

**Pécsi Tudományegyetem  
Bölcsészettudományi Kar  
Interdiszciplináris Doktori Iskola  
Újkor és Modernkor Történeti Program**

**DOKTORI DISSZERTÁCIÓ**  
**(PhD-értekezés)**

**Szalánczi József Krisztián**

**Németország helye a déli-sarkvidéki Nap alatt**

**Az Antarktisz felosztásának kérdése a 20. század első felében,  
különös tekintettel az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció  
előzményeire, valamint nemzetközi, katonai és gazdasági  
vonatkozásaira**

Témavezető: Prof. dr. Fischer Ferenc

Pécs, 2017

# Tartalomjegyzék

<b>ELŐSZÓ</b> .....	5
<b>A kutatási téma ismertetése és a disszertáció által felvetett fő kérdések</b> .....	5
<b>Módszertan és források</b> .....	11
<b>A disszertáció tartalma és felépítése</b> .....	19
<b>1. NÉMETORSZÁG ÉS AZ ANTARKTISZ (1857–1938)</b> .....	26
<b>1.1. A Schwabenland-expedíció történelmi és ideológiai előzményei</b> .....	26
1.1.1. „Auf zum Südpol!” – Georg von Neumayer és a német Antarktisz-kutatás őskora .....	26
1.1.2. Hőstett, vagy megbocsáthatatlan kudarc? Erich von Drygalski és a Gauss-expedíció (1901–1903) .....	31
1.1.3. Német felfedezők a Weddell-tengeren. Wilhelm Filchner és a Deutschland-expedíció (1911–1912) .....	40
1.1.4. A versailles-i szerződés – Németország kizárása az antarktisz ügyekből.....	45
1.1.5. A „brit birodalmi Antarktisz” születése (1908–1933).....	48
<b>1.2. A német bálnavadászat kérdései a második világháború előtti időszakban (1933–1939)</b> .....	63
1.2.1. A német bálnavadászat megteremtésének előzményei (1933–1935).....	63
1.2.2. A Schwabenland-expedíció megszervezésének gazdasági okai (1936–1939). Német bálnavadászat a Déli-óceánon .....	67
<b>2. A SCHWABENLAND-EXPEDÍCIÓ ÉS A CIRKÁLÓHÁBORÚS DOKTRÍNA</b> .....	74
<b>2.1. Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció megszervezése és végrehajtása. Tudományos kutatóútnak álcázott katonai manőver?</b> .....	74
2.1.1. A <i>Schwabenland</i> katapulthajó .....	74
2.1.2. Alfred Ritscher kapitány és a szakértői stáb. Az expedíció feladatai .....	80
2.1.3. <i>Neu-Schwabenland</i> „születése” – az 1938-1939-es német Antarktisz-expedíció eredményei .....	86
2.1.4. A <i>Schwabenland</i> visszatérése németországba. Felderítő művelet Brazília partjainál....	95
<b>2.2. A Schwabenland-expedíció a német haditengerészeti elképzelések és manőverek tükrében (1919–1945)</b> .....	97
2.2.1. Erich Raeder admirális és a cirkálóháborús doktrína.....	97

2.2.2. Álcázott német manőverek az Atlanti-óceán térségében a két világháború közötti időszakban. A Meteor-expedíció (1925–1927) .....	101
2.2.3. A Déli-óceán, mint a <i>Kriegsmarine</i> hadműveleti körzete .....	106
2.2.3.1 A Schwabenland-expedíció a <i>Kriegsmarine</i> 1938 decembere és 1939 márciusa között tartott hadijátékai tükrében .....	106
2.2.3.2. Német haditengerészeti manőverek a második világháború folyamán az Antarktisz előterében, illetve a Déli-óceán körzetében. A norvég bálnavadászflokkák elfogása .....	111
2.2.3.3. A német segédcirkálók ellen hozott brit intézkedések a dél-atlanti, illetve a déli-óceáni térségben. A Deception-sziget kérdése .....	120
<b>3. A SCHWABENLAND-EXPEDÍCIÓ NEMZETKÖZI ÖSSZEFÜGGÉSEI</b> .....	130
<b>3.1. Norvégia déli-sarkvidéki tevékenysége. Brit és norvég diplomáciai kapcsolatok az antarktisz térségben (1892–1937)</b> .....	130
3.1.1. A norvég hőskor (1892–1925) .....	130
3.1.1.1. Bálnavadászok új utakon. Norvég aktivitás az Antarktisz körzetében 1892 és 1905 között .....	130
3.1.1.2. Norvégia függetlenné válása 1905-ben. Déli-sarkvidéki ambíciók és külpolitikai tapasztalatlanság (1905–1908) .....	135
3.1.1.3. A Déli-sark, mint VII. Haakon-fennsík? Roald Amundsen felfedezőútja és következményei (1908–1925) .....	138
3.1.2. A céltudatos norvég Antarktisz-politika kezdetei. Lars Christensen „privát” bálnavadászati expedícióinak első hulláma (1926–1929) .....	141
3.1.2.1. Az 1926-os brit birodalmi konferencia és a bálnavadászati iparral kapcsolatos norvég aggodalmak .....	141
3.1.2.2. Az első Norvégia-expedíció és a diplomáciai áttörés. Nagy-Britannia lemondása a Bouvet-szigetről Norvégia javára (1927–1928) .....	144
3.1.2.3. A második Norvégia-expedíció. Norvég fennhatóság az I. Péter-sziget felett (1929) .....	150
3.1.3. A norvég kontinentális jogigényeket megalapozó déli-sarkvidéki kutatóexpedíciók (1929–1937) .....	153
3.1.3.1. A harmadik Norvégia-expedíció. A Kronprins Olav- és a Kronprinsesse Märtha-part felfedezése (1929–1930) .....	153
3.1.3.2. A negyedik Norvégia-expedíció. A Prinsesse Ragnhild- és a Prinsesse Astrid-part megpillantása (1930–1931) .....	160

3.1.3.3. Élesedő brit–norvég ellentétek a Déli-sarkvidéken. Az Ausztrál Antarktisz Terület nyugati határvonalával kapcsolatos viták. A Prins Harald-part felfedezése (1931–1937).....	163
<b>3.2. Német–norvég területi viszály az antarktisz „jégsivatagban” (1938–1945)</b> .....	169
3.2.1. A norvég területi igény bejelentése és a brit válaszreakció (1938. december – 1939. szeptember) .....	169
3.2.2. Német elképezések egy antarktisz szektor feletti fennhatóság megszerzésére .....	176
3.2.2.1. Az 1938–1939-es Schwabenland-expedícióval kapcsolatos német álláspont és Helmuth Wohlthat összegző cikke .....	176
3.2.2.2. A második Schwabenland-expedíció terve (1939–1940).....	182
3.2.3. Norvégia 1940-es német megszállása a cirkálóháború és a Schwabenland-expedíció tükrében. A második világháború kihatása a német–norvég antarktisz vitára.....	189
<b>3.3. A spanyol „örökség”. Argentína és Chile déli-sarkvidéki ambíciói.....</b>	195
3.3.1. Chile 1940-es antarktisz területi követelésének történeti előzményei (1831–1940) ..	195
3.3.2. Argentín aktivitás a Déli-sarkvidék körzetében a 19. század első felétől a második világháború kitöréséig (1820–1939) .....	205
3.3.3. Nagy-Britannia, Argentína és Chile antarktisz viszálya a Schwabenland-expedíció tükrében (1939–1945) .....	211
<b>3.4. Az Amerikai Egyesült Államok déli-sarkvidéki politikája. A Schwabenland-expedíció és a Monroe-doktrína (1928–1945)</b> .....	217
<b>3.5. A Highjump-művelet, mint az USA sarkvidéki kiképzőprogramja (1946–1947)</b> .....	225
<b>3.6. <i>Neu-Schwabenland</i> „árnyéka”. Az 1949–1952-es norvég–brit–svéd (NBSX) antarktisz-expedíció</b> .....	228
<b>3.7. Kitekintés. Az 1959-es Antarktisz-szerződés. A Déli-sarkvidék, mint globális problémakör</b> .....	234
<b>4. ÖSSZEGZÉS</b> .....	243
<b>5. FORRÁS- ÉS IRODALOMJEGYZÉK</b> .....	254
<b>5.1. Levéltári források</b> .....	254
5.1.1. Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde (BABL).....	254
5.1.2. Bundesarchiv–Militärarchiv, Freiburg im Breisgau (BAMA).....	254
5.1.3. National Archives of Australia, Canberra (NAAC).....	255

5.1.4. National Archives of Australia, Hobart (NAAH) .....	261
5.1.5. National Archives of Australia, Melbourne (NAAM) .....	262
5.1.6. National Archives of South Africa (NASA) .....	262
5.1.7. The National Archives, London (TNA) .....	263
5.1.8. University of Wisconsin Digital Collections (UWDC).....	264
<b>5.2. A második világháború lezárását megelőzően nyomtatásban megjelent források és forrásértékű kiadványok .....</b>	<b>265</b>
5.2.1. Önálló művek .....	265
5.2.2. Cikk, tanulmányok .....	266
5.2.3. Újságcikkek .....	268
<b>5.3. Szerződések, jegyzőkönyvek, beszámolók.....</b>	<b>268</b>
<b>5.4. Törvénytárak.....</b>	<b>269</b>
<b>5.5. A második világháború után megjelent feldolgozások .....</b>	<b>270</b>
5.5.1. Önálló művek .....	270
5.5.2. Cikk, tanulmányok, könyvfejezetek .....	273
5.5.3. Akadémiai értekezések, doktori disszertációk, szakdolgozatok .....	277
<b>5.6. Atlaszok, földrajzi szakkönyvek, térképek .....</b>	<b>277</b>
<b>5.7. Internetes honlapok.....</b>	<b>278</b>
<b>6. FÜGGELÉK.....</b>	<b>280</b>
<b>6.1. A főszövegben nem szereplő térképek.....</b>	<b>280</b>
<b>6.2. További ábrák és fényképek .....</b>	<b>284</b>

# Előszó

## A kutatási téma ismertetése és a disszertáció által felvetett fő kérdések

„Egyszóval: senkit sem akarunk háttérbe szorítani, de követeljük saját helyünket a Nap alatt”<sup>1</sup> – jelentette ki 1897-ben az Európán kívüli világ felosztásával kapcsolatban Bernhard von Bülow német külügyminiszter – 1900-tól kancellár<sup>2</sup> – a Reichstag egyik ülésén. A disszertáció főcíme e híres mondatra utal vissza, amely a Német Császárság kínai beavatkozásával összefüggésben hangzott el, s amelyben von Bülow határozottan állást foglalt amellett, hogy az 1871 óta egységes és egyre magasabbra törő Németországot nem lehet „kiszemlizni” – azaz kihagyni a mindinkább gyorsuló ütemű gyarmatosítási folyamatokból.<sup>3</sup> Rögtön szükséges azonban leszögezni, hogy az értekezés nem hagyományos értelemben vett gyarmati kérdéseket tárgyal, hanem azok egy speciális szegmensével, az Antarktisz érintő szuverenitási vitákkal, illetve az azokhoz kapcsolódó tudományos, politikai, katonai és gazdasági vonatkozásokkal foglalkozik, középpontjában az 1938–1939-es német Antarktisz-expedícióval. A Bülow-féle idézet azonban – megtoldva a „déli-sarkvidéki” kifejezéssel – kiválóan jellemzi Németország azon ambiciózus, ám részben elkésett, részben pedig újrakezdett törekvéseit is, amelyek révén Berlin a távoli déli kontinens, a „fagyasztott torta” akkor már igen előrehaladott „felszeletelésébe” kívánt beavatkozni a második világháborút közvetlenül megelőző időszakban.

Disszertációmban azt a célt tűztem ki, hogy az említett kutatóút – amely a harmadik déli-sarkvidéki német kormányexpedícióként futott ki, s amelyet a kiküldött hajó neve után Schwabenland-expedícióként is emlegetnek – rendkívül szerteágazó összefüggésrendszerét

---

<sup>1</sup> „Mit einem Worte: wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne.” KREBS, Gilbert – POLONI, Bernard: Volk, Reich und Nation. Texte zur Einheit Deutschlands in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft 1806–1908. Presses Sorbonne Nouvelle, Párizs, 1994. 216.

<sup>2</sup> VITÁRI Zsolt: A Német Császárság 1871–1914. In: BEBESI György – VITÁRI Zsolt (szerk.): A hosszú 19. század rövid története. Comenius Bt., Pécs, 2005. (A továbbiakban: VITÁRI: i. m.) 205.

<sup>3</sup> Uo. 199.; NÉMETH István – JUHÁSZ Dániel: Német gyarmatpolitika a 19–20. század fordulóján. Grotius E-könyvtár, 47. sz. (2012). [Http://www.grotius.hu/doc/pub/YOGBVY/2012\\_9\\_nemeth-juhasz\\_grotius\\_e-konyvtar\\_47.pdf](http://www.grotius.hu/doc/pub/YOGBVY/2012_9_nemeth-juhasz_grotius_e-konyvtar_47.pdf). (A továbbiakban: NÉMETH – JUHÁSZ: i. m.) 19. A letöltés ideje: 2012. dec. 3.

feltárva bemutassam Németország első pillantásra talán marginálisnak tűnő, valójában azonban korántsem elhanyagolható szerepét az Antarktisz politikai felosztásának folyamatában, illetve megvizsgáljam, hogy a tudományos kutatás mellett a vállalkozásnak milyen katonai, gazdasági és politikai összetevői voltak, illetve következményei lettek. A feldolgozott téma újszerűsége abban rejlik, hogy a fenti szempontok szerint Németország déli-sarkvidéki tevékenységét, különösképpen pedig annak hatását más államok – elsősorban Nagy-Britannia, Norvégia, Argentína, Chile és az Amerikai Egyesült Államok – Antarktisszal kapcsolatos politikájára, primer levéltári forrásanyagokra alapozva, részletekbe menően eddig sem magyar, sem nemzetközi szinten nem vizsgálták. Ugyanez igaz a két világháború között kialakított és a második világháború folyamán a gyakorlatban is alkalmazott német haditengerészeti doktrína, az úgynevezett cirkálóháború és a Schwabenland-expedíció közötti összefüggések feltárására is. A témaválasztást különösen indokolta az a tényező is, hogy már a kutatás kezdetén is nagyon erősen feltételezni lehetett – s ezt a feltárt forrásanyag később meggyőzően alá is támasztotta –, hogy az 1938–1939-es német felfedezőút ezt a két, geopolitikai és katonai nézőpontból egyáltalán nem jelentéktelen kérdéskört – azaz az Antarktisszal összefüggő szuverenitási vitákat és a cirkálóháborús stratégiát – összekapcsolja.

A Déli-sarkvidék látszólag mindentől távol eső, ráadásul huzamosabb emberi tartózkodásra nagyjából alkalmatlan területei a rendkívül zord éghajlati viszonyok ellenére már a 20. század első felében sem hagyták teljesen hidegen a világ hatalmait. A régiót azonban ekkor még nem a napjainkban leginkább emlegetett tényezők – azaz az antarktisi szárazföld mélyén megbúvó feltáratlan nyersanyagkincsek, a hatalmas mennyiségű édesvízkészlet, a globális felmelegedés következtében leszakadó, olykor szinte országnyi méretű jégtömbök, az ózonnyő helyzete, illetve a környező óceáni vizek kontinentális talapzatában rejtő olajtartalékok – tették érdekessé. Az Antarktisz legfontosabb – és a gyakorlatban is kiaknázható – gazdasági potenciálját a 19. század utolsó harmadától a második világháborúig az északi féltekéről egyre inkább a Déli-óceánra<sup>4</sup> áttevődő bálnavadászat jelentette, amely a világgazdaság szempontjából is igen komoly tényezőt képviselt, tekintettel a bálnából kinyert olaj és zsír számos felhasználási módjára. A 1800-as évek legvégén meginduló nagy antarktisi felfedezőhullám esetében is – amelynek keretén belül számos ország indított nemzeti kutatóexpedíciókat déli-sarkvidéki területekre, s

---

<sup>4</sup> A Déli-óceán, mint különálló óceáni térség létezése – a Jeges-tengerhez hasonlóan, amelyet egyes szakemberek szintén az óceán kategóriába sorolnak – földrajzi szempontból vitára adhat okot az illetékesek körében, a disszertációban azonban ezúttal különálló régióként kezeljük, s egyetemlegesen a d. sz. 60°-tól délre elterülő vizeket értjük alatta.

amelybe Németország is bekapcsolódott – a bálnavadászati ipar képezte a legnagyobb felhajtóerőt a tudományos kutatások számára, hiszen a rendkívül költséges felfedezőutakat az érintett államok, vagy szervezetek elsősorban a későbbi gazdasági haszon reményében voltak hajlandók patronálni. Különösen igaz ez a megállapítás Nagy-Britanniára, amely az önmagukban véve jelentéktelen, de földrajzi elhelyezkedésük miatt a tárgyalt kérdésben mégis nagy jelentőséggel bíró Falkland-szigetek köré építette fel antarktiszi birodalmának első „tartományát”, s 1908-ban (Falkland-szigeteki Független Területek néven) egy igen nagy kiterjedésű szektor felett jelentette be fennhatóságát a régióban, amelybe a környező vizek és szigetek mellett az Antarktiszi-félsziget nyúlványa is beletartozott. A brit lépés legfontosabb okát a bálnavadászat feletti kontroll, illetve monopólium megszerzése képezte, ami a későbbiek folyamán is irányadóvá vált az antarktiszi kérdésekben. A Déli-sarkvidékkel kapcsolatban tehát az a speciális helyzet állt fenn, hogy a kontinentális régiókra kiterjesztett uralom főként az óceáni területek feletti rendelkezést volt hivatott biztosítani, már csak azért is, mert a szárazföldi „jégsivatagban” semmiféle gazdasági tevékenység folytatására sem volt lehetőség.

Tekintve, hogy a disszertáció egyik fő témáját az Antarktisszal kapcsolatos szuverenitási viták képezik, rendkívül fontos megemlíteni a déli-sarkvidéki kérdések értelmezéséhez elengedhetetlenül szükséges, s a régió jogi státuszát napjainkban is meghatározó, 1959-ben megkötött és 1961-ben hatályba lépett washingtoni Antarktisz-szerződés idevágó vonatkozásait. A paktum megkötése előtti időszakban – amelybe a tárgyalt kutatási témakör esik – a Déli-sarkvidékre semmilyen olyan nemzetközi jogi egyezmény sem vonatkozott, amely elvi akadályt gördített volna a területi követelések elé.<sup>5</sup> Az Antarktisz-szerződés azonban a d. sz. 60°-tól délre eső régiót egyetemlegesen nemzetközi felügyelet alá helyezte, megtiltva ott a katonai tevékenységet is, különös tekintettel a nukleáris kísérletekre.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Nem számítva természetesen azt a korántsem mellékes körülményt, hogy az úgynevezett effektív okkupáció kritériumát, azaz a valós, fizikailag is létező állami közigazgatás kiépítését, amely rendkívül fontos elemét képezte a területi foglalás jogszerűségének, a szélsőségesen kedvezőtlen éghajlati körülmények miatt az Antarktisz kontinentális régióiban lehetetlen volt megvalósítani. Ebből kifolyólag pedig – amint arról még részletesen szó esik a későbbiekben – a déli-sarkvidéki (kontinentális) szuverenitási igények jogi szempontból minden esetben aggályosaknak számítottak, hiszen állami fennhatóság csak papíron létezett a követelt területek felett.

<sup>6</sup> National Archives of Australia, Canberra (a továbbiakban: NAAC). The Antarctic Treaty – Includes delegates' signatures. A10728, DOCUMENT 28. (A továbbiakban: NAAC A10728, DOCUMENT 28.) Article V–VI. Ebben az értelemben tehát napjainkban a Déli-sarkvidék kifejezés hivatalosan az egyezmény hatálya alá tartozó területre, azaz a d. sz. 60°-tól délre található régióra vonatkozik. Érdeemes megemlíteni azt is, hogy a Déli-sarkvidék, az Antarktisz és az Antarktika kifejezések közül az első kettő ugyanarra utal, s azt „a kb. 50 millió km<sup>2</sup>-t felölelő területet [jelenti – Sz. K.], amely nemcsak a Déli-sarkot körülvevő hatalmas szárazföldet, hanem az azt övező kiterjedt szigetvilágot, s a partjaikat mosó óceánokat is magában foglalja. [GRUBER László:



A paktum azonban éppen a szuverenitási kérdésekben rendkívül homályos álláspontra helyezkedett, mivel csak annyit mondott ki, hogy újabb területi igényeket nem ismer el – a régebbiek visszavonására azonban nem kötelezte az aláíró feleket.<sup>7</sup> Mivel az 1908 és 1959 közötti időszakban hivatalos jogigényeket megfogalmazó államok – Nagy-Britannia (1908), Új-Zéland (1923), Franciaország (1924), Ausztrália (1933), Norvégia (1939), Chile (1940) és Argentína (1942/1943) – mindegyike a kontraktus eredeti aláíró közé tartozott, ez nem is történhetett másként, hiszen a korábbi igényekről való egyértelmű lemondásba egyikük sem egyezett volna bele, s annak erőltetése a szerződés megkötését is veszélybe sodorta volna.<sup>8</sup> A disszertáció folyamán említésre kerülő, hivatalos formában is kinyilvánított, 1959 előtti antarktisi területi követelések tehát napjainkban „befagyasztott”, vagy „nem aktuális” állapotban vannak. Kétség sem férhet azonban ahhoz, hogy abban az esetben, ha az Antarktisz-szerződés valamilyen oknál fogva érvényét veszítené, a régi jogigények pillanatok alatt „kiolvadnának.” Nem is beszélve arról, hogy az aktuális geopolitikai helyzet függvényében azonnal újak is születhetnének a korábbi osztozkodásból kimaradt, de időközben érdeklétté vált hatalmak részéről is.<sup>9</sup>

A Schwabenland-expedíció azért különösen alkalmas arra, hogy e kevéssé feltárt témakör Antarktisz-szerződést megelőző időszakának központi elemeként jelenjen meg, mert Németország – amely az első világháborút megelőzően több alkalommal is képesek bizonyult eredményeket felmutatni a fehér kontinensen – az 1919-es versailles-i szerződést követően hosszú időre a déli-sarkvidéki ügyekből is kizárásra került. Így amikor az ország az

---

Ausztrália, Óceánia és az Antarktisz természeti földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2004. (A továbbiakban: GRUBER: i. m.) 167.] Ezzel szemben „*Antarktikan a szűkebben értelmzett, kb. 13,9 millió km<sup>2</sup> kiterjedésű kontinentet értjük.*” (Uo.) Az Antarktika kifejezés ritkán fordul elő a disszertációban, helyette a leggyakrabban az „antarktisi kontinentális területek”, vagy az „antarktisi szárazföld” megnevezéseket használtam, hogy egyértelmű legyen az óceáni régióktól, illetve a környező szigetektől történő elkülönítés, ami a témakör szempontjából sokszor komoly jelentőséggel bír. Példának okáért az a kijelentés, hogy a terület huzamosabb emberi tartózkodásra alkalmatlan volt a korban, az antarktisi kontinentális régiókra megállja a helyét. A tágabb értelemben vett Déli-sarkvidékre viszont már csak nagyjából igaz, mert a környező szigetek némelyikén már a 20. század első éveiben is létezett egy-egy meteorológiai, vagy bálnavadászati állomás, még akkor is, ha az ezeken való emberi jelenlét állandó, avagy időszakos voltáról alkalmanként el lehetett vitatkozni.

<sup>7</sup> CSATLÓS Erzsébet: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktison. *Iustum Aequum Salutare*, 2012/1. (A továbbiakban: CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktison.) 122.

<sup>8</sup> Természetesen ugyanígy lehetlenné tette volna a szerződés betartatását a két hidegháborús szuperhatalom, az antarktisi ügyekben sokáig különutas politikát folytató Amerikai Egyesült Államok és a Szovjetunió távolmaradása is. Végül azonban egy olyan megoldás született, miszerint a két ország külön is fenntartotta jogalapját az antarktisi területi kérdésekbe való esetleges beleszólásra, s így aláírták a szerződést. ([Http://www.ats.aq/e/ats.htm](http://www.ats.aq/e/ats.htm). (Az Antarktisz-szerződés hivatalos honlapja. A megtekintés ideje: 2017.05.18.)

<sup>9</sup> Amellett, hogy az Amerikai Egyesült Államok és a Szovjetunió (illetve jogutódjaként Oroszország) eleve fenntartotta a területi követelésekkel kapcsolatos jogalapjait, különböző összetevők alapján könnyen érdekelt lehetne még a kérdésben – csak a legfontosabbakat említve – Japán, Kína, India, Brazília és Dél-Afrika is.

1930-as évek második felében, az önálló német bálnavadászat megszervezésével párhuzamosan visszatért a régióba, már „idegen testnek” számított a déli vizeken. Minden, az antarktiszi térségben érdekelt – és gyakran egymással is vitában álló – hatalom maximális gyanakvással tekintett a németek, mint új riválisok felbukkanására, amelyet a *Schwabenland* kutatóhajó váratlan útja 1938–1939 fordulóján csak még tovább fokozott, komoly lépéseket és politikai átrendeződést váltva ki a déli-sarkvidéki ügyekben érintett államok – különösen Norvégia és Nagy-Britannia, de más szempontból idesorolhatjuk Argentínát és Chilét is – egymás közötti viszonyában. A sikeresen végrehajtott expedícióval a náci Németország a leghatározottabban jelezte, hogy helyet követel magának a „déli-sarkvidéki Nap” alatt, ráadásul – és ez az összetevő főként Londont foglalkoztatta –, a végrehajtás időpontja az egyre inkább elmérgesedő európai helyzet tükrében arra engedett következtetni, hogy a felderítő útnak akár katonai céljai is lehettek. A brit birodalmi források jól tükrözik, hogy a brit Külügyi Hivatal, illetve az Admirális politikai és katonai vonalon egyaránt foglalkozott a dél-atlanti körzetben, illetve a Déli-óceánon kialakult helyzettel. Előbbi elsősorban az expedíció körülményeit és lehetséges céljait elemezte, utóbbi pedig – már a háború kitörését követően – a német segédcirkálók és a nagy hatótávolsággal rendelkező tengeralattjárók esetleges dél-atlanti, vagy antarktiszi felbukkanása ellen fogatosított intézkedéseket tárgyalta.

A kutatási terület specialitásából adódóan, miszerint a szűkebb értelemben vett témával – azaz a Schwabenland-expedícióval – kapcsolatban a feltáró munka 2011-es kezdetekor még tudományos igényű szakirodalmi forrás is alig-alig volt fellelhető, a rendelkezésre álló kiindulópontok, illetve információk talán még a szokásosnál is hiányosabbak, illetve pontatlanabbak voltak.<sup>10</sup> Ez azonban a kutatás fő irányvonalának kijelölését tekintve nem okozott problémát, így a disszertáció az alább felsorolt kérdések megválaszolását tűzte ki maga elé fő feladatául:

---

<sup>10</sup> Megjegyzendő azonban, hogy a fentiekkel szemben, bizonyos áltudományos körökben – éppen a titokzatossága miatt – az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció kifejezett népszerűségnek örvend. Sőt, kiadványok is jelentek meg róla, amelyek az esetek túlnyomó többségében forrásapparátus nélküli, ellenőrizhetetlen, vagy a valóságtól teljesen elrugaszkodott információkat közlő művek, illetve olyan írások, amelyek kész tényekként közölnek az olvasókkal olyan állításokat is, amelyek a fantázia kategóriájába tartoznak. Hasonló jellegű anyagok igen nagy mennyiségben elérhetőek különböző internetes fórumokon és videomegosztó portálokon is.

1. Az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció gyakorolt-e bármilyen tényleges hatást a Déli-sarkvidék politikai felosztásának folyamatára, amely a 20. század első felében gőzerővel zajlott a térségben érdekelt államok között?

2. Létezett-e olyan szándék, miszerint Németország hivatalos területi igényt jelent be valamely antarktiszi régióra?

3. Német részről mik voltak az expedíció életre hívásának legfontosabb okai? Tudományos kutatóútról, katonai manőverről, politikai és gazdasági célok elérésének szándékával megszervezett vállalkozásról, vagy esetleg ezek *kombinációjáról* beszélhetünk-e? Amennyiben – amint azt a kutatás kezdetekor rendelkezésre álló néhány forrásból sejteni lehetett – az utóbbiról, melyik tényező milyen súllyal esett a latba a kutatóút megszervezésekor, azaz mik voltak a prioritások?

4. A déli-sarkvidéki térségben érdekelt hatalmak (főként Nagy-Britannia – továbbá a brit birodalom részeként Ausztrália és Új-Zéland –, illetve Norvégia, Argentína, Chile és az Amerikai Egyesült Államok) politikai vonalon miként reagáltak az 1938–1939-es Schwabenland-expedícióra és Németország felbukkanására a régióban?

5. Németország a két világháború közötti időszakban nagy energiákat fektetett olyan polgári fejlesztésekbe – pl. a *Lufthansa* által üzemeltetett, Európát Afrikával és Dél-Amerikával összekötő légi posta-útvonal kiépítésébe –, amelynek tapasztalatait később katonai célokra is fel lehetett használni. Mindemellett pedig számos, formailag polgári, vagy tudományos célú, de katonai összetevőkkel rendelkező manővert is végrehajtott – elsősorban az Atlanti- és a Csendes-óceán térségében –, amelyek a versailles-i szerződés kijátszására, illetve a következő nagy háborúra való felkészülésre szolgáltak. Beilleszthető-e a Schwabenland-expedíció ezen tevékenységek sorába, vagy ilyen szempontból teljesen különálló esetről beszélhetünk-e?

6. Lehetett-e köze a Schwabenland-expedíciónak a két világháború között kidolgozott német cirkálóháborús doktrínához, amely a második világháború folyamán a gyakorlatban is alkalmazásra került? Amennyiben igen, milyen szempontból?

7. Németország ellenfelei – különösen Nagy-Britannia – tanúsítottak-e érdeklődést az expedíció esetleges katonai vonatkozásai iránt? Amennyiben igen, tettek-e bármilyen katonai intézkedést a kutatóúttal összefüggésben?

8. A fentiek alapján mik voltak a Schwabenland-expedíció rövid és hosszú távú politikai következményei?

A kutatás kezdetekor rendkívül nagy bizonytalanságot jelentett, hogy pontosan milyen források válnak majd elérhetővé a feltáró munka folyamán, különös tekintettel a német és egyéb külföldi anyagokra. Az ezekkel kapcsolatos tudnivalókra az alábbi fejezetben térek ki, amelyben a fontosabb forrásanyagokat és módszertani kérdéseket egyaránt bemutatom.

## **Források és módszertan**

A kutatás a primer levéltári források feltárását megelőzően az 1938–1939-es német Antarktisz-expedícióval foglalkozó, korlátozott számban rendelkezésre álló, a mélyebb vizsgálat megkezdéséhez azonban elengedhetetlenül szükséges szakirodalmi munkák elemzéséből indult ki. Magáról a kutatóútról két olyan nagy terjedelmű, korabeli német kiadvány jelent meg, amely részletesen foglalkozik a vállalkozással. Az első az expedícióvezető, Alfred Ritscher kapitány neve alatt 1942-ben Lipszében kiadott, szigorúan szakmai jellegű, összefoglaló munka (rövidített címe: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Deutschen Lufthansa A. G. M. S. „Schwabenland“*), amelynek különösen nagy érdeme, hogy rendkívül sokat elmond a küldetés konkrét tudományos vonatkozásairól. A második pedig az Antarktiszra küldött tudományos stáb egyik tagja, Ernst Herrmann geográfus populárisabb, a szélesebb olvasóközönség számára és különösen az ifjúság lelkesítésére készített, az előzőhöz hasonlóan szintén könyv formájában megjelent úti beszámolója. (*Deutsche Forscher im Südpolarmeer. Safari Verlag, Berlin, 1941*). A két mű az expedíció hivatalos német (tudományos és irodalmi) interpretálásának tekinthető, ami azt jelenti, hogy alapvető feladatuk a német kutatás világgraszoló sikerének és az Antarktisz körüli német jelenlét gazdasági jelentőségének (elsősorban a bálnavadászat népességélelmelésben betöltött fontos szerepének) hangsúlyozása volt. A fentiekből adódóan mindkét kiadványra rányomja a bélyegét az erős állami cenzúra, ami ebben az esetben nem elsősorban a tények megmásításában, hanem a háttérinformációk elhallgatásában jelenik meg, hiszen a katonai és a politikai vonatkozásokról egyik írás sem beszél. Mindezek mellett saját, 1939-ben megjelent életrajzi művében a kor legtapasztaltabb német bálnavadásza, az

expedícióban „jégkalauzként” részt vevő Otto Kraul is szentelt egy fejezetet a kutatóút számára. (*Käpt'n Kraul erzählt: 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis.*) Német részről a Hermann Göring által felügyelt második négyéves terv hivatalos lapja, a *Der Vierjahresplan* is foglalkozott az expedícióval – ami már csak azért sem meglepő, mert az út hivatalosan a négyéves terv népességélelmészeti programja keretében került végrehajtásra. A cikk – amelynek szerzője az expedíció szellemi atyja, Helmuth Wohlthat államtanácsos és olajügyi szakértő volt – a fentiekkel összhangban szintén a tudományos és gazdasági eredményeket domborította ki, ám leplezetlenül utalt arra is, hogy Németország a továbbiakban egyértelműen beleszólást követel az Antarktisz érintő politikai és gazdasági ügyekbe. (*Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39, Der Vierjahresplan, 1939/9.*)

A korabeli tudományos munkák közül feltétlenül megemlítendő Hans-Georg Baare–Schmidt német jogász 1940-es disszertációja (*Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis*), amelyben az Antarktiszra vonatkozó területi követelések jogi oldalát tárgyalja, s azon ritka, a második világháború lezárása előtti időszakból származó, német nyelvű írások közé tartozik, amelyek valóban részletesen foglalkoznak a kérdéssel. Az értekezés alig néhány hónappal a *Schwabenland* katapulthajó visszatérését követően került benyújtásra, s az expedíció publikus vonatkozásai is helyet kaptak benne.

A második világháborút követő időszakban természetesen már számos, a Déli-sarkvidéket fókuszba helyező tudományos kiadvány is megjelent. Az összefoglaló művek közül, amelyek nagy segítséget jelentettek a különböző földrajzi helyszínek és események közötti eligazodásban, Robert Headland 1989-es, *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events* című könyvét, Beau Riffenburgh 2007-es, New Yorkban kiadott munkáját (*Encyclopedia of the Antarctic I–II*), illetve William James Mills *Exploring Polar Frontiers* elnevezésű alkotását használtam alapvető viszonyítási pontokként. Az Antarktisszal kapcsolatos nemzetközi jogi tudnivalókkal összefüggésben Csatlós Erzsébet révén 2012-ben két magyar nyelvű tanulmány (*A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon, ill. Az Antarktisz nemzetközi jogi helyzete a XXI. században*) is napvilágot látott, amelyekben a szerző a Déli-sarkvidékkel kapcsolatos szuverenitási viták jogi alapjait vizsgálta, különös tekintettel az úgynevezett effektív okkupáció fogalmára. Emellett Chile antarktisi területi igényeivel Szilágyi István is foglalkozott 2013-ban megjelent, *Geopolitika Latin-Amerikában* című tanulmányában. Már a

kutatás folyamán, 2012-ben jelent meg egy könyv a Schwabenland-expedícióval kapcsolatban (*The Third Reich in Antarctica: The German Antarctic Expedition 1938–39*), a német Cornelia Lüdecke és az új-zélandi Colin Summerhayes tollából. A szerzőpáros a műben főként a kutatóút konkrét eseménytörténetére, tudományos eredményeire, illetve a téma köré szövődött mítoszok cáfolatára helyezi a hangsúlyt, s így alapvetően más szemszögből közelíti meg a kérdéskört, mint jelen disszertáció, amely elsősorban az Antarktiszról és a poltikai, katonai és gazdasági összetevőket igyekszik bemutatni a 20. század első felében, középpontjában az 1938–1939-es német expedícióval. Mindazonáltal kétségtelen, hogy ez utóbbi kiadvány számos tekintetben iránymutatóként szolgált a munka folyamán, forrásapparátusa pedig komoly segítséget jelentett a kutatásban. Lüdecke korábban is foglalkozott már a témával, amellyel kapcsolatban a *Deutsches Schifffahrtsarchiv* folyóirat egyik, 2003-as számában tanulmányt is közölt. (*In geheimer Mission zur Antarktis. Die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs.*)

A cirkálóháború elméletével és a két világháború közötti latin-amerikai német aktivitással kapcsolatban átfogó monográfia született 2014-ben Fischer Ferencről. (*A „háború utáni háború” 1919–1933. A versailles-i szerződés kijátszása. A weimari Németország haditengerészeti, légi és katonai aktivitása Ibero-Amerika országaiban.*) A mű részletesen tárgyalja a versailles-i szerződés kijátszására és a következő nagy háborúra való felkészülésre irányuló német haditengerészeti és légi tevékenységet a korszakban, amely azért fontos a témakör szempontjából, mert a Schwabenland-expedíció – amint az a kutatás folyamán bizonyosságot nyert – szintúgy ennek a tudományos álca alatt folytatott, de részben katonai manőversorozatnak az egyik utolsó elemét képezte a második világháború kitörését megelőző időszakban. Ez utóbbi megállapítás a kutatás kezdetén még csupán feltételezés szintjén létezett, a feltárt források azonban meggyőzően bizonyítják, hogy az 1938–1939-es Antarktisz-expedíció többek között a dél-atlanti térségben végzett korábbi német kutatómunka – főként az Európát Afrikával és Dél-Amerikával összekötő légi útvonal kiépítésével összefüggő meteorológiai és oceanográfiai vizsgálatok – kiterjesztése volt a Déli-sarkvidékre, hangsúlyos katonai szempontokkal egybekötve. A transzatlanti német postaforgalmi útvonal kiépítésével kapcsolatban Deák Máté, a Pécsi Tudományegyetem oktatója is tanulmányt jelentetett meg 2011-ben (*Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években*), amely szintúgy nagy segítséget jelentett az összefüggések alaposabb

vizsgálatához. Ugyanezzel a résztémával kapcsolatban – amely a katonai és technológiai vonatkozások mellett azért is lényeges, mert a németek úgynevezett katapulthajókat alkalmaztak a postarepülőgépek Atlanti-óceán feletti átrepülésének lehetővé tételére, s ezek közé tartozott a későbbi antarktiszra vezényelt *Schwabenland* is – német részről 2001-ben Jürgen Rosenstock (*Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934–1939*), 2004-ben Simon Mitterhuber (*Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe. Entwicklung, Einsatz und Technik*), 2007-ben pedig Jörg-Michael Hormann (*Flugbuch Atlantik. Deutsche Katapultflüge 1927–1939*) adott ki könyvet. Ez utóbbi kiadványok főként a katapultrepülések technikai tudnivalóit és eseménytörténetét ismertetik.

Tekintve, hogy a kutatómunka 2011-ben vette kezdetét, a fentebb említettek közül az ezt megelőzően kiadott írások jelentették azokat a főbb kiindulópontokat, amelyek segítségével a levéltári kutatások alapvető irányvonalát ki lehetett jelölni, míg a később megjelent művek lehetővé tették az irányvonal pontosítását, illetve a kutatás kiterjesztését a témakör azon szegmenseinek mélyebb vizsgálatára is, amelyek a korábbi szakirodalmi munkákban nem, vagy nem eléggé hangsúlyosan jelentek meg. Ezek alapján 2012-ben, illetve 2015-ben a német anyagok feltárása céljából helyszíni vizsgálatokat folytattam a Német Szövetségi Levéltár (*Bundesarchiv*) Freiburgban található Katonai Levéltárában (*Militärarchiv*), illetve a lipcsei Német Nemzeti Könyvtárban (*Deutsche Nationalbibliothek*).<sup>11</sup> Emellett az internet adta lehetőségekkel élve forrásokat rendeltem a londoni Nemzeti Levéltár (*The National Archives*), az Ausztrál Nemzeti Levéltár (*National Archives of Australia*) és a Dél-afrikai Nemzeti Levéltár (*National Archives of South Africa*) archív anyagai közül is. Azokat a dokumentumokat, amelyeket a Német Szövetségi Levéltár egyéb részlegein (elsősorban Berlinben) őriznek, freiburgi tartózkodásom során a Katonai Levéltár munkatársainak segítségével szintén rendelés révén szereztem be.<sup>12</sup>

A német levéltári források közül érdemes külön kiemelni a német haditengerészet 1928–1943 közötti főparancsnoka, Erich Raeder hagyatékát (*Nachlass Erich Raeder*), amelyben az admirális felbecsülhetetlen értékű információkat szolgáltat a cirkálóháborús

---

<sup>11</sup> A freiburgi kutatás egy három hónapos Erasmus-ösztöndíjprogram, a lipcsei pedig a Balassi Intézet által szervezett, négy hónapos Campus Hungary Program segítségével valósult meg.

<sup>12</sup> A londoni Nemzeti Levéltárban tárolt iratok egy részének megszerzéséhez nyújtott segítségéért ezúton is szeretnék köszönetet mondani barátomnak, Kirschner Olivérnek, a dél-afrikai archív dokumentumok beszerzéséért tett közbenjárásáért pedig Jeff Rubin kanadai publicistának, az *Antarctica* címet viselő turisztikai kiadvány szerzőjének.

doktrínáról, illetve a tengeri kereskedelmi háborúról alkotott német elképzelésekről. Ehhez hasonlóan a katonai összetevők elemzése esetében rendkívül nagy jelentőséget képeznek egyes német segédcirkálók – különösen a „Schiff 33” kódjelzés alatt bevetett *Pinguin*, illetve a „Schiff 41” jelölésű *Kormoran* – hadinaplói, illetve hadműveleti utasításai is, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy operációs területeik közé az Antarktisz körüli vizek is beletartoztak. Olyannyira, hogy a *Pinguin* 1941-ben konkrét katonai cselekményeket is végrehajtott a körzetben, amikor elfogta az ott tevékenykedő norvég bálnavadászflottákat.

