsque les ambassadeurs des Etats-Unis, de la France et du Royaume-Uni le rencontraient le 2 août 1948 à Moscou pour sonder la possibilité d'une solution négociée de la crise de Berlin, Staline affirma que le blocage des voies de transport était nécessaire pour empêcher le départ d'équipements industriels. Il n'en donna pas de preuves au cours de cet entretien de deux heures.

Peu avant la SMAD avait, à grands renforts médiatiques, fait une offre de ravitaillement aux habi-

tantes et habitants des secteurs occidentaux de Berlin. A partir du 20 juillet 1948, la population de Berlin-Ouest put, après s'être enregistrée dans l'un des points de distribution est-berlinois, se procurer ses rations alimentaires et ses combustibles dans le secteur oriental. Mais seulement quelques dizaines de milliers d'entre eux acceptèrent cette offre. Apparemment la population ouest-berlinoise accordait plus de confiance au développement du pont aérien, qu'elle pouvait observer avec la construction de l'aéroport de Tegel, et à sa propre ingéniosité pour «subvenir» à ses besoins en articles de consommation courante. Entre-temps, la presse est-berlinoise évoquait presque tous les jours des «saute-frontières» ouest-berlinois que la police de Berlin-Est avait arrêtés aux frontières de son secteur avec des denrées alimentaires ou autres articles de ravitaillement exportés illégalement. Le SED fixait son attention maintenant sur les «hamsters», nom donné aux habitants de Berlin-Ouest en quête de nourriture dont 200 000 envahiraient tous les jours la zone soviétique pour la piller, comme dit Hermann Matern, le président du SED de Berlin, le 2 octobre 1948. Quelques jours plus tard, l'Allemagne de l'Est renforça à nouveau les contrôles frontaliers autour de Berlin et aux points de contrôle dans la ville même.

Depuis l'automne 1948, les journaux est-berlinois publièrent nettement moins d'articles sur le pillage par le pont aérien. Dans l'un de ces articles, le «Berliner Zeitung» essaya de présenter le renforcement présumé en personnel d'un détachement de transport de la garnison américaine de Berlin, la «packing and crating unit», comme une nouvelle preuve du renforcement du mouvement de retrait des troupes américaines de la ville. Sous le titre «Des raisins secs pour le vol de retour», un journaliste décrit le 15 septembre 1948 l'enlèvement de mobiliers de villas réquisitionnées dans le secteur américain. Le journaliste affirme avoir appris de son informateur que les objets de valeur seraient ensuite transportés en avion, par le pont aérien, à leur destination de Francfort-sur-le-Main. Et le journaliste Herbert Geßner, qui avait d'abord été employé à la «Radio München» américaine et

l'avait quittée en 1947 pour travailler, fidèle à ses convictions, pour la radio de Berlin-Est, publia le 1er octobre 1948, le centième jour du pont aérien, un commentaire dévastateur qui dénonçait également le «pillage» et fut imprimé comme texte de propagande du SED sous le titre «Pourquoi le pont aérien ?». «Depuis 100 jours, les vols de retour servent ainsi à sortir de Berlin, sans aucun contrôle par nous les Allemands, des milliers et des milliers de tonnes de biens de toute sorte», écrivit Geßner dans un article, sans donner de chiffres précis. Ces chiffres furent fournis quelques mois plus tard par le «Neues Deutschland». Le journal cita des communications officielles de Berlin-Ouest disant que du 28 juillet 1948 au 20 février 1949, des biens industriels ouest-berlinois tels que des tubes électroniques, des postes de radio ou des appareils de mesure avec un poids total de 23 156 tonnes auraient été transportés par avion à l'Ouest. Ensuite il ajouta ses propres estimations : «Le poids des équipements industriels démontés dans les secteurs occidentaux et transportés illégalement à l'Ouest n'est pas publié, mais on estime qu'il dépasse les 100 000 tonnes.» Cet article de journal est-berlinois n'indique cependant pas les sources sur lesquelles il base ce calcul.

