Mazsolabombázók



77 éve Berlinben már reggeltől estig zengett az ég, a szövetségesek bombázták a várost. Ám ezúttal nem bombákkal, hanem apró, ejtőernyős csomagokkal, melyek csokit és rágógumit rejtettek a megszerzésükért rohanó gyerekeknek.

Egy gyors kirakodást követően ismét elstartoltak **Berlin-Tempelhof** repülőteréről, hogy egy újabb fordulóval ismét élelmiszert vagy szenet vigyenek a lezárt városba – repülőgépekkel. Három évvel a 2. világháborút követően a Szovjetunió blokád alá vonta a renitens várost, és a szövetségesek nem hagyták magára Berlin lassan mindent túlélő lakóit.

A 2. világháborút követően a vesztes Németországot az akkor még szövetséges nagyhatalmak felosztották egymás között. A szimbolikus jelentőségű fővárossal, Berlinnel is így tettek, de itt jelentősen bonyolította a dolgokat, hogy a főváros a szovjet zónába esett.

A szovjetek nagyon gyorsan el is szigetelték az országrészt a többitől, megalapították rajta a rosszemlékű **NDK**-t, csakhogy ott maradt a vörös államba beékelten a nyugati szövetségesek felügyelete alatt álló Nyugat-Berlin. A Fal, mint megoldás, csak később, 1961-ben épült meg, de nyilván a szovjetek körme alatt mindig is ez a város maradt a legsajgóbb szálka.



A második világháború a németek fizetőeszközét, a birodalmi márkát (**Reichsmark**) is maga alá temette, az ország normalizálásához elengedhetetlen volt egy új, működő fizetőeszköz bevezetése. Erre Nyugat-Németországban 1948-ban került sor, amikor az 500 tonnányi, New Yorkban nyomtatott, és mintegy 23.000 fadobozban behajózott papírpénz, a német márka (Deutsche Mark, **Deutschmark**, DM) Frankfurtba került.

A szovjetek is gyorsan összehozták a saját pénzüket, a keletnémet márkát, melyet villámgyorsan be is vezettek az NDK-ban és Berlinben is. A nyugati oldalon a kelet-német valutát – bár a hivatalos valutának az számított ott is – kétkedéssel fogadták, és a DM részleges bevezetése mellett döntöttek. Nyugat-Berlinben a DM egy „B” betűs, vagy medvés (ez Berlin címerállata) felülbélyegzéssel került bevezetésre, a város keleti oldalán viszont a valuta a kezdetektől (a szovjetek által) betiltásra került.