A diplomáciai összefüggések terén – amelyek természetesen jóval túlmutatnak az expedíció végrehajtásának időszakán és szűkebb értelemben az 1908–1945 közötti antarktisi politikai események értendők alattuk – alapvető fontosságúaknak bizonyultak az Ausztrál Nemzeti Levéltár dokumentumai, amelyekről érdemes tudni, hogy többségük – nem pont ugyanolyan címszavak, illetve jelzetek alatt, de azonos tartalommal – a londoni Nemzeti Levéltárban is elérhető. Sőt, jelentős részük egyenesen a brit Külügyi Hivatal, vagy az Admirális által kibocsátott dokumentum, tehát eredetileg egyesült királyságbeli forrás. Annak, hogy miért elsősorban az ausztrál jelzetű levéltári iratokat használtam, prózai oka van: Canberrából a londoni reprodukciós díjak töredékért lehetett komplett fondokat rendelni, így ezeket részesítettem előnyben. Ausztrália – amely 1933-ban a térségbeli brit birodalmi politika részeként saját antarktisi szektorra jelentett be területi igényt, mind a mai napig hatalmas érdeklődést tanúsít a déli-sarkvidéki ügyek iránt, ami az elérhető iratok mennyiségén is látszik. Csak a szűkebb témával kapcsolatban több száz oldalnyi archív anyag került feltárássra (diplomáciai jegyzékek, memorandumok, összefoglalók, kormánytisztviselők közötti levelezések, jelentések), köztük olyan dokumentumok is, amelyek egyértelműen Németország antarktisi törekvéseire vonatkoznak. Ezeknek az iratoknak külön nyomatékot ad, hogy jelentős részük annak idején bizalmas (*confidential*), titkos (*secret*), vagy szigorúan titkos (*top secret*) minősítéssel volt ellátva – napjainkban azonban kutathatósági korlátozások már nem vonatkoznak rájuk. Külön megemlítendő közülük egy, a brit Külügyi Hivatal által készített összefoglaló mű (*Territorial Claims in the Antarctic by Research Department, Foreign Office, May 1st, 1945*), amely részletesen tartalmaz szinte minden, az Antarktisszal kapcsolatos szuverenitási kérdést a kezdetektől egészen 1945-ig. (Megjegyzendő, hogy ez utóbbi titkosítását a levéltár jelzete alapján csak a 2008-ban oldották fel!) Mindezek mellett rendkívül hasznosnak bizonyultak az Ausztrál Nemzeti Levéltár térképei is, amelyek segítségével a disszertációban előforduló, ritkán emlegetett földrajzi helyszínek és a velük



kapcsolatos események válnak könnyebben értelmezhetővé. Összességében megállapítható, hogy az Ausztráliában tárolt archív anyagok kulcsfontosságú tényezőt jelentettek a kutatás megvalósíthatósága szempontjából.

A brit Nemzeti Levéltár dokumentumai közül kiemelkedő a Schwabenland-expedícióról 1939. április 11-én megjelent német híregyénységi közlés angol fordítását tartalmazó, *German Antarctic Expedition* névvel ellátott dokumentum, amelyet a *Foreign Office* munkatársai saját jegyzeteikkel egészítettek ki, megvilágítva ezzel London nézőpontját a kérdésben. Hasonlóképpen nagy jelentőségű a dél-atlanti és az antarktiszi térségben végrehajtott brit katonai ellenlépésekről beszámoló iratköteg is (*Deception Island, South Shetland Islands: possible use by German raiders and Japanese submarines*), amely egyebek mellett hírt ad egy elhagyott bálnavadászati raktárbázis 1941-es megsemmisítéséről a Deception-szigeten. A bázist a britek azért pusztították el, nehogy az ott felhalmozott olajkészleteket német segédcirkálók, vagy tengeralattjárók utánpótlási célokra felhasználhassák. Ugyanezen dokumentumok között hírszerzési jelentések is helyet kaptak, mégpedig az esetleges patagóniai német kémtevékenységgel kapcsolatban, amelynek fő célja a segédcirkálók térségbeli manővereinek segítése lehetett. A Dél-afrikai Nemzeti Levéltárban fellelt iratok a brit és az ausztrál dokumentumok kiegészítéseiként szolgálnak, s olyan források is találhatóak közöttük, amelyek máshol különböző okokból kifolyólag nem bizonyultak hozzáférhetőeknek. Az archív anyagok közül feltétlenül említést érdemel az amerikai Wisconsin–Madison Egyetem által online is elérhetővé tett, *Foreign Relations of the United States* elnevezésű gyűjtemény is, amely az USA 1861–1960 közötti időszakának fontos külügyi dokumentumait tartalmazza. Ezek között olyan korabeli iratok is találhatóak, amelyek komoly adalékokat szolgáltatnak a témakör egyes részeihez, különös tekintettel Nagy-Britannia és Norvégia antarktiszi viszonyrendszerére, illetve a német–norvég olajügyekkel kapcsolatos tudnivalókra.

A disszertációban igyekeztem hangsúlyt fektetni a rendelkezésre álló kartográfiai anyag bemutatására is. A fentebb említett brit, illetve ausztrál térképek mellett kiemelendő a Német Térképészeti és Geodéziai Hivatal (*Bundesamt für Kartographie und Geodäsie*) gyűjteménye, amely tartalmazza a Schwabenland-expedíció folyamán készült kartográfiai munkákat, illetve azok rekonstruált változatait is.

A kutatás módszertanát alapvetően befolyásolta az a körülmény, hogy – amint az fentebb röviden már említésre került – az 1938–1939-es német Antarktisz-expedícióról számos ellenőrizhetetlen információ kering a világhálón, s alkalmasint nyomtatásban is jelentek meg olyan írások a kutatóúttal kapcsolatban, amelyek tudományos munkák látszatát keltik, de lényegüket tekintve különféle összeesküvés-elméleteket igyekeznek bizonyítani. Éppen ezért ebben az esetben a források szakszerűségének ellenőrzésére még a megszokottnál is nagyobb figyelmet kellett fordítani, hogy felismerhetővé váljanak a téves, vagy nem kellőképpen alátámasztott információk. Az ilyen adatok kiszűrésére az Antarktisszal kapcsolatos átfogó – és egymás adatait kölcsönösen megerősítő – műveket (főként a fentebb említett Headland-, Riffenburgh- és Mills-féle könyveket) használtam, amelyek a legtöbb antarktisi eseményt megemlítik, s tekintélyes forrásapparátus áll mögöttük. A levéltári források elemzése esetében a különböző szervezetek, részlegek, ügyosztályok dokumentumainak tartalmát vettem össze egymással, s csak ezt követően fogalmaztam meg a következtetéseket. A brit Külügyi Hivatal anyagai a disszertációban felmerülő kérdések többségét érintik, s ezeket kiválóan össze lehetett vetni az egyéb brit (pl. Admirális), illetve Londonból nézve külhoni (német, amerikai, vagy angol fordításban szereplő norvég) forrásokkal. (Az ausztrál és a dél-afrikai iratokat ebből a szempontból egyértelműen brit dokumentumokként kezelhetjük.) Azonban mindettől függetlenül is akadt néhány olyan – a disszertáció végkövetkeztetéseit nem befolyásoló – kérdés, amelynek eldöntésére nem sikerült teljesen egyértelmű választ találni, mivel az archív források is másként emlékeznek vissza bizonyos eseményekre, vagy eltérően értelmezik azokat.

Megjegyzendő, hogy a tágabb témakör, azaz az Antarktisszal kapcsolatos szuverenitási viták értelmezése külön előkutatást igényelt, ugyanis ezek ismerete nélkül értelemszerűen lehetetlen lett volna belevágni a disszertáció elkészítésébe. A Déli-sarkvidékkel kapcsolatos fő területi kérdésekről az alapinformációk a titokzatosnak tűnő Schwabenland-expedícióval ellentétben viszonylag könnyen megszerezhetőek voltak. Mivel azonban az Antarktisszal kapcsolatos ügyek sohasem tartoztak a geopolitika fő sodorvonalába, a kutató kezdetben sokszor érezhette elveszettnek magát a kevésbé ismert, de a témakör szempontjából létfontosságú összefüggések mélyebb tanulmányozása során. A kutatás előrehaladása folyamán az a korábban valószínűtlennek tartott probléma is felmerült, hogy az Ausztrál Nemzeti Levéltár iratai között olyan mennyiségű információ került elő Nagy-Britannia antarktisi törekvéseiről – amelyek egyébként megkerülhetetlen részét

képezik a témának –, hogy szelektálni kellett közülük. Így ezen dokumentumok közül – hogy ne tereljék el más irányba a fő mondanivalót – végül csak az értekezés által vizsgált kérdésekhez legszorosabban kapcsolódó iratok kaptak helyet a disszertációban. Összességében tehát a munkafolyamat a tudományos igénnyel készült szakirodalmi források feltárásával, beszerzésével és elemzésével (illetve az adott kritériumnak nem megfelelő munkák elvetésével), továbbá az Antarktisszal kapcsolatos alapvető politikai összefüggések tanulmányozásával kezdődött. Ezekre az eredményekre alapozva folytak a későbbiek során a külföldi, illetve elektronikus levéltári kutatások, amelyek kezdeti irányvonalát a kutatás megkezdése után megjelent tudományos művek által megvilágított új szempontok is jelentősen befolyásolták.

A fentiek mellett természetesen fontos módszertani kérdésként merült fel az archív iratok, illetve más primer források kritikája is. A különböző – ugyanazon állambeli – diplomáciai és katonai részlegek által egymásnak küldött dokumentumok esetében alapvetően nem merülhetett fel a szándékos félrevezetés lehetősége, viszont ez annál is inkább előfordulhatott volna a szélesebb közvélemény számára kiadott publikációk esetében, különös tekintettel az ilyen jellegű német kútfőkre. A rendelkezésre álló források összevetése alapján azonban összességében ki lehet jelteni, hogy a Schwabenland-expedícióról készült korabeli német kiadványok inkább csak elhallgatnak bizonyos (főként katonai) összetevőket, semmint megmásítják a tényeket. Ennek oka igen jelentős részben abban keresendő, hogy – tekintettel az expedíció sikerére – Németországnak az elért, s valóban jelentős tudományos eredményeket, illetve a német bálnavadászat védelmére hozott intézkedéseket és azok népességélelmezési vonatkozásait érdekében állt hangoztatni.

A disszertációban szereplő primer források származási helyét és levéltári adatait igyekeztem a lehető legpontosabban megjelölni, így az azonos iratkötegben és nyilvántartási szám alatt szereplő, de egyébként különálló dokumentumokról (pl. levelek, táviratok, diplomáciai jegyzékek) minden esetben egyedi forrásleírást adtam meg. Az archív iratok mindegyike a feltüntetett levéltárból származik, s vagy személyesen az adott levéltártól kértem róluk hiteles másolatot, vagy – amennyiben erre lehetőséget adtak – elektronikus úton igényeltem az online (illetve ritkább esetben a postai) továbbításukat. A lábjegyzeteket a források feltüntetése mellett meglehetősen gyakran használtam hosszabb-rövidebb magyarázatok beillesztésére is, amikor úgy éreztem, hogy egy adott helyszín, fogalom, esemény, vagy kevésbé nyilvánvaló összefüggés külön is említést érdemel. Tekintettel az igen

kevésbé ismert földrajzi helyszínekre, a déli-sarkvidéki területek esetében az első említéskor minden esetben feltüntettem a koordinátákat is.

## A disszertáció tartalma és felépítése

Tartalmi felépítését tekintve a disszertáció három fő egységből tevődik össze. **Az első főfejezet a Schwabenland-expedíció történelmi és ideológiai előzményeit mutatja be 1857 és 1939 között**, a német Antarktisz-kutatás kezdetétől a kutatóút megszervezését közvetlenül megelőző időszakig, illetve a téma szempontjából kulcsfontosságú brit Antarktisz-politika részleteit is elemzi. Németország a 19. század második felétől az első világháborúig terjedő periódusban mind az északi, mind a déli féltekén jelentős, bár korántsem vezető szereplője volt a sarkvidékkutatással kapcsolatos eseményeknek. Ezúttal csupán a Déli-sarkvidékre koncentrálva, német expedíciók – részben bálnák után kutatva, részben pedig tudományos munkálatokat folytatva – már az 1800-as évek utolsó harmadában is több alkalommal jártak a messzi déli vizeken (Eduard Dallmann, 1873–1874; Carl Chun, 1898–1899), alkalmasint kisebb földrajzi felfedezéseket is téve az Antarktisz körzetében. Mindezek mellett a német sarkvidékkutatás Georg von Neumayer természettudós személyében olyan szaktekintéllyel is rendelkezett, akinek életműve és nemzetközi elismertsége még évtizedek múltán is komoly hivatkozási alapként szolgált sarkvidéki ügyekben – még olyan időszakokban is, amikor Németország már abszolút gyanús és nemkívánatos hatalomnak számított a fehér kontinens környékén.

A 20. század kezdete és az első világháború közötti időszakban Németország két – igen ellentmondásos megítélésű – expedíciót vezetett a fehér kontinensre. Erich von Drygalski geofizikus professzor 1901–1903 közötti útja során felfedezte a Kaiser Wilhelm II-partot, tudományos sikerei azonban elhalványultak amellet, hogy a brit Robert Falcon Scott ezzel párhuzamosan csaknem elérte a déli pólust, így a kiváló német felfedező teljesítményét Berlinben már-már katasztrofális kudarcként értékelték. Ez követően mintegy tíz év telt el a következő német próbálkozásig, amely során Wilhelm Filchner katonatiszt 1911–1912-ben a Weddell-tenger irányából közelítette meg az antarktisi partokat, s az általa meglátogatott régiónak a Prinzregent Luitpold-föld nevet adományozta. Kutatóútja azonban szervezési és

egyéb problémák miatt mégsem volt igazán sikeresnek nevezhető, ráadásul egybeesett a brit Scott és a norvég Roald Amundsen híres versenyfutásával, amely során utóbbi 1911. december 14-én elsőként hódította meg a földrajzi Déli-sarkot, előbbi pedig a visszaúton tragikus módon odaveszett a jégmezőkön. A „hőskor” e két legfontosabb német vállalkozása – de különösen Drygalskié – a balszerencsés fordulatok ellenére tudományos téren mégis maradandót alkotott, ráadásul a felfedezések révén Németország akár még déli-sarkvidéki területekre is igényt formálhatott volna. Ezek hivatalos bejelentése azonban az első világháborút megelőzően komolyan nem vetődött fel, az 1919-es versailles-i szerződés gyarmatokkal foglalkozó cikkelyei alapján pedig Berlin még az elméleti esélyét is elvesztette esetleges jogigényei érvényesítésére. Németország kapcsolata ezt követően mintegy másfél évtizedre megszakadt az Antarktisszal, ami az 1930-as évek második felében, a déli-sarkvidéki ügyekbe történt ismételt német beavatkozáskor hátrányt jelentett az ország számára. Ettől függetlenül azonban a német tudósok és felfedezők korábbi tevékenysége mégis egyfajta ideológiai alapot szolgáltatott az antarktisi német jelenlét igazolására.

Az első főfejezet azon része, amely a brit Antarktisiz-politikával foglalkozik, több egyszerű kitekintésnél, s alapvető fontosságú a témakör szempontjából. Az Egyesült Királyság a Falkland-szigetek 1833-as megszerzését követően már a 19. században hozzálátott egy dél-atlanti adminisztrációs körzet kialakításához, az Antarktisszal kapcsolatban pedig 1908-ban lépett a tettek mezejére, amikor Falkland-szigeteki Független Területek néven a birodalomhoz csatolta a Falklandoktól délre elterülő szigetek és óceáni területek mellett az Antarktisi-félszigetet is, egészen az akkor még fel sem fedezett Déli-sarkig tolva ki a szektor határát. Nagy-Britannia fő célját a bálnavadászat szempontjából jelentős gazdasági tényezőt képező, Antarktisiz körüli óceáni területek minél nagyobb mértékű (lehetőség szerint akár teljes) betagozása képezte a brit birodalomba, amit azonban jogi szempontból nehezített az a korábban már említett körülmény, hogy az éghajlati viszonyok miatt a Déli-sarkvidék kontinentális területein állandó adminisztrációs posztot létesíteni nem volt lehetséges. Ettől függetlenül azonban 1923-ban Új-Zéland, 1933-ban pedig Ausztrália is területi követelést jelentett be antarktisi területekre, így az 1930-as évek közepére megvalósulni látszott a brit birodalmi Antarktisiz gondolata – más kérdés, hogy London törekvéseit különböző módszerekkel a térségben szintúgy érdekelt Norvégia, Argentína és Chile is gátolni igyekezett.

Németország 1936-ban, az önálló német bálnavadászat megszervezését követően jelent meg újra az antarktisi színpadon. A bálnaolaj egyik legnagyobb importőreként az ország számára igen fontos szempontot jelentett, hogy csökkentse az iparcikkkel kapcsolatos behozatali függőségét, főként a norvég bálnavadászhajó-tulajdonosok 1935-ös, egységes áremelését követően, amely a német külkereskedelmi mérleget is érzékenyen érintette. A harmadik birodalom Déli-sarkvidékkel kapcsolatos törekvéseinek kiindulópontja tehát főként gazdasági jellegű volt. A térségbeli német érdekek biztosítása azonban – különös tekintettel Nagy-Britannia azon szándékára, hogy egy exkluzív brit bálnavadászati övezetet hoz létre az Antarktisz körüli vizeken – hosszabb távon politikai lépéseket is kívánt; ez utóbbiakat pedig leginkább egy látszólag tudományos céllal indított, sikeres felfedező expedícióval lehetett volna előkészíteni.

**A második főfejezet a Schwabenland-expedíció végrehajtását, körülményeit és eredményeit, illetve a kutatóút és a cirkálóháborús doktrína kapcsolatát mutatja be.**<sup>13</sup> A német vezetés 1938 végén a rendelkezésére álló legkiválóbb szakembereket küldte az antarktisi feladat végrehajtására, amelynek sikeres teljesítéséhez a *Lufthansa* légitársaság tulajdonában lévő, a Németországot Dél-Amerikával összekötő postaútvonalon már bevált, tapasztalt személyzettel rendelkező, hidroplánok indítására és fogadására alkalmas *Schwabenland* katapulthajót, illetve annak berendezései (pl. ultrahangos vízmélységmérő készülékek) révén az elérhető legmodernebb technikát is biztosította. Az Alfred Ritscher kapitány vezette expedíció tudományos szempontból kiemelkedő eredményeket ért el (különös tekintettel a légi fényképezéssel egybekötött kartográfiai munkálatokra), más kérdés, hogy a második világháború utáni időszakban a kutatóút politikai okokból kifolyólag a kifejezetten kényes témák közé tartozott, így a következő évtizedekben (legalábbis a szélesebb közvélemény előtt) javarészt a feledés vált osztályrészévé. Ez nem is volt túlságosan meglepő, mivel a Schwabenland-expedíciót egyértelműen a harmadik birodalom égisze alatt hajtották végre, ráadásul legfőbb patrónusa a második négyéves terv végrehajtásával megbízott Hermann Göring volt. A téma fontos elemét képezi az expedíció tudományos stábjának összetételét bemutató alfejezet, amelyből kiviláglik, hogy a főbb

---

<sup>13</sup> Az előzetes műhelyvita során felvetődött, hogy a második főfejezet azon részeit, amelyek a német cirkálóháborús doktrínával foglalkoznak, esetleg a disszertáció végére kellene elhelyezni, s előbb a nemzetközi összetevők, azaz az érintett államok korai Antarktisz-politikájának vonatkozó elemeit bemutatni. Többszöri megfontolás után azonban mégis az itt szereplő struktúrájánál maradtunk, mivel úgy éreztük, hogy a Schwabenland-expedíció eseménytörténetének bemutatása szükségszerűen a második főfejezet elejére kívánkozik, viszont ettől a résztől elválaszthatatlanok a német katonai (haditengerészeti) szempontok, s azok két részletben történő tárgyalása logikailag megbontaná az értekezés szerkezeti egységét.

résztevők valamilyen módon mindannyian a német fegyveres erőkhez (elsősorban, de nem kizárólag a haditengerészethez) kötődtek.

A cirkálóháború vonatkozásában kiemelendő, hogy Németország már a weimari időszakban is prioritásként kezelte a következő világméretű összecsapásra való felkészülést, s a tengeri háború szempontjából elsősorban a brit, másodsorban pedig a francia hajóhadat tekintette fő ellenfelének. A cirkálóháborús stratégia – tekintettel a német haditengerészet létszámbeli hátrányára és arra a tényre, hogy egy sikertelenül megvívott döntő ütközet a flotta fő egységeinek megsemmisülését vonhatta volna maga után – az ellenséges erők megosztását, tengeri utánpótlási vonalainak támadását, illetve kereskedelmi hajóinak elpusztítását tűzte ki fő feladatául, gyorsan mozgó és szinte bárhol lecsapni képes hajóegységek bevetésével. A kereskedelmi háború világóceánokra történő kiterjesztésének elméletét a második világháború folyamán a *Kriegsmarine* Erich Raeder admirális irányításával a gyakorlatba is átültette. A két világháború közötti, polgári célok mögé bújtatott német haditengerészeti és légi aktivitás – amely főként az Atlanti-óceán térségére irányult, de részben ide lehet sorolni a Csendes-óceánt is – igen jelentős mértékben a cirkálóháborúra való felkészülést is szolgálta. Ezen eseménysorozatnak egyik utolsó elemét képezte a *Schwabenland* útja is, amelyet bizonyít a tény, hogy a hajó személyzete a haditengerészet főparancsnokságától az antarktiszi küldetéstől független, a cirkálóháború előkészítését szolgáló, felderítő jellegű katonai parancsokat is kapott. A háború kitörését követően a német segédcirkálók számára kiadott hadműveleti utasítások egyértelművé teszik, hogy a németek a fő kereskedelmi útvonalaktól ugyan távol eső, de a bálnavadászat szempontjából mégis fontos gazdasági tényezőt képező Déli-óceán területét is hadműveleti körzetként, s egyben a cirkálóháborús stratégia szerves részeként vették számításba. Olyannyira, hogy a *Pinguin* segédcirkáló 1941 elején támadást hajtott végre a körzetben két norvég bálnavadászflotta ellen, amelynek hajóit elfogta és a megszállt Franciaország területére irányította vissza. A váratlan rajtaütéssel a németek – akik a háború kitörését követően a brit tengeri fölény miatt saját bálnavadászataikat már nem küldhették ki – a feldolgozóhajókkal folytatott déli-sarkvidéki bálnavadászat ideiglenes felfüggesztését is elérték, amit komoly sikerként könyvelhettek el.

A katonai összetevők vizsgálatánál fontos tényezőt képeznek az ellenérdekelt felek – kiváltképp Nagy-Britannia – intézkedései. A britek már a *Pinguin* akcióját megelőzően is komolyan számoltak azzal lehetőséggel, hogy Németország a Déli-sarkvidék körüli szigetek valamelyikén esetleg megpróbál kialakítani egy segédcirkálót, vagy nagy hatótávolságú

tengeralattjárók ellátására alkalmas, titkos utánpótlási bázist. Ennek megakadályozása céljából semmisítette meg a brit haditengerészet 1941-ben a fentebb már említett bálnavadászati állomást a Deception-szigeten, amely az ott tárolt gazdátlan olajkészletek és a sziget földrajzi adottságai miatt egyaránt kiváló bújóhelyként jöhetett volna számításba a németek számára.

**A harmadik főfejezet az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció nemzetközi összefüggésrendszerét vizsgálja.** A németek által kijelölt kutatási terület (körülbelül a ny. h.  $11^{\circ}50'$  és a k. h.  $20^{\circ}$ , benyúlva a d. sz.  $76^{\circ}$ -ig), amely a küldetés folyamán a *Neu-Schwabenland* nevet kapta, a hajó kifutásakor hivatalos jogkövetelés alatt még nem álló régióban, valójában azonban a sarkvidéki ügyekben igen leleményesen manőverező Norvégia érdekszférájában feküdt. A tágabb kontextusok feltárása érdekében rendkívül indokolt volt, hogy Norvégia antarktisi tevékenysége részletesen is helyet kapjon a disszertációban, a témakörnek ugyanis alapvető fontosságú elemét képezi a Schwabenland-expedíció által gyakorolt hatás az antarktisi hatalmi viszonyok, illetve politikai kapcsolatok alakulására, amelyek átrendeződésében a Németország és Norvégia között kialakult kvázi antarktisi területi viszálynak kulcsfontosságú szerep jutott. A bálnavadászatot és ebből kifolyólag az antarktisi ügyeket prioritásként kezelő Norvégia a 19. század utolsó évtizedétől kezdve rendkívül aktívan tevékenykedett a Déli-óceán térségében, s ez – főként az 1920-as évek második felétől meginduló norvég expedíciósorozatok és földrajzi felfedezések következményeként – az 1930-as években meglehetősen feszültté tette a brit–norvég kapcsolatokat a Déli-sarkvidéket illetően. Nagy-Britannia a brit birodalmi Antarktisz létrehozásának folyamatát zavaró, „bosszantó” tényezőként tekintett Norvégiára, míg Oslo nem alaptalanul attól tartott, hogy az Antarktisz feletti teljes brit hegemónia megvalósulása esetén kiszorul a régióból, vagy legalábbis kénytelen lesz eltérni, hogy bálnavadászati tevékenységük engedélyezéséért cserébe a Déli-óceán egészén súlyos adókat fizessenek London számára. Az 1938 végén kifutó Schwabenland-expedíció azonban teljesen más megvilágításba helyezte a Nagy-Britannia és Norvégia közötti déli-sarkvidéki kapcsolatokat, illetve azonnali kiváltó okát képezte egy nem is annyira burkolt, Németország és Norvégia között kialakuló, kvázi területi vitának, amely azonban a második világháború kitörése miatt végül soha nem került semmilyen nemzetközi fórum elé, eredményét pedig tulajdonképpen a háború végkifejlete döntötte el, mégpedig Norvégia javára.



A norvég érdekeltségek mellett Argentína és Chile antarktisi törekvései is komoly jelentőséggel bírnak a téma szempontjából, elsősorban a második világháború alatt a térséget érintő politikai és katonai események okán. A két latin-amerikai állam a néhai spanyol gyarmatbirodalomból származó örökségként tekintett a környező atlanti- és csendes-óceáni területekre, s ebbe beleértették az Antarktiszt Patagóniával, illetve a Tüzfölddel átellenben elterülő régióit is, különös tekintettel az Antarktisi-félszigetre. Amellett azonban, hogy egymással is vitában álltak a Déli-sarkvidék feletti területi fennhatóság kérdésében, Nagy-Britannia, mint európai „betolakodó” is nehezítette követeléseik érvényre juttatását, mivel a britek a Falkland-szigeteket (amelyek birtoklásának ügyében amúgy is feloldhatatlan konfliktusban álltak – s állnak mind a mai napig – Argentínával) mintegy előretolt támaszpontként használva, részben ugyanarra az antarktisi körzetre formáltak jogot, mint Buenos Aires és Santiago. A második világháború kitörését követően, érzékelve a brit birodalom lekötöttségét, Chile és Argentína egyaránt megpróbálta a maga javára fordítani a szituációt: előbbi 1940-ben, utóbbi 1942/1943-ban jelentett be hivatalos területi igényt antarktisi szektorokra, amelyek az Antarktisi-félsziget környékén egymással és a brit Falkland-szigeteki Független Területekkel is átfedésben álltak. Argentína a háború alatt kevés híján fegyveres összeütközésbe került Nagy-Britanniával, miután több alkalommal is kísérletet tett arra, hogy kinyilvánítsa fennhatóságát a Deception-sziget felett. London így nem csupán a német segédcirkálók esetleges felbukkanása, hanem dél-atlanti és déli-sarkvidéki birtokai biztosítása miatt is kénytelennek bizonyult intézkedéseket tenni. Az Egyesült Királyság *Tabarin I* és *Tabarin II* fedőnév alatt a háború második felében két, a lényegét tekintve katonai manővert is végrehajtott a körzetben, amelyek fő feladata – a tudományos méréseken túl – az argentinok elrettentése, illetve német haditengerészeti egységek elleni megfigyelőpontok kialakítása volt az Antarktisi-félsziget térségében. A figyelőállomások ezzel párhuzamosan a déli-sarkvidéki brit jelenlét hangsúlyozására is szolgáltak, s tevékenységüket tekintve később kutatóbázisokként funkcionáltak.

A fentiek mellett a főfejezet igen fontos elemét képezi a Schwabenland-expedíció által az Amerikai Egyesült Államok Antarktiszt-politikájára gyakorolt hatás bemutatása is. A feltárt dokumentumokból kiviláglik, hogy az USA a Schwabenland-expedíció folytatásának szánt 1939–1940-es német kutatóút tervezetét<sup>14</sup> – amely az Antarktiszt azon csendes-óceáni kvadránsát jelölte meg kutatási célterületként, amely Washington déli-sarkvidéki

---

<sup>14</sup> Amint arról a disszertációban még részletesen szó esik, ez a bizonyos 1939–1940-es német Antarktiszt-expedíció végül a háború kitörése miatt nem került megvalósításra.

érdekszférájában feküdt – már a Monroe-doktrína megsértéseként értékelte, s azonnali intézkedéseket tett a német fenyegetés elhárítása érdekében. Az USA térségbeli érdekeltségeit veszélyeztető német tervezet mozgásba lendítette az antarktisi eseményeket korábban meglehetősen passzívan figyelő amerikai kormányt, amely 1939 második felében grandiózus expedíciót indított a térségbe, hogy tudatosítsa Berlinnel, miszerint nem tűr el német tevékenységet a szóban forgó régióban.

A disszertációt a megfogalmazott tézisek alapján levont végkövetkeztetések zárják, összegzés formájában. A bibliográfia mellett az értekezést egy függelék is kiegészíti, amelyben a főszövegbe be nem illesztett térképek, vázlatok, ábrák és képek kaptak helyet. Az értekezés tartozékát képezi egy DVD-melléklet is, amely többek között a hivatkozott kartográfiai anyagokat tartalmazza, s amelynek jelentősége főként abban áll, hogy segítségével a nyomtatott verzióban nem minden esetben jól olvasható térképeket kifejezetten nagy felbontású változatban, illetve nagyítva is meg lehet tekinteni.

# 1. Németország és az Antarktisz (1857–1938)

## 1.1. A Schwabenland-expedíció történelmi és ideológiai előzményei

### 1.1.1. „Auf zum Südpol!” – Georg von Neumayer és a német Antarktisz-kutatás őskora

A Déli-sarkvidékkel kapcsolatos német törekvések legkorábbi történelmi előzményei a 19. század második felébe nyúlnak vissza, s igen jelentős részben a pfalzi származású természettudós, Georg von Neumayer (1826–1909) csaknem fél évszázadot felölelő munkásságához kapcsolódnak. A német sarkvidékkutatás ősatyjaként is számon tartott geofizikus professzor élethosszig tartó vonzalmát az 1837–1843 közötti felfedezési hullám keltette fel az Antarktisz irányába,<sup>15</sup> amikor a brit Sir James Clark Ross, a francia Jules Sébastien César Dumont d’Urville és az amerikai Charles Wilkes egymással is versengve, szinte egy időben hajózott az akkor még körvonalaiiban is alig-alig ismert titokzatos déli kontinens partjaihoz. Neumayer, aki sarkvidéki kutatásai bázisaként eredetileg Ausztráliát vette számításba, II. Miksa bajor király anyagi támogatásával, valamint a Victoria állambeli hatóságok engedélyével 1857-ben obszervatóriumot állított fel Melbourne-ben, amelynek igazgatójaként 1864-ig geofizikai és meteorológiai vizsgálatokat folytatott a térségben.<sup>16</sup> Amellett, hogy Ausztrália belső területeinek felderítése is rendkívüli módon foglalkoztatta, távlati tervei között szerepelt egy német Antarktisz-expedíció megszervezése,<sup>17</sup> továbbá „*egy hidrográfiai és tengerészeti meteorológiai intézet alapítása Németországban*”.<sup>18</sup> Az egységes német állam 1871-es létrejöttét követően, 1872 és 1875 között a *Kaiserliche Marine* admirálisának hidrográfusaként tevékenykedett Berlinben, s meghatározó szerepet játszott

---

<sup>15</sup> MILL, Hugh R.: Obituary: Dr. Georg von Neumayer. *The Geographical Journal*, 1909/4. 461. (A továbbiakban: MILL: Obituary.)

<sup>16</sup> Uo.; BRENNECKE, W.: Georg von Neumayer. *Geographische Zeitschrift*, 1909/9. (A továbbiakban: BRENNECKE, W.: Georg von Neumayer.) 489.

<sup>17</sup> RIFFENBURGH, Beau: *Encyclopedia of the Antarctic I–II*. Routledge, New York, 2006. (A továbbiakban: RIFFENBURGH: i. m.) 668. Az említett Antarktisz-expedíció megvalósítására azonban – amelynek ötlete már 1865-ben felmerült –, az 1870-ben kitört francia–porosz háború, illetve a kutatóút fő támogatója, az osztrák Wilhelm von Tegetthoff admirális 1871-ben bekövetkezett halála miatt végül nem került sor. (Uo. 455.; BRENNECKE, W.: Georg von Neumayer 490.)

<sup>18</sup> KERTZ, Walter: Georg von Neumayer und die Polarforschung. *Polarforschung*, 1983/1. 93.

az 1874-es Vénusz-átvonulás<sup>19</sup> megfigyelésére az Indiai-óceán déli részén elterülő Kerguelen-szigetekhez (d. sz. 49°; k. h. 69°) küldött német kutatóexpedíció előkészítésében.<sup>20</sup>

Habár Neumayernek végül sohasem adatott meg, hogy saját maga vezethessen tudományos felfedezőutat a Déli-sarkvidékre, élete másik nagy álma mégis teljesült: 1875-ben megkapta kinevezését az újonnan felállított hamburgi tengerészeti obszervatórium, a *Deutsche Seewarte* élére, amelyet ezt követően egészen 1903-ig irányított.<sup>21</sup> „Megalapította és szerkesztette az *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*”<sup>22</sup> elnevezésű folyóiratot, s számos alkalommal felszólalt a tengerészeti térképek fejlesztése és a hajózási direktívák tökéletesítése érdekében; emellett pedig bátorította a tudományos vizsgálatokat folytató kutatóutak szervezését is.<sup>23</sup> Kulcsszerepet vállalt az Első Nemzetközi Sarki Év (*First International Polar Year*) életre hívásában, amely hosszadalmas egyeztetéseket követően végül 1882–1883-ban került megvalósításra, s egyik leglátványosabb apropóját 1882 decemberében egy újabb Vénusz-áthaladás jelentette. A Nemzetközi Sarki Év igazi jelentősége – amint azt az ötlet eredeti felvetője, a Ferenc József-földet 1873-ban felfedező osztrák–magyar északi-sarki expedíció vezetője, Karl Weyprecht is kifejtette – abban állt, hogy a kutatások összehangolása révén lehetőség nyílt a Föld különböző pontjain egyidejűleg folytatott geofizikai, meteorológiai és egyéb tudományos mérések eredményeinek

---

<sup>19</sup> Az a ritka csillagászati jelenség, amikor a Vénusz bolygó, a Föld és a Nap egy egyenesre kerül, azaz a Földről nézve a Vénusz elhalad a Nap előtt. Vizsgálatára elsőként a 18. század második felében (1761-ben és 1769-ben) került sor, amely révén a csillagászok a Föld és a Nap közötti távolságot próbálták kiszámítani. A 19. században 1874-ben és 1882-ben volt megfigyelhető.

<sup>20</sup> LÜDECKE, Cornelia: The First International Polar Year (1882–83): a big science experiment with small science equipment. *History of Meteorology*, 2004/1. 56. <http://www.meteohistory.org/2004proceedings1.1/pdfs/06luedecke.pdf>. (A letöltés ideje: 2012. okt. 29.) (A továbbiakban: LÜDECKE: The First International Polar Year.) A németek 1874-ben két fregattot is a térségbe irányítottak. Előbb von Reibnitz kapitány vezetésével az *Arkona* legénysége keresett megfelelő helyszínt a tudományos munkálatokhoz a Kerguelen-szigetek és a Heard-sziget (d. sz. 53°; k. h. 73°) környékén, majd a *Gazelle* fedélzetén érkező kutatócsoport egy csillagászati megfigyelőállomást létesített a Kerguelen-szigeteken, feladatuk elvégzését követően pedig meglátogatták a Crozet-szigeteket (d. sz. 46°; k. h. 51°), a Szent Pál-szigetet (d. sz. 38°; k. h. 77°) és az Amszterdam-szigetet (d. sz. 37°; k. h. 77°) is. [Territorial Claims in the Antarctic by Research Department, Foreign Office, May 1st, 1945. Secret. NAAC A4311, 365/8. (A továbbiakban: NAAC A4311, 365/8.) 145.; HEADLAND, Robert K.: *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events*. Cambridge University Press, Irthlingborough, 1989. (A továbbiakban: HEADLAND: *Chronological List*.) 196.]

<sup>21</sup> RIFFENBURGH: i. m. 668. Neumayer 1876-ban vált az obszervatórium hivatalos igazgatójává, az első esztendőben ügyvivőként vezette az intézetet. (MACHOCZEK, Detlev: *Early steps in operational oceanography in Germany – Georg von Neumayer’s activities at the Deutsche Seewarte*. A német Szövetségi Hajózási és Vízrajzi Hivatal (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie*) elektronikus kiadványa, 2011. 5. <http://futoore.bsh.de/FutOOre/talks69/Detlev-Machoczek.pdf>. (A letöltés ideje: 2014. április 19.)

<sup>22</sup> MILL: *Obituary*. 461. A folyóirat 1873–1875 között *Hydrografische Mitteilungen* elnevezés alatt jelent meg. (BRENNECKE, W.: *Georg von Neumayer*. 491.)

<sup>23</sup> Uo.

összevetésére és részletes elemzésére.<sup>24</sup> 1882-ben „végül tizenegy nemzet tizenkét megfigyelőállomást létesített az Északi-sarkvidéken és kettőt a déli féltekén”;<sup>25</sup> Németország pedig egyedülként – tekintve, hogy az ekkor már jelentős befolyással rendelkező Neumayer szívégyeként tekintett az Antarktisz-kutatásra, a kérdésben érintett német szakemberek többsége azonban az Északi-sarkvidéken folytatandó munkálatokat preferálta – mindkét térségben képviseltette magát. Így a német tudósok a kanadai Kinguafjord mellett az Atlanti-óceán déli részén fekvő Déli-Georgia (d. sz. 54°; ny. h. 36°) szigetén is felállították műszereiket, s a Vénusz-jelenség tanulmányozása mellett kiterjedt geofizikai, meteorológiai, glaciológiai és biológiai kutatásokat végeztek a helyszínen, továbbá – elsőként – fényképeket készítettek a területről, s meglátogatták a Falkland-szigeteket is.<sup>26</sup>

Georg von Neumayer már életében a német sarkvidékkutatás nemzetközileg is elismert, emblematikus és tradícióteremtő figurájává vált; halála után pedig személye és hagyatéka tudományos és erkölcsi értelemben is igen erős hivatkozási alapot szolgáltatott a mindenkori német állam számára az Antarktisz, illetve a dél-atlanti körzetet érintő ügyekben – még olyan időszakokban is, amikor politikai okokból kifolyólag Németország a legmesszebbmenőkig nemkívánatos látogatónak számított mind a fehér kontinensen, mind a környező óceáni területeken. A professzor munkásságának első szakasza még abba a korszakba esett, amikor a Déli-sarkvidék csaknem egészében véve felfedezetlen területnek számított, s a térségben rejlő gazdasági lehetőségek kiaknázása vagy fel sem merült, vagy legfeljebb rendkívül korlátozott formában kerülhetett szóba. Azt azonban, hogy az idők lassan-lassan változnak, egyebek mellett jelezte a hamburgi Sarkvidék-hajózási Társaság (*Polarschiffahrtsgesellschaft*) megbízásából útra kelő Eduard Dallmann 1873–1874-es expedíciója is, aki kifejezetten az Antarktisz-félsziget környékén élő bálna- és főkapopulációk feltérképezésének céljából hajózott a déli vizekre,<sup>27</sup> ottjártakor azonban kartográfiai munkálatokat is folytatott, s több kisebb területet is felfedezett a körzetben.<sup>28</sup> A bálnavadászati módszerekben bekövetkező újítások és az északi féltekén egyre inkább megritkuló cetállomány problémája oda vezetett, hogy az 1890-es évek első felétől expedíciók sorozata indult a Déli-óceán térségébe a bálnákban gazdag területek felderítésének

---

<sup>24</sup> LÜDECKE: *The First International Polar Year*. 56. Weyprecht, aki Neumayerrel ellentétben tudományos tevékenysége során elsősorban az Északi-sarkra koncentrált, az 1882–1883-as eseményeket már nem érthette meg, mivel 1881-ben tuberkulózisban elhunyt. (Uo. 58.)

<sup>25</sup> Uo. 59. Az Északi-sarkvidék körzetében amerikai, brit, orosz, osztrák, dán, norvég, svéd, holland, német, finn és kanadai kutatóállomások, a déli féltekén pedig német (Déli-Georgia) és francia (Tűzföld) megfigyelőpontok kerültek felállításra, (Uo. 58.)