L'Office de la circulation et des transports du gouvernement municipal de Berlin-Ouest donna fin 1949 le chiffre de 21 318 tonnes de produits industriels transportés dans la période entre juillet 1948 et août 1949 par le pont aérien aux secteurs occidentaux. Cet ordre de grandeur coïncide avec les chiffres d'un rapport final britannique sur l'«Operation Plainfare» – le nom donné par la Royal Air Force (RAF) à son opération de transport aérien. Ce rapport chiffre le volume total des produits industriels évacués par le pont aérien américano-britannique pendant la période de blocus entre juin 1948 et mai 1949 à 19 339 tonnes. La part britannique de cette évacuation s'élevait à 11 893 tandis que le reste, moins important, fut transporté par l'armée de l'air américaine. Des 18 507 tonnes de colis et lettres transportés également par le pont aérien, la RAF avait assumé la majorité, à savoir 15 270 tonnes. Ces chiffres sont à considérer comme fiables. Pour ce qui de l'acheminement de

biens industriels vers Berlin par voie aérienne, les chiffres varient entre environ 38 000 tonnes (matières premières et semi-produits au sens strict) et environ 161 000 tonnes («biens industriels» généraux) pour la période du blocus. Ce volume ne correspond qu'à trois respectivement 13 pour cent de celui des importations vers Berlin en 1947.

Les planifications des Alliés pour le pont aérien avaient assez tôt pris en compte les besoins en transport de l'industrie de Berlin, et pour les vols vers Berlin et pour les vols de retour. Les matières premières et semi-produits transportés vers la ville permettaient aux entreprises de Berlin-Ouest de continuer leur production – bien que de manière très restreinte – et de réduire la montée du chômage. Et malgré l'impossibilité d'intégrer le surcoût du transport aérien onéreux dans les prix à la livraison des biens importés depuis la ville, les produits de la vente ont contribué à réduire le déficit budgétaire de Berlin. Après tout, la valeur des biens industriels transportés par avion de Berlin vers l'Ouest s'élevait à 33 millions de DM. Mais les livraisons et les paiements traînèrent en longueur. Il était possible que le traitement des demandes de transport, qu'il fallait présenter à l'Office de l'Economie et qui furent ensuite contrôlées par les services des Alliés, durât plusieurs semaines.

Les capacités disponibles pour le transport dans les deux sens étaient cependant très restreintes. C'étaient les livraisons de charbon et de vivres à Berlin qui primaient tout. Des colis de détail fortement emballés et des récipients encombrants de biens industriels retardaient considérablement l'organisation complexe au sol de la flotte assurant le pont aérien, surtout pour les vols de retour depuis Berlin. Sur l'aéroport de Gatow, par lequel passait la majorité des exportations de marchandises, appelées «backlifts», le temps au sol accordé aux avions participant au pont aérien était d'abord limité à 50 minutes. Seulement 30 minutes en étaient disponibles pour le déchargement et le chargement. Le déchargement des Douglas C-47, bimoteurs, durait environ 10 minutes, pour les Douglas C-54, plus grands, il fallait une moyenne de 17 minutes.

Grâce à l'optimisation continue des processus organisationnels il était possible de réduire le temps au sol des avions à environ 40 minutes – ce qui avait aussi des répercussions sur les activités de chargement. Afin de ne pas réduire de manière excessive le volume des biens à importer par des déchargements chronophages, la RAF utilisait donc à Gatow pour les «backlifts» plutôt les Douglas C-47, plus petits.

Les C-47, solides et éprouvés, étaient aussi employés pour l'évacuation d'environ 91 000 passagers par le pont aérien britannique, qui était aussi réalisé depuis l'aéroport de Gatow et qu'il fallait intégrer dans le fonctionnement de cet aéroport. Le nombre de passagers arrivant à Gatow par le pont aérien s'élevait à environ 35 000 et était donc nettement moins important. Le nombre total des passagers transportés par le pont aérien s'élevait à environ 228 000 personnes.

Le bilan officiel des transports réalisés par le pont aérien américano-britannique était le suivant : le volume total de tous les biens transportés par le pont aérien pendant la période de juin 1948 à octobre 1949 s'élevait à 2,1 millions de tonnes. La houille, nécessaire pour la production de courant électrique dans les centrales ouest-berlinoises afin de maintenir le fonctionnement du Berlin-Ouest bloqué, en représentait les deux tiers. Il est vrai que les environ 440 000 tonnes de denrées alimentaires ne représentaient qu'environ un cinquième du volume total transporté à Berlin, mais la proportion élevée d'aliments secs permettait d'atteindre presque l'approvisionnement alimentaire minimal d'environ 1400 tonnes prévu par le «Plan d'urgence hivernal» pour la population de Berlin-Ouest.