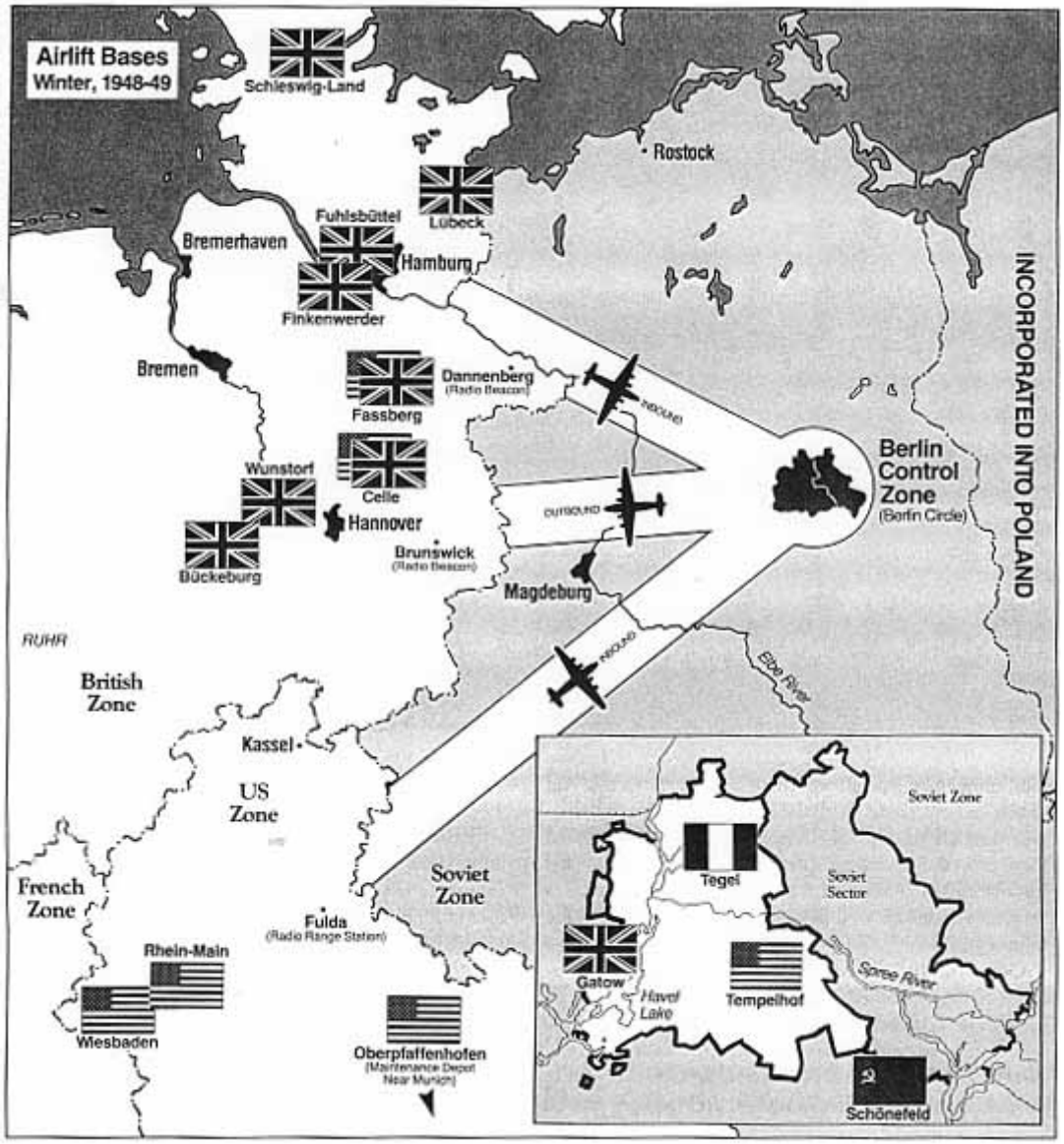
Persze a DM bevezetése így is rendesen felbosszantotta a németországi **Szovjet Katonai Hivatal** (*Sowjetische Militäradministration in Deutschland – SMAD*) vezetését. A bűnös város(rész) megleckéztetésére Vaszilij Danilovics Szokolovszki (*Соколовский, Василий Данилович*), az SMAD vezetője 1948. április 1-jén (cseppet sem vicces kedvében) parancsot adott a Nyugat-Berlinbe vezető összes vasúti, közúti és vízi átkelő azonnali lezárására. A szovjetek nyilván azzal számoltak, hogy a kiéheztetett városrész néhány hónap múlva térdre borulva fog könyörögni a keletnémet márkáért, no meg a szovjetek szerető felügyeletéért.

A nyugati szövetségeseket váratlanul érte a teljes blokád. Számítottak ugyan a szovjetektől némi puffogásra, de ez az éles reakció őket is meglepte. Nyugat-Berlint abban az időben 2,2 millióan lakták, ételtartalékaik nagyjából 36 napra voltak elegendőek, de szénből – ezáltal áramból se – sem

húzták volna 1 hónapnál tovább. A kalkulációt és később az egyenlő elosztást viszont jelentősen segítette, hogy a városban jegyrendszer volt akkor még érvényben.

A légihíd

A háború lezárását követően, 1945-ben a 3 nyugati városparancsnokság 1-1-1, azaz összesen 3 légi folyosóval rendelkeztek a keletnémet szektor fölött. Ezeket a folyosókat bármikor használhatták a többi szövetséges beleegyezése nélkül, és ez a záradék most jól jött nekik. Ráadásul a britek már rendelkeztek egy evakuációs tervvel, így ezt kibővítették *„Operation Knicker”* néven.