<sup>26</sup> Uo. 61.; HEADLAND: *Chronological List*. 207.

szándékával.<sup>29</sup> Az ipari méretű bálnavadászat megjelenésével a Déli-sarkvidék nem elhanyagolható gazdasági jelentőségre tett szert – ez a tény pedig önmagában véve is előre jelezte, hogy a hóval és jéggel borított kontinenssel kapcsolatban a nem is túl távoli jövőben igen komoly politikai fejlemények várhatóak.

Az 1895-ben hatodik alkalommal összehívott Nemzetközi Földrajzi Kongresszus (*Sixth International Geographical Congress*) Londonban már részletesen foglalkozott az Antarktiszról érintő kérdésekkel, s határozottan állást foglalt a térségben folytatott tudományos tevékenység fokozása, valamint a földrajzi felfedezések támogatása mellett,<sup>30</sup> „*ösztönözve minden nemzetet, hogy vállaljanak részt az antarktisi felfedezés munkájában.*”<sup>31</sup> Neumayer a kongresszus sikerét kihasználva 1895-ben létrehozott Németországban egy antarktisi ügyekkel foglalkozó sarkvidékkutató bizottságot (*Deutsche Commission für die Südpolarerforschung*), amelynek legfontosabb feladatáknak az első hivatalos német Antarktisz-expedíció megszervezését tekintette.<sup>32</sup> Ennek kivitelezését megelőzően azonban 1898-ban Carl Chun zoológus és tengerbiológus vezetésével kihajózott az elsősorban oceanográfiai vizsgálatok elvégzésével megbízott, úgynevezett német mélytengeri expedíció (*Deutsche Tiefsee-Expedition*) is, amelynek során a *Valdivia* gőzös fedélzetén utazó kutatócsoport egyebek mellett vízmélységmérések sorozatát hajtotta végre az Atlanti- és az

---

<sup>27</sup> LÜDECKE, Cornelia – SUMMERHAYES, Colin: *The Third Reich in Antarctica. The German Antarctic Expedition 1938–39.* Bluntisham Books, Huntingdon, 2012 és *The Erskine Press, Norwich, 2012.* (A továbbiakban: LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica.* 5. Dallmann hajója, a *Grönland* volt az első gőzhajó, amely elhaladt az antarktisi kontinens partjai mellett. (HEADLAND: *Chronological List.* 193.)

<sup>28</sup> Dallmann partra lépett a Déli-Shetland-szigetekhez tartozó King George-szigeten (d. sz. 62°; ny. h. 58°), ahol az eseményt megörökítő egy emléktáblát is hátrahagyott. (Uo.) Emellett meglátogatta a Déli-Orkney-szigeteket (d. sz. 60°; ny. h. 45°), továbbá az Antarktisi-félsziget környékén felfedezte és elnevezte a Grönlandfokot, a Hamburg-öblöt, a Bismarck-szorost, a Wilhelm-szigetet, a Booth-szigetet, a Petermann-szigetet és a Roosen-szorost, amelynek neve később Neumayer-csatornára változott. Az utóbbi helyszínek mindegyike a d. sz. 64–65° és a ny. h. 63–64° között található. (NAAC A4311, 365/8. 145.; RIFFENBURGH: i. m. 321.)

<sup>29</sup> MILLS, William James: *Exploring Polar Frontiers.* ABC-CLIO, Santa Barbara (California), 2003. (A továbbiakban: MILLS: i. m.) 695. Ezek a kutatóutak – amelyeket általában egy-egy bálnavadászati társaság vezetője patronált – legfőképpen gazdasági vállalkozások voltak, még akkor is, ha tevékenységüket időnként tudományos megfigyelésekkel, illetve geográfiai munkálatokkal egészítették ki. (Amint az a későbbiekben még részletesen szóba kerül, a tudományos kutatóút és a bálnavadászati felderítő expedíció tudatos kombinációja leginkább a déli vizekre érkező norvég hajósokat jellemezte.)

<sup>30</sup> MURRAY, J. (szerk.): *Report of the Sixth International Geographical Congress. Held in London, 1895.* London, 1896. 163–167.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica.* 8.

<sup>31</sup> NAAC A4311, 365/8. 24. A bálnavadászati vonatkozások és a kongresszus állásfoglalása a tudományos kutatás fontossága mellett rendkívüli mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a 19. század utolsó éveiben úgyszólván felvirradjon a Déli-sarkvidék felfedezésének hőskora. 1897 és 1905 között belga (Adrian de Gerlache), német (Erich von Drygalski), svéd (Otto Nordenskjöld), brit (Robert Falcon Scott), skót (William Speirs Bruce) és francia (Jean-Baptist Charcot) expedíciók is jártak az Antarktisz körzetében, amelyek tevékenysége már a „*modern tudományos kutatás kezdetét*” jelentette a déli kontinensen. (Uo.)

<sup>32</sup> RIFFENBURGH: i. m. 455.

Indiai-óceánon, mélyen behatolva a Déli-sarkvidék körzetébe is.<sup>33</sup> Chun 1898–1899-es vállalkozása – amelynek előkészítésében Neumayer szintén jelentős szerepet vállalt – kifejezetten nagyszabású és nem csupán a déli féltekét érintő küldetés volt. A *Valdivia* Hamburgból a skóciai Edinburgh érintésével előbb a Feröer-szigetek felé vette az irányt, majd onnan délnek fordulva, Írországot nyugatról megkerülve lehajózott a Kanári-szigetekig, hogy azután Afrika nyugati partvidéke mentén haladva befusson Fokvárosba. Az expedíció ezt követően sikeresen meghatározta a Bouvet-sziget korábban bizonytalannak tartott pozícióját az Atlanti-óceán délkeleti térségében (d. sz. 54°; k. h. 2°),<sup>34</sup> majd megközelítette az antarktiszi szárazföld Enderby-föld néven ismeretes régióját a d. sz. 66° és a k. h. 55° környékén. Carl Chun csapatával utóbb meglátogatta a Kerguelen-szigeteket, valamint a Szent Pál- és az Amszterdam-szigetet is; végezetül pedig – az Indiai-óceán északi és nyugati részén folytatott munkálatokat követően – a Szezi-csatornán keresztül visszahajózott a Földközi-tengerre, majd a Gibraltári-szoroson áthaladva Németországba.<sup>35</sup> A *Valdivia* visszatérését követően még több mint két esztendő kellett várni az akkor már szervezés alatt álló, első valódi német Antarktisz-expedíció kifutásáig, amelynek tudományos vezetőjévé a földrajztudós és geofizikus Erich von Drygalskit nevezték ki. A pályája végéhez közeledő Neumayer e régen várt, jeles alkalomra időzítve adta ki életrajzi munkáját 1901 augusztusában, amelynek címe – *Auf zum Südpol!*<sup>36</sup> – egyrészt utalás volt saját, csaknem ötven évet felölelő úttörő munkásságára, másrészt pedig szerencsekívánsággal egybekötött felhívás a *Gauss* gőzvitorlás fedélzetén útnak induló kutatók számára a Déli-sarkvidék „meghódítására”.

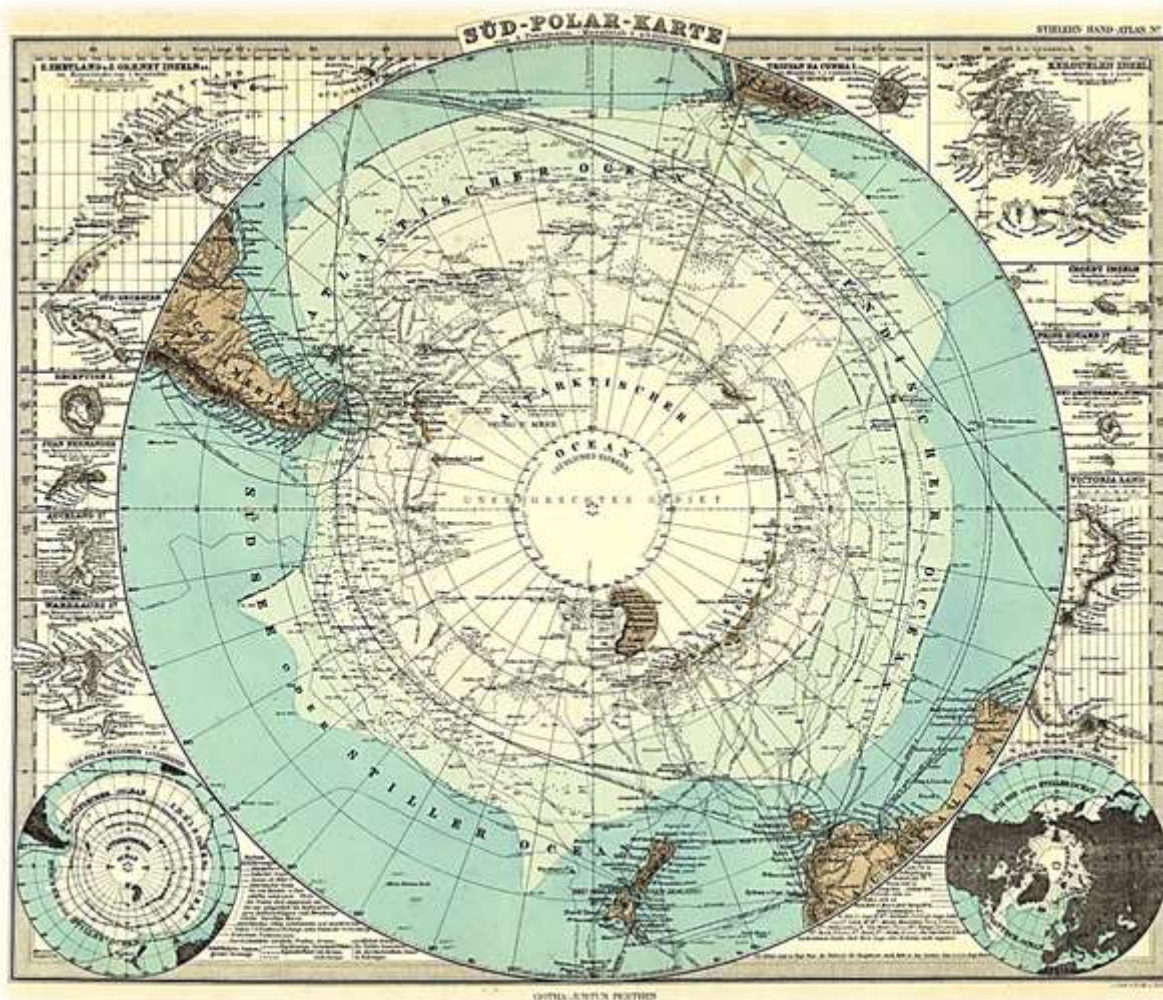
---

<sup>33</sup> Az expedíció fő feladata – különös tekintettel a Déli-óceán eladdig teljesen ismeretlen területeire – a vízmélységmérés volt, de a kutatók emellett vizsgálták az óceánok vizének hőmérsékletét és kémiai összetételét, valamint élővilágát is. (Sz. n.: The German Deep-Sea Expedition in Antarctic Waters. *The Geographical Journal*, 1899/6. 647.; NAAC A4311, 365/8. 146.)

<sup>34</sup> NAAC A4311, 365/8. 146.

<sup>35</sup> HEADLAND: Chronological List. 221.; CHUN, Carl: Aus den Tiefen des Weltmeeres. Verlag von Gustav Fischer, Jena, 1903. Térképmelléklet.

<sup>36</sup> Azaz: *Fel a Déli-sarkra!* (NEUMAYER, Georg v.: Auf zum Südpol! 45 Jahre Wirkung zur Förderung der Erforschung der Südpolar-Region, 1855–1900. Vita Deutsches Verlagshaus, Berlin, 1901.)



1. ábra. A gothai *Justus Perthes Verlag* 1879-ből származó, német nyelvű térképe a Déli-sarkvidékről, még a nagy felfedezési hullám előtti időszakból. (Barna színnel jelölve a már felfedezett antarktisi kontinentális területek.) A térkép feltünteti a Dallmann által I. Vilmos német császárról elnevezett Wilhelm-szigetet is. (*Kaiser Wilhelm I.*, d. sz. 65°; ny. h. 64°.)

Forrás: Süd-Polar-Karte von A. Petermann. Justus Perthes Verlag, Gotha, 1881 <https://www.antiquemapsandglobes.com/Map/Antique/Sud-Polar-Karte?M=26432>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 21.

### 1.1.2. Hőstett, vagy megbocsáthatatlan kudarc? Erich von Drygalski és a Gauss-expedíció (1901–1903)

Ahogy Georg von Neumayerre az Antarktisz-kutatás 19. századi „őskorának” egyik legjelentősebb alakjaként tekinthetünk, úgy Erich von Drygalski (1865–1949) méltán nevezhető a századfordulót megelőző években beköszöntő „hőskor” legnagyobb formátumú német sarkvidékkutatójának, aki fiatalabb éveiben az Arktiszon és az Antarktison is tevékenykedett, idősebb korában pedig – egyebek mellett a Münchener Földrajzi Társaság (*Münchener Geographische Gesellschaft*) elnökeként – szerepet vállalt számos felfedezőút



megszervezésében.<sup>37</sup> A königsbergi születésű professzor 1901–1903 közötti vállalkozása az első hivatalos német Antarktisz-expedícióként vonult be a történelembe, eredményeit tekintve azonban – politikai okokból kifolyólag – saját korában csalódást keltett, s csak jóval később, az első világháborút követő időszakban, vagy még inkább a hitleri Németország idején került a figyelem középpontjába, mint a déli-sarkvidéki német tudományos munkálatok egyik legjelentősebb mozzanata.

Megjegyzendő, hogy míg Neumayer tevékenysége az egységes Németország létrejöttét megelőző korszakban kezdődött, majd működésének jelentős része a Bismarck-féle kompromisszumkereső politika időszakára esett, addig Drygalskinak a II. Vilmos császár nevével fémjelzett periódusban kellett megszerveznie expedícióját, ami éppenséggel nem könnyítette meg feladatát. „*A német birodalom, amelyet 1866 és 1871 között még be lehetett illeszteni az európai hatalmi rendszerbe, a századfordulóra – népességnövekedését, gazdasági potenciálját és legfőként az erősödő nacionalizmusból fakadó nagyhatalmi érdekeit tekintve – már nem igen volt képes illeszkedni abba, s a német külpolitikát már rég nem olyanok irányították, akik e konstelláció megtartásán fáradoztak.*”<sup>38</sup> Németország ekkor már nem pusztán egy volt a nagyhatalmak közül, hanem a legdinamikusabban fejlődő európai országgént lehetett tekinteni rá, amely ha késve is, de egyre nagyobb érdeklődést tanúsított a gyarmati kérdéseket illetően is,<sup>39</sup> s minden tekintetben az élre tört. A gazdaság szárnyalt, a a korábbi évtizedekben a németek tudományos téren is egyre hangsúlyosabb eredményeket értek el, s egyebek mellett olyan nagy volumenű projektjeik voltak folyamatban, mint például a Berlin–Bagdad vasútvonal kiépítése – a császárság előtt korábban soha nem látott perspektívák sejlettek fel a nemzetközi horizonton.<sup>40</sup> Ez pedig azt eredményezte, hogy minden

---

<sup>37</sup> LÜDECKE, Cornelia: Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluss Erich von Drygalskis. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven, 1995. 34. Drygalskit egyebek mellett éppen azért nevezték ki az 1901-ben útnak induló expedíció vezetőjévé, mert korábban két alkalommal is járt Grönlandon (1891; 1892–1893) a Berlini Földtani Társulat (*Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*) megbízásából, s komoly gyakorlati tapasztalatokkal rendelkezett a sarkvidékkutatás terén. [LÜDECKE, Cornelia: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition durch Georg von Neumayer und ihre Auswirkung. *Polarforschung*, 1989/3. (A továbbiakban: LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition). 107.]

<sup>38</sup> VITÁRI: i. m. 203.

<sup>39</sup> A Német Gyarmatosítási Társaság, a *Gesellschaft für deutsche Kolonisation* még Bismarck kancellársága alatt, 1884-ben alakult, s „*távlati célként az évszázados mulasztás jóvátételét, és a többi európai ország gyarmati előnyének ledolgozását*” tűzte ki fő céljául. (Uo. 199.) Habár Bismarck a német gyarmati törekvésekben inkább csak kockázatokat vélt felfedezni, Németország már az ő ideje alatt bekapcsolódott a gyarmatosítási folyamatokba, de a tengerentúli területek ügye valójában II. Vilmos korában vált fontos külpolitikai kérdéssé az ország számára. (Uo.)

<sup>40</sup> Uo. 205. A tudományos eredmények közül két eltérő jellegűt kiemelve érdemes például utalni a Zeppelin-féle léghajókra, vagy Heinrich Schliemann trójai és görögországi ásatásaira az 1870-es, illetve az 1880-as években.

olyan vállalkozás, amely felkelthette a világ figyelmét – márpedig Drygalski útja kétségtelenül ezek közé tartozott –, egyben komoly presztízskérdést is jelentett Berlin számára.

A Gauss-expedíció végrehajtásának módját alapvetően befolyásolta a nemzetközi környezet, a német kormány szerepe, valamint Neumayer aktív részvétele az előkészítésében. Ugyanebben az esztendőben futott ki ugyanis a *Discovery* fedélzetén, Robert Falcon Scott vezetésével a brit nemzeti Antarktisz-expedíció is (1901–1904), amely egyértelműen politikai síkra terelte az ügyet.<sup>41</sup> Drygalski útját állami költségvetésből finanszírozták, szervezésében a haditengerészet is szerepet kapott, a *Gauss* gőzvitorlást pedig külön erre az alkalomra építették a *Reichsmarineamt* (Birodalmi Tengerészeti Hivatal) *Howaldtswerke* nevű kielii hajógyárában.<sup>42</sup> Az expedíció mögött tehát maga a Német Császárság állt, amely diplomáciailag is értékelhető eredményekre számított, s elsődleges feladatként tekintett a britek túlszárnyalására.<sup>43</sup> Ráadásul a német vezetés ebben az időszakban komoly politikai lehetőséget látott a déli-sarkvidéki kutatásokban: a 19–20. század fordulóján „az Antarktisz viszonylag felfedezetlen partvonalala egy különösen impozáns küzdőtérre vált, amelyben Németország megkérdőjelezhetette Nagy-Britannia tengeri felsőbbrendűségét.”<sup>44</sup> A britekkel történő rivalizálás a Gauss-expedíció egyik rendkívül fontos körülményét képezte, amely a későbbiek folyamán komoly ideológiai töltetet jelentett a hitleri Németország számára is, amikor az 1930-as évek második felében a harmadik birodalom ismételen a jéggel borított kontinens irányába fordult. A politikai célokat tekintve a német állam 1901-ben azzal a szándékkal indította útnak tudósait a messzi déli vizekre, hogy megkérdőjelezhetetlen helyet követeljen magának az Antarktisz felfedezésének folyamatában; s tulajdonképpen ugyanennek rugaszkodott neki harminchét esztendővel később, a második világháború előestéjén is.

---

<sup>41</sup> Scott kutatóútja természetesen nem érte váratlanul a németeket, hiszen már hosszú ideje folytak az előkészületei. Drygalski az 1899-es berlini Nemzetközi Földrajzi Kongresszuson kezdeményezte is a kooperációt a szervezés alatt álló expedíciók között a tudományos vizsgálatok, kiváltképp a meteorológiai és a földmágnesség megfigyelések terén; ettől független azonban mindenki számára végig nyilvánvaló volt, hogy a rivalizálás és a kutatások eredményeinek politikai célokra történő felhasználása elkerülhetetlen. (RIFFEENBURGH: i. m. 351.)

<sup>42</sup> Uo. 455. A *Gauss* megépítésénél még arra is ügyeltek, hogy az óceánon végzendő mágnesség vizsgálatok zavartalan végrehajtása érdekében kialakítsanak rajta egy vasmentes részleget. (Uo.)

<sup>43</sup> A Scott-féle *Discovery*-expedíció a brit kormánytól is kapott támogatást, ezért hivatalos kutatóútnak tekinthető, mégis sokkal inkább a *Royal Geographical Society* (Királyi Földrajzi Társaság) szervezése révén valósult meg. (Sz. n.: *The British National Antarctic Expedition. Science*, 342. sz. [1901]. 95.)

<sup>44</sup> LUEDTKE, Brandon: *Constructing the Polar World: the German Encounter with the Arctic and Antarctic*. Szakdolgozat (MA), Colorado State University, Colorado, 2010. 76. (A továbbiakban: LUEDTKE: *Constructing the Polar World*.)

A császári kormányzat az 1898 óta folyamatban lévő Tirpitz-féle flottaépítési program közepette – amely egyre nyilvánvalóbban egy Angliáéhoz mérhető tengeri haderő felállítását célozta meg,<sup>45</sup> s amely a „*Németország jövője a tengereken van*”<sup>46</sup> jelszót a zászlajára tűzve a tengerészeti ügyeket általánosságban véve is a figyelem előterébe állította az országon belül – úgy gondolta, hogy egy bravúrosan kivitelezett sarkvidéki akció komoly erkölcsi sikert jelenthetne az óceánokon csaknem egyeduralkodónak tűnő Nagy-Britanniával szemben – olyan diadalt, amelyet a közvélemény is kitörő lelkesedéssel fogadna.<sup>47</sup> Az adott szituációban Scott csapatának felülmúlása nem tűnt lehetetlenségnek, ám a küldetés súlyos kockázatokat is hordozott magában; ráadásul a *Reichsregierung* elvárásai nem minden esetben álltak összhangban Neumayer és Drygalski elsősorban tudományos alapú hozzáállásával. A két szakember közreműködése nélkül azonban a vállalkozás gyakorlatilag megvalósíthatatlannak tűnt, így az expedíció vezetője végül csaknem teljhatalmat kapott a végrehajtás során: a *Gauss* kapitányát, Hans Rusert külön parancsban utasították, hogy csak azonnali és közvetlen életveszély esetén bírálhatja felül Drygalski rendelkezéseit.<sup>48</sup>

Az 1899-es berlini földrajzi kongresszuson Clement Markham, a brit *Royal Geographical Society* elnöke, aki egyben a Scott-féle Discovery-expedíció főszervezőjeként is tevékenykedett, a békés munkálatok érdekében javasolta az Antarktisz felosztását négy

---

<sup>45</sup> VITÁRI: i. m. 204.; Influence on German Navy, German Army and Air Force. National Archives of Australia, Melbourne (a továbbiakban: NAAM) B6121, 168W. 6.; HOBSON, Rolf: Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875–1914. Brill, Boston és Leiden, 2002. 130.; MURPHY, David Thomas: German Exploration of the Polar World. A History, 1870–1940. University of Nebraska Press, Lincoln (USA), 2002. (A továbbiakban: MURPHY: i. m.) 70. A *Reichstag* 1898-ban fogadta el az úgynevezett első flottatörvényt (*erste Flottengesetz*), amely 19 csatahajó, 8 páncélozott cirkáló, 12 nehéz-cirkáló és 30 könnyű-cirkáló hadrendbe állítását irányozta elő 1904-ig. Ezt a számot dupláta meg a csatahajók terén az 1900-ban elfogadott második flottatörvény, amellyel a tervek szerint a *Kaiserliche Marine* a *Royal Navy* komoly kihívójává vált volna. (Nr. 2464. Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 10. April 1898. *Deutsches Reichsgesetzblatt*, 1898/15. 165–168.); Nr. 2677. Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 14. Juni 1900. *Deutsches Reichsgesetzblatt*, 1900/21. 255–259.) Az első világháborúban a német flotta végül nem tudott a brit fölé kerekedni, habár akadtak kiemelkedő eredményei, például a chilei partoknál fekvő Coronelnél aratott győzelem 1914. november 1-jén, amely során a von Spee admirális által vezetett német hajókötelék vereséget mért Cradock ellentengernagy brit erőire, elsüllyesztve a *Good Hope* és a *Monmouth* páncélos cirkálókat. Nagy-Britannia válasza azonban nem késett soká, s a flottaösszpontosítást követően a térségbe vezényelt újabb brit hajóraj Sturdee admirális irányításával a Falkland-szigetek mellett megívott ütközetben 1914. december 8-án a hullámsírba küldte Spee flottáját, megsemmisítve a *Scharnhorst*, a *Leipzig*, a *Nürnberg* és a *Gneisenau* cirkálókat. (SPENCER-COOPER H.: The Battle of the Falkland Islands. Cassell and Company, London, 1919. 48–57.; 178–185.; ORMOS – MAJOROS: Európa a nemzetközi küzdőtéren. Osiris Kiadó, Budapest, 1998. «A továbbiakban: ORMOS – MAJOROS: i. m.» 235.) A Tirpitz-féle tervek ellenére Nagy-Britannia a háború folyamán túlnyomórészt sikeresen elérte egyik fő haditengerészeti célkitűzését, azaz a német felszíni hajóhad beszorítását az Északi- és a Balti-tengerre.

<sup>46</sup> ORMOS – MAJOROS: i. m. 188.

<sup>47</sup> A 19–20. század fordulóján egyértelműen látszott, hogy a világ legerősebb tengeri hatalmaként Nagy-Britannia minden valószínűség szerint élen fog járni az antarktisi területek felfedezésében.

<sup>48</sup> RIFFENBURGH: i. m. 455.

kvadránsra. (Victoria: k. h. 90–180°; Ross: ny. h. 180–90°; Weddell: ny. h. 90–0°; Enderby: k. h. 0–90°.) Miután ötlete jóváhagyást nyert, a korábbi felfedezőutak alapján Nagy-Britannia a Victoria- és a Ross-, Németország pedig a Weddell- és az Enderby-kvadránst kapta, mint lehetséges műveleti területet.<sup>49</sup> Neumayer a tervezésnél ragaszkodott ahhoz, hogy a *Gauss* a korábbi évtizedekben jól bevált támpont, azaz a Kerguelen-szigetek irányából közelítse meg a déli-sarkvidéki kontinenst; ez a döntés pedig utóbb komoly következményekkel járt a manőver sikerességének hazai megítélésével kapcsolatban.<sup>50</sup> A gőzvitorlás Madeira és a Zöld-foki-szigetek érintésével 1901. október 23-án érkezett Fokvárosba, miután a dél-atlanti térségben hőmérséklet- és vízmélységméréseket végzett.<sup>51</sup> Drygalski és társai Dél-Afrikából december 7-én indultak tovább, elhaladtak a Crozet-szigetek mellett, eltöltöttek csaknem egy hónapot a Kerguelen-szigeteken, majd folytatva útjukat, 1902 februárjának elején glaciológiai vizsgálatokat végeztek a Heard-szigeten (d. sz. 53°; k. h. 73°).<sup>52</sup> A német felfedezők, elérve a déli sarkkört, 1902. február 21-én a d. sz. 66° és a k. h. 90° környékén ismeretlen szárazföldet pillantottak meg, amelynek II. Vilmos német császár után a Kaiser Wilhelm II-part (*Kaiser-Wilhelm-II.-Land*) nevet adták; azonban egy nappal később, mintegy 80–85 km-re az antarktisi kontinentstől, hosszú időre a jég fogságába estek.<sup>53</sup> Habár a *Gauss* jégbefagyását követően az expedíció közel állt a teljes kudarchoz, végül a szerencse és a gondos felkészülés révén a résztvevők képesnek bizonyultak végrehajtani az eltervezett tudományos programot.<sup>54</sup> Földmágnesség, geológiai, oceanográfiai, meteorológiai és biológiai méréseket végeztek a helyszínen, s szánok segítségével több felderítő utat is szerveztek a kontinens irányába; 1902

---

<sup>49</sup> LUEDTKE, Brandon: Dividing Antarctica: The Work of the Seventh International Geographical Congress in Berlin 1899. *Polarforschung*, 2011/3. (A továbbiakban: LUEDTKE: Dividing Antarctica.) 175.

<sup>50</sup> LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition. 103.; 106–107.

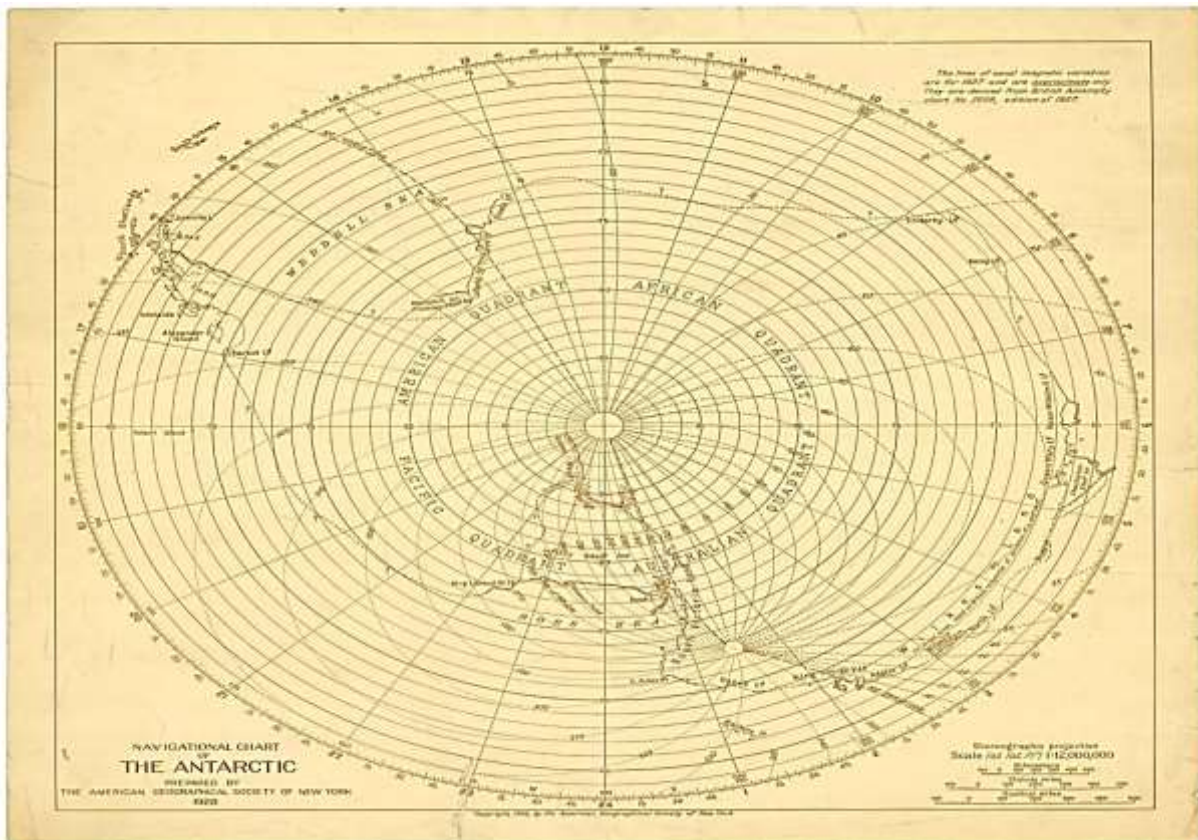
<sup>51</sup> DRYGALSKI, Erich v. – BALCH, Edwin Swift: Zum Kontinent des Eisigen Südens. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1905/9. (A továbbiakban: DRYGALSKI – BALCH: i. m.) 544. A *Gauss* végül öt tiszttel, öt tudóssal és huszonkét matrózzal a fedélzetén indult útnak. (RIFFENBURGH: i. m. 455.) A tudományos stábot Drygalski mellett Ernst Vanhöffen zoológus–botanikus, Emil Philippi geológus–vegyész, Friedrich Bidlingmaier meteorológus és Hans Gazert hajóorvos alkotta. (DRYGALSKI – BALCH: i. m. 544.)

<sup>52</sup> Uo. 544–545.; NAAC A4311, 365/8. 146.; Antarctic – Norwegian Claims. NAAC A981, ANT 51 PART 2. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 51 PART 2.) Antarctic Regions. Map Submitted by Captain Davis. Az Antarktisz-expedícióval összefüggésben, de attól elkülönülten, egy német kutatócsoport 16 hónapon keresztül meteorológiai és mágnesség vizsgálatokat folytatott a Kerguelen-szigeteken 1902 és 1903 között. A *Tanglin* nevezetű hajóval érkeztek a helyszínre és ők szállították a szánhúzó kutyákat a *Gauss* kutatócsoportja számára, amellyel 1902. január 2-án találkoztak. (DRYGALSKI – BALCH: i. m. 544–545.; HEADLAND: Chronological List. 225.; LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition. 108.)

<sup>53</sup> NAAC A4311, 365/8. 146.; LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition. 108.; RIFFENBURGH: i. m. 455. A Kaiser Wilhelm II-part koordinátái: k. h. 87–91°. (MILLS: i. m. 207.) A terület földrajzi neve szó szerint Kaiser Wilhelm II-föld, de a nemzetközi szakirodalomban gyakrabban használják rá a part kifejezést.

<sup>54</sup> Mivel a hajót nem úgynevezett *drifting ice*, azaz zajló, vagy sodródó jég vette körül, a jégpáncél felszínén felállított sátrakban sikerült megvalósítani a tudományos vizsgálatokat. (MILLS: i. m. 197.; RIFFENBURGH: i. m. 455.)

áprilisában pedig egy jégmentes vulkanikus képződményt is felfedeztek az Antarktisz partvidékén, amelynek a Gauss-hegy (d. sz. 66°; k. h. 89°; *Gaussberg*) nevet adományozták.<sup>55</sup> Drygalski – miután a hajó 1903 februárjában sikeresen kiszabadult a jégbörtönből – fontolóra vette a kutatóút meghosszabbításának lehetőségét, mivel azonban nem talált megfelelő búvóhelyet a következő átteleléshez, úgy döntött, felfüggeszti az expedíciót, s a Kerguelen-szigetek, valamint a Szent Pál- és az Amszterdam-sziget érintésével Dél-Afrika felé vette az irányt.<sup>56</sup> Itt érte a hír, hogy kormánya nem engedélyezi a kutatások folytatását, ezért visszaindult Németországba, s 1903. november 24-én befutott Kielbe.<sup>57</sup>



2. ábra. Az Antarktisz négy kvadránsa az Amerikai Földrajzi Társaság (*American Geographical Society*) 1928-ból származó térképén. A Victoria-, Ross-, Weddell- és Enderby-kvadráns elnevezések helyett itt már – ugyanebben a sorrendben – az ausztrál (k. h. 90–180°), csendes-óceáni (ny. h. 180–90°), amerikai (ny. h. 90–0°) és afrikai (k. h. 0–90°) kvadránsokra hivatkoztak a készítők, megegyező koordinátákkal.

**Forrás:** Antarctic Regions – British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition - from the collection of John King Davis. NAAH P2819, 1344. Navigational Chart of the Antarctic. Prepared by the American Geographical Society of New York. 1928.

<sup>55</sup> Antarctic Control of. NAAC A981, ANT 4 PART 10. Memorandum No. 6. The Antarctic Territory Acceptance Bill. The Whaling Industry. June, 1953. Martyn M. Threlfall, Publicity Officer, Prime Minister's Department, Canberra. 1.; DRYGALSKI – BALCH: i. m. 546.

<sup>56</sup> Uo. 547.

<sup>57</sup> MILLS: i. m. 198.; DRYGALSKI, Erich v.: The German Antarctic Expedition. *The Geographical Journal*, 1904/2. 135.

Tudományos szempontból a Gauss-expedíció jelentős eredményeket ért el, amelyeket Drygalski 1905 és 1931 között egy húsz kötetet számláló könyvsorozatban publikált.<sup>58</sup> Összességében azonban a kutatóút mégis jelentősen alulmaradt Robert Falcon Scott vállalkozásával szemben. Scott a *Discovery* fedélzetén Új-Zéland irányából, a Ross-tengeren hajózva közelítette meg a fehér kontinenst, s a Victoria-föld (d. sz. 71°; k. h. 163°) partvidéke, valamint az akkoriban csak Nagy Jégfalként (*Great Ice Barrier*) emlegetett Ross-selfjég határvonala előtt elhaladva felfedezte a King Edward VII-földet (d. sz. 77°; ny. h. 155°), majd tudományos megfigyeléseket folytatva, embereivel együtt sikeresen átvészelte a téli hónapokat a Ross-szigeten (d. sz. 77°; k. h. 168°).<sup>59</sup> A britek tervei között a földrajzi Déli-sarkpont elérése is szerepelt, s habár ezt végül nem tudták megvalósítani, a kontinens belsejébe indított felderítő expedíciójukkal 1902 végén egészen a d. sz. 82°-ig törtek előre, amivel önmagában véve is óriási, addig példátlan teljesítményt vittek véghez.<sup>60</sup> Nem csoda, hogy mindezek tükrében a német vezetés kudarcként tekintett a *Gauss* útjára, s a visszatérő tudósokat a hivatalos körök és a közvélemény részéről is kifejezetten hűvös fogadtatás várta; olyannyira, hogy II. Vilmos császár, aki az eseményeket valóságos tragédiaként értékelte, a jövőben „tudni sem akart többé további Antarktisz-expedíciókról.”<sup>61</sup> Ebből kifolyólag Németországban gyakorlatilag fel sem merült, hogy állami szinten komolyan foglalkozzanak a hajósaik által megpillantott, addig ismeretlen régióval, s a felfedezés jogán esetleg hivatalos területi követelést jelentsenek be a Kaiser Wilhelm II-partra. Furcsa módon az első világháborút követően a britek többet foglalkoztak ennek lehetőségével, mint maguk a

---

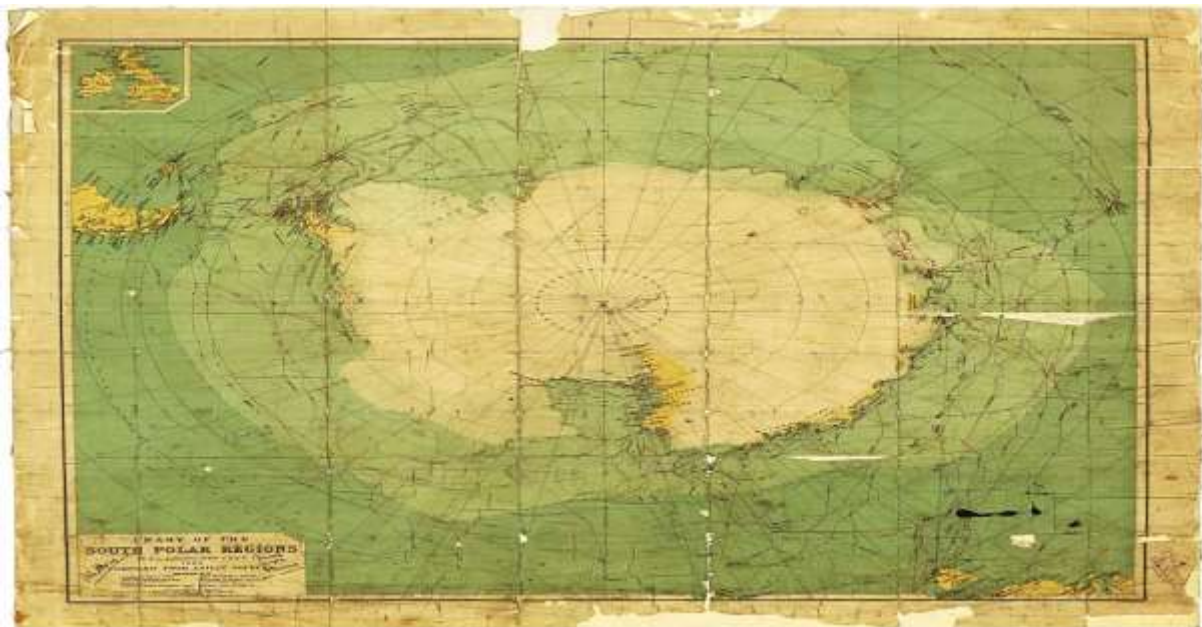
<sup>58</sup> DRYGALSKI, Erich v. (szerk.): Deutsche Südpolar-Expedition 1901–1903 im Auftrage des Reichsamtes des Innern. 1–20. Band. Georg Reimer, Berlin, 1905–1931.

<sup>59</sup> MILLS: i. m. 558.; RIFFENBURGH: i. m. 199–200.; HEADLAND: Chronological List. 227.; Chart of the Antarctic Ocean, Sheet II, showing sledge journeys from "Discovery". From the collection of John King Davis. National Archives of Australia, Hobart (a továbbiakban: NAAH) P2819, 1372. (Térképvázlat, Discovery-expedíció 1901–1904.)

<sup>60</sup> HEILPRIN, Angelo: The British National Antarctic Expedition. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1906/3. 177.; Chart of the South Polar Regions – Nimrod – possibly a reference for use aboard the Aurora. From the collection of John King Davis. NAAH P2819, 1360. (Térkép, 1905 előtti Antarktisz-expedíciók útvonalai.) Ráadásul Scott csapata 1902. február 4-én a Ross-selfjég körzetében egy kipányvázott hidrogénballon segítségével 250 méter magasságból légi megfigyelést és fényképezést is folytatott. Drygalski 1902. március 29-én tette meg ugyanezt, mintegy 480 méterre emelkedve a föld felszíne fölé, ám ez nem változtatott a tényen, hogy az első Antarktisz feletti repülést a brit Discovery-expedíció tagjai hajtották végre. (RIFFENBURGH: i. m. 199., HEADLAND: Chronological List. 225.; 227.)

