

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** repülőtéréről, hogy egy újabb fordulóval ismét élelmiszert vagy szemet 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 rosszlelkű **NDK**-t, csak hogy 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 марка (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.

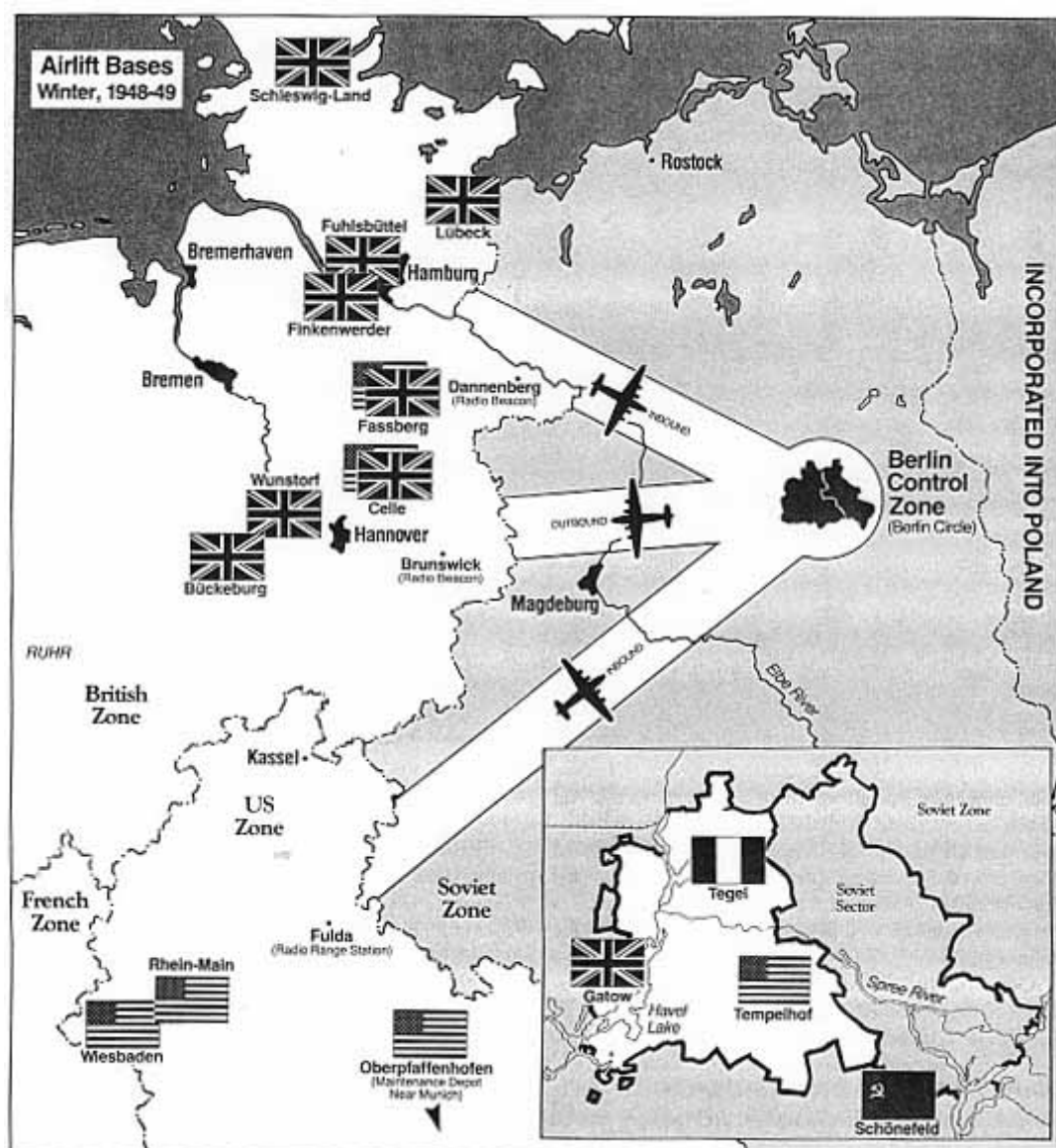
Persze a DM bevezetése így is rendesen felbosszantotta a németországi **Szovjet Katonai Hivatal** (*Sowjetische Militäradministration in Deutschland – SMAD*) vezetését. A bűnös város(rész) megleckéztetésére Vaszilij Danilovics Szokolovszki (*Соколовский, Василий Данилович*), az SMAD vezetője 1948. április 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.