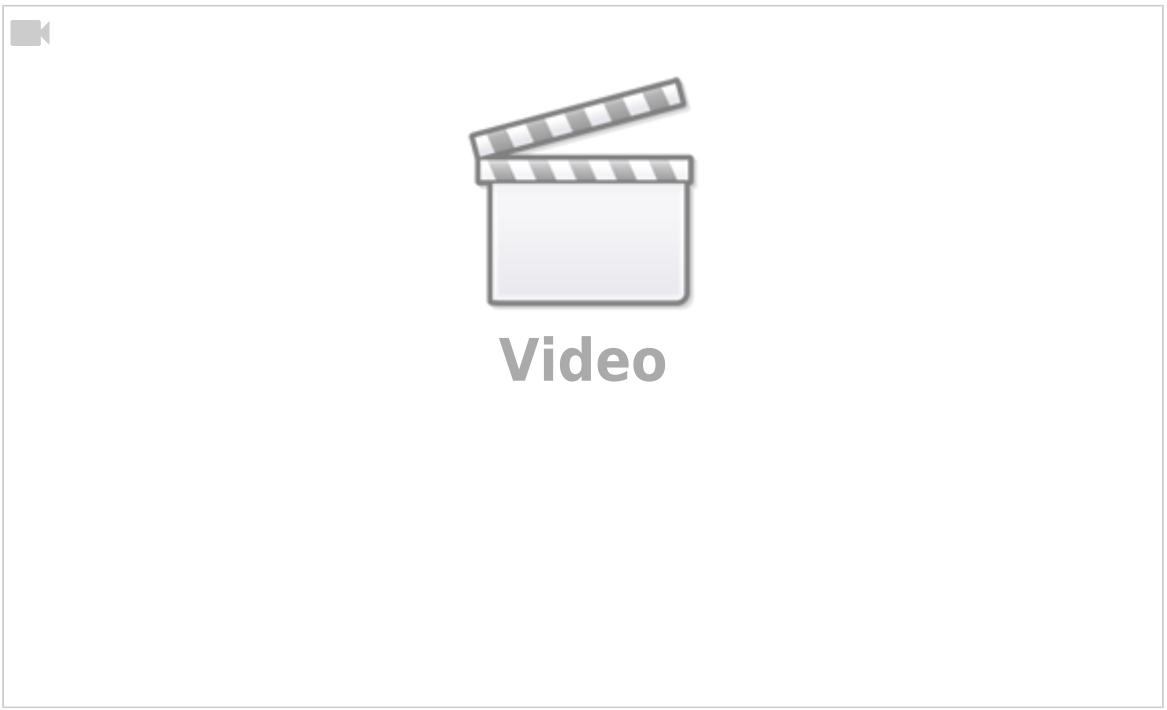
Az eredeti terv szerint a saját csapatok mellett a lakosság is kimenekíthető lett volna a városból légi hídon, legalábbis megfelelő időjárási körülmények között. Az amerikai zóna parancsnoka, **Lucius D. Clay** 1948. június 25-én ült le Berlin választott polgármesterével, Ernst Reuterrel tárgyalni a tervezett légi hídról. Habár Reuternek maradtak kétségei a tervet illetően, csodálta a szövetségesek elszántságát. Clay még aznap leegyeztette a szállítások módját az amerikai légierő európai parancsnokával, **Curtis E. LeMay**-jel.

A tervek szerint az északi és déli hidat a város felé, míg a középsőt visszafelé vették igénybe a gépek. Curtis szinte az egész európai szállítógép-kapacitást Berlinbe irányította. Kezdetben napi 750 tonna szállítmánnyal birkóztak meg a gépek, de ez a mennyiség 1948 júliusára, több mint napi kétezer tonnára emelkedett.

Nyugat-Berlinben a három elérhető repülőtér volt: a brit szektorban a viszonylag kicsi **Gatow**, a hatalmas (amerikai felügyelet alatt álló), de akkoriban még füves **Tempelhof** és a francia övezetben az aszfaltozott **Tegel**.

A repülőgép flotta – mivel sokat nem válogathattak a gépek között – rendkívül vegyes volt a légi hídon, katonai gépek mellett civil gépek is részt vettek a szállításban, gyakorlatilag az összes szállításra alkalmas géptípus tiszteletét tette a berlini Tempelhofon abban az időben. A légi folyosókon a gépek öt szinten, ötszáz láb magasság-elkülönítéssel repültek, Berlinben napközben átlag 3 percenként landolt egy gép.

A lenti film német nyelvű:



Az amerikai és angol gépek mellett a franciák nem képviselték magukat, nekik ugyanis akkor zajlott az indokínai háború a gyarmataikon, és ez lekötötte az Armée de l'air teljes kapacitását.