<sup>61</sup> LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition. 110. A családottság német részről akkorának bizonyult, hogy a kormány még a *Gauss* kutatóhajótól is megszabadult – eladta a kanadai parti őrségnek –, Drygalski pedig hazájában már-már kegyvesztetté vált, s a híres német földrajztudós, Ferdinand Freiherr von Richthofen 1905-ös halálát követően az előzetes várakozások ellenére mégsem őt nevezték ki a Berliini Földtani Társulat élére. (RIFFENBURGH: i. m. 351.; 456.; LÜDECKE: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition. 109–110.) Az első világháborút követően azonban a „kudarc” feledésbe merült, Drygalskira egyre inkább ikonként kezdtek tekinteni, s több fontos kutatóút szervezésének felügyeletével is megbízták.

németek – elsősorban azért, mert a II. Vilmosról elnevezett partszakasz a leendő Ausztrál Antarktisz Terület határain belül feküdt, s a puszta tény, hogy esetleg más állam is valós alapokon nyugvó jogigényt jelenthetne be valamely körzetre a térségben, az ausztrál hatóságokat és Őfelsége egyesült királyságbeli kormányát egyaránt nyugtalanította.<sup>62</sup> Sir Douglas Mawson, az 1911–1914 közötti ún. ausztrálzásiai Antarktisz-expedíció vezetője 1920-ban, a brit Gyarmatügyi Minisztérium (*Colonial Office*) érdeklődésére a birodalmi Antarktisz-politika jövőjével foglalkozó levelében a következőket jegyezte meg ezzel kapcsolatban: „Az egyetlen németek által levezényelt valódi antarktisz kutatóút az volt, amely a Gauss-hegy felfedezéséhez vezetett... [Azonban a németek – Sz. K.] az antarktisz kontinens mindössze 2 vagy 3 négyzetmérföldnyi [területén – Sz. K.] haladtak keresztül és következésképpen [csak – Sz. K.] rendkívül szerény jogcímet birtokolnak.”<sup>63</sup>

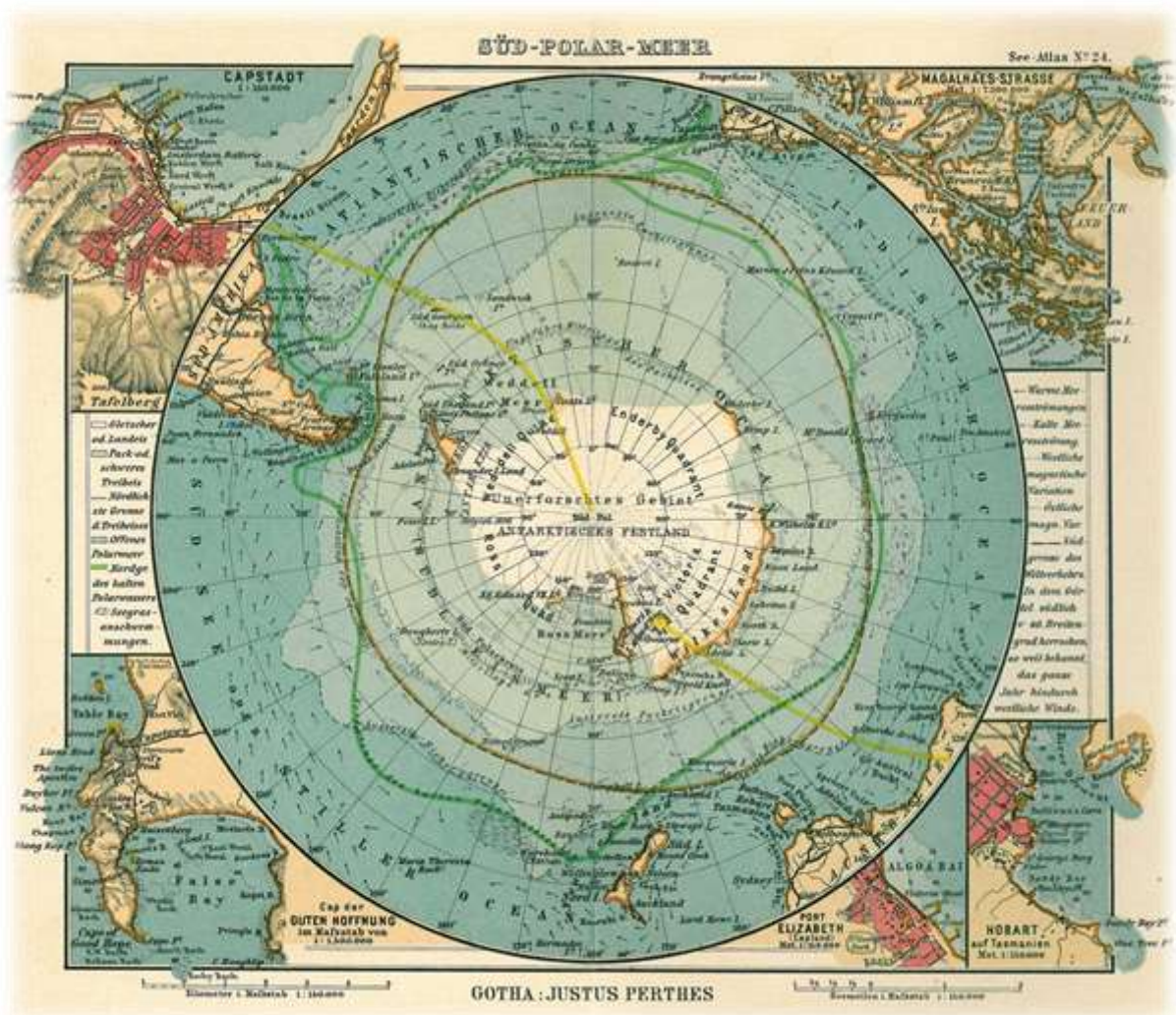


3. ábra. Egy 1905-ből származó Antarktisz-térkép, amely érzékelteti a brit és a német felfedezések nagysága közötti különbséget. A Ross-tenger partján a Déli-sark felé húzódú hosszú sárga mező a brit, míg a *Kaiser Wilhelm II Land* néven jelölt apró sáv (a térkép jobb oldalának közepén) a német eredményeket jelöli. (Megjegyzendő, hogy a briteknek a Scott által 1901-1904 között meglátogatott régióban már voltak korábbi, 19. századi felfedezései is.)

Forrás: Chart of the South Polar Regions - Nimrod - possibly a reference for use aboard the Aurora. From the collection of John King Davis. NAAH P2819, 1360.

<sup>62</sup> Amint még a későbbiekben szó esik róla, az 1919-es versailles-i békeszerződés 118–119. cikkelyei, amelyek a német gyarmati kérdésekkel foglalkoztak, kizárták annak lehetőségét, hogy Németország területi követelést jelentsen be korábbi felfedezései alapján antarktisz régiókra, a britek azonban számon tartották a nem aktuális jogcímeiket is.

<sup>63</sup> Antarctic Control I – to Imperial Conference 1921 Pt. I. NAAC A981, ANT 4 PART 1. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 4 PART 1.) Secret. Copy of letters from Sir Douglas Mawson re. future policy of the Empire in the Antarctic regions. 2. (Levélmásolat: Mawson – Colonial Office; pontos dátum nincs megjelölve, a szövegkörnyezet alapján 1920-ban keletkezett.)



4. ábra. A *Justus Perthes Verlag* 1906-os német térképe a Déli-sarkvidékről, rajta a Drygalski által felfedezett Kaiser-Wilhelm II-part (*K. Wilhelm II. L.*) és a Gauss-hegy (*Gauss B.*, d. sz. 66°; k. h. 89°). A kontinens belső régiói továbbra is felfedezetlen területek. („Unerforschtes Gebiet.”) A korabeli német Antarktisz-kutatás fő „támaszpontja”, az Indiai-óceán déli részén fekvő Kerguelen-szigetek a d. sz. 49° és a k. 69°-nál látható.

Forrás: *Süd-Polar-Meer*: Justus Perthes Verlag, Gotha, 1906. <http://www.duraglobes.com/blog/maps-of-antarctica/>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 21.

Robert Falcon Scott sikere olyannyira elhalványította Drygalski érdemeit, hogy Berlin az egész déli-sarkvidéki „kalandot” legszívesebben meg nem történtté tette volna. Az általános vélemény szerint magán a nemzeti büszkeségen esett csorba, hiszen amíg a *Gauss* megrekedt a déli sarkkör határán, addig a *Discovery* legénysége csaknem elérte a földrajzi Déli-sarkot; a kiterjedt tudományos vizsgálatok eredményei pedig a szakértőkön kívül csak



igen keveseket érdekeltek.<sup>64</sup> A Gauss-expedíció tehát a maga korában kifejezetten dicstelen véget ért, s ez alapjaiban befolyásolta a további német tevékenységet a Déli-sarkvidék körzetében az első világháborúig hátramaradó időszakban. A brit tengeri hegemonia speciális antarktiszi szegmensének felülvizsgálatára tett kísérlet kudarcot vallott, s ennek következtében a császári kormányzat épp akkor vesztette el érdeklődését a fehér kontinens iránt, amikor nemzetközi szinten komolyan kezdetét vette a déli jégmezők felfedezése.

### **1.1.3. Német felfedezők a Weddell-tengeren. Wilhelm Filchner és a Deutschland-expedíció (1911–1912)**

Az első világháborút megelőző időszak második és egyben utolsó hivatalos déli-sarkvidéki német kutatóútja a bajor származású Wilhelm Filchner (1877–1957) katonatiszt és felfedező nevéhez fűződik, aki 1911-ben a *Deutschland* fedélzetén hajózott az Antarktisz partjaihoz. A *Deutschland*-expedíció sok szempontból éles kontrasztban áll a *Gauss* útjával, különösképpen létrejöttének körülményeit illetően. Relatív sikertelenségével, saját korában csalódást keltő eredményeivel és későbbi felmagasztalásával azonban mégis párhuzamba állítható Erich von Drygalski mintegy tíz esztendővel korábbi vállalkozásával. Az igazi különös hírében álló, geofizikus Filchner – aki korábban Oroszország távoli vidékeit, a Pamír hegységet és Tibetet egyaránt megjárta<sup>65</sup> – 1909-ben határozta el magát egy déli-sarkvidéki küldetés megszervezésére. Drygalski „kudarca” miatt az időpont egyáltalán nem tűnt ideálisnak, s előre sejteni lehetett, hogy az ötlet nem fog osztatlan lelkesedést kiváltani a császár környezetében. II. Vilmos, aki a Gauss-expedíció kiküldésekor olyannyira nagyvonalúnak bizonyult, még mindig rettenetesen sértve érezte magát az előzmények miatt, s hallani sem akart az újabb próbálkozás pénzügyi finanszírozásáról,<sup>66</sup> még annak ellenére sem, hogy Filchner több befolyásos kormánytag támogatását is elnyerte az expedícióhoz.<sup>67</sup> A

---

<sup>64</sup> A két expedíció végeredménye egyébiránt hű képét adta a résztvevők nemzeti karakterének is: a földrajzi felfedezéseket mindenek elé helyező britek teljesítménye állt szemben a precíz tudományos mérésekkel operáló, ám kevesebb tengerészeti tapasztalattal rendelkező németekével. (LUEDTKE: *Dividing Antarctica*. 175.)

<sup>65</sup> FICKELER, Paul: Wilhelm Filchner (1877–1957). *Erdkunde*, 1957/3. 233. Filchner pályafutása során három expedíciót is vezetett Tibetbe (1903–1905; 1926–1928; 1934–1938) és őt bízták meg a Nepálba indított 1939–1940-es német kutatóút levezénylésével is. (Uo.)

<sup>66</sup> MURPHY: i. m. 90.

<sup>67</sup> LUEDTKE: *Constructing the Polar World*. 106–107.

kutatóút így végül Luitpold bajor régensherceg támogatásával valósult meg,<sup>68</sup> az eredetileg tervezett két hajó helyett azonban a szervezőknek be kellett érniük a gőzgéppel is felszerelt, *Bjørn* nevezetű egykori norvég bálnavadász bárkával, amelyet megvásárlását követően a *Deutschland* névre kereszteltek át.<sup>69</sup>

Filchner eredetileg egy igen ambiciózus, transzkontinentális expedíció megvalósításában gondolkodott: azt akarta kideríteni, hogy az Antarktisz a valóságban egy, avagy két földrészből áll-e, ami a szárazföld felszínét és a környező óceáni területeket egyaránt beborító jégréteg – és általánosságban véve a belső területek felderítetlensége – okán abban az időszakban még korántsem volt egyértelmű a szakemberek számára.<sup>70</sup> Ez az elgondolás azonban a pénzügyi nehézségek miatt végül kútba esett, ezért „*úgy döntött, hogy erőfeszítéseit a Weddell-tengertől délre elterülő régió felfedezésére koncentrálja.*”<sup>71</sup> Filchner tisztában volt a ténnyel, hogy sem ő, sem a tudományos stábját alkotó tudósok nem rendelkeznek sarkvidéki tapasztalatokkal, ezért 1910-ben egy előkészítő expedíciót szervezett a Spitzbergákra a várható természeti viszonyok megismerésének és a felszerelés tesztelésének szándékával.<sup>72</sup> A sikeres felkészülést követően a *Deutschland* 1911. május 3-án futott ki Bremerhavenből a Déli-sarkvidék irányába, s október 18-án érkezett meg a déli-georgiai Grytvikenbe.<sup>73</sup> A kutatóút első pillantásra szimbolikusnak tűnő, valójában azonban mégis fontos körülményét képezte, hogy Filchnert végül mégis felhatalmazták a haditengerészet lobogójának használatára,<sup>74</sup> így a részben privát módon tető alá hozott küldetés egy csapásra a második hivatalos német Antarktisz-expedícióvá vált. Az adott szituációban azonban ez a tény sokkal inkább teherterhelést jelentett, ugyanis ennek következtében a parancsnokságot meg kellett osztani Richard Vahsellel, a *Deutschland* kapitányával, ami a későbbiek folyamán a

---

<sup>68</sup> KRAUSE, Reinhard: Zum hundertjährigen Jubiläum der Deutschen Antarktischen Expedition unter der Leitung von Wilhelm Filchner, 1911–1912. *Polarforschung*, 2012/2. (A továbbiakban: KRAUSE: Zum hundertjährigen Jubiläum.) 105.

<sup>69</sup> MILLS: i. m. 228.; KRAUSE: Zum hundertjährigen Jubiläum. 108.

<sup>70</sup> ROBERTS, Brian: Obituary: Dr. Wilhelm Filchner. *The Geographical Journal*, 1958/1. (A továbbiakban: ROBERTS, B.: Obituary: Dr. Wilhelm Filchner.) 144. Az expedíció céljai között a földrajzi Déli-sark elérése nem is szerepelt; Filchner a Weddell- és a Ross-tenger közötti területet – tehát gyakorlatilag magát a kontinentet – akarta átszelni. (RIFFENBURGH: i. m. 454.)

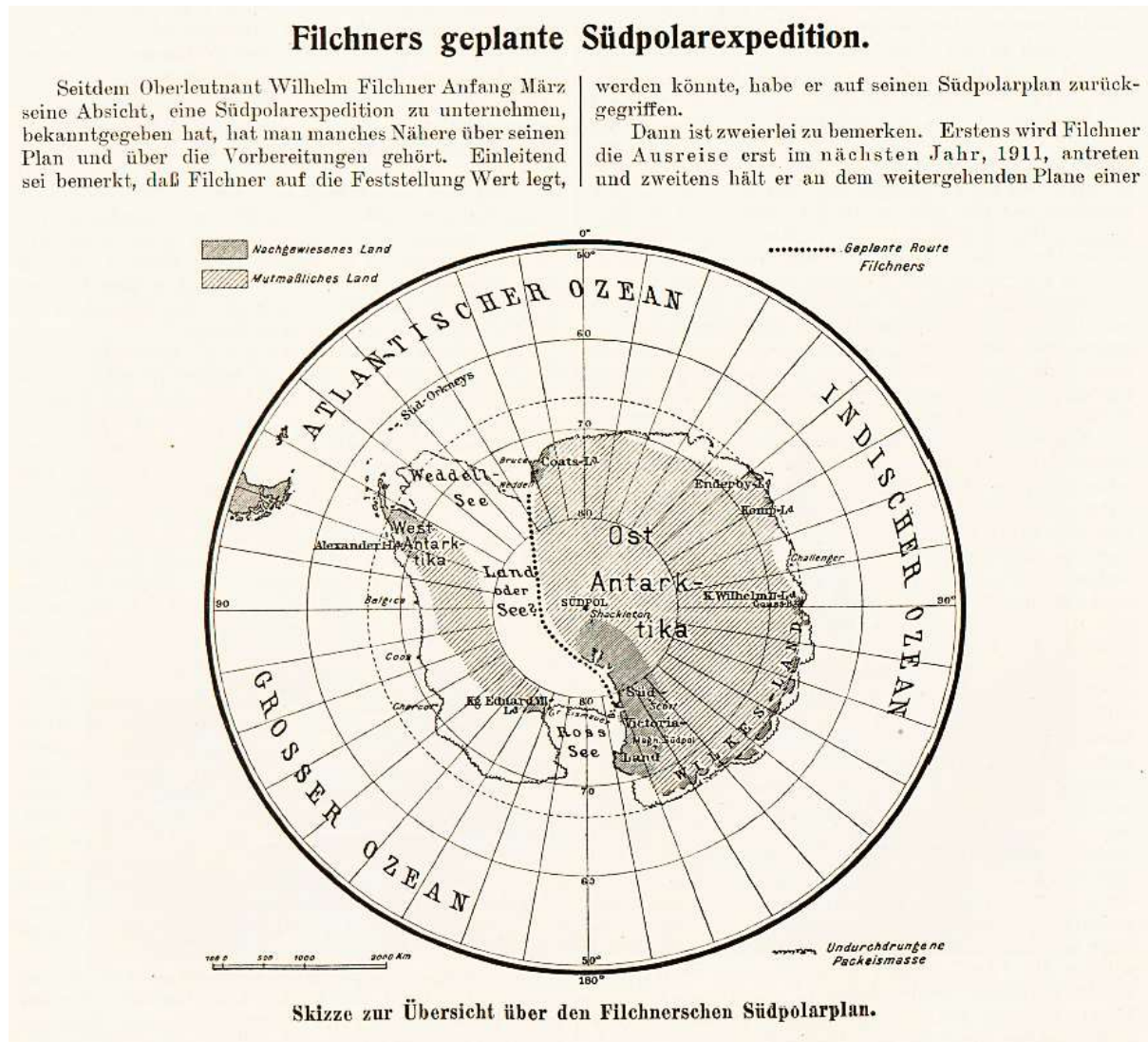
<sup>71</sup> ROBERTS, B.: Obituary: Dr. Wilhelm Filchner. 144.

<sup>72</sup> KRAUSE: Zum hundertjährigen Jubiläum. 107–108.; RIFFENBURGH: i. m. 454.

<sup>73</sup> MILLS: i. m. 228. Déli-Georgia szigete a dél-atlanti térségben hasonló támpontként szolgált az Antarktisz megközelítéséhez, mint a Kerguelen-szigetek az Indiai-óceánon, Neumayer és Drygalski kutatásai idején.

<sup>74</sup> RIFFENBURGH: i. m. 454.

döntéshozatal és a személyes kapcsolatok terén egyaránt komoly problémák forrásává vált, s a vitás kérdések miatt rendkívül negatív hatást gyakorolt a legénység moráljára is.<sup>75</sup>



5. ábra. Wilhelm Filchner transzkontinentális expedíciótérve, amely révén azt kívánta megállapítani, hogy az antarktisi jégtakaró alatt valójában egy, vagy két földrész található-e? Pontozással jelölve a Weddell- és a Ross-tenger közötti útvonalterv, ahol a német felfedező át akarta szelni a kontinenst. Finanziális okokból kifolyólag azonban a Deutschland-expedíció végül csak a Weddell-tenger térségében tevékenykedett.

Forrás: Sz. n.: Filchners geplante Südpolarexpedition. Globus. Illustrierte Zeitschrift für Länder und Völkerkunde. 1910/15. 229.

<sup>75</sup> Uo. 454. Filchner, aki eredetileg norvég kapitányt keresett az útra, részben Drygalski ajánlására, részben pedig a haditengerészet nyomására úgy döntött, sarkvidéki tapasztalatai miatt az 1901–1903-as expedíció másodtisztját, Richard Vahsel-t kéri fel a *Deutschland* irányítására. A diktatorikus, hovatovább erőszakos jellemű veterán kapitány azonban – aki alkoholproblémái mellett szifiliszben is szenvedett, amelyben életét is vesztette az út során – nehezen tűrte a megosztott parancsnokságot, ráadásul kiélezett szituációkban több alkalommal is helytelen döntéseket hozott. (MURPHY: i. m. 94.; RIFFENBURGH: i. m. 454.; MILLS: i. m. 228.) Mindezekből kiviláglik, hogy a professzionális módon előkészített Gauss-expedícióval ellentétben, ahol Drygalski kvázi teljhatalmat kapott a küldetés végrehajtásának idejére, Filchner a kezdetektől fogva súlyos anyagi, szervezési és hatásköri nehézségekkel kényyszerült szembenézni, amelyek alapvetően befolyásolták a vállalkozás eredményességét.

A német felfedezők 1911. december 11-én hagyták el Grytvikent, azzal a céllal, hogy megközelítsék az Antarktisz Weddell-tengerrel határos partvonalát.<sup>76</sup> A hajó, azt követően, hogy három nappal az indulás után már jégtablák között volt kénytelen manőverezni, csak rendkívül lassan haladt előre, s csaknem másfél hónapba telt, mire a jégtorlaszokon átvergődve a kontinens szegélyéig jutott.<sup>77</sup> A *Deutschland* legénysége végül 1912. január 30-án, a d. sz. 76° és a ny. h. 30° környékén pillantotta meg a szárazföldet, amely a kutatóút fő patrónusa, a bajor régensherceg után a Prinzregent Luitpold-föld (*Prinzregent-Luitpold-Land*) nevet kapta;<sup>78</sup> egy nappal később pedig befutottak az általuk *Vachsel-Buchtnak* (d. sz. 77°; ny. h. 34°; Vachsel-öböl) keresztelt helyre.<sup>79</sup> Ezzel azonban az expedíció sikerei rövid úton véget is értek, mivel a hajó – Drygalski útjához hasonlóan – hamarosan a jég fogságába esett, ahonnan csak 1912 novemberében sikerült kiszabadítani.<sup>80</sup> Habár a kutatók a tudományos mérések – főként meteorológiai és földmágnességvi vizsgálatok – jelentős részét még ilyen körülmények között is el tudták végezni,<sup>81</sup> s a Weddell-tenger déli kiterjedését is sikeresen behatárolták,<sup>82</sup> összességében mégis jócskán az előzetes várakozások alatt teljesítettek. Ráadásul a vezetők közötti ellentétek odáig fajultak, hogy a Déli-Georgiára történt visszaérkezést követően a matrózok Wilhelm Filchnert fizikailag is bántalmazni akarták, aki csak a helyi bálnavadászati állomás elöljárója, a korábban már említett Carl Anton Larsen emberei segítségével tudta megvédeni magát haragjuktól.<sup>83</sup>

---

<sup>76</sup> FILCHNER, Wilhelm – PRZYBYLLOK, Erich: The German Antarctic Expedition. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1913/6. (A továbbiakban: FILCHNER – PRZYBYLLOK: i. m.) 423. A németek a grytvikeni bálnavadászati állomás vezetőjének, a norvég Carl Anton Larsennek a segítségével ott-tartózkodásuk alatt kartográfiai munkálatokat végeztek Déli-Georgia partvidékén, s helyreállították az 1882–1883-as Nemzetközi Sarki Év idején a tudósai által használt obszervatóriumot is. Ezt követően pedig egy rövid expedíció keretén belül meglátogatták a Déli-Sandwich-szigeteket. (NAAC A4311, 365/8. 148.; HEADLAND: Chronological List. 252.)

<sup>77</sup> FILCHNER – PRZYBYLLOK: i. m. 423.

<sup>78</sup> NAAC A4311, 365/8. 148.; FILCHNER – PRZYBYLLOK: i. m. 423–424.; 426.; BRUNK, Karsten: Kartographische Arbeiten und deutsche Namengebung in Neuschwabenland, Antarktis. Bisherige Arbeiten, Rekonstruktion der Flugwege der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 und Neubearbeitung des deutschen Namengutes in Neuschwabenland. Verlag des Instituts für Angewandte Geodäsie, Frankfurt am Main, 1986. (A továbbiakban: BRUNK: i. m.) 9.

<sup>79</sup> FILCHNER – PRZYBYLLOK: i. m. 424. A felfedezők a körülöttük elterülő selfjeget eredetileg II. Vilmos császárról nevezték el, a német uralkodó azonban ezt utólag Filchner-selfjégre (*Filchner-Schelfeis*) módosította. (NAAC A4311, 365/8. 148.) Mai elnevezése: Filchner–Ronne-selfjég. (MILLS: i. m. 230.)

<sup>80</sup> MILLS: i. m. 229.

<sup>81</sup> Uo.

<sup>82</sup> NAAC A4311, 365/8. 148. Filchner csapata egy szánokkal végrehajtott felderítő út során megállapította azt is, hogy a Benjamin Morrell amerikai főkavadász által még 1823-ban, megközelítőleg a d. sz. 62–69° és a ny. h. 48° tájékán látni vélt ún. *New South Greenland* nevezetű terület a valóságban nem létezik. (Uo.; HEADLAND: Chronological List. 129.; 252; MILLS: i. m. 229.)

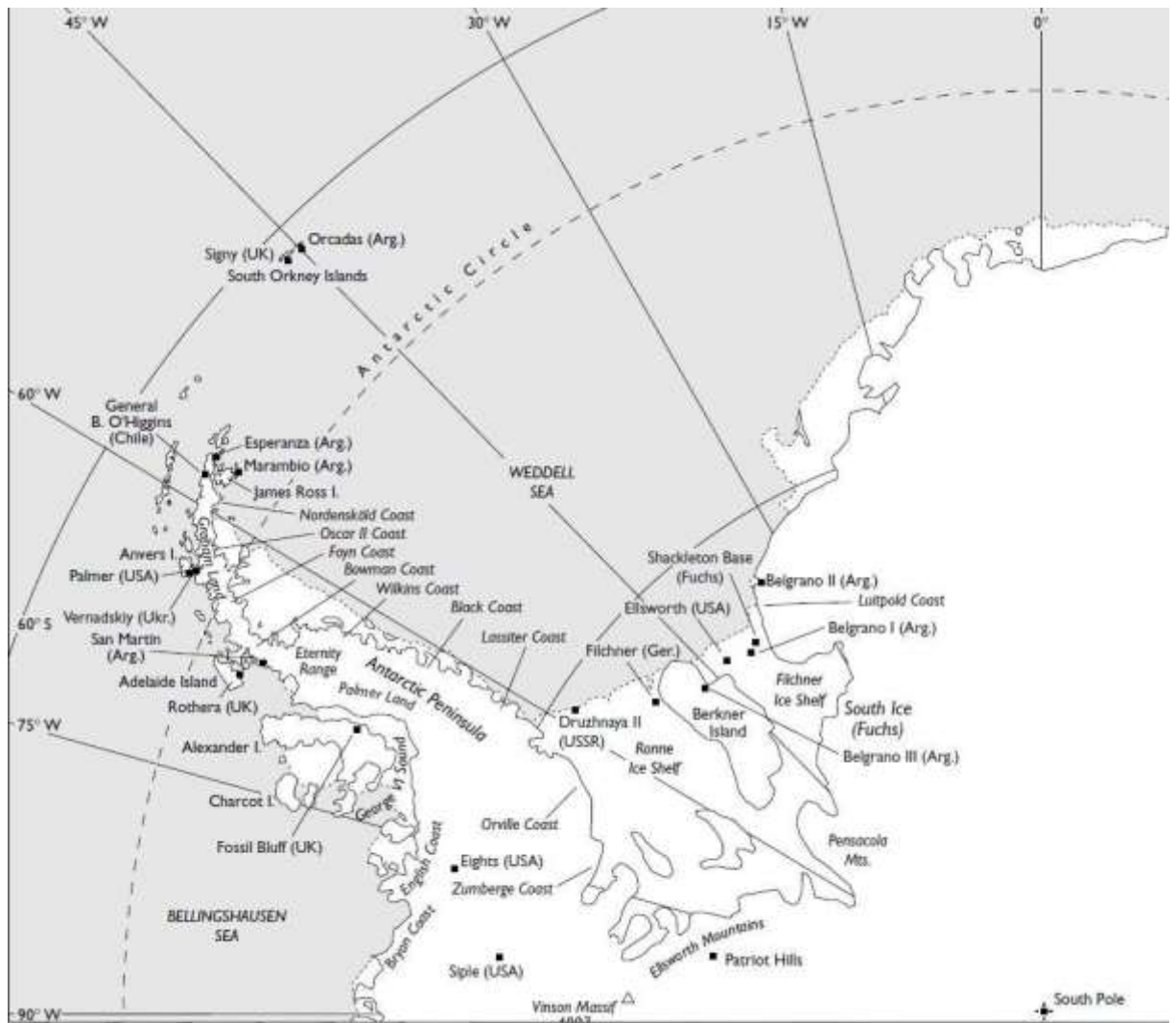
<sup>83</sup> MILLS: i. m. 229. Richard Vachsel kapitány 1912 augusztusában elhunyt, a helyébe lépő addigi elsőtiszt, Wilhelm Lorenzen pedig – a legénység nagyobbik részével együtt – szintén a Filchnerrel szembenálló csoport tagjai közé tartozott. (Uo.)

Mindent mérlegre téve tehát a második német Antarktisz-expedíció kifejezetten mérsékelt eredményeket ért el – habár hozzá kell tenni, hogy a szervezés viszontagságos körülményeit tekintve kisebbfajta csodának tekinthető, hogy egyáltalán megvalósult. Arról pedig, hogy nemzetközileg még véletlenül se legyen különösebb visszhangja az eseménynek, a norvég Roald Amundsen és a brit Robert Falcon Scott gondoskodott. Előbbi ugyanis 1911. december 14-én – három nappal azt követően, hogy a *Deutschland* kifutott Grytvikenből a Weddell-tenger irányába – Scottot megelőzve elsőként érte el a földrajzi Déli-sarkot; utóbbi pedig, miután szintén elérte a déli pólust, társaival egyetemben odaveszett a visszafelé vezető úton.<sup>84</sup> Ilyen drámai események árnyékában Filchner belvillongásoktól zajos küldetése külföldön nem tarthatott számot különösebb érdeklődésre, hazájában pedig újabb balszerencsés vállalkozásként könyvelték el, amely alkalmatlannak bizonyult arra, hogy a császárság presztízsét növelje.<sup>85</sup> Az első világháborút megelőző déli-sarkvidéki német tevékenység ezzel befejeződött, Németország azonban – amely a 19. század második felében több értékes tudományos kutatóutat, a 20. század hajnalán pedig két hivatalos Antarktisz-expedíciót, valamint ezekhez kapcsolódóan földrajzi felfedezéseket is képesnek bizonyult felmutatni – a felemás eredmények dacára is letette névjegyét a déli kontinens felfedezésének folyamatában.

---

<sup>84</sup> RIFFENBURGH: i. m. 31.; 837. Amundsen és Scott versenyfutása a Déli-sark elsőként történő eléréséért mind a mai napig talán a legismertebb Antarktisszal kapcsolatos eseménynek számít. A témával kapcsolatos művek általában a két felfedező rivalizálását, Amundsen sikerét és Scott expedíciójának balszerencsés végkifejletét emelik ki. A tudományos eredményekről és a két csapat megfigyeléséről a következő tanulmány ad részletesen számot: HINKS, Arthur R.: The Observations of Amundsen and Scott at the South pole. *Geographical Journal*, 1944/4. 160–180.

<sup>85</sup> Filchner ugyan tervbe vette a kutatások folytatását, miután azonban nem sikerült elég pénzt összegyűjtenie egy újabb úthoz, állami támogatásra pedig nem számíthatott, visszatért eredeti szakterületéhez, a keletkutatáshoz. (Uo.)



6. ábra. A Weddell-tenger térségének térképe, rajta a napjainkban működő kutatóbázisokkal, közöttük a Filchnerről elnevezett. A térkép a Filchner-selíjfejet is feltünteti.

Forrás: MILLS: i. m. XXVI. (The Weddel Sea and the Antarctic Peninsula Quadrant. Térképmelléklet.)

#### 1.1.4. A versailles-i szerződés – Németország kizárása az antarktiszi ügyekből

Bármilyen tevékenységet is folytattak a német kutatók az 1914 előtti időszakban a Déli-sarkvidéken, eredményeiket az első világháborúban elszenvedett katonai vereség, majd az ennek következtében 1919-ben aláírt versailles-i szerződés politikai szempontból megsemmisítette.

„[118. cikk – Sz. K.] Németország lemond a jelen Szerződés által megállapított európai határain kívül fekvő területekre vonatkozó vagy azokkal kapcsolatos mindazokról a

*jogokról, igényekről és kiváltságokról, amelyek őt vagy szövetségeseit megillették, továbbá mindazokról a jogokról, igényekről és kiváltságokról, amelyek őt bármely címen a Szövetséges és Társult Hatalmakkal szemben megillették. [...]*

119. cikk. *Németország a Szövetséges és Társult Főhatalmak javára lemond tengerentúli birtokaira vonatkozó minden jogáról és igényéről.*”<sup>86</sup>

A fenti sorok a versailles-i békeokmány 118–119. cikkelyeit idézik, amelyekben a győztes hatalmak Németországot a gyarmatairól történő lemondásra kényszerítették, s amely értelmezésük szerint a Drygalski-, illetve a Filchner-féle déli-sarkvidéki felfedezésekre – mint elméletben létező jogcímekre, kvázi tengerentúli területekre – is vonatkoztak. Habár elsőre úgy tűnhet, hogy Versailles-ban egyáltalán nem foglalkoztak az antarktiszi ügyekkel, ez mégsem fedti teljesen a valóságot. A békekonferencia ugyanis, ha csak marginálisan is, de tárgyalta a kérdést, mégpedig éppen az esetleges német jogigények okán.

A témát 1919. április 15-én Párizsban, Robert Lansing amerikai külügyminiszter felvetésére vitatták meg az antanthatalmak delegáltjai, s végül közös egyetértéssel Stephen Pichon francia külügyminiszter előterjesztését fogadták el, amely az értekezlet jegyzőkönyve szerint a következőket tartalmazta: **„Németország a Szövetséges és Társult Hatalmak javára lemond a d. sz. 60°-tól délre fekvő bármely területre vonatkozó követelésről** [kiemelés tőlem – Sz. K.]”<sup>87</sup> Csakhogy ez a paragrafus a szerződés végleges változatába mégsem került be – minden bizonnyal azért, mert a döntéshozók úgy ítélték meg, hogy a német gyarmatokról, illetve tengerentúli birtokokról rendelkező paragrafusok önmagukban véve is eléggé világosan fogalmaznak, így ebben az esetben nincs értelme külön kitérni a Déli-sarkvidékre.

A brit *Foreign Office* egyik, 1925-ben keletkezett bizalmas dokumentuma, amely az antarktiszi területi követelésekkel, s azokon belül is elsősorban az 1924-ben létrehozott francia szektorral foglalkozik, megemlíti, hogy Nagy-Britannia kivételével „a [versailles-i – Sz. K.] békeszerződés által az összes német jogigényről történt lemondás óta egyedül Franciaország volt olyan helyzetben, hogy elfogadható alapon [nyugvó területi követelést –

---

<sup>86</sup> NÉMETH – JUHÁSZ: i. m. 66.

<sup>87</sup> „Germany renounces in favour of the Allied and Associated Powers all claims to any territories lying to the south of latitude 60° south.” [The council of foreign ministers: minutes of meetings (1919). *Papers relating to the foreign relations of the United States. The Paris Conference 1919.* 4. sz. University of Wisconsin Digital Collections (a továbbiakban: UWDC), United States Government Printing Office, Washington, 1943. Paris Peace Conf. 180.03201/4. FM-4. Secretary’s Notes of a Conversation Held in M. Pinchon’s Room at the Quai d’Orsay, Paris, on Tuesday, 15th April, 1919, at 3 p. m. 565.]

Sz. K.] *terjesszen elő*”<sup>88</sup> a régióban. Ezzel összhangban egy 1946-ból származó, titkos jelzéssel ellátott ausztrál kormányirat, amely egyéb mellett összefoglalja az Ausztrál Antarktisz Terület létrejöttének előzményeit, valamint az idegen hatalmak által tett korábbi felfedezéseket is az ausztrál körzetben, megállapítja, hogy „*az 1901–1903-as német expedíció révén felmerülő német jogcímek a versailles-i szerződésben hivatalosan lemondásra kerültek.*”<sup>89</sup> Látható tehát, hogy a győztesek alapvetően tengerentúli gyarmati kérdésként tekintettek a problémára, s magától értetődőnek vették, hogy a békeszerződés 118–119. cikkelyei minden korábbi – hangsúlyozzuk még egyszer: hivatalos formában soha ki nem nyilvánított – német jogcímet véglegesen annulláltak a Déli-sarkvidéken is.<sup>90</sup>

Németország számára azonban az Antarktiszról illetően távlatilag nem a Kaiser Wilhelm II-part és a Prinzregent Luitpold-föld elvesztése jelentette a legnagyobb csapást, hanem a tény, hogy 1919-ben az országot a fehér kontinens felfedezésének és felosztásának a folyamatából is hosszú időre kizárták. Ráadásul mindez egy olyan korszak kezdetén történt, amelyben a kutatóexpedíciók által alkalmazott technológiák is robbanásszerű fejlődésnek indultak. Scott és Drygalski 1902-ben még hóléggel emelkedett a levegőbe, ami saját korukban bravúros mutatványnak számított; az 1920-as végétől kezdődően azonban egyre gyakrabban találkozhatunk repülőgépekről végrehajtott légi fényképezésekkel, amelyek révén a korábbiaknál sokkal gyorsabban, hatékonyabban és precízebben lehetett feltérképezni a kontinens belsejében található területeket is.<sup>91</sup> Így azután, mire a harmadik birodalom az 1930-as évek közepén elhatározta, hogy saját bálnavadászfloTTát küld a déli vizekre, s aktivizálja magát a régióban, a „fagyasztott torta” feldarabolása már javában zajlott. 1919 és 1935 között ugyanis – az 1908 óta létező brit szektorhoz hasonlóan – Új-Zéland (1923), Franciaország (1924) és Ausztrália (1933) is hivatalos területi követeléseket jelentett be

---

<sup>88</sup> French Interests Part I. NAAC A981, ANT 48 PART 1. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 48 PART 1.) Territorial Claims in the Antarctic. Confidential. No. 10076. (SGD) John W. Field. Foreign Office, September 18th, 1925. 1. (A továbbiakban: Territorial Claims in the Antarctic.)

<sup>89</sup> „*German claims arising from the German expedition of 1901-3 were formally renounced in the Treaty of Versailles.* (Antarctica – Cabinet decisions on Antarctica since 1932. NAAC A1838, 1495/3/2/1/1 PART 1. Secret. Notes on the Australian Antarctic Territory. 21th November 1946. 1.)

<sup>90</sup> A Kaiser Wilhelm II-part és a Prinzregent Luitpold-föld mellett az elméleti német jogigények közé sorolhatjuk a Dallmann-féle 1873–1874-es bálnavadászati expedíció felfedezéseit is az Antarktisz-félsziget környékén. (NAAC A4311, 365/8. 80.)

<sup>91</sup> Az első déli-sarkvidéki repülést az ausztrál Sir Hubert Wilkins és a norvég felmenőkkel rendelkező, de amerikai születésű Carl Ben Eielson hajtotta végre a Deception-sziget környékén 1928 őszén, egy *Lockheed Vega* gyártmányú monoplánnal. Ugyanők voltak azok is, akik néhány héttel később elsőként végeztek légi fényképezést antarktisz kontinentális területek felett, a magasból tanulmányozva az Antarktisz-félszigetet. A földrajzi Déli-sarkot pedig repülőgéppel elsőként az amerikai Richard Evelyn Byrd és társai érték el 1929. november 29-én. (RIFFENBURGH: i. m. 114.)



különböző antarktisi térségekre, ráadásul Norvégia, Chile, Argentína, illetve az Amerikai Egyesült Államok is fontolgatta, hogy jogkövetelést jelent be déli-sarkvidéki régiókra.<sup>92</sup> Németország tehát ebben a felfedezési, illetve területszerzési versenyben a versailles-i szerződés révén kritikus pillanatban került másfél évtizednyi, szinte behozhatatlan hátrányba az Antarktisz iránt érdeklődő hatalmakkal szemben, s ez rendkívüli mértékben korlátozta lehetőségeit, amikor a második világháború előtti időszakban ismét a jéggel és hóval borított „küzdőtérre” lépett.<sup>93</sup>

### 1.1.5. A „brit birodalmi Antarktisz” születése (1908–1933)

Nagy-Britannia expanzív törekvései megkerülhetetlen tényezőt jelentenek a 20. század első felének déli-sarkvidéki eseményeit illetően, ezért különösen fontos, hogy az Antarktisszal kapcsolatos brit politikai lépések legfontosabb elemei – amelyekre a későbbiek folyamán számos visszautalás történik – külön fejezetben, összefüggően kerüljenek bemutatásra. Az Egyesült Királyság már a 18. sz. második felétől rendkívül aktívan tevékenykedett a Déli-óceán tágabb értelemben vett térségében, elsősorban foka- és bálnavadászati szempontokból kifolyólag. A *Royal Navy* kapitánya, James Cook volt az első, aki 1772–1775 közötti földkörüli útja során – amellett, hogy partra szállt Déli-Georgia szigetén és felfedezte a Déli-Sandwich-szigeteket – átlépte a déli sarkkört és megközelítette magát a déli-sarkvidéki kontinenst is.<sup>94</sup> Brit bálnavadászok 1775 után egyre gyakrabban látogatták a déli vizeket,<sup>95</sup>

---

<sup>92</sup> Amint az a későbbiek folyamán még részletesen kifejtésre kerül, az új-zélandi és az ausztrál szektor esetében egyértelműen brit birodalmi jogigényekről beszélhetünk.