Lorsque Eberhard Heinrich, qui avait longtemps été le rédacteur du «Neues Deutschland», publia en 1959, sous le pseudonyme de «Hans Adler», une chronique des années 1945 à 1948, il n'y écrivit rien sur ce pillage. Le pont aérien était, selon Heinrich/Adler, «rien d'autre qu'une manœuvre de guerre permanente, accompagnée d'efforts de développer sur la base de cette manœuvre l'opération de guerre proprement dite». Son but réel

aurait été la maximisation des bénéfices que les aviateurs et compagnies pétrolières américains pourraient réaliser avec ce «soi-disant pont aérien». En 1959, le doyen des Sciences politiques en Allemagne de l'Est, Peter Alfons Steiniger, consacra lui aussi une page de son «Handbuch zur Westberlin-Frage» (Manuel sur la question de Berlin-Ouest) au pont aérien. Le pont aérien n'aurait, selon lui, pas seulement été une affaire extrêmement lucrative pour l'industrie aéronautique mais servirait aussi directement à la préparation de la guerre et aurait donné aux Etats-Unis le prétexte de transférer des unités aériennes à l'Europe. Il ne perd pas un mot sur le «pillage» de l'industrie de Berlin-Ouest qui s'était – grâce à des aides importantes ouest-allemandes – maintenant considérablement redressée et avait, avec seulement 33 000 chômeurs, presque atteint le plein emploi.

30 ans après la fin du blocus, Gerhard Keiderling termina à l'Académie de sciences de la RDA son projet de recherche sur la crise de Berlin des années 1948/49 et en publia les résultats dans l'Akademie-Verlag, la maison d'édition de cette université. Cet historien de la RDA fidèle à la ligne réussit ainsi à prouver, à l'aide de nombreuses «sources occidentales», que la politique des puissances occidentales pendant la crise de Berlin était une «stratégie impérialiste de la guerre froide contre le socialisme et visant la division de l'Allemagne», selon le sous-titre du livre.



Image 1, à gauche: Signet pour le marquage des produits de Berlin-Ouest pour le transport sur le pont aérien, 1949.

Image 2, en haut: Tract de propagande du SED, Berlin, octobre 1948. Sammlung Hans-Ulrich Schulz

Image 3, en bas: Intérieure d'une brochure de propagande du SED, Berlin, 1948.

Sammlung AlliiertenMuseum

Image 4, page suivante: Des bus amènent les passagers aux avions, Berlin-Gatow 1948.

© AlliiertenMuseum / Sammlung Provan



Mais c'est en vain que l'on cherche dans cette œuvre volumineuse des documents du bureau politique du SED ou des preuves trouvées dans les archives soviétiques. Dans deux passages du livre, Keiderling traite aussi le «pillage» présumé de Berlin-Ouest par le pont aérien. Une citation de Heinrich Rau, à l'époque le président de la Commission économique de l'Allemagne (de l'Est), lui sert de «preuve» : «L'ouvrier berlinois comprend très bien que son poste de travail s'envole par le pont aérien, bien que le gouvernement de la ville ne veuille pas l'admettre.» L'autre «preuve» de l'«exportation illégale» est la phrase : «Avant que la SMAD renforçât ses contrôles frontaliers au printemps 1948, les marchandises arrivaient le plus souvent dans les zones occidentales par voie des secteurs occidentaux à l'intérieur de wagons de marchandises scellés, et plus tard par voie du pont aérien».

En 1998, Keiderling publia un livre sur le 50^{ème} anniversaire du pont aérien, dans lequel il s'écarta de beaucoup de ses positions antérieures, adoptées du SED, sur la crise de Berlin en 1948/49. L'argument du «pillage» aurait été énoncé volontiers et souvent par les fonctionnaires du parti sans que les chiffres avancés auraient été fiables, affirme Keiderling. Son résumé final est bienveillant : «Le point aérien a été un grand exploit sur les plans de l'organisation et de la technique, qui a aidé la population assiégée de Berlin-Ouest à faire échouer le blocus et qui a fait gagner les Américains la sympathie de tout le monde.» L'«aspect de pillage» du pont aérien semblait alors avoir perdu toute son importance.