A kirakodás jellemzően 30 – 70 perc alatt lezajlott, ezután a gépek ismét a levegőbe emelkedtek. A fekete pénteket követően a szigorú szabályok sora eggyel bővült.

Fekete péntek

1948. augusztus 13-án nagyon rosszak voltak a látási viszonyok Berlin felett, a kevés leszálló gép mellett egyre többen voltak kénytelenek várakozni a reptér feletti légtérben, de az irányítás lassan így is elvesztette a kontrollt a kialakult helyzet felett.

Ennek eredményeként 3 repülőgép a várakozási légtérben összeütközött és lezuhant. Ezt követően

vezették be a szabályt, hogy ha egy gép a repülőtérre érkezve nem tudott azonnal leszállni, akkor landolás nélkül vissza kellett térnie az indulási bázisára.

Sender Tegel

A szovjetek több kísérletet is tettek a légihíd ellehetetlenítésére. A földről hatalmas reflektorokkal igyekeztek elvakítani a leszálláshoz készülő pilótákat, vadászgépeik folyamatosan rárepültek a szállítógépekre. A légi híd irányítása a Teplelhof repülőtér a francia övezetéből, a jól felszerelt irányítótoronyból zajlott. A reptér szélén magasodó rádiótorony (**Sender Tegel**) viszont a szovjetek befolyása alatt állt, ugyanis a szovjetek indították újra a berlini rádió adását 1945-ben.

Ezt a rádióadást *„bővítették ki”* egy zavaróadással, mellyel a légi irányítás forgalmazását kezdték el zavarni 1948 decemberében. A franciák megoldása erre a felmerült problémára viszonylag egyszerű de rendkívül gyors volt, 1948. december 16-án hajnalban (mindenféle előzetes értesítés nélkül) felrobbantották a rádiótornyot.

Mazsolabombázók

A berliniek körében a repülőgépek személyzete rendkívüli népszerűségnek örvendett. A gurulóutak mentén és a futópályák végében mindig sokan integettek a gépek személyzetének, főleg gyerekek.

Gail Halvorsen amerikai pilóta kezdte el a szokást, hogy leszállás közben a gyerekeknek kis ejtőernyős csomagokat dobott, megpakolva csokival és rágógumival.



Az ötlet sok kollégájának is megtetszett, ők is átvették a szokást, és a feletteseik is támogatták őket ebben, megszervezve az *„Operation Little Vittles”*-t.

Ráadásul 1948 karácsonya előtt az egyik gép a berlini pékségeknek külön egy mazsolaszállítmánnyal kedveskedett, és ennek a csemegének egy része is a kis ejtőernyős csomagocskákban kötött ki. Innen eredt a légihíd szállítógépeinek a közkeletű elnevezése is: mazsolabombázók (németül **Rosinenbomber**, angolul inkább **Candy Bomber**-nek nevezték őket).

A blokád vége

Nyilván a szovjetek soha nem ismerték el a vereségüket, hogy befolyásukat nem sikerült Nyugat-Berlinre kiterjeszteniük, így ugyanolyan váratlanul, ahogy bevezették, egy év és egy hónappal később, 1949. május 11-én felszámolták a blokádot. Elhordták az úttorlaszokat, a városba vezető síneket is szabaddá tették.

A szövetségesek csak fokozatosan építették le a légihidat, mivel nem bíztak a szovjetekben, de 1949. szeptember 30-án az utolsó mazsolabombázó is elhagyta Tempelhof repülőterét, ahová 10 tonna szénnel érkezett.



Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

wikipedia: Berliner Luftbrücke
wikipedia: Währungsreform 1948 (Westdeutschland)
wikipedia: Rosinenbomber
wikipedia: Sender Tegel
geo.de: Rosinenbomber: Interview mit Pilot Gail Halvorsen

repülés, repülőtér, világjáró, érdekes történet, történelem, hidegháború, légihíd, blokád, 1948, 2018, 2.világháború, Berlin, NDK, Németország, NSZK, mazsolabombázó, Berlin-Tempelhof, mazsola, DM, SMAD, Vaszilij Danilovics Szokolovszki, operation Knicker, Lucius D Clay, Tempelhof, Gatow, Anglia, USA, Szovjetunió, Sender Tegel, Gail Halvorsen, operation Little Vittles

Bejegyzésmegtekintések száma: 171

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:mazsolabombazok

Last update: **2026/09/03 04:15**