<sup>93</sup> Ennél a résznél rendkívül fontos hangsúlyozni, hogy Németország passzivitása az 1919–1935 közötti időszakban a szűkebb értelemben vett antarktisi régióra – elsősorban magára a kontinensre – vonatkozik. A német haditengerészet ugyanis az Atlanti-óceánon (valamint egyes esetekben a Csendes-óceánon is), illetve a dél-atlanti térségben – amelynek mélyen délen fekvő óceáni körzeteit földrajzilag egyébiránt igen nehéz pontosan elválasztani a déli-sarkvidéki területektől – már a weimari időszakban is rendkívül aktívan tevékenykedett, nem egy esetben kijátszva a versailles-i szerződés rendelkezéseit. Az ezzel kapcsolatos legfontosabb német lépés, az 1925–1927 közötti Meteor-expedíció külön fejezetben kerül bemutatásra. (A *Reichs-* illetve később a *Kriegsmarine* két világháború közötti tevékenységének részletes bemutatását lásd: FISCHER Ferenc: A „háború utáni háború” 1919–1933. A versailles-i szerződés kijátszása. A weimari Németország haditengerészeti, légi és katonai aktivitása Ibero-Amerika országaiban. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2014. A továbbiakban: FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933.) A disszertáció a katonai vonatkozások bemutatásánál érinteni fogja ezt a kérdést, amely több szempontból is kapcsolódik az 1938–1939-es német Antarktisz-expedícióhoz.

<sup>94</sup> NAAC A4311, 365/8. 142.; HEADLAND: Chronological List. 76. Cook útjára részben akár Antarktisz-expedícióként is lehet tekinteni, hiszen azzal a feladattal indult útnak, hogy területeket fedezzen fel a déli vizeken, eközben pedig – bár a szárazföldet végül nem sikerült megpillantania – sikeresen körülhajózta a déli-sarkvidéki kontinenst is. (MILLS: i. m. 157.) A kapitány legdélebbi pozícióját a ny. h. 106°54' környékén, a d. sz. 71°10'-nél érte el. HEADLAND: Chronological List. 76.)

1839–1843 között pedig a tengerésztiszt James Clark Ross expedíciója járt az Antarktisz partjainál, aki körülhajózta a kontinenst, felfedezte a saját magáról elnevezett Ross-tengert és a Ross-szigetet (d. sz. 77°30'; k. h. 168°), továbbá feltérképezett egy körülbelül 500 mérföld hosszúságú partszakaszt, amelyet Victoria-föld névre keresztelt.<sup>96</sup>

Nagy-Britannia a Falkland-szigetek 1833-as megszerzését követően<sup>97</sup> látott hozzá a dél-atlanti térségben magáénak tartott területek adminisztratív megszervezéséhez. Viktória királynő 1843-ban uralkodói rendeletet (*Letters Patent*) adott ki, amelyben a körzetet „*Falkland-szigeteki gyarmatok és azok tartozékai* [vagy függő területei – Sz. K.]” néven említette,<sup>98</sup> s kinevezte a szigetek első brit kormányzóját is.<sup>99</sup> A pátenst utóbb több alkalommal (1876, 1892, 1908, 1917) is módosították, a később hivatalosan Falkland-szigeteki Függő Területek (*Falkland Islands Dependencies*) név alatt működő közigazgatási egység pontos határait azonban egészen 1908-ig nem definiálták.<sup>100</sup> Habár a déli féltekére egyre inkább áttevődő bálnavadászat – amely a 19. század második felétől kezdődően a

---

<sup>95</sup> 1775-ben elsőként egy angol kereskedő, bizonyos Samuel Enderby kísérelt meg brit bálna- és főkavadászfloottát felállítani a dél-atlanti térségben. (CLAYTON, Jane: *Ships Employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775–1815*. Berforts Group, Oxford, 2014; HEADLAND: Chronological List. 78.)

<sup>96</sup> NAAC A4311, 365/8. 145; HEADLAND: Chronological List. 151. A Victoria-föld (*Victoria Land*) a d. sz. 70°30'–78° között terül el. (United States Board on Geographic Names. A továbbiakban: USBGN. [Http://geonames.usgs.gov/apex/f?p=gnispq:5:0::NO::P5\\_ANTAR\\_ID:16032](http://geonames.usgs.gov/apex/f?p=gnispq:5:0::NO::P5_ANTAR_ID:16032). A megtekintés ideje: 2015. febr. 20.)

<sup>97</sup> A Falkland-szigetek (amelyet az argentinok Malvin-szigetekként tartanak számon) felett a dél-amerikai spanyol gyarmatbirodalom összeomlását követően, 1820 és 1831/1833 között Argentína (pontosabban az argentin állam elődjének tekinthető Río de la Plata-i Egyesült Tartományok) gyakorolta a fennhatóságot. „1831-ben azonban a Buenos Aires által kinevezett kormányzó, Luis Vernet – a környező vizeken folytatott halászati jogokkal összefüggésben – fegyveres konfliktusba bonyolódott az Amerikai Egyesült Államokkal. A szigetek akkori közigazgatási központját, Puerto de la Soledadot rövid időre amerikai csapatok szállták meg, akik távozásukkor a szigetcsoporthoz mindenféle kormányzattól mentesnek nyilvánították.” (SZALÁNCZI, József Krisztián: A brit birodalom előretolt „antarktisi” helyőrsége. A Falkland-szigetek stratégiai és katonai jelentősége Nagy-Britannia 20. századi dél-atlanti politikájában. In: Bene Krisztián – Dávid Ferenc – Sarlós István (szerk.): *Fejezetek a hadtörténelemből 3. Válogatás a Hadtörténelmi Esték 2006 és 2014 között elhangzott előadásából*. Magyar Hadtudományi Társaság, Pécs – Budapest, 2014. A továbbiakban: SZALÁNCZI: A brit birodalom előretolt „antarktisi” helyőrsége. 192.) Ezt a helyzetet használták ki a britek, akik 1833-ban a *Clio* hadihajót küldték a Falklandokhoz, s birtokba vették a területet. Azóta a szigetek – leszámítva az 1982-es Falkland-válság alatti argentin megszállás időszakát, amikor a Galtieri tábornok vezette katonai junta csapatai egy rövid időre elfoglalták azokat – a gyakorlatban Nagy-Britannia birtokában vannak. (DIÓSZEGI István – HARSÁNYI IVÁN – NÉMETH István (szerk.): *20. századi egyetemes történet*. III. kötet. 1945–1995. Európán kívüli országok. Korona Kiadó, Budapest, 1997. «A továbbiakban: DIÓSZEGI – HARSÁNYI – NÉMETH: i. m. 45.)

<sup>98</sup> „*Settlements in the Falkland Islands and their dependencies*”. (Antarctica Cases. «United Kingdom v. Argentina; United Kingdom v. Chile.» Pleadings, oral arguments, documents. Part I. Application Instituting Proceedings and Pleadings. International Court of Justice, 1956. 13. (A továbbiakban: ICJ 1956.) [Http://www.icj-cij.org/docket/files/26/9065.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/26/9065.pdf). A letöltés ideje: 2013. nov. 16.; HEADLAND: Chronological List. 157.)

<sup>99</sup> A Falkland-szigetek hivatalos honlapja. [Http://www.falklands.gov.fk/assets/Main-Events-in-the-History-of-the-Falkland-Islands-and-South-Georgia-Revised-Edition.pdf](http://www.falklands.gov.fk/assets/Main-Events-in-the-History-of-the-Falkland-Islands-and-South-Georgia-Revised-Edition.pdf). A letöltés ideje: 2014. febr. 22.

<sup>100</sup> HEADLAND: *The Island of South Georgia*. 45. A Falkland-szigetek az 1892-ben kiadott királyi rendelet értelmében koronagyarmat státuszt kaptak. (ICJ 1956. 13.; HEADLAND: Chronological List. 214.)

legnagyobb motivációs tényezőt jelentette a Déli-sarkvidék iránt érdeklődő államok számára – önmagában véve is emelt valamelyest a Falklandok egyébként igen szerény jelentőségén, Nagy-Britannia az 1900-as évek első évtizedében a politikai lehetőséget is meglátta a szigetszoport földrajzi elhelyezkedésében. VII. Eduárd király ugyanis 1908-ban kiadott királyi rendeletében a Déli-Georgiát, a Déli-Orkney-szigeteket, a Déli-Shetland-szigeteket, a Déli-Sandwich-szigeteket és az Antarktisz-félszigeten elterülő úgynevezett Graham-földet a Falkland-szigetek kormányzójának joghatósága alá helyezte.<sup>101</sup> A dekrétum jelentőségét nem lehet elégszer hangsúlyozni a tágabb értelemben vett témakör szempontjából: egyrészt ez volt az első olyan, hivatalosan kinyilvánított területi igény, amely déli-sarkvidéki kontinentális régiót is érintett, másrészt az Egyesült Királyság egyetlen tollvonással egy hatalmas kiterjedésű, dél-atlanti körzeteket is magába foglaló antarktisz szektort csatolt a birodalomhoz, megteremtve ezzel a mintát a későbbi jogkövetelések számára is.<sup>102</sup>

Meg kell jegyezni, hogy az 1908-as *Letters Patent* kiadását, amely brit értelmezés szerint egyszer és mindenkorra tisztázta az érintett térség státuszát, Norvégia – a későbbiekben még részletesen szóba kerülő – korabeli antarktisz tevékenysége és diplomáciai ügyetlenkedése is siettette, ettől függetlenül azonban kijelenthető, hogy a 20. század elején Nagy-Britannia rendelkezett a legkidolgozottabb déli-sarkvidéki politikával. A britek a Déli-óceánra gazdasági térségként tekintettek, s legfőbb céljuk a bálnavadászat feletti kontroll megszerzése volt.<sup>103</sup> Nagy-Britannia a Falkland-szigetek és tartozékai körüli bálnavadászatot 1906-ban egy úgynevezett licenrendszer bevezetésével egyoldalúan engedélykötelessé nyilvánította és a továbbiakban csak bérleti díj – kvázi adófizetés –

---

<sup>101</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 1. S. C. 499/1. Falkland Islands. (Dependencies.) Letters Patent. Dated 21st July, 1908. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 4 PART 1. Letters Patent 1908.) 1.

<sup>102</sup> Argentine and Chilean claims over Antarctic Territory – Policy. Prime Minister's Department. Top Secret. To be passed by hand. NAAC A1209, 1957/4937. Research Dept., Foreign Office, March 1955. (Térkép.) (A továbbiakban: NAAC A1209, 1957/4937. Research Dept. 1955. Térkép.) Az 1908-as *Letters Patent* a szövegezése alapján a d. sz. 50°-tól délre elterülő, illetve a ny. h. 20–80° közötti területekre vonatkozott. A rendeletet azonban 1917-ben felülvizsgálták (érdemes közbevetőleg megjegyezni, hogy a briteknek még az első világháború alatt is volt kapacitásuk az ügyel foglalkozni), mivel megfogalmazásából adódóan azt a látszatot keltette, mintha Nagy-Britannia a dél-amerikai szubkontinens déli szegélyére is igényt tartana (amely jócskán túlterjed a d. sz. 50°-án), megsértve ezzel Chile és Argentína államhatárait. A módosított okirat, amely a ny. h. 50–80° között már a d. sz. 58°-ra hivatkozott határvonalként, világossá tette, hogy a *Falkland Islands Dependencies* nem foglal magába dél-amerikai területeket, illetve azt is, hogy a szektoron belül minden sziget és terület a falklandi kormányzó fennhatósága alá tartozik. (NAAC A981, ANT 4 PART 1. S. C. 499/1. Falkland Islands. [Dependencies.] Letters Patent. Dated 28th March 1917. A továbbiakban: NAAC A981, ANT 4 PART 1. Letters Patent 1917. 1.)

<sup>103</sup> Fontos ismételtlen megállapítani, hogy az 1900-es évek elején gazdasági szempontból a Déli-sarkvidék jelentőségét a bálnavadászatból kifolyólag elsősorban a Déli-óceán jelentette. A kontinens mélyén fellelhető nyersanyagok kitermelése ebben az időszakban legfeljebb elméleti szinten és távlati értelemben kerülhetett szóba. A 20. század első felében az antarktisz kontinenst érintő területi követelések háttérben szinte minden esetben a környező vizekre vonatkoztatott bálnavadászati jogok birtoklása állt.

ellenében engedélyezte.<sup>104</sup> Ekkor még félreértésekre adott okot, hogy a későbbi falklandi szektor határai nem voltak pontosan meghatározva, 1908-tól azonban a rendeletet (illetve annak ugyanebben az évben kiadott módosított változatát) már a Falkland-szigeteki Független Területek egészére vonatkoztatták. Ez pedig azért számított gazdaságilag is fontos lépésnek, mert az adott időszakban a mély dél-atlanti régió jelentette a bálnavadászati ipar legfontosabb bázisát, amely az említett intézkedések révén brit fennhatóság alá került.<sup>105</sup>

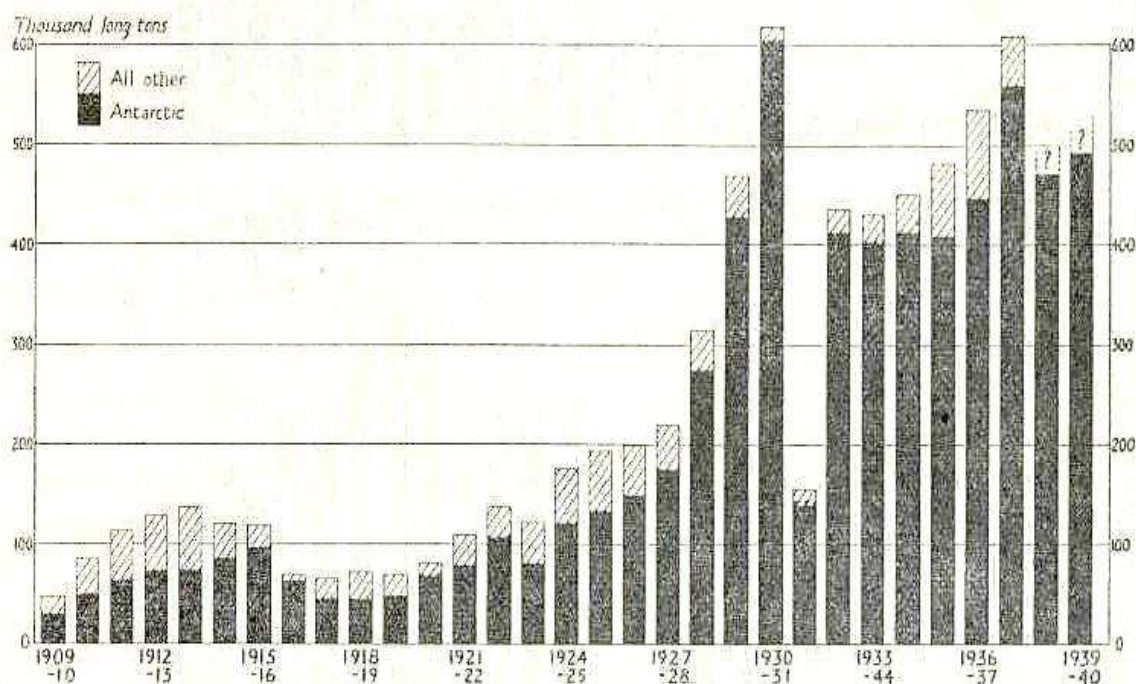


FIG. 2. Annual world production of whale-oil, total and Antarctic, 1909-10 to 1939-40. Data from *International Whaling Statistics* (Oslo).

7. ábra. Az ábra a kitermelt bálnaolaj mennyiségét, illetve annak az Antarktiszról és egyéb területekről származó eloszlását mutatja az 1909-1940 közötti időszakban. Az 1909-1910-es bálnavadászati szezonban a kitermelt olaj mennyisége mintegy 40 tonna körül mozgott, amelynek körülbelül 2/3-a már akkor is az antarktisi vizekről származott. Az 1930-1931-es szezonban a kitermelés már meghaladta a 600 tonnát, majd a nagy gazdasági világválságot követő periódusban, egészen a második világháború kitöréséig stabilan 400 tonna felett mozgott. Látható, hogy az első világháború után a bálnavadászati ipar fő területévé végleg a Déli-sarkvidék vált, egyes években akár 90-95%-os arányban is.

Forrás: NAAC A4311, 365/8. 7.

<sup>104</sup> NAAC A4311, 365/8. 51.; EPSTEIN, Charlotte: *The Power of Words in International Relations. The Birth of an Anti-Whaling Discourse*. MIT Press, Cambridge (USA) – London, 2008. 72. (A továbbiakban: EPSTEIN: i. m. 2008.)

<sup>105</sup> *The Regulation of Whaling. Legislation to Ratify Convention*. The National Archives, London (a továbbiakban TNA) CAB 24/249/36. Secret. Memorandum by the Secretary of State for Scotland and the Minister of Agriculture and Fisheries. C.P. 149 (34). May 31, 1934. 1. A bálnavadászati engedélyek kiadása és a tevékenység felügyelete a falklandi kormányzó hatáskörébe tartozott. (TØNNENSEN, J. N. – JOHNSEN, A. O.: *The History of Modern Whaling*. C. Hurst & Co., London és Australian National University Press, Canberra, 1982. A továbbiakban: TØNNENSEN – JOHNSEN: i. m. 180-181.)

Nagy-Britanniának a *Falkland Islands Dependencies* megszervezésekor leginkább a nemzetközi joggal gyűlt meg a baja, hiszen egy olyan szektor felett jelentette be szuverenitását, amelynek (szárazföldi) területei túlnyomó többségükben lakatlanok, vagy – például a Graham-föld esetében – huzamosabb emberi tartózkodásra eleve alkalmatlanok voltak. Márpedig az Egyesült Királyság által is aláírt 1885-ös, úgynevezett Kongó-akta alapján – amely a hivatalos állami fennhatóság alá nem tartozó, felfedezetlen területek lehetséges megszerzési módjairól is rendelkezett<sup>106</sup> – a jogcím csak abban az esetben minősült érvényesnek, amennyiben a foglalást bejelentő állam teljesítette az effektív okkupáció kritériumát is, azaz a szóban forgó régió felett tényleges fennhatóságot gyakorolt, és ott fizikailag is létező adminisztrációt működtetett.<sup>107</sup> Az egyezmény 35. cikkelye úgy rendelkezett, hogy „*a partmenti terület birtokosának kellő tekintélyt kell felmutatnia ahhoz, hogy megszerzett jogait tiszteletben tartassa.*”<sup>108</sup> Valódi közigazgatást a Déli-sarkvidéken a speciális éghajlati körülmények miatt azonban még a legnagyobb erőfeszítések árán sem lehetett létrehozni, ezért Nagy-Britannia korábbi, földrajzi felfedezéseken alapuló területi igényei papíron érvényesíthetetleneknek tűntek.<sup>109</sup> London ezért kénytelennek bizonyult kerülőutat választani, s így került a Falkland-szigetek a brit Antarktisz-politika középpontjába. A dél-atlanti szigetcsoport ugyanis egyértelműen lakott terület volt, amely felett az Egyesült Királyság szuverenitása – bár ezt Argentína vitatta – a gyakorlatban kétségbevonhatatlanul érvényesült. Ezért az újonnan megszervezett antarktisi szektor élére a falklandi kormányzót állították,<sup>110</sup> akinek a személye az egész körzet feletti brit uralmat és

---

<sup>106</sup> General Act of the Conference of Berlin Concerning the Congo. *The American Journal of International Law*, 1909/1. 24. Az egyezmény a megkötésekor elsősorban Afrikára vonatkozott, később azonban hivatkozási alapként szolgált északi- és a déli-sarkvidéki ügyekben is. A szerződést az Osztrák-Magyar Monarchia is ratifikálta, a vonatkozó rész az 1886. évi XIV. törvénycikk (VI. fejezet, 35. cikk) alapján magyarul a következőképpen hangzik: „*A jelen okmányt aláírt hatalmak elismerik azon kötelezettséget, hogy az afrikai földrész partjain általuk elfoglalt területeken oly hatóság létezését biztosítsák, mely a szerzett jogokat és szükség esetében a kereskedelmi és átviteli szabadságot, azon feltételek mellett, melyek e tekintetben megállapítottak, tiszteletben tartani képes.*” (Ezer év törvényei. Digitális adatbázis: Magyarország törvényei 1000 és 2003 között. 1886. évi XIV. törvénycikk. [Http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6207](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6207). A megtekintés ideje: 2015. febr. 28.)

<sup>107</sup> CSATLÓS Erzsébet: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktison. 118. Ezzel kapcsolatban megjegyzendő, hogy „*1933-ban az Állandó Nemzetközi Bíróság Kelet-Grönland okkupációjának megítélése során enyhített az effektív okkupáció követelményén olyan esetekben, amikor a terület fizikai körülményei akadályozzák, hogy az igényelt teljes területen kiépítsék az állami uralmat.*” (CSATLÓS Erzsébet: Az Antarktisz nemzetközi jogi helyzete a XXI. században. *Miskolci Jogi Szemle*, 2012/1. 48.)

<sup>108</sup> ORMOS – MAJOROS: i. m. 170.

<sup>109</sup> A Déli-Georgia és a Déli-Sandwich-szigetek mellett 1908-ban a Déli-Orkney- és a Déli-Shetland-szigetekre, valamint a Graham-földre vonatkozóan léteztek 18–19. századi felfedezéseken, vagy partra lépéseken alapuló brit jogcímek. (NAAC A4311, 365/8. 34–48.)

<sup>110</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 1. Letters Patent 1908. 1–2.

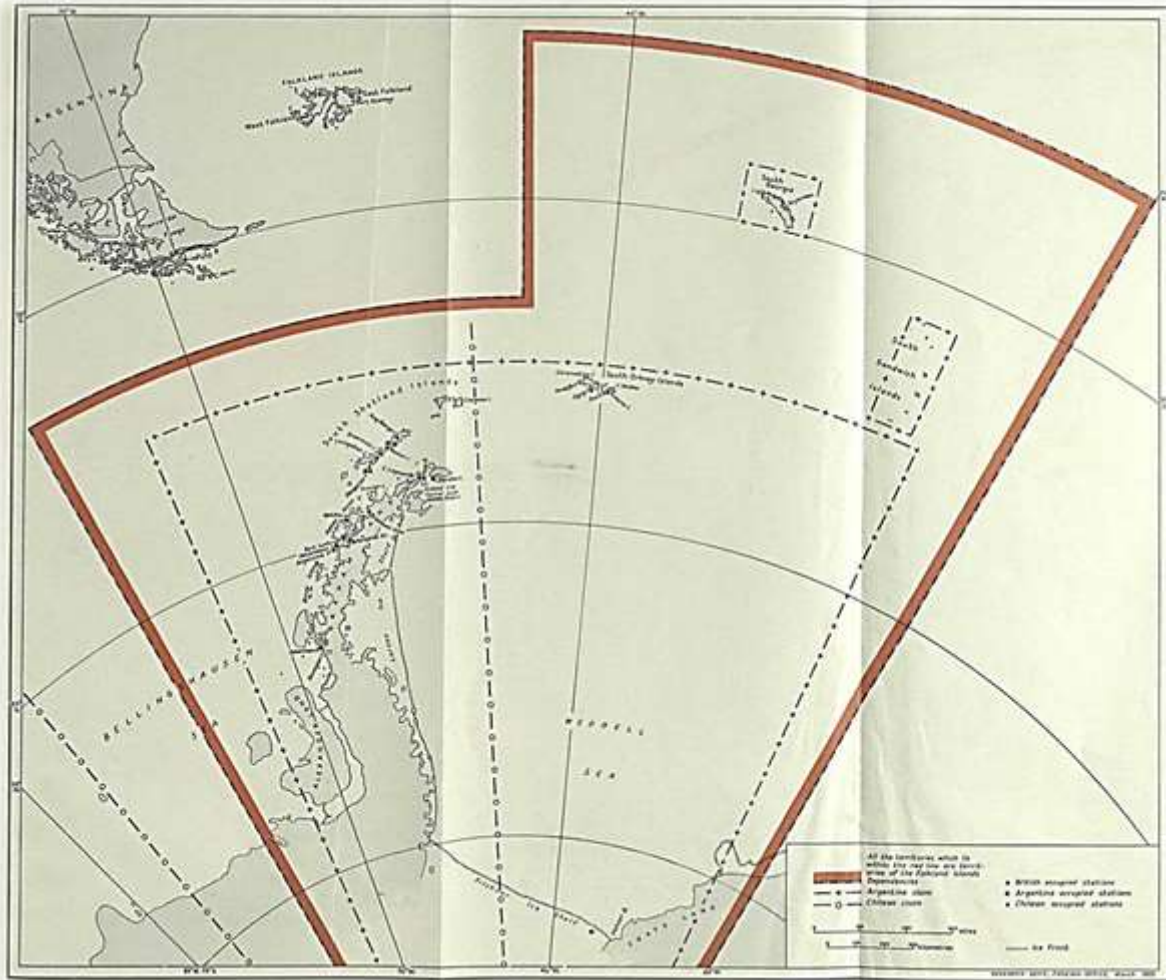
egyben az effektív okkupáció megvalósulását is szimbolizálta.<sup>111</sup> Fontos megemlíteni, s egyben a dél-atlanti, illetve antarktisi adminisztrációs ügyek bonyolultságát is jelzi, hogy a korabeli brit térképek a Falkland-szigeteket a Falkland-szigeteki Független Területek szektorhatárain kívülre helyezik.<sup>112</sup> Ez azt jelenti, hogy a kormányzó párhuzamosan két közigazgatási egység élén állt: a szigetek és a Független Területek ügyei is az ő hatáskörébe tartoztak. Mindez kiválóan mutatja, hogy a szigetcsoport birtoklása Argentínával szemben 1908 után már nem csupán presztízs-, hanem kulcskérdést jelentett a birodalom dél-atlanti gyarmatait, illetve antarktisi szektorát illetően. A Falkland-szigetek esetleges elvesztése alapjaiban rendítette volna meg a brit uralom jogalapját a térségben – nem véletlen tehát, hogy az Egyesült Királyság soha még csak hallani sem akart semmilyen konzultációról a szigetek státuszát illetően.<sup>113</sup>

---

<sup>111</sup> Az effektív okkupáció ilyen jellegű megkerülése akár adminisztrációs trükként is felfogható, hiszen a valóságban Nagy-Britannia továbbra sem gyakorolt semmiféle valós uralmat a *Falkland Islands Dependencies* túlnyomórészt lakatlan területei felett. A Falkland-szigetek viszonylagos földrajzi közelsége a déli-sarkvidékhez azonban jogilag mégis magyarázhatóbbá tette a helyzetet.

<sup>112</sup> NAAC A1209, 1957/4937. Research Dept. 1955. (Térkép); Antarctic Control - Australian Sector Pt. 2. NAAC A981, ANT 2 PART 2. Antarctic Regions 1933. Prepared by Property and Survey Branch Dept. of the Interior, Canberra, 1933. (Térkép.) (A továbbiakban: NAAC A981 ANT 2 PART 2. Antarctic Regions 1933. Térkép.)

<sup>113</sup> Természetesen az angol álláspont korábban is határozottan elutasító volt a kérdésben, s jól jellemezhető azzal a rövid jegyzékkel, amelyet 1888-ban a brit kormány nyújtott át Quirno Costa argentin külügyminiszternek: „*Őfelsége Kormánya megtagad minden vitát, mely kétségbe vonja Őfelsége jogát a Falkland-szigetekre...*” (MAÑANA LAINO, Daniel: *Harc a Falkland- (Malvin-) szigetekért*. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985. 11. A továbbiakban: MAÑANA LAINO: i. m.) A témakört részletesen lásd: SZALÁNCZI: A brit birodalom előretolt „antarktisi” helyőrsége.



8. ábra. A Falkland-szigeteki Független Területek 1955-ös térképe. Az ábrán látszik, hogy a szektor határai az 1917-es módosítást követően elkerülik a dél-amerikai kontinent, illetve maguk a Falkland-szigetek is a szektoron kívül találhatóak.

Forrás: NAAC A1209, 1957/4937. Research Dept. 1955.

A közigazgatási vonatkozások mellett Nagy-Britannia arra is ügyelt, hogy kutatóexpedíciók szervezésével újabb és újabb felfedezésekre alapozott jogcímekeket szerezzen magának a Déli-sarkvidék térségben.<sup>114</sup> Ezeknek az utaknak a közös vonását képezte, hogy a résztvevők előre eltervezett és rendkívül sok összetevőből álló tudományos programot hajtottak végre. A különböző oceanográfiai, meteorológiai, geológiai és egyéb vizsgálatok azonban nem csak az Antarktisz megismerésére, hanem a későbbi brit jogigények megerősítésére, igazolására is szolgáltak. Nagy-Britannia a világ legjelentősebb tengeri hatalmaként, a tudományos kutatást a birodalmi érdekek szolgálatába állítva, kihasználta

<sup>114</sup> Fontosabb brit birodalmi kutatóutak 1900 és 1918 között: Discovery-expedíció (Robert F. Scott, 1901–1904), Nimrod-expedíció (Ernest Shackleton, 1907–1909), Terra Nova-expedíció (Robert F. Scott, 1910–1913), ausztrálzásiai Antarktisz-expedíció (Douglas Mawson, 1911–1914), birodalmi transzantarktisi expedíció (Ernest Shackleton és Aeneas Mackintosh, 1914–1916/17). (RIFFENBURGH: i. m. 1112.)

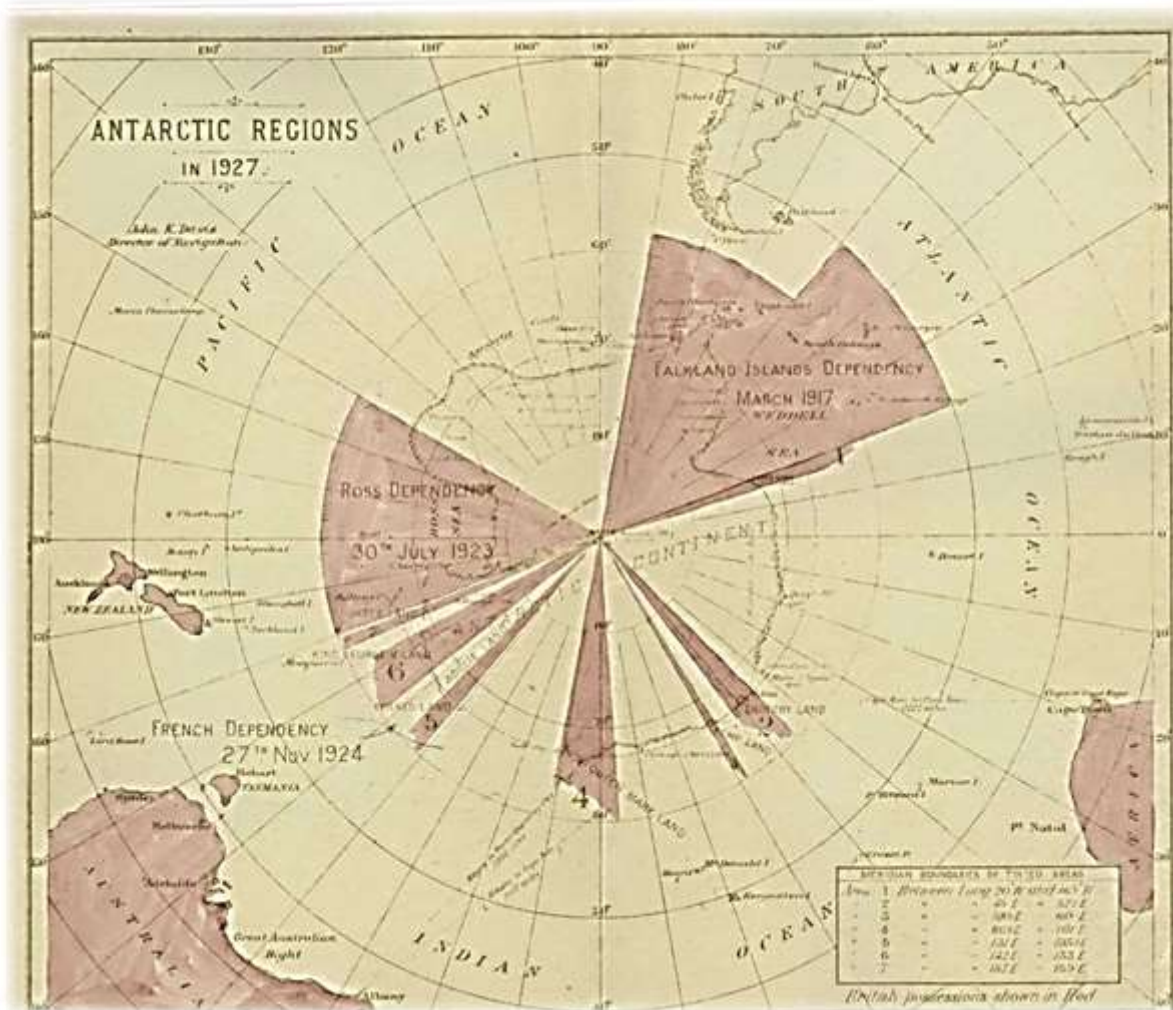
helyzeti előnyét a Déli-sarkvidék „gyarmatosításának” folyamatában. Ráadásul az első világháborút megelőző erőteljes lépések helyébe az 1920-as évektől kezdődően egyfajta „gőzhengerszerű” brit Antarktisz-politika lépett, amelyben már nem csak az Egyesült Királyságnak, hanem a birodalom Európából nézve távoli, de a Déli-sarkvidéktől nem túlságosan messze elterülő részeinek, Ausztráliának és Új-Zélandnak is komoly szerep jutott. „*A brit állam az Antarktiszra gyarmati térségként tekintett, amelyet a többihez hasonlóan fennhatóság alá kell vonni... Nem Antarktisz-kutatás volt ez, hanem birodalmi fejlesztés*”<sup>115</sup> – foglalta össze a térségbeli brit tevékenység lényegét Peder Roberts, a Stockholmban székelő svéd Királyi Technológiai Intézet sarkvidékkutatással foglalkozó munkatársa, aki *The European Antarctic* című könyvében egyebek mellett a korabeli brit, svéd és norvég antarktisi tevékenységet hasonlította össze. S valóban: a brit birodalom 1923-ban a falklandi mintát követve létrehozta második déli-sarkvidéki közigazgatási egységét is, az úgynevezett Ross Független Területet (*Ross Dependency*, a d. sz. 60°-tól délre, a ny. h. 150° és a k. h. 160° között), amely – természetesen a halászati jogosultságokkal egyetemben – az új-zélandi főkormányzó igazgatása alá került.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> „*The British state viewed the Antarctic as a colonial space to be controlled like others... This was not Antarctic exploration; it was imperial development.*” (ROBERTS, Peder: *The European Antarctic. Science and Strategy in Scandinavia and the British Empire*. Palgrave Macmillan, New York, 2011. 29. A továbbiakban: ROBERTS, P.: *The European Antarctic*.)

<sup>116</sup> *Control of Antarctic. From November 1927 to September 1928, including the origin of the „Discovery” Expedition. Part VI. NAAC A981, ANT 4 PART 6. Antarctic Regions in 1927. John K. Davis. Director of Navigation. (Térkép.); NAAC A981, ANT 12. Antarctic. New Zealand Interests – Ross Dependency. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 12.) Ross Dependency – Provisions for Government thereof. At the Court at Buckingham Palace, the 30th Day of July, 1923. A Ross Független Területre vonatkozó brit követelés alapját elsősorban James Clark Ross 1839–1843 közötti felfedezőútja, illetve Ernest Shackleton 1907–1909 közötti expedíciója képezte. (NAAC A4311, 365/8. 80.)*





9. ábra. Az antarktisz területi követelések egy 1927-es brit térképen. A Falkland-szigeteki Független Területek mellett a térkép már jelöli az új-zélandi igazgatás alá helyezett Ross Független Területet is, illetve *French Dependency* név alatt az Adélie-föld néven ismert, 1924-ben létrehozott francia szektort is.

Forrás: NAAC A981, ANT 4 PART 6. Antarctic Regions in 1927.

A *Ross Dependency* létrehozását követően kisebb közjáték zavarta meg Nagy-Britannia egyre inkább kiteljesedni látszó birodalmi törekvéseit a Déli-óceán térségében. Franciaország ugyanis 1924-ben – érzékelve, hogy ha nem tesz záros határidőn belül komoly lépéseket, teljes egészében kiszorulhat a fehér kontinenst érintő ügyekből – egy 19. századi francia felfedező, bizonyos Dumont d’Urville kapitány 1840-es felfedezésére hivatkozva hivatalos területi követelést jelentett be a k. h. 136–142° között elterülő úgynevezett Adélie-földre (*Terre Adélie*), s a szektort a madagaszkári kormányzó alárendeltségébe utalta.<sup>117</sup>

<sup>117</sup> NAAC A981, ANT 48 PART 1. Memorandum. On the Validity of the French Claims in the Antarctic. Confidential. Hydrographic Department, Admiralty, October, 1925. 1. A rendelet első cikkelye kimondta, hogy az érintett körzetben a vadászati (halászati) jogok a francia állampolgárokat illetik meg. (NAAC A981, ANT 48 PART 1. „Journal Officiel”, 29th March, 1924. (Translation DFN/AC.) Done at Paris, 27th March, 1924. A. Millerand. By the President of the Republic, A. Sarraut, Minister of the Colonies.) A határozat az Adélie-föld

Párizs lépése több szempontból is kellemetlen helyzetbe hozta a brit kormányt. Egyfelől a szóban forgó régió kettévágta az ekkor még csak terv formájában létező ausztrál antarktisz szektort, amelynek létrehozását a k. h. 45–160° között Nagy-Britannia eddigre már gyakorlatilag eldöntötte,<sup>118</sup> másrészt pedig a briteknek be kellett látniuk azt is, hogy – amennyiben komolyan veszik saját érveiket, amelyekkel a falklandi és az új-zélandi szektor feletti fennhatóságukat igyekeztek bizonyítani – a francia követelés jogszerűségéhez nem férhet kétség. Ausztrália ugyan erősen kapacitálta Londont egy ellenkövetelés bejelentésére,<sup>119</sup> Őfelsége kormánya azonban kénytelen–kelletlen tudomásul vette a helyzetet, mivel felmérte, hogy kizárólag olyan akadályokat tudna a jogigény útjába gördíteni (az effektív okkupáció hiányát, illetve azt, hogy a felfedezés óta a franciák semmilyen tudományos tevékenységet sem folytattak a területen), amelyekkel saját pozícióit is aláásná, elsősorban a falklandi szektorban.<sup>120</sup> A döntés jól jellemezte a britek pragmatizmusát, hiszen a birodalmi érdek elsősorban az Ausztráliának szánt régió mielőbb megszervezését kívánta, amelyet egy Franciaországgal folytatott, esetlegesen elmérgesedő vita csak hátráltatott volna. Az Adélie-föld esete kellemetlen volt ugyan, ám eltörpült a tény mellett, hogy a fehér kontinens keleti felének legnagyobb része ekkor még gazdátlanul hevert. Nagy-Britannia

---

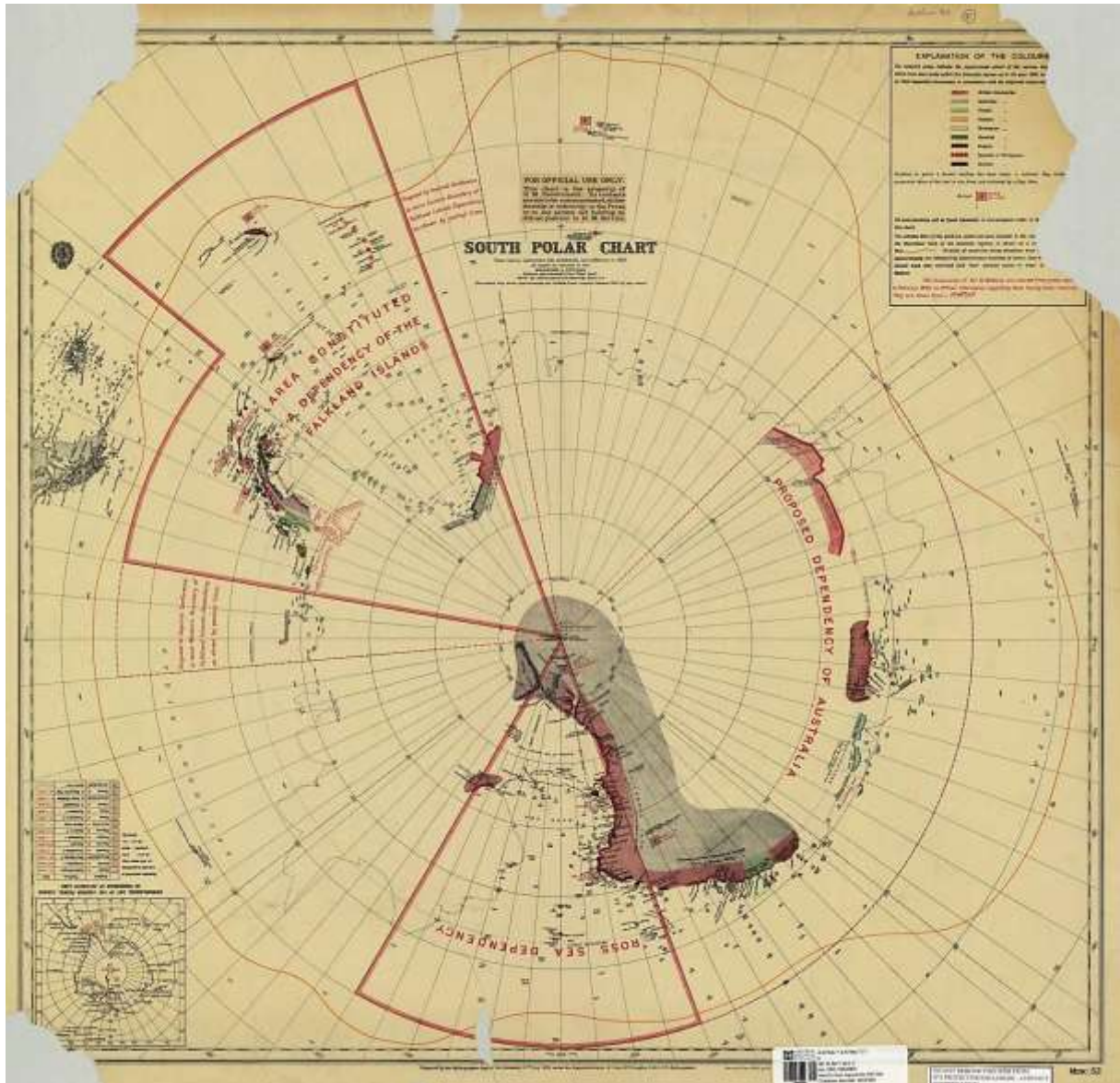
mellett az Indiai-óceánban fekvő Crozet-szigetekre is vonatkozott, hatályát pedig nem sokkal később a Kerguelen-szigetekre, továbbá az Amszterdam- és a Szent Pál-szigetre is kiterjesztették. (Uo. British Consulate, Antananarivo, Madagascar, September 23rd 1926. No. 29 (162/25). Levél: Smith – Chamberlain.) Az Adélie-földdel kapcsolatos szuverenitási kérdést részletesen lásd: SZALÁNCZI József Krisztián: *The French Segment of Antarctica. The question of sovereignty over Adélie Land in 1924.* In: Krisztián Bene – Ferenc Dávid (szerk.): *Entre coopération et antagonismes. Les dimensions des relations franco-hongroises, de l'époque moderne à l'intégration européenne.* Éditions Codex, Talmont St. Hilaire; Université de Pécs, 2014. 121–130.)