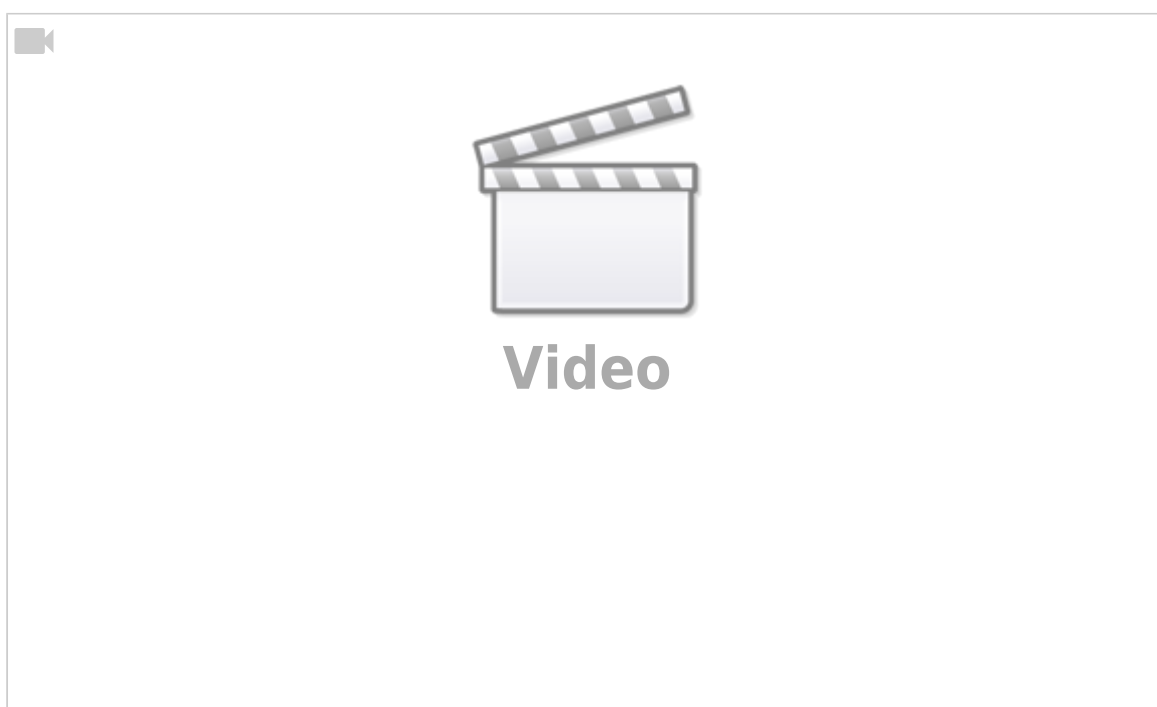
Az eredeti terv szerint a saját csapatok mellett a lakosság is kimenekíthető lett volna a városból légi hídon, legalábbis megfelelő időjárási körülmények között. Az amerikai zóna parancsnoka, **Lucius D. Clay** 1948. június 25-én ült le Berlin választott polgármesterével, Ernst Reuterrel tárgyalni a 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 repülőtérrre érkezve nem tudott azonnal leszállni, akkor landolás nélkül vissza kellett térnie az indulási bázisára.

Sender Tegel

A szovjetek több kísérletet is tettek a léghíd ellehetetlenítésére. A földről hatalmas reflektorokkal igyekeztek elvakítani a leszálláshoz készülő pilótákat, vadászgépeik folyamatosan rárepültek a szállítógépekre. A légi híd irányítása a Teplhof 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 rádiótoronyt.

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 légihid 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 repülőtérét, ahová 10 tonna szénnel érkezett.



Kedves olvasóm! Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jól tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád vele, kérek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszumban](#) található.

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](#).

Források

wikipedia: [Berliner Luftbrücke](#)

wikipedia: [Währungsreform 1948 \(Westdeutschland\)](#)

wikipedia: [Rosinenbomber](#)

wikipedia: [Sender Tegel](#)

geo.de: [Rosinenbomber: Interview mit Pilot Gail Halvorsen](#)

[repülés](#), [repülőté](#), [világjáró](#), [érdekes történet](#), [történelem](#), [hidegháború](#), [légi](#)[híd](#), [bloká](#), [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: 88

From:

<https://mail.bolyongo.hu/> - **bolyongó**

Permanent link:

<https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:mazsolabombazok>

Last update: **2026/04/21 12:28**