Ceci changea avec l'essai «Rosinen aus Berlin» (Des raisins secs de Berlin), publié au printemps 2012 dans le journal culturel «Lettre internationale». Devant un vaste panorama de la ville de Berlin des années 1945 à 1949, le dessinateur et auteur Grisca Meyer, né à Berlin-Est, posa de nouveau la question : «Qu'est-ce qui se trouvait dans les rosinenbombers lorsqu'ils quittaient la ville ?» La réponse que Meyer donne à ses lecteurs se base pour la plus grande partie sur des articles de journaux est-berlinois tels que ceux cités au

début de ce texte. Selon lui, plus de 500 tonnes auraient été évacués tous les jours par voie aérienne du Berlin-Ouest bloqué. Jusqu'au 12 mai 1949, les cargaisons cumulées des avions auraient donné une somme totale théorique de 161 000 tonnes. Meyer ne parle pas des chiffres produits par Berlin-Ouest, nettement moins élevés, qui sont aussi cités dans le texte présent, bien que ces statistiques soient connues depuis longtemps. Il veut prouver, à l'aide d'exemples chiffrés, «que l'évacuation de biens de la ville n'était pas une tâche secondaire du pont aérien». En 1948 on aurait, dans l'espace de trois mois, «importé 2480 tonnes et emporté 3402 tonnes». Comparée à l'exportation, l'importation de marchandises baissa en effet fortement de septembre à novembre 1948 (1621 tonnes face à 3436 tonnes). Meyer n'écrit pas qu'il s'y agit de produits industriels ou matières premières et insinue que le ravitaillement par le pont aérien présente dans son ensemble un bilan négatif. En outre, Meyer étoffe son essai de quelques citations de rapports ouest-allemands et ouest-berlinois sur le sujet du transfert d'industries. Ce transfert existait vraiment, comme nous l'avons précisé ci-dessus. Mais Meyer ne réussit pas à prouver que ce transfert a été réalisé par le pont aérien. Son affirmation que l'ensemble de l'installation de la centrale *Kraftwerk West*, «y compris les briques, le ciment et d'autres matériaux de construction» aurait été transporté à Berlin en 580 vols, est complètement erronée. Le transport aérien ne concernait que certaines composantes de la centrale qui furent, au cours de nombreuses heures de travail, démontées, chargées, évacuées par avion, déchargées et remontées. Il ne correspond pas du tout à la réalité historique de présenter les transports aériens au profit du *Kraftwerk West* comme preuve des possibilités apparemment illimitées du pont aérien, comme Meyer l'a fait.

Toujours en 2012, le président de l'Agence fédérale pour l'Education civique, Thomas Krüger, loua dans son discours d'ouverture de la conférence sur le «Patrimoine mondial des deux Berlins», l'«analyse précise» de l'essai de Meyer qui pourrait prouver, par de «nouveaux documents trou-

vés dans les archives», que les rosinenbombers «ont (...) emporté, de manière systématique et comme organisée suivant un masterplan, la plus grande partie de l'infrastructure économique de Berlin vers l'ouest du pays». Le «rosinenbomber altruiste» aurait, selon Krüger «idéalisé et minimisé comme idylle de liberté la déprédation de la ville, motivée par des raisons idéologiques». On peut supposer que Krüger formule ici une narration alternative du pont aérien, elle-même basée sur une idéologie. On pourrait expliquer cela par l'antiaméricanisme généralisé de la RDA, où Krüger a commencé sa carrière politique comme militant des droits civiques. De toute façon, le «mythe du pillage» a – avec la bénédiction de politique éducative du président de l'Agence fédérale – retrouvé l'intérêt du public. L'auteur du présent texte a pu le voir lui-même en 2017 et 2019 lors de colloques et de manifestations. «Est-ce que vous savez ce que les rosinenbombers ont emporté lors de leurs vols de retour ?», était la question rhétorique venant des rangs du public. J'espère vous avoir donné ici une réponse précise.