<sup>118</sup> A brit admirális egyik, 1925-ben készült és 1927-ben kiegészített térképén, amely az Antarktiszot ábrázolja, jól látható, hogy a terület *Proposed Dependency of Australia*, azaz „Ausztrália tervezett gyarmata” néven szerepel. (Printed map of Antarctica, probably associated with Imperial Conference of 1930. Shows proposed Australian Dependency. NAAC AA1964/7, 5. South Polar Chart. For official use only. Prepared by the Hydrographic Dept. of the Admiralty 12th Aug. 1925, under the Superintendance of Capt. H. P. Douglas, C. M. G. R. N. Hydrographer. Térkép.)

<sup>119</sup> „[A korábbi – Sz. K.] brit felfedezés és kutatás határozott jogokat biztosít a birodalom számára a terület felett, amelyek kellő súllyal esnek a latba ahhoz, hogy komoly ellenkövetelést képezzenek a francia igényekkel szemben” – hangzott az ausztrál kormány álláspontja. (NAAC A981, ANT 48 PART 1. Control of Antarctic Regions. Prime Minister. WH/ML. 11.2.25. 2.) Ausztrália természetesen a szektor minél előbbi megszervezéséért kampányolt, hiszen nyilvánvaló volt, hogy a terület az államszövetség főkormányzójának joghatósága alá fog kerülni.

<sup>120</sup> NAAC A4311, 365/8. 99. A helyzetet bonyolította, hogy Franciaország az 1924-es elnöki dekrétumban nem határozta meg pontosan az Adélie-föld kiterjedését, amit a britek úgy értelmeztek, hogy a későbbiek folyamán Párizs esetleg a környező régiókra is ki akarja terjeszteni fennhatóságát. Egy ilyen lépés geológiai okok alapján könnyedén indokolható lett volna, Nagy-Britannia számára viszont már teljességgel elfogadhatatlan, mivel a szűkebb értelemben vett Adélie-föld környezetében több olyan terület is feküdt, amelyeket az ausztrál Douglas Mawson fedezett fel 1911–1914 közötti expedíciója során, s a brit korona nevében jogigényt jelentett be rájuk. (HEADLAND: Chronological List. 253.; MAWSON, Douglas: *The B.A.N.Z. Antarctic Research Expedition, 1929–1931: a paper read at the Evening Meeting of the Society on 7 March 1932 by Professor Debenham, on behalf of Sir Douglas Mawson. The Geographical Journal, 1932/2. 101.*) Az Adélie-föld kiterjedését (k. h. 136–142°) végül egy 1938-as francia elnöki rendelet tisztázta. (NAAC A4311, 365/8. 99.)

levonta a tanulságot, miszerint déli-sarkvidéki uralma mégsem teljesen megkérdőjelezhetetlen, s teljes energiával hozzálátott a későbbi Ausztrál Antarktisz Terület annexiójának előkészítéséhez.



10. ábra. Az Ausztrál Antarktisz Terület tervezett határvonala 1928-ban. (Proposed Dependency of Australia). A végül 1933-ban megszervezett ausztrál szektor mintegy 6 millió km<sup>2</sup>-t ölelt fel, s önmagában véve is lefedte az antarktisz kontinens 42%-át.

Forrás: NAAC AA1964/7, 5. South Polar Chart. For official use only. Prepared by the Hydrographic Dept. of the Admiralty 12th Aug. 1925, under the Superintendance of Capt. H. P. Douglas, C. M. G. R. N. Hydrographer.

Az Egyesült Királyság térségbeli törekvéseiről kitűnő helyzetjelentést találhatunk az 1926-os brit birodalmi konferencia jegyzőkönyvében, amely külön fejezetben foglalkozik az Antarktisz kérdésével. Eszerint az adott pillanatban a Falkland-szigeteki és új-zélandi szektorokon kívül a Coats-föld (ny. h. 20–37°) bizonyos részeire, az Enderby-földre (k. h. 45–

55°), a Kemp-földre (55–60°), a Queen Mary-földre (91–102°), a Wilkes-földre (k. h. 102–136°) az V. György-partra (k. h. 142–155°) és az Oates-földre (k. h. 155–163°) léteztek felfedezéseken alapuló – de hivatalosan ekkor még nem bejelentett – brit jogcímek.<sup>121</sup> Ezek a felettebb ritkán emlegetett földrajzi nevek akkor telnek meg igazán tartalommal, ha térképen szemléljük meg elhelyezkedésüket.<sup>122</sup> (Ld.: 11. ábra.) Ekkor ugyanis kiderül, hogy a Coats-föld kivételével mindegyik az Antarktisz úgynevezett „ausztrál kvadránsában” található, s ha összefüggő területként tekintünk rájuk, egy hatalmas kiterjedésű régió körvonalai bontakoznak ki előttünk. Nagy-Britannia – részben az Adélie-földdel kapcsolatos eset, részben pedig az egyre erőteljesebb norvég aktivitás miatt – 1929-ben nagyszabású expedíciót indított az Antarktisz keleti partvidékére, azzal a ki nem mondott, de nyilvánvaló céllal, hogy az Ausztrál Antarktisz Terület hivatalos megszervezése előtt megerősítse a régióra formált brit jogigény(ek)e)t.<sup>123</sup> A brit, ausztrál és új-zélandi részvétellel megvalósult úgynevezett BANZARE-expedíció (1929–1931),<sup>124</sup> amelyet a veterán ausztrál sarkvidékkutató, Douglas Mawson vezényelt le, a birodalmi kutatóutak mintapéldájának is nevezhető, amely során a tudományos tevékenység teljes egészében a déli-sarkvidéki brit (ausztrál) expanziós igényeket szolgálta ki.

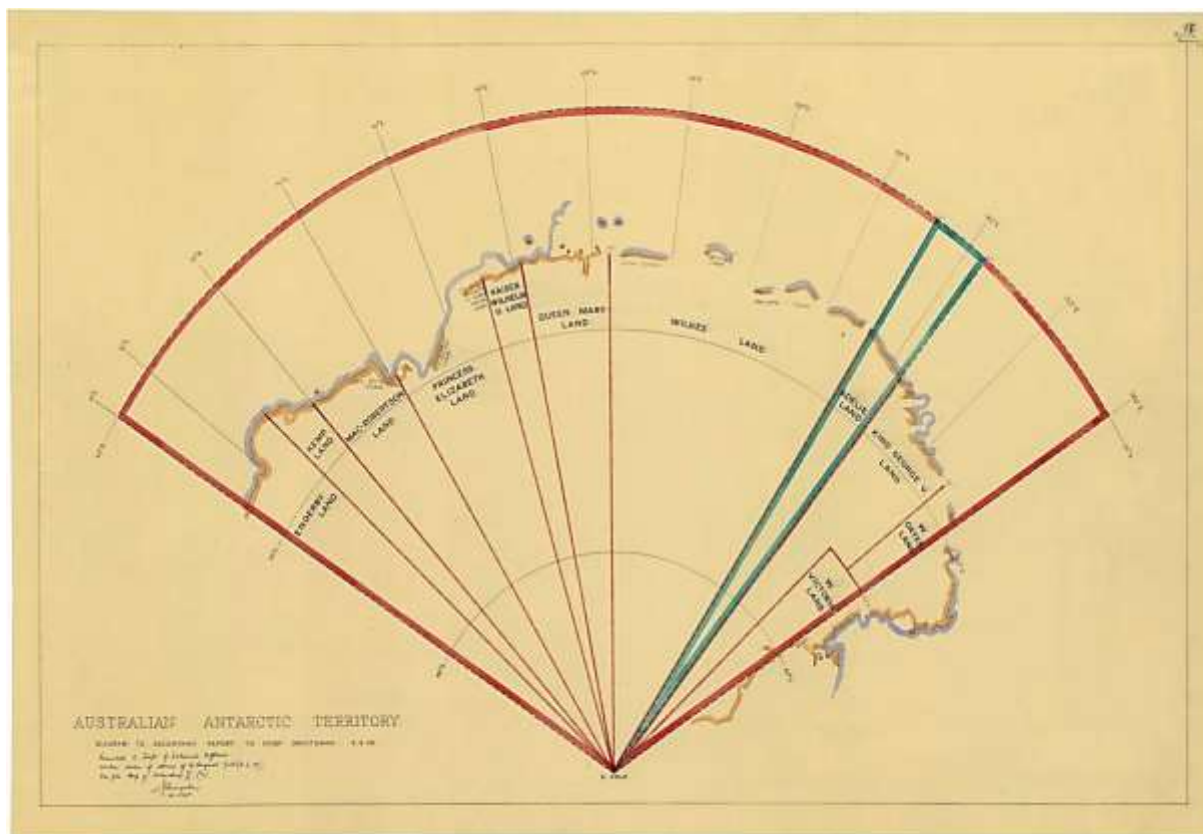
---

<sup>121</sup> RIFFENBURGH: i. m. 50–51.; Imperial Conference 1926. NAAC A1, 1927/14972. 1926–27. The Parliament of the Commonwealth of Australia. Imperial Conference, 1926. Summary of Proceedings. (A továbbiakban: NAAC A1, 1927/14972.) XI. British policy in the Antarctic. 22.) A Coats-föld legnagyobb része a Falkland-szigeteki szektor részét képezte, keleti sávja azonban kívül esett a zónahatáron, ezért került nevesítésre a birodalmi konferencia jegyzőkönyvében. (Uo.)

<sup>122</sup> Segment of Antarctica entitled, Australian Antarctic Territory. NAAC AA1964/7, 23 COPY A. Australian Antarctic Territory. Diagram to Accompany Report to Chief Draftsman. 8.8.38.

<sup>123</sup> MILLS: i. m. 412–413.

<sup>124</sup> BANZARE: British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition.



11. ábra. Az Ausztrál Antarktisi Terület egy 1938-ból származó térképen, rajta az Enderby-föld, a Kemp-föld, a Queen Mary-föld, a Wilkes-föld, az V. György-part és az Oates-föld, illetve Douglas Mawson felfedezései: a MacRobertson-föld, a Banzare-part és a Princess Elizabeth-föld. Érdekesség, hogy a térkép a Kaiser Wilhelm II-part nevét és a norvég felfedezéseket is tartalmazza (Lars Christensen-part, Ingrid Christensen-part, Kong Leopold és Dronning Astrid-part), illetve zöld kerettel jelöli a francia szektort, Adélie-földet is.

Forrás: NAAC AA1964/7, 23 COPY A. Australian Antarctic Territory.

Mawson a vállalkozás alatt felfedezte a MacRobertson-földet (k. h.  $60\text{--}73^\circ$ ),<sup>125</sup> a Banzare-partot (k. h.  $122\text{--}130^\circ$ )<sup>126</sup> és a Princess Elizabeth-földet (k. h.  $73\text{--}87^\circ$ ),<sup>127</sup> elhaladt a Kemp- és az Enderby-föld partvidéke előtt, továbbá érintette az V. György-partot is. Emellett 1930. január 13-án partra szállt az általa elnevezett Proclamation-szigeten (d. sz.  $65^\circ 50'$ ; k. h.  $53^\circ 30'$ ), s bejelentette a brit korona fennhatóságát „az Enderby-föld, a Kemp-föld, [és] a MacRobertson-föld [felett] a partközeli szigetekkel egyetemben.”<sup>128</sup> Az expedíció vezetője később levélben is tájékoztatta az ausztrál hatóságokat a kinyilatkoztatás körülményeiről, amelyben részletesen leírta, hogy a szigeten felvonták a brit lobogót, felolvasták a

<sup>125</sup> RIFFENBURGH: i. m. 389.

<sup>126</sup> USBGN. <http://geonames.usgs.gov/apex/f?p=136:2:0::NO:RP::>. A megtekintés ideje: 2015. márc. 31.

<sup>127</sup> RIFFENBURGH: i. m. 534.

<sup>128</sup> Proclamation of sovereignty rights over Antarctic territory made by Sir Douglas Mawson on 13th January 1930. NAAC B1759 1930/2. Proclamation. (A továbbiakban NAAC B1759 1930/2.) A kiáltvány a szövegezése szerint a k. h.  $47\text{--}73^\circ$  közötti területre vonatkozott, a d. sz.  $65^\circ$ -áig benyúlóan. (A későbbiek folyamán még említésre kerül, hogy Mawson tulajdonképpen kényszerből választotta a szigetet a bejelentéshez, mivel a kontinensen nem sikerült partra lépnie, s az idő is sürgette egy párhuzamosan zajló norvég expedíció miatt.)

proklamációt, majd az iratot egy fémhengerbe helyezve a zászló póznájához rögzítették, továbbá hátrahagytak egy fából készült táblácskát, amelyen a felolvasás ténye mellett feltüntették a dátumot is – ezt követően pedig a résztvevők közösen elénekelték a brit nemzeti himnuszt és egy fényképet is készítettek az eseményről.<sup>129</sup>

Az ausztrál kormány, amely az új közigazgatási egység megszervezését az említett francia igény, majd később a norvégok aktivitása miatt egyébként is évek óta sürgette,<sup>130</sup> a lehető leghamarabb be kívánta jelenteni az annexiót. Az aktusra, amely az Ausztrál Antarktisz Terület (*Australian Antarctic Territory*) névre keresztelt régiót (a d. sz. 60°-tól délre, a k. h. 45–160° között, kivéve az Adélie-földet) az Ausztrál Államszövetség, illetve annak főkormányzója fennhatósága alá helyezte, végül 1933-ban került sor.<sup>131</sup> A birodalom ezzel egy csaknem 6 millió km<sup>2</sup> kiterjedésű, az antarktisz kontinens 42%-át lefedő terület felett nyilvánította ki uralmát.<sup>132</sup> Nagy-Britannia déli-sarkvidéki politikájának legfontosabb célkitűzései – a térség minél nagyobb hányadának felosztása az impérium részegységei között, valamint a bálnavadászat feletti kontroll biztosítása – tehát az 1930-as évek első felére túlnyomó részben megvalósultak. A brit birodalmi Antarktisz megszületett, Londont pedig a továbbiakban nem sürgette az idő; így az ausztrál szektor megszervezését követően Öfelsége kormánya a nyílt terjeszkedéssel szemben már sokkal inkább pozícióinak megtartására helyezte a hangsúlyt a régióban.

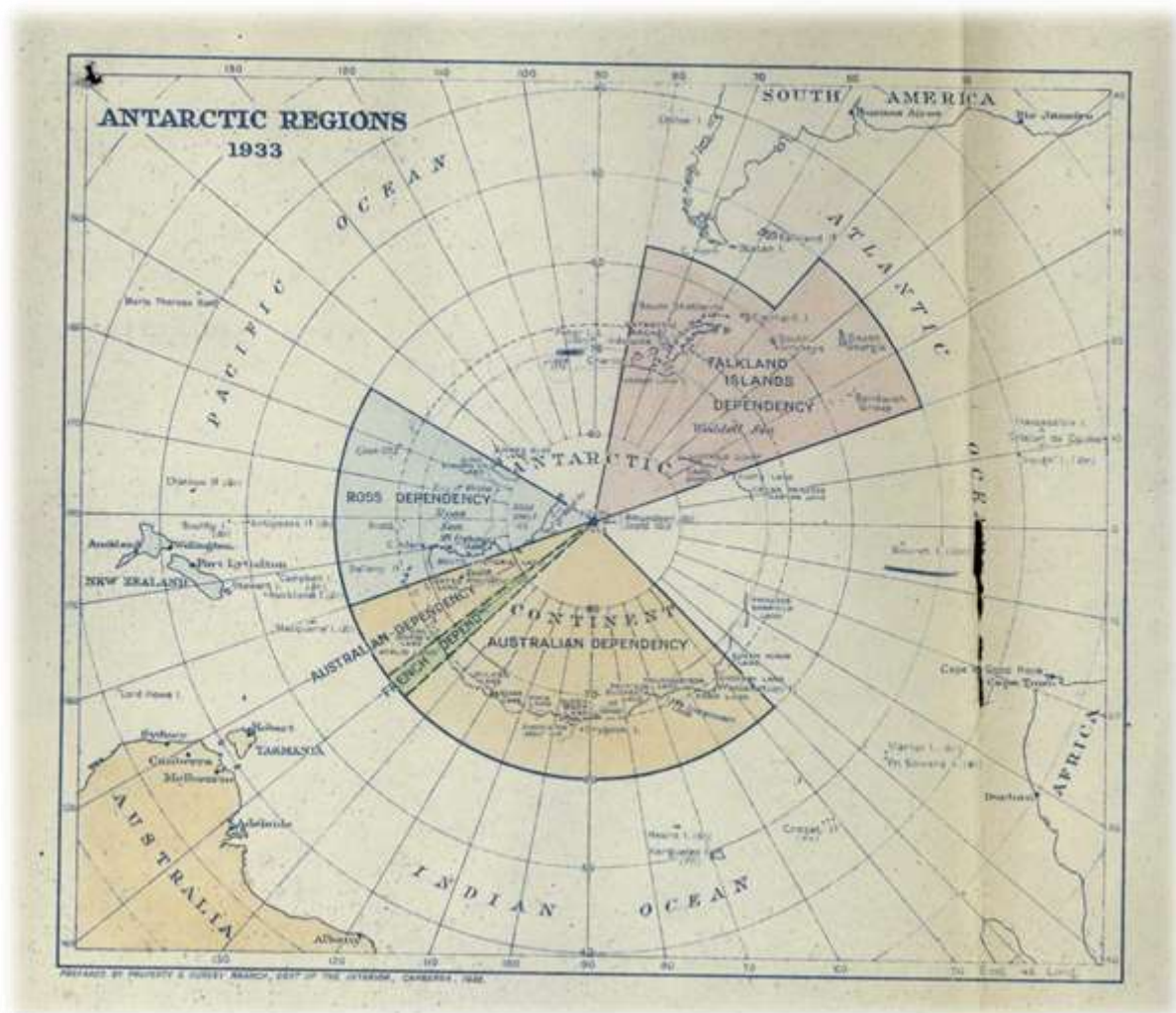
---

<sup>129</sup> BANZARE. British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition. Annexation of territories. NAAC A461, C413/6. B.A.N.Z. Antarctic Research Expedition. Hobart, 22nd November, 1930. F. Strahan, Enqre., Secretary, Antarctic Committee, Prime Minister's Department. Canberra, F. C. T. Levél: Mawson – Strahan.)

<sup>130</sup> NAAC A981, ANT 48 PART 1. Memorandum for the Official Secretary to the Governor-General. S. C. 499/34. Melbourne, 3rd December, 1924. Secretary.

<sup>131</sup> An Act to provide for the acceptance of certain territory in the Antarctic Seas as a Territory under the authority of the Commonwealth and for the Government thereof – Australian Antarctic Territory Acceptance Act 1933. NAAC A1559, 1933/8. A dokumentum a francia jogigénnyel kapcsolatban úgy fogalmaz, hogy az „Adélie-földön kívül minden sziget és terület” az Ausztrál Államszövetség fennhatósága alá kerül az említett szektorhatárokon belül. (Uo.) Megjegyzendő, hogy valójában két rendelet, illetve törvény került kibocsátásra. Az elsőt 1933. február 7-én a brit Királyi Államtanács adta ki, a másodikat pedig – amely a fenti hivatkozásban szerepel – 1933. június 13-án az ausztrál parlament fogadta el, *Australian Antarctic Territory Acceptance Act* néven, s hivatalosan 1936-ban lépett hatályba. (HEADLAND: Chronological List. 291.)

<sup>132</sup> Antarctic Control Australian Sector Pt.I. NAAC A981 ANT 2 PART 1. Antarctic Regions 1933. Prepared by Property and Survey Branch Dept. of the Interior, Canberra, 1933. (térkép); RIFFENBURGH: i. m. 115.



12. ábra. Az antarktisz szektorok 1933-ban. Sárga színnel jelölve az óriási kiterjedésű Ausztrál Antarktisz Terület, amelyet kettészél a zölddel jelölt francia Adélie-föld. Utóbbi akkor az egyetlen hivatalosan is bejelentett olyan szektor volt, amely nem a brit birodalom igazgatása alatt állt.

Forrás: Antarctic Control Australian Sector Pt.I. NAAC A981 ANT 2 PART 1. Antarctic Regions 1933.

## 1.2. A német bálnavadászat kérdései a második világháború előtti időszakban (1933–1939)

### 1.2.1. A német bálnavadászat megteremtésének előzményei (1933–1935)

A korabeli antarktisi felderítő utak többségéhez hasonlóan az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció életre hívásának kiindulópontját is a bálnavadászati kérdések jelentették.<sup>133</sup> A hatalmas tengeri emlősök zsírából kinyert olaj a margarin egyik legfontosabb alapanyagának számított, így kiválóan fel lehetett használni népességélelmezési célokra. Emellett elengedhetetlen kellékét képezte a szappangyártásnak, számos kozmetikai cikknek és gyógyszeripari terméknek, továbbá lámpaolajként is funkcionált.<sup>134</sup> „*Mint késztermék, felveszi a versenyt a vajjal, a disznózsírral és a faggyúval, nyersanyagként pedig minden növényi zsiradékkal*”<sup>135</sup> – állapították meg az antarktisi területi követelésekről készített összefoglalójuk bevezetőjében a brit *Foreign Office* szakemberei 1945-ben, hozzátéve, hogy „*jelenleg ez a világ egyik legfontosabb nyersanyaga.*”<sup>136</sup> Ráadásul a nehéz- és a hadiiparban is alkalmazták: az előbbiben főként precíziós műszerek olajozáshoz, utóbbiban pedig robbanóanyagok előállításához.<sup>137</sup> „*A bálnaolaj kinyerése nem csak a margarinkészítésben és a szappaniparban játszott fontos szerepet, hanem az egyik legfontosabb összetevője volt a glicerin előállításának, ami a robbanóanyag-gyártáshoz szükségeltetett...*”<sup>138</sup> A bálnaolaj és a glicerin kapcsolatát egy korábban már említett, 1925-ben készült brit dokumentum is kiemeli, amely a déli-sarkvidéki jogigényekkel összefüggésben megjegyzi, hogy a bálnákban gazdag Antarktisz körüli vizek a növekvő glicerinszükségletből kifolyólag komoly jelentőségre tettek szert az első világháború alatt.<sup>139</sup>

A német kormány 1933-ban, a hitleri hatalomátvételt követően *Deutsche Fettplan* néven kidolgozott egy élelmiszeripari programot, amelynek legfontosabb célja „*a német*

---

<sup>133</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 12.

<sup>134</sup> Uo.

<sup>135</sup> NAAC A4311, 365/8. 5.

<sup>136</sup> Uo.

<sup>137</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 13.

<sup>138</sup> LÜDECKE, Cornelia: In geheimer Mission zur Antarktis. Die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 26. évf. (2003). (A továbbiakban: LÜDECKE: In geheimer Mission zur Antarktis.) 76.

<sup>139</sup> NAAC A981, ANT 48 PART 1. Territorial Claims in the Antarctic. 1. Maga a brit kormány egyébként „1938-ban a bálnaolajat a hús és a cukor mellett az alapvető «nemzetvédelmi» árucikkek közé sorolta be.” (EPSTEIN: i. m. 2008. 44.)



*mezőgazdasági rentabilitás javítása és belföldi [belföldön előállított – Sz. K.] zsiradékok [használata – Sz. K.] révén a német zsiradékimport csökkentése volt*".<sup>140</sup> A terv, amelyet nemzeti érdekként hirdetve az NSDAP is zászlajára tűzött, a nagy mennyiségű behozatal helyett a hazai termelésre való mind teljesebb átállást és az importköltségek drasztikus lefaragását irányozta elő. Előírásai a különböző tejtermékek, valamint a margarin mellett szinte minden olajjal és zsírral kapcsolatos fogyasztási cikkre (disznózsír, szalonna, salátaolaj stb.), illetve számos egyéb, nem élelmiszeripari termékre (szappan, tisztítószer, gyertya, linóleum, festékek) is vonatkoztak.<sup>141</sup> A bálnaolaj, amelynek már az 1920-as évek második felében is Németország volt az egyik legnagyobb felvásárlója – olyannyira, hogy a német import mennyisége 1924 és 1930 között a tízszeresére emelkedett<sup>142</sup> –, a margarin alapanyagaként kulcsfontosságú tényezőt jelentett népességélelmészeti szempontból, ezért Berlin élénk figyelemmel kísérte a kapcsolódó világpiacon eseményeket.<sup>143</sup> A harmadik birodalom számára eredetileg nem tűnt különösebben vonzó alternatívának, hogy belevágjon egy olyan költséges és kockázatos vállalkozásba, mint az Antarktisz körüli vizeken folytatott bálnavadászat, ahol politikailag Nagy-Britannia, a gyakorlati végrehajtás terén pedig a tapasztalt norvég hajósok uralták a terepet. Amikor azonban 1935-ben a norvég bálnavadász-hajó-tulajdonosok egységesen több mint a duplájára emelték a bálnaolaj felvásárlási árát,<sup>144</sup> a német vezetés úgy döntött, hogy minden eszközzel megpróbálja csökkenteni az ország e téren mutatkozó súlyos importfüggőségét. Miután pedig a norvégok megkerülhetetlen tényezőt jelentettek az olajpiacon, csupán egyetlen megoldás maradt: az önálló német bálnavadászat megszervezése.

Az első pillantásra kalandosnak tűnő akció háttérében Helmuth Wohlthat közgazdász, későbbi államtanácsos állt.<sup>145</sup> Wohlthat korábban az Amerikai Egyesült Államokban és Mexikóban is élt – 1932-ben a New York-i Columbia Egyetemen szerzett diplomát

---

<sup>140</sup> KAISER, Bernd: Die Implikationen wirtschaftspolitischer Rahmenbedingungen für die Rohstoffbeschaffung internationaler Industrieunternehmen und sich hieraus ergebende Unternehmensstrategien am Beispiel der Henkel-Gruppe. Doktori disszertáció, Friedrich–Alexander–Universität Erlangen–Nürnberg, 2009. (A továbbiakban: KAISER: i. m.) 89.

<sup>141</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 12.

<sup>142</sup> Uo.

<sup>143</sup> Németország margarinipara 1932-ben mindössze 4%-ban használt belföldi zsiradékokat. (KAISER: i. m. 89.) 1935-ben a német margaringyártás 54%-a még mindig importált (elsősorban a norvégoztól vásárolt) bálnaolajból származott. A felállított bálnavadászflotta sikeres tevékenysége következtében ez a szám 1937-re 30,2%-ra csökkent. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 12.)

<sup>144</sup> Az 1934/35-ös bálnavadászati szezonban egy tonna bálnaolaj felvásárlási ára 8, illetve 10 font sterlinget tett ki, ami a következő esztendőre 20 font sterlingre emelkedett. (LÜDECKE: In geheimer Mission zur Antarktis. 75.; TØNNENSEN – JOHNSEN: i. m. 422.)

<sup>145</sup> LÜDECKE: In geheimer Mission zur Antarktis. 75.

politikatudományokból –, a nemzetközi olajkereskedelem szakértőjének számított, Németországba történő visszatérését követően pedig 1933–1934 között a tejtermékekkel, olajjal és zsiradékokkal foglalkozó birodalmi hivatal (*Reichsstelle für Milcherzeugnisse, Öle und Fette*) vezetőjeként tevékenykedett.<sup>146</sup> 1934 szeptemberében a Hjalmar Schacht irányítása alatt álló Birodalmi Gazdasági Minisztérium (*Reichswirtschaftsministerium*) főosztályvezetőjévé nevezték ki, majd pár hónappal később a devizaforgalom szabályozásával megbízott hivatal (*Reichsstelle für Devisenbeschaffung*) élére került, amelynek első embereként gyakorlatilag ő felügyelte a német zsiradék- és olajimportot is.<sup>147</sup> A gazdasági minisztériumban Wohlthat főként a Schacht által kidolgozott úgynevezett „új terv” (*Neuer Plan*) devizaügyeivel foglalkozott, amelynek jelszava úgy hangzott: „*Aussenhandel ohne Devisen*”, azaz külkereskedelem deviza nélkül.<sup>148</sup> Megjegyzendő, hogy a devizakorlátozás fontos szerepet játszott a bálnaolaj-kereskedelemmel kapcsolatos német–norvég viszony végleges megromlásában, hiszen Berlin a vételár egy részét készpénz helyett csupán árucikkekben volt hajlandó kifizetni. Wilhelm Morgenstierne washingtoni norvég követ 1934 végén hosszas levelezést folytatott az Amerikai Egyesült Államok külügyminisztériumával a kérdésben, amelyben egyrészt az amerikai piac megnyitását kérte a norvég bálnaolaj számára, másrészt pedig részletesen ecsetelte a Németország és Norvégia között fennálló nézeteltéréseket. „*Napról napra egyre világosabbá válik, hogy a norvég bálnaolaj kizárásának az amerikai piacról nagyon szerencsétlen következményei vannak... Az elmúlt néhány hónap alatt több mint 30 millió koronáért adtunk el bálnaolajat és további 8–10 millió koronáért egyéb, bálnaolajból származó terméket (keményolaj) Németországnak. Ehhez járult még nagy mennyiségű bálnaolaj exportálása... német árucikkekért cserébe. Amennyiben a norvég bálnaolaj amerikai piacról történő kizárásával kapcsolatos helyzet nem változik... Norvégia [továbbra is – Sz. K.] arra lesz kényszerítve, hogy eladja a bálnaolaját Németországnak, rendellenesen és mesterségesen növelve a német árucikkek vételét.*”<sup>149</sup>

---

<sup>146</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 15.

<sup>147</sup> Uo. 17.

<sup>148</sup> Uo.

<sup>149</sup> Preliminary discussion respecting a trade agreement between the United States and Norway. *Foreign Relations of the United States diplomatic papers, 1934. (Europe, Near East and Africa.)* 2. sz. UWDC, Department of State Publication, United States Government Printing Office, Washington, 1951. 611.573/57. The Norwegian Legation to the Department of State. [Washington] December 21, 1934. 672. (Levél: Morgenstierne – Department of State.) Cordell Hull amerikai külügyminiszter az ügyről összeállított memorandumában megjegyezte, hogy Morgenstierne szerint a németek olyan árucikkek átvételére kényszerítik Norvégiát, amelyekre Oslónak semmi szüksége, majd az áruk értékét levonják a bálnaolaj számlaegyenlegéből, mint kifizetést. (Uo. 611.573.57. Memorandum by the Secretary of State. [Washington,] December 21, 1934. Cordell Hull. 671–672.)

Az „árháború” kitörését követően a német politika felülvizsgálatának és a bálnavadászflotta felállításának az ötlete Helmuth Wohlthat fejében fogalmazódott meg – akárcsak három évvel később a Schwabenland-expedíció gondolata. Wohlthat ugyanis – aki a későbbiek folyamán államtanácsosként már a Hermann Göring irányítása alatt álló, 1936-ban elindított úgynevezett második négyéves terv (*Vierjahresplan*) végrehajtását segítette – nem egyszerűen fontos, hanem kardinális gazdasági kérdésként tekintett a modern német bálnavadászati megteremtésére.<sup>150</sup> A terv azonban képzett német szakemberek, a bálnavadászathoz értő legénység és bálnafeldolgozó hajók hiányában korántsem tűnt könnyen kivitelezhetőnek. Mindazonáltal a norvég áremelés olyan komoly többletkiadást jelentett az államháztartás számára, hogy a kormány – Wohlthat javaslatára – a várható nehézségek ellenére is a saját flotta létrehozása mellett tette le a voksát, amelynek felszerelése egyébként kiválóan illeszkedett a népességlelmezési programba.<sup>151</sup> A politikai elhatározást rövid úton tettek is követték: Németország 1935. március 24-én megszakította a bálnaolaj vételárával kapcsolatos tárgyalásokat Norvégiával, egy nappal később pedig megalakult az Első Német Bálnavadászati Társaság (*Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft*).<sup>152</sup> Azt, hogy az önálló bálnavadászati ipar megszervezésére a németek nem futó kalandként, hanem hosszú távú projektként tekintettek, világosan mutatta, hogy Wohlthat és kollégái már a kezdetekkor kidolgoztak egy akciótervet, amelyben a pénzügyi vonatkozások, a lehetséges műveleti területek és a logisztikai problémák mellett olyan kérdéskörök is szerepet kaptak, mint a nemzetközi jogi vonatkozások, a bálnavadászati és a tudományos kutatás összefüggései, valamint egy összefoglaló kézikönyv elkészítése.<sup>153</sup> Németország – bár 1935-ben Antarktisz-expedícióról még nem esett szó – a bálnavadászati révén hosszú időt követően ismét a déli-sarkvidéki színpadra lépett; a terv gyakorlati kivitelezése azonban nem pusztán a korábban említett nehézségek, hanem az aktuális nemzetközi viszonyok, illetve az ellenérdekelt hatalmak miatt is alapos előkészítést igényelt.

---

<sup>150</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 15.

<sup>151</sup> A *Fettplan* önellátással, valamint importcsökkentéssel kapcsolatos intézkedései nem kis mértékben a német devizaállomány kímélésére – illetve az újrafegyverkezésre való átcsoportosítására – irányultak. A bálnavadászati megszervezése hosszabb távon a komoly anyagi ráfordítások és egyéb kockázatok ellenére is alkalmasnak tűnt a kiadások csökkentésére, ráadásul kommunikációs szempontból is értékessé válhatott, mint a német nép és az élelmezési program hatalmas sikerének bizonyítéka. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 13.)

<sup>152</sup> TÖNNENSEN – JOHNSEN: i. m. 423.; 425.

<sup>153</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 17. A tudományos eredmények kidomborítása céljából – amelyek ebben az esetben is a politikai érdekeket voltak hivatottak kiszolgálni – 1937 őszén a Hamburgi Zoológiai Múzeum és Intézet keretein belül létrehoztak egy bálnakutatással foglalkozó intézetet is. (*Reichsstelle für Walforschung im Hamburgischen Zoologischen Museum und Institut.*) (Uo.)

## 1.2.2. A Schwabenland-expedíció megszervezésének gazdasági okai (1936–1939). Német bálnavadászat a Déli-óceánon

A német kormány propagandaeszközöket és a korabeli médiát is felhasználva igyekezett népszerűsíteni az antarktisi bálnavadászat tervét, amelynek legfőbb támogatói a margarin- és mosószergyártó nagyvállalatok voltak. Az Első Német Bálnavadászati Társaság a Henkel mosószéripari óriáströszt leányvállalataként alakult meg, s legfőbb feladatát kezdetben a flottát alkotó hajók beszerzése jelentette.<sup>154</sup> A *Bremer Vulkan* hajógyár műhelyében a *Württemberg* utasszállító gőzöst bálnafeldolgozó hajóvá alakították át, majd a munkálatok befejezését követően *Jan Wellem* névre keresztelték át; ezzel párhuzamosan pedig hozzáláttak nyolc darab kisebb méretű bálnavadászhajó legyártásához is, amelyeket utóbb *Treff I–VIII* elnevezés alatt állítottak rendszerbe.<sup>155</sup> A legénység kiválogatásánál komoly problémát okozott, hogy Németország nem dúskált tapasztalt cetvadászokban, s mindössze két olyan szakember akadt az egész országban, aki bálnavadászati expedícióvezetőként érdemben szóba kerülhetett. Egyikük, Otto Kraul kapitány korábban argentin és szovjet bálnavadászati társaságok alkalmazásában az Atlanti-óceán déli és a Csendes-óceán északi részén is vadászott már cetekre, a másik számba vehető tengerész, Carl Kircheiss pedig az 1930-as évek első felében megfigyelőként részt vett több bálnavadászati expedícióban, s járt a Déli-óceán térségében is.<sup>156</sup> Az 1936 őszen kifutó első – a *Jan Wellem* feldolgozóhajó nevével fémjelzett – német vadászflotta szakmai menedzserének nagyobb gyakorlati tapasztalata miatt végül Krault nevezték ki,<sup>157</sup> akit később a Schwabenland-expedíció szakembergárdájába is beválasztottak.<sup>158</sup> A helyzetet, illetve Norvégia behozhatatlannak tűnő tapasztalati fölényét a cetvadászat terén jól jellemzi, hogy „a német

---

<sup>154</sup> Uo. 14.

<sup>155</sup> Uo.; TØNNENSEN – JOHNSEN: i. m. 424.

<sup>156</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 15.

<sup>157</sup> Uo. Megjegyzendő, hogy Kraul ekkor kifejezetten expedícióvezetőként, illetve szakmai menedzserként tevékenykedett. A *Jan Wellem* kapitánya 1936 és 1939 között hivatalosan bizonyos R. Schönwald volt. Kircheiss az 1938/39-es szezonban kapott kapitányi megbízást, mégpedig a *Wikinger* bálnafeldolgozó hajó fedélzetén. (Uo. 215.)

<sup>158</sup> Kraul a Schwabenland-expedíciót követően, még 1939-ben kiadta saját életrajzi könyvét, amelynek utolsó fejezetében ismerteti az 1938–1939-es kutatóút eseményeit is – legalábbis azokat a részeket, amelyek nem estek a cenzúra hatálya alá. (KRAUL, Otto: *Käpt'n Kraul erzählt. 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis*. Herbig Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1939. A továbbiakban: KRAUL: i. m.) A kötet inkább irodalmi jellegű, ismeretterjesztő alkotás, semmint tudományos munka, a témakör szempontjából azonban mégis nagy jelentőségű, mivel egyike azon kevés korabeli műnek, amely megemlékezik az expedícióról.

flotta norvég módszereket adoptált, és nagy számban alkalmaztak norvégokat a legénység tagjai között – különösen szigonyágyúsként, habár német [szigony]ágyúsokat is kiképeztek.”<sup>159</sup> Németország az 1936/37-es vadászati szezonban rögtön három flottát is a Déli-óceán térségébe irányított, meg kell azonban jegyezni, hogy ezek közül hivatalosan csak Otto Kraul kompániája hajózott német zászló alatt. A *C. A. Larsen* és a *Skytteren* elnevezésű bálnafeldolgozó hajók (előbbi az oslói székhelyű *Blaahval*, utóbbi pedig a tønserbergi illetőségű *Skytteren*, illetve *Finnvhal* norvég bálnavadászati cég tulajdonát képezte) a Hamburgi Bálnavadászati Iroda (*Hamburger Walfang Kontor*) bérleményeként, de norvég menedzserek irányítása alatt működtek.<sup>160</sup>



13. ábra. Korabeli fénykép a német bálnavadászflottáról.

Forrás: PAHL, Walther: *Weltkampf um Rohstoffe*. Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig, 1939. 275.

<sup>159</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 15. A szigonyágyúsok személye természetesen alapvető fontosságúnak számított a bálnavadászat sikeressége szempontjából, hiszen ők voltak azok, akik magát az állatot elejtették.

<sup>160</sup> Uo. 215. A *C. A. Larsen* menedzsere 1936/37-ben H. Bjønness-Hansen, a *Skytterené* pedig Søren Bernten volt. (Uo.) A szakterminológia elválasztja egymástól a hajóskapitányok és a konkrét munkálatokat felügyelő szakemberek személyét. A források az utóbbiakra leggyakrabban expedícióvezetőként, vagy (bálnavadászati) menedzserként (norvégul: *bestyrere*) hivatkoznak. A hajó kapitánya és az expedícióvezető tehát az esetek többségében két különböző személyt takart. (Uo.)

Annak ellenére, hogy a norvég állam és Németország között komoly nézeteltérések feszültek a bálnavadászattal kapcsolatban, a tények azt mutatják, hogy a norvég bálnavadászahajó-tulajdonosok egy része nem érezte problémának, hogy hajói és tapasztalt legénysége bérbeadásával tulajdonképpen egy veszélyes rivális számára nyújt segédkezet az iparág megteremtésében. A *Skytteren* és a *C. A. Larsen* 1936 és 1939 között minden szezonban kifutott a déli a vizekre, mellettük azonban a németek egyre inkább igyekeztek saját tulajdonban lévő hajókkal is operálni. A fentebb említett *Jan Wellem* mellett 1937-től a *Südmeer*, a *Walter Rau* és az *Unitas* feldolgozóhajókat is szolgálatba állították, amelyekhez az 1938/39-es szezonban utolsóként a *Wikingen* is csatlakozott.<sup>161</sup> Eredményességét tekintve a német bálnavadászat teljesítette az elvárásokat: az 1935-ben Norvégiából importált 230.469 tonna bálnaolaj mennyisége 1936-ban 115.580 tonnára, majd 1937–1938-ra 107.000 tonnára csökkent.<sup>162</sup> A német részesedés a világ bálnavadászatának egészéből 1939-re körülbelül 12%-ot tett ki, ami a körülmények figyelembevételével kifejezetten jó aránynak számított.<sup>163</sup> Walther Pahl német publicista, aki a két világháború közötti időszakban több művében is a nyersanyagok megszerzéséért folytatott globális küzdelemmel foglalkozott, *Weltkampf um Rohstoffe* című könyvében ezzel kapcsolatban azt írja, hogy a saját előállítású zsiradékok aránya az 1932-es 45%-ról 60%-ra emelkedett az országban, s „*ez a teljesítmény nem utolsósorban a bálnavadászat Németország általi újraindításának köszönhető, amely ma már [1939-ben – Sz. K.] margariniiparunk nyersanyagigényének mintegy 20%-át fedezi, amely teljes zsiradékszükségletünk egyharmadát elégíti ki.*”<sup>164</sup>

Rendkívül fontos megjegyezni, hogy a második világháborút megelőző években Németország mellett Japán is komoly erőfeszítéseket tett saját iparága felfuttatása érdekében. Egy, az Antarktisz körüli ausztrál bálnavadászat helyzetét elemző, titkosított dokumentum

---

<sup>161</sup> Attól függetlenül, hogy ezek a hajók már egyértelműen német tulajdonban voltak, a menedzseri teendőket többségében továbbra is norvég szakemberekre bízta. (Uo.)

<sup>162</sup> Uo. A németek saját adataik szerint 1936/37-ben (3 feldolgozóhajó, 18 bálnavadászahajó) 31 ezer, 1937/38-ban 93 ezer (6 feldolgozóhajó, 42 bálnavadászahajó), 1938/39-ben 86 ezer (7 feldolgozóhajó, 56 bálnavadászahajó) tonna bálnaolajra tettek szert. A német bálnavadászflootta ekkor flootta 131 ezer tonnát meghaladó teherbíró képességgel rendelkezett. (HUGO, Otto: *Deutscher Walfang in der Antarktis*. Gerhard Stalling Verlagsbuchhandlung, Oldenburg – Berlin, 1939. «A továbbiakban: HUGO: i. m.» 76.; 78.)

<sup>163</sup> Uo.

<sup>164</sup> „*Diese Leistung ist nicht zuletzt der Wiederaufnahme des Walfangs durch Deutschland zu danken, der heute schon etwa 20% des Rohstoffbedarfes unserer Margariniindustrie deckt, die ein Drittel unserer gesamten Fettbedarfs befriedigt.*” PAHL, Walther: *Weltkampf um Rohstoffe*. Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig, 1939. (A továbbiakban: PAHL: i. m.) 343.

tételesen felsorolja, hogy, hogy az 1938–1939-es vadászati szezonban a britek és a norvégok (körülbelül fele-fele arányban) együttesen 22.062 cetet ejtettek el a déli vizeken, a japánok 7.540-et, míg a németek 5.066-ot.<sup>165</sup> Walther Pahl adatai szerint a német bálnavadászok az 1938–1939-es szezonban összesen 84.170 tonna bálnaolajat szereztek be.<sup>166</sup> „*A német bálnavadászflotta immár a harmadik legnagyobb a világon*”<sup>167</sup> – írja Otto Hugo, az 1939-ben kiadott *Deutscher Walfang in der Antarktis* (Német bálnavadászat az Antarktiszon) című könyv szerzője, hozzátéve, hogy „*a német bálnavadászat fejlesztése e rövid hároméves időtartam alatt megmutatta a német gazdasági kezdeményezés kitűnő teljesítményét a harmadik birodalomban...*”<sup>168</sup>

A nagy feldolgozóhajók elterjedésének következtében – amelyeknek nem kellett parti bázisokra támaszkodniuk tevékenységük ellátásához, s az elejtett ceteket a fedélzetükön azonnal fel is tudták dolgozni<sup>169</sup> – a bálnaállomány az 1930-as évek elejére már az Antarktisz körüli területeken is ritkulni kezdett. Így Németország és Japán beavatkozása az aktuálpolitikai viszonyoktól függetlenül is komoly válsághelyzetet okozott a bálnavadászati iparban, amelyet a túlhalászat miatt az érintett hatalmak az 1931-ben megkötött genovai szerződés révén egyébként is éppen szabályszerű keretek közé igyekeztek szorítani.<sup>170</sup> Japán 1931-ben eleve távol maradt a tárgyalásoktól, a Weimari Köztársaság képviselőjében azonban Hans Hermann Völckers genovai főkonzul ellenjegyezte a dokumentumot – más kérdés, hogy a német parlament a későbbiekben mégsem ratifikálta az egyezményt.<sup>171</sup> Ez akkor nem jelentett különösebb problémát, elvégre az adott pillanatban sem Berlin, sem Tokió nem tanúsított gazdasági aktivitást az Antarktisz körüli vizeken; annál nagyobb jelentősége volt

<sup>165</sup> Antarctica Pacific Conference Paper 1–11. NAAC A4311, 37/10. Secret. Pacific Conference Papers, Section 1, No. 11. Antarctica and Antarctic Whaling. (A továbbiakban: NAAC A4311, 37/10.) 6.

<sup>166</sup> PAHL: i. m. 275. Az ismertetett adat nagyjából egybevág Otto Hugo fentebb említett, 86.000 tonnáról szóló információjával.

<sup>167</sup> HUGO: i. m. 76. Megjegyzendő, hogy Hugo munkája nyilvánvalóan propagandacélokat is szolgált (amint az a fenti számokból is kiderül, valójában a német bálnavadászat az elejtett cetek száma alapján 1939-ben a norvégok, a britek és a japánok mögött csak a 4. helyen állt a rangsorban), ezért a benne található adatok összességében fenntartásokkal kezelendők.

<sup>168</sup> Uo.

<sup>169</sup> PAHL: i. m. 275.

<sup>170</sup> NAAC A4311, 37/10. 5.; HEADLAND: Chronological List. 289.

<sup>171</sup> A japánokhoz hasonlóan Argentína, Chile és a Szovjetunió sem írta alá a szerződést, amelyet mindezek ellenére mégis sikerként lehetett elkönyvelni, hiszen a bálnavadászat vezető hatalmai, Nagy-Britannia (beleértve Ausztráliát és Új-Zélandot is) és Norvégia, valamint a kérdésben érintett nemzetek többsége (az Amerikai Egyesült Államok, Franciaország és Spanyolország) is áldásukat adták a szabályozásra. Maga az egyezmény egyebek mellett megtiltotta több veszélyeztetett bálnafaj és általánosságban véve a bálnaborjúk vadászatát, emellett pedig elrendelte az elejtett cetek biológiai adatainak jegyzőkönyvbe vételét is. (Regulation of Whaling. Library of Congress, United States Treaties and International Agreements: 1776–1949. 26. <http://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000003-0026.pdf>. A letöltés ideje: 2015. dec. 28.; HEADLAND: Chronological List. 289.)

viszont az 1937-es londoni bálnavadászati konferencián, amelyen a német és a japán delegáció egyaránt megjelent.<sup>172</sup> Németország számára ekkor már egyértelműen saját déli-sarkvidéki érdekeinek megvédése jelentette a prioritást, márpedig ezzel kapcsolatban két fő kérdésre kellett választ találni: miként lehetne a hazai partoktól rendkívül messze tevékenykedő német flották működését hatékonyabbá tenni, illetve hogyan lehetne elkerülni, hogy a brit birodalom a német bálnavadászokat is adófizetésre kötelezze a térségben?<sup>173</sup> Ahhoz, hogy Nagy-Britannia a falklandi, az új-zélandi és az ausztrál szektor megszervezését követően újabb területek (elsősorban a Falkland-szigeteki Független Területek és az Ausztrál Antarktisz Terület, azaz a ny. h. 20° és a k. h. 45° között elterülő térség) bekebelezésén gondolkodik, nem férhetett kétség – mint ahogy ahhoz sem, hogy mindez rendkívül komoly fenyegetést jelent a német bálnavadászat függetlenségére.

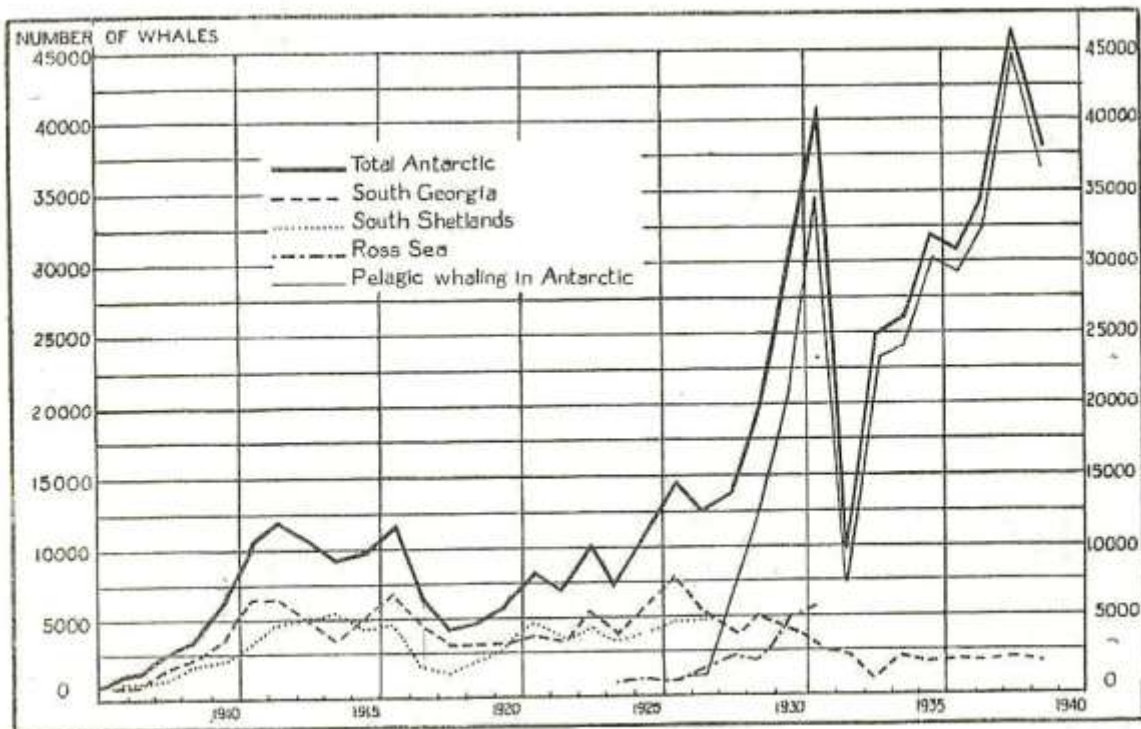


FIG. 5. Annual number of whales killed in the Antarctic, by regions, 1905-39.  
Source: *International Whaling Statistics* (Oslo).

14. ábra. Az antarktisz vízeiken elejtett bálnák száma 1905–1939 közötti időszakban. Az 1935 utáni meredek emelkedés igen nagy részben a német és a japán bálnavadászflották tevékenységének eredménye.

Forrás: NAAC A4311, 365/8. 8.

<sup>172</sup> NAAC A4311, 37/10. 5.

<sup>173</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 16–17.



Habár Wohlthat az 1937-es bálnavadászati egyezményt és annak 1938-as kiegészítő protokollját is aláírta, Berlin végül mégis úgy ítélte meg, hogy az azokban szereplő korlátozások – amelyek főként az elejthető cetek számára és méretére, illetve a feldolgozóhajók használatára vonatkoztak – az újjászervezés fázisában megengedhetetlenül nagy mértékben csökkentenék a bálnavadászat hatékonyságát, ezért a szerződés német részről nem került alkalmazásra.<sup>174</sup> Wohlthat mindemellett úgy vélte, hogy egy Antarktisz környéki állandó bázis létrehozása – amelyet például a britek, az argentinok és a norvégok is használtak Déli-Georgia szigetén – nagy könnyebbséget jelenthetne az anyaországtól távol tevékenykedő német vadászflották számára, ráadásul egy déli-sarkvidéki terület kisajátítása révén elkerülhetővé válna a britek számára történő adófizetés is.<sup>175</sup> Miután pedig a statisztikai adatok – különös tekintettel a norvég bálnaolajtól való függőség csökkenő tendenciájára – egyértelműen azt támasztották alá, hogy a német bálnavadászati projekt sikeres, az ötlet a legfelsőbb kormányzati körökben is támogatásra talált. A Wohlthat által előterjesztett koncepciót, miszerint a német erőfeszítéseket ny. h. 20° és a k. h. 45° között elterülő, hivatalos jogkövetelés alatt nem álló antarktisi régióra kell koncentrálni, Hermann Göring is jóváhagyta.<sup>176</sup> A második négyéves terv végrehajtásával megbízott Göring komoly gazdasági és politikai lehetőségeket látott a tervben, ezért 1938. május 9-én elrendelte az erőforrások elkülönítését „*egy felderítő expedícióra, beleértve egy hajót és két hidroplánt*”,<sup>177</sup> amelyek segítségével légi fényképezést és kartográfiai munkálatokat lehet végezni a célterületen. Mivel számítani lehetett rá, hogy Németország váratlan bekapcsolódása az Antarktisz felfedezésébe nemzetközi bonyodalmakhoz fog vezetni, az előkészületekhez teljes titokban láttak hozzá. A német vezetés egyik szándéka tehát az volt, hogy egy sikeresen végrehajtott expedíciót követően, a tudományos eredményekre való hivatkozással biztosítja a német gazdasági érdekeket a Déli-óceánon.

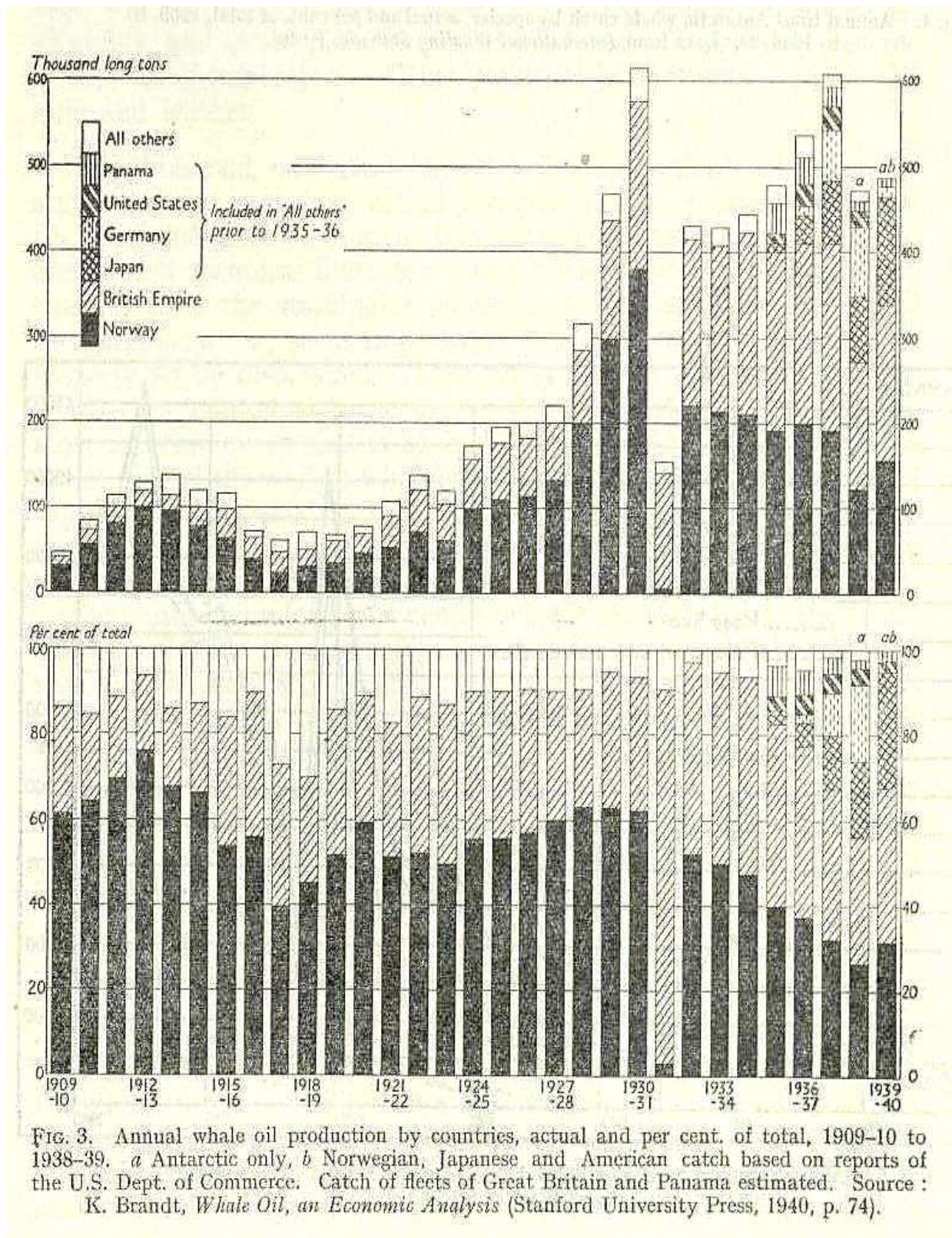
---

<sup>174</sup> Protocol on Regulation of Whaling. Signed at London, June 24, 1938; in force December 30, 1938. *The American Journal of International Law*, 34. évf. 2. sz. (1940). 115–125.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 17. 1939 júliusában újabb konferenciára került sor Londonban, amelyen Németországot szintén Helmuth Wohlthat képviselte. A tárgyalásokra már a Schwabenland-expedíció visszaérkezését követően került sor, valószínűsíthető azonban, hogy a német vezetés az egyébként is csúcspdplomataként számon tartott Wohlthatot ekkor már nem elsősorban a bálnavadászat, hanem brit politikusokkal és gazdasági szakemberekkel történő titkos egyeztetések céljából küldte Londonba. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 17.)

<sup>175</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 17.

<sup>176</sup> Uo. 18.

<sup>177</sup> Uo.



15. ábra. A bálnaolaj kitermelésének nemzetek szerinti eloszlása 1909–1939 között. Németország és Japán bekapcsolódásával a korábbi norvég és brit dominancia egyre inkább csökkenni kezdett az 1936–1939 közötti időszakban.

Forrás: NAAC A4311, 365/8. 7.

## **2. A Schwabenland-expedíció és a cirkálóháborús doktrína**

### **2.1. Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció megszervezése és végrehajtása. Tudományos kutatóútnak álcázott katonai manőver?**

#### **2.1.1. A *Schwabenland* katapulthajó**

Az 1938/1939-es német Antarktisz-expedíció az elért tudományos eredmények és a professzionális végrehajtás alapján mintapéldaként szerepelhetne a déli-sarkvidéki felfedezőutak sorában. Más kérdés, hogy a második világháborút követő időszakban politikai okokból részben a feledés vált osztályrészévé, részben pedig ellenőrizhetetlen forrásokon és találgatásokon alapuló elméletek szövődtek köré, összesen a valóban végrehajtott műveleteket olyan távlati, de végül meg nem valósult német katonai célokkal, mint például egy antarktisi (vagy Antarktisz környéki) haditengerészeti – alkalmasint tengeralattjárók, vagy segédcirkáló számára fenntartott – utánpótlási bázis létrehozása. Az általunk feltárt források és a szakirodalom alapján az expedíció létrehozásának legfőbb oka gazdasági jellegű volt és a bálnavadászat kérdésköréből indult ki. A terv végrehajtása azonban – tekintve, hogy Németország déli-sarkvidéki jelenléte minden, a térségben aktív és alkalmasint egymással is rivalizáló hatalom érdekét a legmesszebbmenőkig sértette – komoly nemzetközi reakciókat váltott ki, még akkor is, ha ezek a korabeli közvéleményt az újabb világháború küszöbén nem feltétlenül hozták lázba, s inkább csak háttéreseeményekként zajlottak. Mindemellett a német haditengerészet sem mulasztotta el kihasználni az expedícióban rejlő lehetőségeket, kiváltképp ami annak rendkívül átgondolt tudományos programját illette. A végeredményt tekintve tehát egy komplex, gazdasági, katonai, diplomáciai, tudományos és egyéb rejtett elemeket is felvonultató kutatóút került megvalósításra – egy olyan vállalkozás, amelynek egyik összetevője sem értelmezhető önmagában, a többi ismerete nélkül.

A német kormány az elérhető legmodernebb eszközöket különítette el az expedíció számára. A művelet egyik legfontosabb technikai kérdése a kutatóhajó kijelölése volt, amelyet végül a *Lufthansa* légitársaság úgynevezett katapulthajói közül választottak ki. A katapulthajók – amelyekre a német szakterminológia a *Katapultschiff* vagy *Schleuderschiff* elnevezéseket alkalmazta<sup>178</sup> – különlegességét az képezte, hogy a fedélzetükön lévő gőzkatapult segítségével képesek voltak vízi leszállásra alkalmas repülőgépek indítására, amelyeket egy daru segítségével a fedélzetükre is tudtak venni, így akár az óceán közepén is utántölthettek és ismételten a levegőbe küldhettek hidroplánokat.<sup>179</sup> A németek mindössze négy hajót – *Westfalen, Schwabenland, Ostmark, Friesland* – állítottak rendszerbe ebből a különleges típusból, amelyeket 1934-től kezdődően úszó repülőgép-támaszpontokként (*Flugzeugstützpunkt*) használtak a Németországot Dél-Amerikával összekötő légi posta-útvonal üzemeltetése során.<sup>180</sup> Miután „az 1920-as 1930-as évek repüléstechnológiai színvonala nem tette lehetővé a repülőgépek számára leszállás nélküli repülőutak megtételét Európából Latin-Amerika felé”,<sup>181</sup> az Atlanti-óceán levegőből történő átszelése a katapulthajók közreműködésével végrehajtott „szöcskeugrás” segítségével különleges bravúrnak számított, s jelentős mértékben hozzájárult Németország presztízsének növekedéséhez a polgári légi közlekedés területén.<sup>182</sup> „Az I. világháború után a technikailag élen

<sup>178</sup> A kevés számú magyar fordításban a *Katapultschiff* és a *Schleuderschiff* egyaránt katapulthajóként jelenik meg, hasonlóképpen a *Katapultflug*, illetve *Schleuderflug* (katapultrepülés) kifejezésekhez, amelyek alatt a repülőgép kilövését értették. Valóban használhatók szinonimaként, a német szakterminológia azonban annyiban különbséget tesz legalább az utóbbi kettő között, hogy „a hivatalos nyelvhasználatban [a katapultrepülést] 1931-től többé nem „*Katapultflug*”-nak, hanem németesítve „*Schleuderflug*”-nak neveztek.” („*Im offiziellen Sprachgebrauch hiess es ab 1931 nicht mehr Katapultflug, sondern verdeutscht Schleuderflug.*”) HORMANN, Jörg-Michael: *Flugbuch Atlantik. Deutsche Katapultflüge 1927–1939*. Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 2007. (A továbbiakban: HORMANN: i. m.) 93.

<sup>179</sup> A katapultrepülés, illetve kilövés úgy zajlott, hogy a repülőgépet a hajón egy kifutósínré állították rá, amelyhez egy mozgatható indítószánt rögzítettek. A szán mozgásba hozását követően olyan gyorsasággal és erővel lőtte ki a hidroplánt, hogy a nagy fordulatszám, járó motorral kirepülő gép immár saját motorerejének következtében képesnek bizonyult a levegőben maradni. (Uo. 10.)

<sup>180</sup> Egyben ez ad magyarázatt arra az elsőként furcsán hangzó tényre is, miszerint a katapulthajók nem valamely hajótársaság, hanem a *Lufthansa* állományába tartoztak. Megjegyzendő, hogy az első katapultrepülést az észak-atlanti térségben tevékenykedő *Bremen* gyorsgőzös fedélzetéről hajtották végre 1929. július 8-án. (Uo. 39.) Az ekkor szerzett tapasztalatok később nagy segítséget jelentettek a *Schleuderschiffe* rendszerbe állításához is. Az előkészületeket követően végül „1934. február 3-án a *Lufthansa* hivatalosan is megnyitotta az Európa–Latin-Amerika légi útvonalat, mely az elsők között megnyitott menetrendszerű, interkontinentális transzatlanti légi járat volt a világon.” DEÁK Máté: *Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években. Kutatási Füzetek*, 17. sz. (2011). (A továbbiakban: DEÁK: *Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években.*)

<sup>181</sup> DEÁK: *Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években*. 96.

<sup>182</sup> Berlin lehetőségei eleve behatároltak voltak, ami a postaútvonal célterületét illetve, mivel a versailles-i szerződés miatt „német szemszögből a rapallói szerződések titkos záradékainak aláírása óta a Szovjetuniót leszámítva egyetlen lehetőség állt rendelkezésre légi útvonalai célállomásainak kiépítésére, mely Latin–Amerika államainak légtereit jelentette.” DEÁK: *Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években*. 97.)

járó német repülőgépipar vezető személyiségeinek ambíciói által vezérelve új kül- és hatalompolitikai szempontként jelenhetett meg már az 1920-as évek első felében Berlin vesztes háború utáni (presztízs- és reváns-) törekvéseiben egy soha korábbról nem ismert hatalmi státusz, a «légiforgalmi nagyhatalom» (*Luftverkehrsgrossmacht*) pozíciójának elérése.<sup>183</sup> Német részről az interkontinentális postajáratok megszervezése már csak azért is óriási sikernek számított, mert a versailles-i szerződés korlátozásai ellenére – amelyek közvetve, vagy közvetlenül a német repülőgép-technológiai fejlesztéseket is rendkívül komolyan hátráltatták – a franciákat és briteket is megelőzve, elsőként voltak képesek rendszeres légi útvonalat létrehozni (az afrikai brit gyarmat, Gambia bevonásával) Európa és az amerikai kontinens között.<sup>184</sup> Megjegyzendő azonban, hogy a versengés ezen a téren főként Németország és Franciaország között zajlott, mivel Nagy-Britannia „nem mutatott különösebb érdeklődést a dél-amerikai kontinens légtérének meghódítása iránt egészen az 1930-as évek elejéig, annak ellenére sem, hogy már 1919-ben szóba került a dél-atlanti légi útvonal brit üzemeltetése a Handley Page Company által.”<sup>185</sup> Az 1930-as évek közepén természetesen még nem lehetett sejteni, hogy a postaszolgálati utak során végrehajtott katapultrepülések tapasztalatait néhány évvel később a németek egy antarktisi küldetés során is kamatoztatni fogják: 1938-ban azonban éppen a repülőgépek használata miatt döntöttek egy *Schleuderschiff* bevetése mellett, ugyanis az expedíció egyik fő feladatának a légi fényképezéssel egybekötött részletes kartográfiai munkálatokat határozták meg.<sup>186</sup>

---

<sup>183</sup> FISCHER Ferenc: A „háború utáni háború” 1919–1933. 157.

<sup>184</sup> A német polgári légi közlekedés fejlesztésének és a katapulthajók alkalmazásának természetesen már ekkoriban is voltak burkolt katonai szempontjai. Mindemellert megjegyzendő, hogy Németország a brit fennhatóság alatti Gambiában található bathursti repülőtérrel indította transzatlanti hidrolánjáratait (mivel innen lehetett a legrövidebb óceán feletti repüléssel elérni az amerikai kontinentst), tehát tulajdonképpen egy Európa–Afrika–Dél-Amerika vonalról beszélhetünk. A témát teljes részletességgel lásd a fentebb említett két munkában: FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1939, ill. DEÁK: Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtére felé az 1930-as években.

<sup>185</sup> DEÁK Máté: Észak- és Dél-Amerika légtereinek megítélése brit geopolitikai szempontból (1919–1939). In: Csóka-Jaksa Helga – Schmelzer-Pohánka Éva – Szeberényi Gábor (szerk.): Pedagógia – oktatás – könyvtár. Ünnepi tanulmányok F. Dárdai Ágnes tiszteletére. Pécsi Tudományegyetem Egyetemi Könyvtár, Pécs, 2014. 417. Annak oka, hogy Nagy-Britannia légügyi téren periférikus területként tekintett Latin-Amerikára, abban volt keresendő, hogy „a birodalom és gyarmatainak hagyományos kelet-nyugati elhelyezkedése, mely alapvetően a London–Bombay–Sydney-tengely mentén húzódott, nem tette szükségessé az észak-déli irányú légi közlekedési fejlesztéseket.” (Uo.) A britek elsőre hallásra meglepő módon egy ideig kifejezetten a német légügyi törekvéseket támogatták a franciákéval szemben (ezért engedélyezték a bathursti repülőtér használatát is), mert érdekeiket „nem szolgálta a versailles-i békét követően folyamatosan erősödő francia légi útvonalhálózat kiépülése és a dél-atlanti légi útvonal kialakításának és üzemeltetésének monopolizálása.” (Uo. 418.) A későbbiek folyamán azonban London hozzáállása megváltozott a kérdéshöz, mert az egyre agresszívabb német légi terjeszkedés megkövetelte részükről annak világszerte történő kiegyensúlyozását. (Uo. 416–417.)

<sup>186</sup> Ráadásul „1938-ra a Lufthansa precízen és pontosan működő biztonságos légi járatot hozott létre a dél-atlanti óceánon át”, azaz a németek eddigre alaposan begyakorolták a katapultrepülések végrehajtását, így

Eredetileg a *Westfalen* katapulthajót jelölték ki a kutatóút végrehajtására, később azonban módosították a tervet és végül a hasonló paraméterekkel rendelkező *Schwabenlandot* indították útnak a déli vizekre.<sup>187</sup> A *Deutsche Werke* kiel hajógyárából származó, 8500 bruttóregisztertonna vízkiszorítású, 11 csomós sebesség elérésére képes, mintegy 147 méter hosszúságú és 18 méter széles tengerjárót 1925-ben bocsátották vízre *Schwarzenfels* néven, közönséges teherhajóként.<sup>188</sup> A dél-atlanti postaútvonal megszervezésével párhuzamosan azonban gyorsan nyilvánvalóvá vált, hogy az induláskor egyedülként rendelkezésre álló *Westfalen* tehermentesítésére újabb katapulthajókra lesz szükség, ezért 1934 júliusában utasítást adtak átépítésére, amelyre a *Deutsche Schiffs- und Maschinenbau* (Német Hajó- és Gépgyár) brémai műhelyében került sor.<sup>189</sup> Az átalakításokat követően a hajó, amelyet egyebek mellett egy hidroplánok indítására alkalmas, Heinkel K7 típusú gőzkatapulttal szereltek fel, a *Schwabenland* nevet kapta, s a következő években a *Lufthansa* szolgálatában az Atlanti-óceánon alkalmazták, elsősorban postaszolgálati feladatok ellátására.<sup>190</sup> A katapulthajó elegendhetelen tartozékát képezte 2 darab 10 tonnás, *Dornier* típusú „repülőcsónak” (*Flugboot*), azaz hidroplán, amelyek 150–170 kilométeres óránkénti sebesség mellett, feltöltött tankkal mintegy 16 órát voltak képesek a levegőben maradni.<sup>191</sup> A *Schwabenlandot* a kutatóút sikeres végrehajtásához szükséges technikai eszközök beszerelése mellett természetesen fel kellett készíteni az antarktiszi körülményekre is, ezért 1938. október 28. és december 15. között a hamburgi *Deutsche Werft* hajógyár szárazdokkjában ismételten átalakításokat hajtott végre rajta. A hajón kialakítottak egy laboratóriumot, egy tudományos eszközök tárolására alkalmas raktárat, illetve egy fényképezeti sötétszobát is, továbbá új

---

hajóik tapasztalt legénységgel rendelkeztek. (DEÁK: Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években. 111.)

<sup>187</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 35.

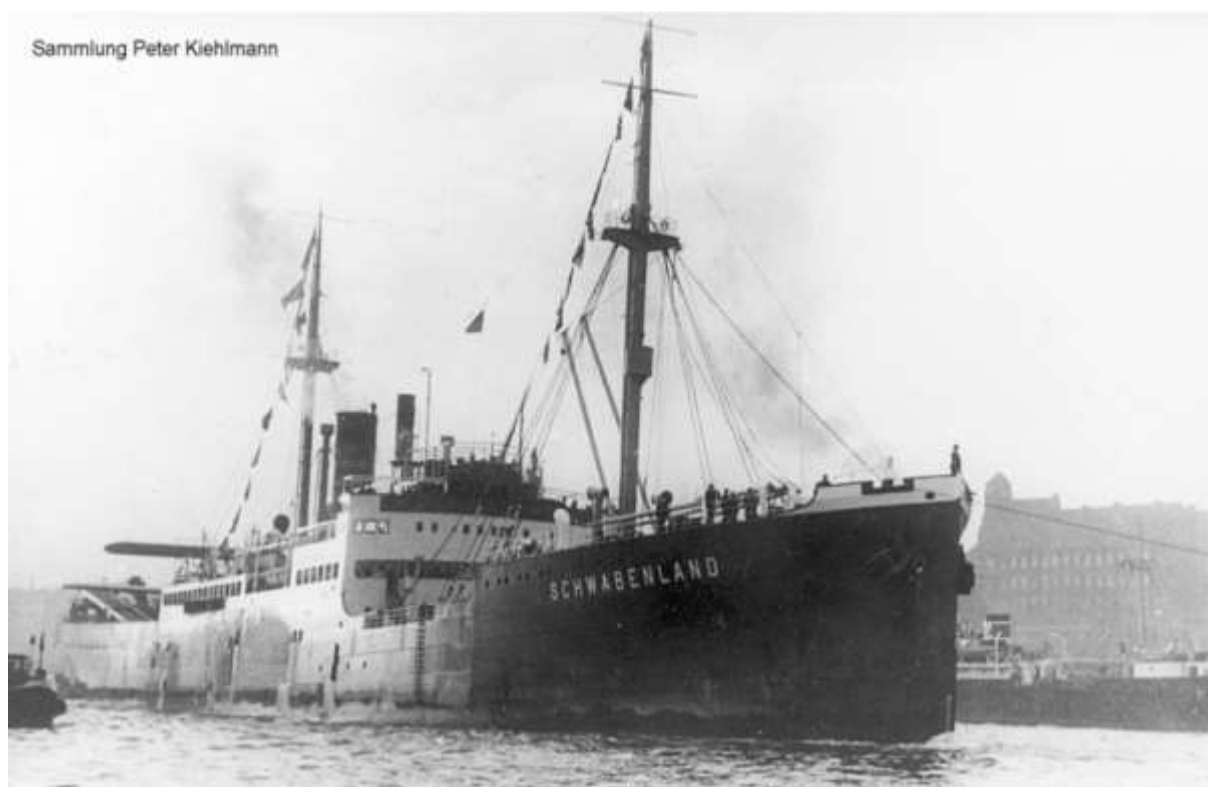
<sup>188</sup> MITTERHUBER, Simon: *Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe. Entwicklung, Einsatz und Technik*. Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 2004. (A továbbiakban: MITTERHUBER: *Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe*.) 118.

<sup>189</sup> RITSCHER, Alfred: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Deutschen Lufthansa A. G. M. S. „Schwabenland”, Kapitän A. Kottas, ausgeführt unter der Leitung von Kapitän A. Ritscher. Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse. Erster Band – Textteil; Bilder- und Kartenteil*. Koehler & Amelang, Leipzig, 1942. (A továbbiakban: RITSCHER: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*.) 15.

<sup>190</sup> MITTERHUBER: *Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe*. 118. A *Schwabenlandot* az átépítésekor még a *Westfalennél* is modernebb eszközökkel látták el, így került a fedelzétére a Heinkel warnemüdei üzeméből a korábbi K6-os szériaszámú katapult helyett a nagyobb teljesítményre képes K7-es. (Uo.)

<sup>191</sup> RITSCHER: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. 15. Az Antarktisiz-expedícióra a *Schwabenland* a *Boreas* és a *Passat* nevű hidroplánokat szállította magával. A hajót később a *Luftwaffe* alá tartozó 2/406. számú úgynevezett *Küstenaufklärungsstaffel*, azaz partközeli járőr- és légi felderítési feladatokat ellátó repülőszázad kötelékében a második világháborúban is bevetették, amely folyamán az Északi-tengeren, illetve a megszállt Franciaország partjai közlében teljesített szolgálatot. *Kriegstagebuch der Küstenaufklärungsstaffel 2/406*. Bundesarchiv–Militärarchiv Freiburg (a továbbiakban: BAMA) RM 118/46. 29–31.; *Kriegstagebuch der Küstenaufklärungsstaffel 2/406*. (4.12./17.12.39–31.12.39). BAMA RM 118/47. 8–9.

kabinokat építettek be a tudományos stáb és a fotográfusok számára.<sup>192</sup> Az expedíció kellékei közé tartoztak – a gőzkatapult és a repülőgépek mellett – meteorológiai vizsgálatokhoz használatos hőlégballonok, oceanografiai és biológiai kutatásokhoz szükséges mérőeszközök, valamint két ultrahangos vízmélységmérő-berendezés is.<sup>193</sup> Habár a *Schwabenlandot* klasszikus értelemben vett jégtörő hajóvá átalakítani nem lehetett, elülső részét a jégtáblákkal való találkozás veszélye miatt megerősítették, úszóképességét pedig 18500 darab üres hordó elhelyezésével növelték meg arra az esetre, ha netán egy ütközés következtében mégis léket kapna.<sup>194</sup>



16. ábra. A *Schwabenland* katapulthajó 1939 áprilisában, visszatérőben az antarktisi küldetésről.

Forrás: Freundeskreis Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa. (Peter Kiehlmann gyűjteménye.) [Http://www.ddghansa-shipsphotos.de/schwarzenfels300.htm](http://www.ddghansa-shipsphotos.de/schwarzenfels300.htm). A letöltés ideje: 2017. jún. 26.

Az expedíció 1938 decemberének közepére állt készen az indulásra, ami az antarktisi térség éghajlati viszonyait alapul véve ideálisnak számított. A hajó kapitánya a *Lufthansa* alkalmazásában álló Alfred Kottas volt, a kutatóút valódi vezetőjévé azonban az

---

<sup>192</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 39.

<sup>193</sup> Uo.

<sup>194</sup> Uo.

*Oberkommando der Kriegsmarine*, azaz a német haditengerészeti főparancsnokság alkalmazásában álló, sarkvidéki tapasztalatokkal is rendelkező veterán hajózási és légügyi szakembert, Alfred Ritschert neveztek ki.<sup>195</sup> A *Schwabenland* a hosszas előkészületeket követően végül 1938. december 17-én futott ki a hamburgi kikötőből, hogy megkezdje útját a déli félteke irányába – ezzel pedig egy olyan vállalkozás vette kezdetét, amelynek távlati célja többek között a déli-sarkvidéki hatalmi viszonyok átrajzolása volt.



17. ábra. A *Boreas* nevű, *Dornier 10-t-Wal* típusú hidroplán katapultrepülést hajt végre a *Schwabenland* fedélzetéről. A vízi leszállásra alkalmas repülőgépek alkalmazása a légi fényképezés szempontjából kulcsfontosságú tényezőt jelentett az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció folyamán. (Évszám nélkül.)

Forrás: Freundeskreis Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa. (Peter Kiehlmann gyűjteménye.)  
[Http://www.ddghansa-shipsphotos.de/schwarzenfels300.htm](http://www.ddghansa-shipsphotos.de/schwarzenfels300.htm). A letöltés ideje: 2017. jún. 26.

<sup>195</sup> GEORGI, Johannes: Polarforscher Kapitän Alfred Ritscher (1879–1963). *Polarforschung*, 1962/1–2. (A továbbiakban: GEORGI: i. m.) 126. Kottast 1935-ben nevezték ki a *Schwabenland* kapitányává és a dél-atlanti postaszolgálati utak során nagy tapasztalatot szerzett a katapultrepülések lebonyolítása terén. Az expedíció szakmai vezetője azonban egyértelműen Alfred Ritscher volt.