Bibliographie

- Johannes Bähr: *Industrie im geteilten Berlin (1945-1990)*, München 2001.
- Hans-Norbert Burkert, Christoph Hamann (ég.): »Völker der Welt, schaut auf Berlin!« *Blockade und Luftbrücke 1948/1949*, Berlin 1998.
- Harald Engler: *Wirtschaftliche Systemkonkurrenz im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg während des Kalten Krieges 1945-1961*. In: Michael Lemke (ég.) *Schaufenster der Systemkonkurrenz. Die Region Berlin-Brandenburg im Kalten Krieg*, Köln et al. 2006, S. 129-144.
- Headquarters British Troops Berlin, RAF Gatow, Headquarters Airlift/British Troops Berlin, Military Government/British Troops Berlin (eds.): *Notes on the Blockade of Berlin 1948, 1949*.
- Volker Koop: *Die perfekte Blockade?* In: *Auftrag Luftbrücke*, édité par Deutschen Technikmuseum Berlin et Landesbildstelle Berlin, Berlin 1998, p. 361-369.
- Thomas Krüger: *Grußwort zum Kongress »Weltkulturerbe doppeltes Berlin«*, 1 septembre 2012 à Berlin, <https://www.bpb.de/die-bpb/presse/143762/grusswort-zum-kongress-weltkulturerbe-doppeltes-berlin-am-1-september-2012-in-berlin>.
- Grisca Meyer: *Rosinen aus Berlin*. In: *Lettre Internationale* 96, printemps 2012, p. 46-61.
- *A Report on Operation Plainfare (The Berlin Airlift)*, composé par Headquarters BAFO pour le compte d'Air Ministry (ACAS Ops), 1950.

IMPRESSUM DE PUBLICATION EN LIGNE RELATIVE À L'EXPOSITION EN PLEIN VAINQUEURS BLOQUES - BERLIN DIVISEE. LES 75 ANS DU PONT AERIEN

Éditeurs

AlliiertenMuseum
Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow
Museum Berlin-Karlshorst

Autrices et auteurs

Marc Hansen
Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Redaction des textes / Relecture

Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Traductions

Anglais / Français / Russe
Bundessprachenamt

Rédaction d'images

Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Traitement d'images

Christian Nimpisch (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Mise en page

Christian Nimpisch (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Avis de droit d'auteur

© 2023, les éditeurs pour l'ensemble de la publication, Berlin
© 2023, les autrices et auteurs pour les textes, Berlin

IMPRESSUM DE L'EXPOSITION EN PLEIN AIR VAINQUEURS BLOQUÉS - BERLIN DIVISÉ. LES 75 ANS DU PONT AÉRIEN 28 JUIN 2023 - 12 MAI 2024, PLACE DEVANT LA SALLE D'EMBARQUEMENT DE L'AÉROPORT DE TEMPELHOF

Un projet d'exposition commun du Musée d'histoire militaire aérodrome de Berlin-Gatow, du Musée des Allies Berlin et du Musée de Berlin-Karlshorst.

Direction du projet

Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Commissaires / Autrices et auteurs

Marc Hansen
Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Jörg Morré (Museum Berlin-Karlshorst)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Rédaction des textes / Relecture

Matthias Heisig
Bernd von Kostka (AlliiertenMuseum)
Doris Müller-Toovey (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)
Ricardo Neuner (Museum Berlin-Karlshorst)

Traductions

Anglais / Relecture

Lindsay Munro / guiskard studio GmbH

Français

Valentine Meunier

Russe / Relecture

Alexei Khorkov, Andrej Steinke / Margot Blank, Anna Meißner, Arkadi Miller

Scénographie

tecton GmbH, Fanny Belling, Kerstin Günther, Reinhard Meerwein

Graphisme

tecton GmbH, Fanny Belling
typo//designbüro, Uta Thieme

Cartes

Christian Nimpisch

Traitement d'images

typo//designbüro, Uta Thieme
tecton GmbH, Julia Nitsche

Dessinateur (personnages)

Stephan Warnatsch

Design media

böing gestaltung, Dirk Böing

Key visual

tecton GmbH

Construction métal

Harald Müller Metall-Sonderfertigung GmbH

Construction meubles

Seiwo Technik GmbH

Éclairage / Électricité

GA-tec GmbH, Schreier Group – Werbetechnik

Production graphique

AKOS Grafikdesign & Werbetechnik

Technique multimédia

P.medien GmbH

Éducation et médiation

Marion Feise

Karin Grimme (Militärhistorisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow)

Veit Lehmann (AlliiertenMuseum)

Arkadi Miller (Museum Berlin-Karlshorst)

Carolin Savchuk (Museum Berlin-Karlshorst)

Relations publiques

Jutta Dette

Bianca Schröder (Museum Berlin-Karlshorst)

Les musées organisateurs se sont efforcés de retrouver tous les détenteurs et detentrices des droits d'image. Si vous repérez malgré tout un oubli, nous vous remercions d'en faire part au Musée d'histoire militaire aérodrome de Berlin-Gatow (info@mhm-gatow.de).

Les musées organisateurs remercient vivement tous les soutiens de l'exposition et en particulier la direction et les employés de Tempelhof Projekt GmbH pour leur coopération cordiale.