## 2.1.2. Alfred Ritscher kapitány és a szakértői stáb. Az expedíció feladatai

A Schwabenland-expedíció katonai vonatkozásai közül az egyik fontos szál a kutatóút tudományos stábjához kötődik. Nyugodtan állíthatjuk, hogy az expedícióban résztvevő tudósok szakterületük kiválóságai voltak, emellett azonban rendkívül fontos hangsúlyozni azt a tényt, hogy csaknem mindegyikük szoros kapcsolatban állt a német fegyveres erőkkel. Azok az intézmények ugyanis, amelyek képviselőiben jelen voltak, vagy a haditengerészet, vagy a légiérő szoros felügyelete – sőt, egyes esetekben alárendeltsége – alatt álltak. Megjegyzendő, hogy a kutatócsapat kiválogatása kifejezetten szakmai alapokon történt – ami, tekintetbe véve az antarktisi körülményeket, alapvető feltételnek számított –, így az NSDAP pártemberei közül csak kevesen kerültek a fedélzetre.<sup>196</sup> A vállalkozás megszervezésekor az egyik legfontosabb kérdést az expedícióvezető megtalálása jelentette, ugyanis – ahogyan ez a probléma már a bálnavadászati flották felállításakor is felmerült – Németországban alig akadt sarkvidéki tapasztalatokkal is felvértezett hajóskapitány, márpedig a speciális éghajlati viszonyok ismerete elengedhetetlennek számított a művelet sikeres kivitelezéséhez. Az elmúlt évek bálnavadászati útjai során már valamelyes gyakorlatot szerzett kapitányokat is beleszámítva, valójában egyetlen olyan személy jöhetett szóba, akiről egyáltalán feltételezni lehetett, hogy képes levezényelni egy ennyire sok összetevetőből álló manővert. Ez az ember pedig nem volt más, mint az alsó-szászországi Bad Lauterbergből származó, 1879-ben született Alfred Ritscher, aki csaknem egyedülálló módon rendkívül komoly hajózási és repülési ismeretekkel, illetve sarkvidékkutatói tapasztalatokkal is rendelkezett. Ritscher szolgálati múltja a legmesszebbmenőkig meggyőző volt: pályafutását 1897-ben az *Emilie* nevű vitorlás fedélzetén kezdte fiatal matrózként, 1903-ban hajókormányos képesítést szerzett, 1907-ben pedig megkapta kapitányi oklevelét is.<sup>197</sup> Tisztként több éven keresztül a HAPAG, azaz a Hamburg – Amerika vonalat üzemeltető kereskedelmi hajózási részvénytársaság alkalmazottjaként teljesített szolgálatot,<sup>198</sup> majd 1912-ben részt vett a Spitzbergákra indított úgynevezett Schröder-Stranz-expedícióban, amelyben az *Ernst Herzog* kutatóhajó mellett elvben az aeronautikai részleg irányítása is az ő kezében volt.<sup>199</sup> A balul

<sup>196</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 29.

<sup>197</sup> GEORGI: i. m. 125.

<sup>198</sup> STOCKS, Theodor: In Memoriam. Alfred Ritscher 1879–1963. *Deutsche Hydrographische Zeitschrift*, 1963/2. 88. (A továbbiakban: STOCKS: In Memoriam. Alfred Ritscher 1879–1963.)

<sup>199</sup> Uo. 125. Az expedíciót szervező Herbert Schröder-Stranz azt tervezte, hogy egy repülőgépet is magával visz az útra, amelynek segítségével elsőként hajt végre repülést északi-sarkvidéki terület felett. A gép pilótája maga

végződött felfedezőút folyamán azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy decemberben, az arktiszi hidegben súlyos fagysérüléseket szenvedve, 210 km-t megtéve a legközelebbi településig, Longyearbyenig, egymaga hívott segítséget a hajóval együtt a jég fogságába esett társainak, akiknek egy részét így a következő esztendőben sikerült is kimenekíteni a területről.<sup>200</sup>

Ritscher szolgálati kartonja – amelyet a Német Szövetségi Levéltár Freiburgban működő Katonai Levéltárában (*Bundesarchiv–Militärarchiv*) őriznek – tartalmazza, hogy a kapitány 1914 szeptemberétől a Flandriában tevékenykedő német haditengerészeti légierő (*Marine-Fliegerkorps Flandern*) első és második osztályának kötelékében harcolt, egészen az első világháború háború befejezéséig.<sup>201</sup> Az 1920-as évek első felében üzletemberként próbált érvényesülni – partnerével technikai felszereléseket árusított modern tengerjáró hajók számára –, 1926 tavaszától azonban már a *Luft Hansa* (később *Lufthansa*) légi irányítási osztályának vezetőjeként dolgozott.<sup>202</sup> Karrierje akkor ívelt fel igazán, amikor 1929-ben a haditengerészet főparancsnoksága felkérte, hogy vegyen részt a német haditengerészeti légierő újjászervezésében, „különösen a modern légi navigációs műszerek fejlesztésén keresztül”.<sup>203</sup> 1934-ben a flotta tengerészeti kiadványokkal fogalkozó osztályának (*Seehandbuchwerk*) tanácsosává nevezték ki, hamarosan pedig főtanácsossá is előléptették.<sup>204</sup> Ritschert a később admirálissá kinevezett Friedrich Conrad a *Kriegsmarine* tengerészeti és tudományos osztályáról 1938. július 20-án személyesen kérte fel az Antarktisz-expedíció vezetésére: a nehéz, de rendkívül megtisztelő megbízás az ekkor már csaknem hatvanadik életévét taposó hajóskapitány-pilóta számára nyilvánvalóan pályája csúcsát jelentette.<sup>205</sup>

---

Alfred Ritscher lett volna, ő azonban nem sokkal korábban, egyik repülése folyamán balesetet, illetve sérülést szenvedett, ami ideiglenesen megakadályozta abban, hogy képesítővizsgáját megszerezze, így végül a légi felderítésről lemondtak. (MILLS: i. m. 578.)

<sup>200</sup> A tizenöt főt számláló kutatócsapatból heten veszték oda, közöttük az expedícióvezető Herbert Schröder-Stranz is. (MILLS: i. m. 578.)

<sup>201</sup> Geschichte, Organisation und Stellenbesetzung der Marine vom 17. bis zum 20. Jahrhundert. Buchstaben Ra–Rop. Alfred Ritscher. BAMA MSG 225/137. (A továbbiakban: Alfred Ritscher. BAMA MSG 225/137. Ritscher végül a pilótaengedélyét is az első világháború folyamán szerezte meg, 1915 elején. Többszörösen kitüntették és később a wilhelmshaveni flottabázis védő haditengerészeti légierő parancsnokává nevezték ki. (Uo.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 31.)

<sup>202</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 31.; GEORGI: i. m. 126.

<sup>203</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 32.

<sup>204</sup> GEORGI: i. m. 125.

<sup>205</sup> Friedrich Konradot később egyben a Haditengerészeti Meteorológiai Szolgálat (*Marinewetterdienst*) osztályvezetőjévé is kinevezték. RITSCHER: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. 1.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 30.

Alfred Ritscher Wenz

\* 23. 5. 1879 E 10. 03  
 Reutlingen/Karz a.g. 10. 12. 18  
 z.v. 1. 1. 41

Olt. 30. 9. 04  
 am Kampu 2. 8. 14  
 Amk. 10. 12. 18

Olt. 27. 1. 14  
 M. d. P. 16. 9. 16 (8)  
 M. d. P. 1. 1. 41  
 M. d. P. 1. 1. 42  
 BDA. 1. 12. 44

9. 1. 14 - 7. 2. 15 Erw. M. Flg. Komps  
 8. 2. 15 - 8. 15 I. M. Flg. Komps, Erw.  
 8. 15 - 5. 12. 15 I. " " Erw.  
 6. 12. 15 E z. v. g. Kom. d. Luftwaffenw. Komps.  
 3. 12. 15 - 7. 12. 15 Kom. F. d. Flg. Komps & Komps Fl. d. Komps.  
 27. 9. 17 - 11. 11. 18 Kom. d. Fl. d. Komps & Komps Fl. d. Komps.  
 21. 7. 18 - 9. 14 I. M. Flg. Komps, Erw.

15. 1. 41 - 23. 1. 41 z.v. 2. Apr. P.  
 29. 1. 41 - 30. 6. 41 " Kom. Apr. 8  
 1. 7. 41 - 9. 10. 42 6. Apr. P. " Apr. 162  
 10. 10. 42 - 13. 10. 43 " " " 8  
 14. 10. 43 - 7. 3. 44 M. d. P. Kom. Komps.  
 1. 4. 44 - " Kom. M. d. P. Komps, MVO.  
 " " Kom. M. d. P. Komps, MVO.  
 " " Kom. M. d. P. Komps, MVO.  
 " " Kom. M. d. P. Komps, MVO.

18. ábra. Alfred Ritscher expedícióvezető kézzel írott szolgálati lapja, amelyet a Német Szövetségi Levéltár Freiburgban található Katonai Levéltárában őriznek.

Forrás: Alfred Ritscher. BAMA MSG 225/137.

Nem lehetett kérdéses, hogy az antarktiszi térségben végrehajtani kívánt tudományos munkálatok – amelyeknek távlati politikai célja a kérdéses körzetre történő német területi jogigény bejelentésének előkészítése és megalapozása volt – katonai szempontból történő részletes elemzése a visszatérést követően meg fog valósulni. Az expedíció azonban – amint az a későbbiek folyamán még említésre kerül – a déli-sarkvidéki kutatásokon túlmenően is kapott haditengerészeti célokat szolgáló, illetve konkrétan a cirkálóháborút elősegítő műveletek végrehajtására vonatkozó utasításokat. A tudományos stáb listájának vizsgálatakor szembetűnő, hogy a csapatot kifejezetten olyan szakemberekből válogatták össze, akiket formailag akár civileknek is lehetett tekinteni, valójában azonban szinte mindannyian kapcsolatban álltak a haditengerészettel, vagy a légierővel. A kutatóút eredményeit összefoglaló, fentebb már többször is hivatkozásra került műben (rövidített címe: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39), amelyet 1942-ben adtak ki, Ritscher részletesen leírja, hogy milyen tudományos munkálatokkal bízták meg az expedíciót és kiket jelöltek ki az egyes részfeladatok végrehajtására. Ehhez hasonlóan a *Schwabenland* visszaérkezését követően elkészített, publikáció formájában kiadott előzetes tudományos jelentésben maguk a stábtagnak is összefoglalták az utazás során szerzett tapasztalataikat, amelyeket később az 1942-es kiadványba is beillesztettek.<sup>206</sup> Ezek alapján a kutatási feladatok hivatalosan a következőkre terjedtek ki:

1. légi fényképezés segítségével végzett kartográfiai munkálatok, illetve a műveleti terület részletes áttekintési térképének (*Übersichtskarte*) elkészítése;
2. meteorológiai kutatások, különös tekintettel a magaslégek körüli viszonyok vizsgálatára rádiószondák segítségével, illetve ezzel párhuzamosan a repülőgépek alkalmazásának lehetőségei rendkívül hideg időjárási viszonyok között;
3. vízfelszínmegfigyeléssel és hőmérsékletméréssel összekötött oceanográfiai és hidrográfiai mérések végrehajtása, a jégviszonyok feltérképezése;
4. sugárzásméréssel egybekötött geofizikai vizsgálatok;

---

<sup>206</sup> A tudományos beszámolót a *Kriegsmarine* fennhatósága alá tartozó *Deutsche Seewarte*, azaz a hamburgi haditengerészeti obszervatórium adta ki külön füzet formájában, egyik folyóirata mellékleteként. Címe: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8.

5. biológiai megfigyelések a térség állat- és növényvilágával kapcsolatban (bálnák, fókák, madarak, planktonok), elsősorban népszélelmészeti szempontok alapján;
6. nautikai vizsgálatok, vízmélységmérés, tengerészeti eszközök tesztelése a helyi viszonyok között, a partvidék leírása egy tengerészeti kézikönyv számára.<sup>207</sup>

A felsorolt munkálatokat érdemes összevetni az *Oberkommando der Kriegsmarine* által az expedíció számára 1938. november 3-án továbbított titkos utasítás tartalmával, amely világossá teszi azt, hogy az egyes kutatók pontosan mely szervezetek delegáltjaiként vettek részt az expedícióban.<sup>208</sup> A meteorológiai vizsgálatok végrehajtásával Herbert Regulát, a hamburgi Német Haditengerészeti Obszervatórium (*Deutsche Seewarte*) professzorát bízták meg, akinek segítője Heinz Lange, a Birodalmi Meteorológiai Hivatal (*Reichsamt für Wetterdienst*) munkatársa volt.<sup>209</sup> A *Deutsche Seewarte* 1934-től a haditengerészet főparancsnoksága alá tartozott, a *Reichsamt für Wetterdienst* pedig a Birodalmi Légiközlekedési Minisztérium (*Reichsluftfahrtministerium*) alárendeltségében működött, amelyre a *Luftwaffe* és személyesen Hermann Göring gyakorolt jelentős befolyást.<sup>210</sup> A meteorológusokat két technikai asszisztens is elkísérte az útra, közülük Walter Krüger szintén a *Deutsche Seewarte*, Wilhelm Gockel pedig a wilhelmshaveni haditengerészeti obszervatórium alkalmazottja volt.<sup>211</sup> Leo Gburek, a lipcsei Földmágneselességi Intézet (*Erdmagnetische Institut*) doktorandusza és Karl-Heinz Paulsen, a hamburgi egyetem oceanográfusa – aki egyben az NSDAP tagja is volt – szintén az OKM embereként vett részt az expedícióban.<sup>212</sup> Paulsen korábban a *Jan Wellem* bálnafeldolgozó hajó fedélzetén már járt az Antarktisz térségében, miután az 1936–1937-es vadászati szezonban őt bízták meg a tengertani vizsgálatok elvégzésével.<sup>213</sup> A tudományos küldöttség fontos tagját képezte a

---

<sup>207</sup> RITSCHER: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. 2.

<sup>208</sup> LÜDECKE: In *geheimer Mission zur Antarktis*. 79. A szerző a következő irat tartalmát idézi: OKM, 3.11.1938, B. Nr. 2078 g. Kds. W V Anlage, Ordner Bh1, Abt. OKM.

<sup>209</sup> Uo.

<sup>210</sup> Herbert Regula esetében azt is feltüntették a dokumentumban, hogy a *Deutsche Seewarte* mellett a haditengerészeti főparancsnokság megbízásából van jelen. (Uo.)

<sup>211</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 221.

<sup>212</sup> LÜDECKE: In *geheimer Mission zur Antarktis*. 79.

<sup>213</sup> A német bálnavadászflották minden alkalommal magukkal vittek egy kisebb tudományos stábot is, amely általában egy-egy tengerbiológusból és oceanográfusból állt. A Schwabenland-expedícióban résztvevő biológus Erich Barkley volt, aki az 1937–1938-as bálnavadászati szezonban a *C. A. Larsen* feldolgozóhajón már szintén végzett antarktisi megfigyeléseket. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 245.) Azt, hogy a németek mennyire komolyan vették a tudományos kutatást, jelzi, hogy Werner Reichelt, egy másik oceanográfus, aki 1936–1937-ben járt bálnavadászati úton a Déli-sarkvidék térségében, 1941-es doktori disszertációját, amelyben elsősorban a Weddell-tenger jégviszonyait vizsgálta, a *Jan Wellem* fedélzetén végzett kutatásai alapján állította össze. (REICHEL, Werner: *Die ozeanographischen Verhältnisse bis zur warmen*

fentiek mellett Ernst Herrmann geográfus is, a berlini Ásvány- és Kőzettani Intézet tanársegédje, aki korábban Svédországban, Norvégiában és Izlandon folytatott glaciológiai kutatásokat, illetve 1938-ban egy privát expedíció keretében a Spitzbergák felett repülőgépről légi felvételeket is készített.<sup>214</sup> Herrmann volt az egyetlen olyan tudós a fedélzeten, akinek sem katonai, sem pártkötődései nem voltak. Ennek elsősorban az volt az oka, hogy politikailag kétes személynek számított, mivel az 1920-as években belépett a szabadkőműves mozgalomba – ami később egy olyan kellemetlen következménnyel is járt számára, hogy doktori fokozata ellenére Berlinben csak önkéntes tanársegédként alkalmazták, de tanári kinevezését nem kapta meg.<sup>215</sup> Kutatótevékenysége mellett kiemelendő, hogy *Deutsche Forscher im Südpolarmeer* (Német kutatók a Déli-óceánon) cím alatt kifejezetten a nagyközönségnek szóló, ismeretterjesztő könyvet írt a Schwabenland-expedícióról, amelyben részletesen beszámol a kutatóútról – leszámítva természetesen azokat az eseményeket, amelyek nem tartoztak a nyilvánosságra.<sup>216</sup> A már említett öreg tengeri medve, a *Jan Wellem* fedélzetén korábban több alkalommal is bálnavadászati menedzserként tevékenykedő Otto Kraul úgynevezett „jégkalauzként” szállt fel a *Schwabenlandra*: közreműködésére már csak azért is nagy szükség volt, mert egyértelműen ő rendelkezett a legtöbb sarkvidéki tapasztalattal a résztvevők közül.<sup>217</sup> A legénység tagjai – beleértve a hajót legjobban ismerő Alfred Kottas kapitányt, illetve a hidroplánok pilótáit, Rudolf Mayrt és Richardheinrich Schirmachert is – részben a *Lufthansa* légitársaság, részben pedig a *Norddeutscher Lloyd* hajózási vállalat alkalmazottai közül kerültek ki.<sup>218</sup> Mindemellett hivatalból az expedícióval tartott Karl-Heinz Rübke politikai tiszt is, aki formailag a *Schwabenland* másodtisztjeként utazott a sarkvidéki küldetésre.<sup>219</sup>

---

Zwischenschicht an der antarktischen Eisgrenze im Südsommer 1936/37. Nach Beobachtungen auf dem Walfangmuttersschiff „Jan Wellem” im Weddel-See. BAMA RLD 28/37.)

<sup>214</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 33–34.

<sup>215</sup> Uo.

<sup>216</sup> HERRMANN, Ernst: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*. Safari Verlag, Berlin, 1941. (A továbbiakban: HERRMANN: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*.) A mű, amely a háború alatt jelent meg, nyilvánvalóan politikai, illetve propagandisztikus célokat is szolgált. Herrmann a kutatóút katonai vonatkozásairól egyetlen szót sem ejtett és a nemzetközi összefüggések is csak említés szintjén jelennek meg a kötetben. A könyv egyértelműen a német tudományos siker kidomborítására szolgált és ilyen módon a Ritscher neve alatt kiadott, szigorúan szakmai összefoglaló kalandregényszerű párjának tekinthető. Kiadása egyben azt is mutatja, hogy a német vezetés komoly potenciált látott az expedícióban a propaganda terén is. (A katonai összetevőkről Ritscher sem beszélt, hiszen a szakmai kiadványt is publikálták a nyilvánosság előtt.)

<sup>217</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 221.

<sup>218</sup> Uo. 221–224.

<sup>219</sup> Uo. 41.

A személyi állomány összetételéből és a tudományos programból egyaránt kiderül, hogy a német kormány alaposan átgondolt terv alapján készítette elő az utat és az elérhető legkiválóbb szakembereket vezényelte az antarktisi vizekre. Az expedíció minden szempontból több volt egy presztízscélokból indított kalandos vállalkozásnál. Berlin ugyanis a várható politikai nehézségek ellenére is komolyan gondolta, hogy a részt követel magának a fagyott antarktisi „tortából”, ráadásul az utat álcázott, katonai jellegű manőverek végrehajtására is felhasználhatta. Az előbbi kezdőlépését a tudományos munkálatok minél precízebb kivitelezése jelentette, amelyek a későbbiek folyamán egy esetleges nemzetközi jogi vitában is hivatkozási alapul szolgálhattak a terület feletti fennhatóság kérdését illetően, az utóbbiak pedig az expedíció folyamán kerültek végrehajtásra.

### **2.1.3. *Neu-Schwabenland* „születése” – az 1938-1939-es német Antarktisz-expedíció eredményei**

A *Schwabenland* katapulthajó Hamburgból kifutva a La Manche csatornán keresztül hajózott ki az Atlanti-óceánra, majd délnek fordulva a Kanári- és a Zöld-foki-szigetek, illetve Ascension és Tristan da Cunha szigetei mellett elhaladva érkezett meg 1939. január 15-én az Antarktisz „előszobájának” számító – és formailag norvég fennhatóság alatt álló – Bouvet-sziget körzetébe.<sup>220</sup> A német hajó a lehető legrövidebb útvonalon közelítette meg a Hamburgtól mintegy 7300 tengeri mérföld (több mint 13500 kilométer) távolságra fekvő elhagyott, vulkanikus földdarabot, megtéve ezzel az odaút csaknem kilenczetedét.<sup>221</sup> Jelen fejezetnek nem témája a diplomáciai vonatkozások bemutatása, egy momentum azonban mégis említést érdemel a politikai összefüggésekkel kapcsolatban. Az expedíciót a németek lehetőség szerint titokban próbálták megszervezni, miután azonban sejtették, hogy az előkészületeket nem lesznek képesek teljesen észrevétlenül végrehajtani – tekintve, hogy déli-óceáni tevékenységüket a bálnavadászati flották felállítása óta Norvégia és Nagy-Britannia élénken figyelte –, inkább a félrevezetésre helyezték a hangsúlyt. „*Ahogy 27 évvel korábban Roald Amundsen tette, hogy becsapja riválisát, Robert Falcon Scottot*”,<sup>222</sup> az anyagrendeléseket minden esetben úgy töltötték ki, mintha a kérvényezett eszközök egy északi-sarki kutatóúthoz sürgősen kellenének és általánosságban véve is igyekeztek elhitetni ellenfeleikkel, hogy arktiszi expedícióban gondolkodnak.<sup>223</sup> A csel egészen a kifutásig

<sup>220</sup> RITSCHER: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. 29.

<sup>221</sup> A teljes útvonal kb. 8200 tengeri mérföld, azaz több mint 15 ezer kilométer volt. (Uo.)

<sup>222</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 24.

<sup>223</sup> Uo.

kiválóan működött, annak ellenére is, hogy Oslo élt a gyanúperrel, miszerint Berlinben valamit eltitkolnak előle. Még Adolf Hoel, a svalbardi és jeges-tengeri vizsgálatokkal foglalkozó norvég kutatóintézet, az NSIU (*Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser*)<sup>224</sup> igazgatója is – aki a legjobban értesült és a legautentikusabb német kapcsolatokkal rendelkező személy volt az ügyben – csak 1938. december 22-én riadóztatta a norvég illetékeseket a fenyegető veszélyről, hogy az akkor már Lisszabon környékén járó *Schwabenland* minden valószínűség szerint az Antarktiszra tart. Ráadásul erősen feltételezhetően a Norvégia déli-sarkvidéki törekvései szempontjából is kulcsfontosságú partszakasz környékére, amelyre korábban még egyetlen ország sem fogalmazott meg hivatalos jogigényt.<sup>225</sup>

---

<sup>224</sup> A Hoel által 1928-ban alapított intézet a ma is működő *Norsk Polarinstitutt*, azaz a Tromsø városában székelő Norvég Sarkkutató Intézet elődje. (ROBERTS, Peder: *A Frozen Field of Dreams: Science, Strategy and the Antarctic in Norway, Sweden and the British Empire, 1912–1952*. Stanford University, 2010. 155. A továbbiakban: ROBERTS, P.: *A Frozen Field of Dreams*.)

<sup>225</sup> Uo. 50–51. A németek óvatossága az előkészületek folyamán már csak azért is indokolt volt, mert a *Schwabenland* a postaszolgálati utak következtében a *Westfalen* mellett talán a legismertebb német hajó volt külföldön és a szolgálatból való ideiglenes kivonása megfelelő körökben eleve gyanút kelthetett. Mindemellert pedig a politikai problémák ellenére is meglehetősen szoros német–norvég tudományos kapcsolatok (az említett Adolf Hoelnek például igen magas német körökben is kiváló kapcsolatai voltak) magukban rejtették a veszélyt, hogy az expedíció valódi célja idő előtt kitudódik. Ez végül nem teljesen következett be, vagy legalábbis sikerült fenntartani a valódi célponttal kapcsolatos bizonytalanságot, más kérdés viszont, hogy a hosszú út miatt Norvégiának még így is maradt ideje válaszlépések megtételére, amelyek a későbbiek folyamán kerülnek bemutatásra.





A *Schwabenland* legénysége az első tudományos vizsgálatokat már 1938. december 19-én, a La Manche csatornán való átkelés folyamán végrehajtotta, amikor Herbert Regula és Heinz Lange meteorológusok mérőműszerekkel felszerelt rádiószondákat eresztettek a levegőbe a légköri viszonyok feltérképezése céljából.<sup>226</sup> A két legújabb, német gyártmányú típust használták: az úgynevezett Lang-szondát, amelyet a Birodalmi Meteorológiai Hivatal munkatársai alkottak meg 1935/36-ban, illetve a wilhelmshaveni haditengerészeti obszervatórium utasítására 1936-ban kifejlesztett Marine-szondát.<sup>227</sup> Előbbit a későbbiek folyamán főként a légierő, utóbbit pedig a haditengerészet használta saját méréseinek elvégzéséhez.<sup>228</sup> A meteorológiai vizsgálatok – amelyek fő célja az általános időjárás-elemzés mellett a magaslégkörben uralkodó (szél)viszonyok felderítése volt – a program egyik legfontosabb részét képezték, ezért a megfigyeléseket az egész expedíció folyamán napi rendszerességgel végezték.<sup>229</sup> A mérések nem csupán az Antarktiszra, hanem az Atlanti-óceán mindazon területére vonatkoztak, amelyeken a *Schwabenland* katapulthajó keresztülhaladt. Az expedíció folyamán 119 Lang- és 65 Marine-szondát indítottak útnak, ezek közül összesen 36-ot a déli sarkkör átlépését követően.<sup>230</sup>

---

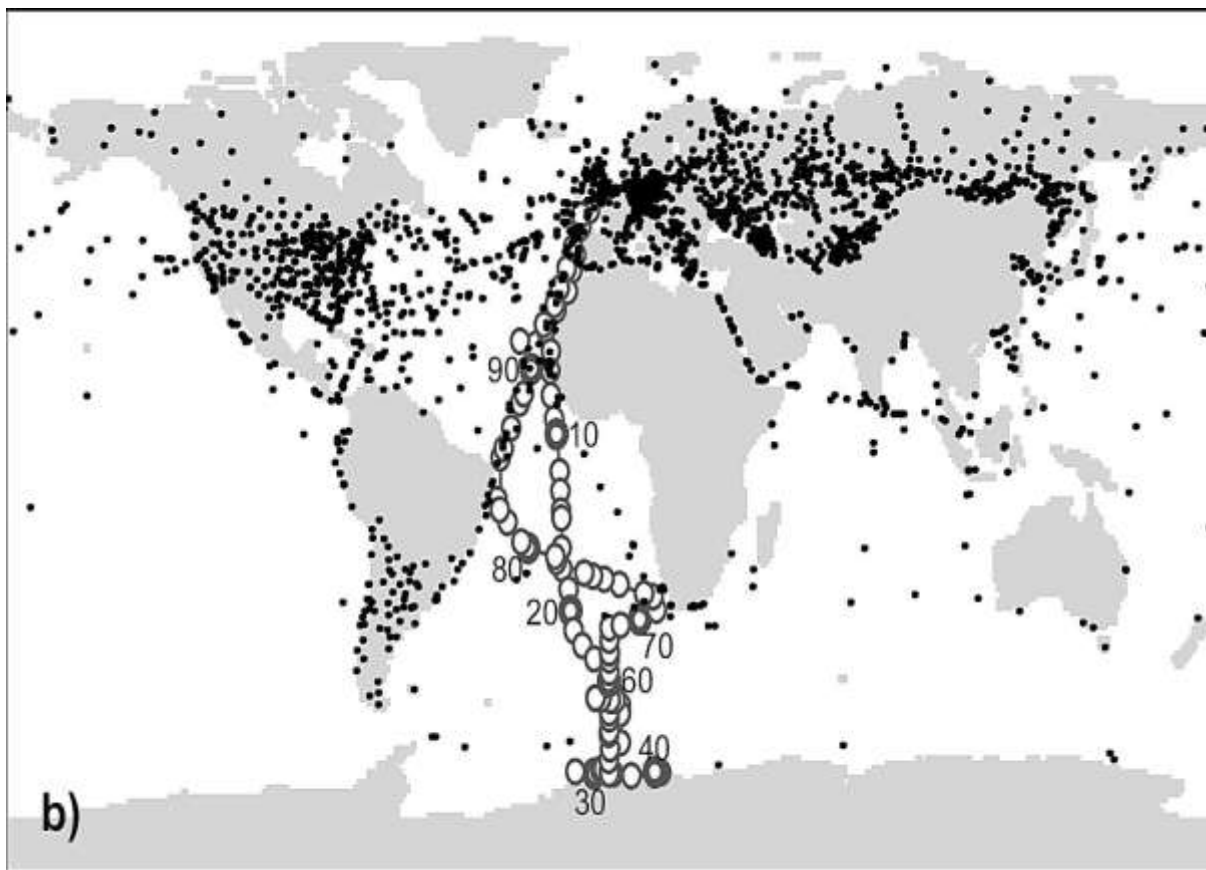
<sup>226</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 42.

<sup>227</sup> Uo. 167.

<sup>228</sup> Uo.

<sup>229</sup> REGULA, Herbert: Die Arbeiten der Expeditions-Wetterwarte. Teil I: Terminbeobachtungen, Höhenwindmessungen, Wetterdienst, Sonderuntersuchungen. In: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8. 33. A németek naponta két rádiószondát engedtek fel a levegőbe. (BRÖNNIMANN, S. – COMPO, G. P. – SPADIN, R. – ALLAN, R. – ADAM, W.: Early ship-based upper-air data and comparison with the Twentieth Century Reanalysis. *Climate of Past*, 2011/1. 267.)

<sup>230</sup> German Antarctic Expedition. TNA CO 78/211/2. (A továbbiakban: TNA CO 78/211/2.) No. 439. British Embassy, Berlin. 15th April, 1939. Viscount Halifax. (Levél: British Embassy Berlin – Halifax. A továbbiakban: No. 439. British Embassy–Halifax.) LANGE, Heinz: Die Arbeiten der Expeditions-Wetterwarte. Teil II: Radiosondenaustiege. In: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8. 33.



20. ábra. A *Schwabenland* útja folyamán végrehajtott meteorológiai vizsgálatok helyszínei (fehér körökkel jelölve), amelyek egyben jelzik a hajó útvonalát is, mivel a méréseket napi rendszerességgel végezték.

Forrás: BRÖNNIMANN, S. – COMPO, G. P. – SPADIN, R. – ALLAN, R. – ADAM, W.: Early ship-based upper-air data and comparison with the Twentieth Century Reanalysis. *Climate of Past*, 2011/1. 267.

Az oceanográfiai vizsgálatok szintén már a kutatóút elején megkezdődtek: Karl-Heinz Paulsen 1939. december 21-én a Spanyolország északnyugati csücskében található Finisterrefok közelében végezte az első felszíni megfigyeléseket, amelyekből a kutatóút végéig összesen 337-et hajtottak végre.<sup>231</sup> Ezzel párhuzamosan használatba helyezték az ultrahangos vízmélységmérő-berendezéseket is, amelyek segítségével az Atlanti-óceán topográfiai (bathymetriai) viszonyait kívánták pontosítani, kiterjesztve a kutatást az Antarktisz körzetére is.<sup>232</sup> A dél-atlanti térségbe érve Erich Barkley tengerbiológiai vizsgálatai is kezdetüket vették, amelyek elsősorban a bálnákra, a planktonokra és a krill elnevezéssel illetett rákfélék megfigyelésére terjedtek ki. A *Schwabenland* 1939. január 19-én, a d. sz. 69° és a ny. h. 4° magasságában érkezett meg a fő kutatási helyszínre, megközelítve az antarktisi szárazföldről

<sup>231</sup> PAULSEN, Karl-Heinz: Die ozeanographische Arbeiten. In: Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8. 28.

<sup>232</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 145.

az óceánba benyúló selfjég határvonalát és megkezdve az egyik legkényesebb feladat, a légi fényképezéssel egybekötött kartográfiai munkálatok végrehajtását.<sup>233</sup>

A tesztrepüléseket is beleértve az Antarktisz feletti fotózásra 1939. január 19. és február 5. között került sor.<sup>234</sup> A hidroplánok segítségével 600 ezer km<sup>2</sup> szárazföld került felfedezésre, amelyből 350 ezer km<sup>2</sup>-ről készült fotóanyag.<sup>235</sup> Ezek alapján készítették el az áttekintési térképet, amelyen a felfedezett földrajzi objektumok – elsősorban az expedíció tagjai, híres német sarkvidékkutatók, illetve a kutatóút szervezésében szerepet vállaló politikusok után – német neveket kaptak.<sup>236</sup> Maga a terület, amely a d. sz. 76°-ig benyúlva, hozzávetőlegesen a ny. h. 11°50' és a k. h. 20° között feküdt, a *Neu-Schwabenland* (magyarra átfordítva Új-Svábföld) elnevezést kapta.<sup>237</sup> Csak néhányat kiemelve a felfedezett természeti képződmények közül: *Wohlthatmassiv* (Wohlthat-hegylánc) *Ritschergipfel* (Rischer-csúcs), *Alexander-v.-Humboldt-Gebirge* (Alexander von Humboldt-hegység), *Schirmacherseenplatte* (Schirmacher-tóvidék).<sup>238</sup>

---

<sup>233</sup> RITSCHER: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. 48. A selfjég különlegessége, hogy geológiailag nem képezi az antarktisi kontinens részét, mivel a parti területekről az óceánba benyúló jégtáblamezőről van szó, amely alatt nem szárazföld, hanem tenger található.

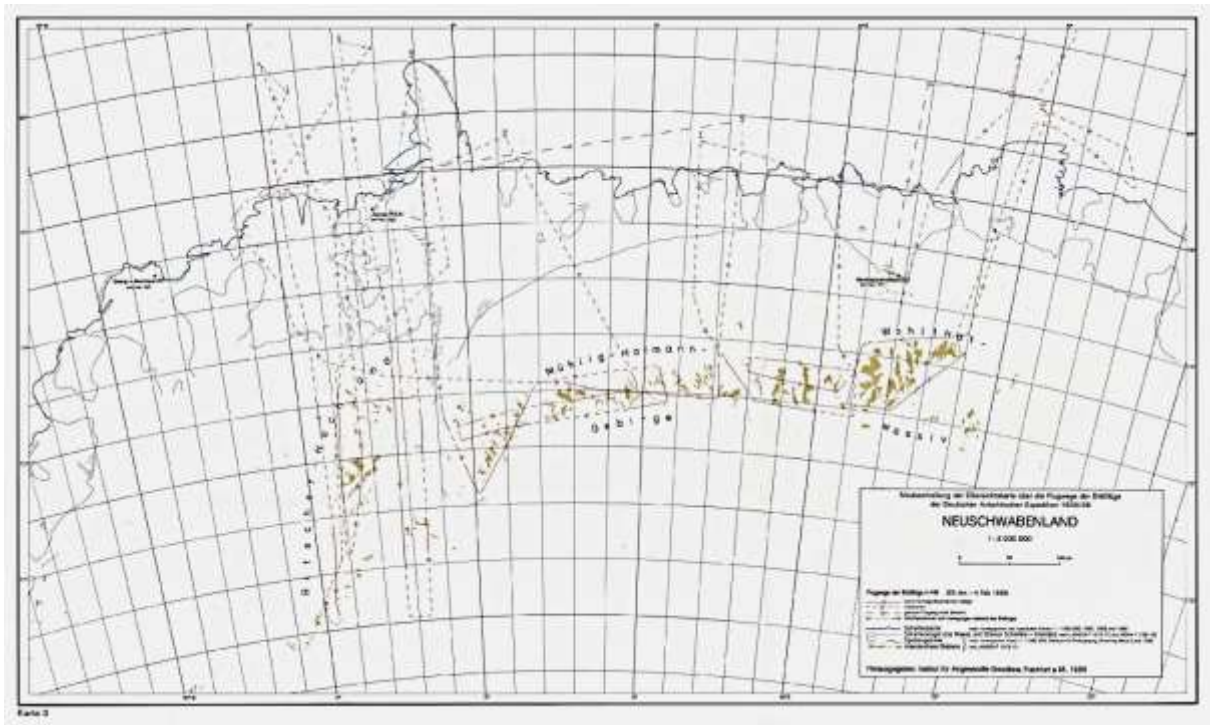
<sup>234</sup> TNA CO 78/211/2. No. 439. British Embassy–Halifax; LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 63.; 66.

<sup>235</sup> TNA CO 78/211/2. No. 439. British Embassy–Halifax. Összességében tehát a németek egy, Magyarország területének három és félszeresénél valamivel nagyobb körzetről készítettek légi fényképeket.

<sup>236</sup> A témával foglalkozó Karsten Brunk térképész a Bajor Tudományos Akadémia keretei között működő Német Geodéziai Bizottság égisze alatt 1986-ban kiadott tanulmányában közreadja a német földrajzi nevek teljes listáját. (BRUNK: i. m.)

<sup>237</sup> HERRMANN: Deutsche Forscher im Südpolarmeer. 8. A Ritscher-féle térképeken a „Neu-Schwabenland”, a háború utáni munkákban pedig inkább az egybeírt „Neuschwabenland” alak szerepel. A terület határvonalak nélkül a korábban már hivatkozott és az ausztrál nemzeti levéltárban őrzött, 1939-es Bayliss – Cumpston-féle térképen is szerepel, azonban szigorúan olyan megjelöléssel, miszerint Ritscher kiegészítéseket tett hozzá korábbi norvég felfedezésekhez. („Additions by Ritscher in 1939.”) NAAH AA1964/7, 28. Előlap.

<sup>238</sup> BRUNK: i. m. 35.; 38.; 39.



21. ábra. A *Neu-Schwabenland* felett végzett légi fényképezési manőverek rekonstruált ábrája, rajta német földrajzi nevekkel. (Ritscher-felföld, Mühlig-Hofmann-hegység, Wohlthat-hegylánc.)

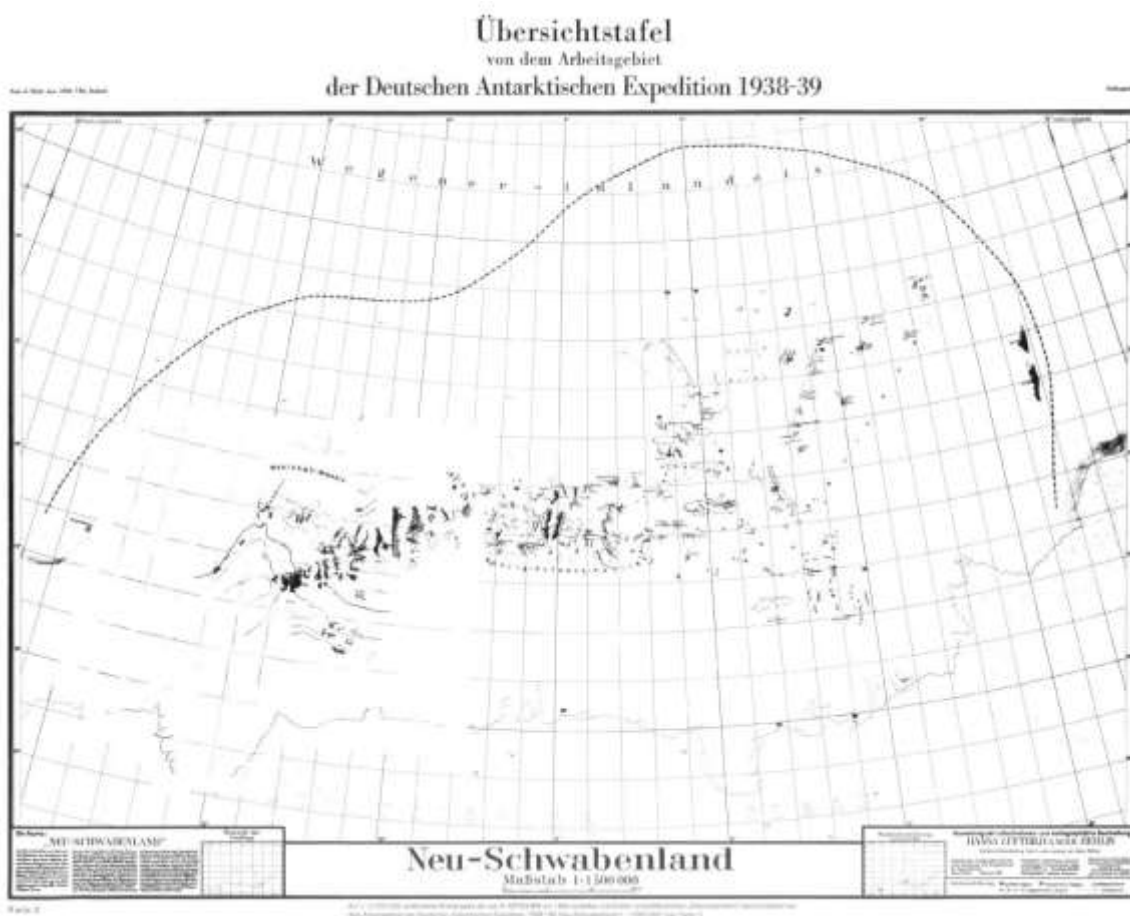
Forrás: Neubearbeitung der Übersichtskarte über die Flugwege der Bildflüge der Deutschen Antarktischen Expedition 1938–1939. Neuschwabenland.<sup>239</sup>

Az expedíció minden lehetőséget megragadott, hogy kifejezésre juttassa a terület feletti német fennhatóságot. A repülések folyamán a körzet déli, nyugati és keleti határvonalaira horogkeresztes jelzőszászlókat dobtak le, 1939. január 29-én pedig a *Passat* nevű hidroplán személyzete, Rudolf Mayr, Franz Preuschoff és Herbert Ruhnke a d. sz.  $69^{\circ} 55'$  és a ny. h.  $3^{\circ} 57'$ -nél letette a gépet a szárazföldre és kitűzte a birodalmi zászlót, mintegy birtokba véve a területet a náci Németország nevében.<sup>240</sup> Antarktisi viszonyok között meglepő módon az egyik repülőgép kisebb motorhibáját leszámítva nem következett be semmiféle váratlan esemény, ami akár a kartográfiai munkálatokat, akár a tudományos vizsgálatok bármelyikét komolyan hátráltatta volna. A *Schwabenland* végül 1939. február 6-án fordult észak felé, hogy megkezdje a hazautat, amely közben a stáb tovább folytatta a

<sup>239</sup> A Német Térképészeti és Geodéziai Hivatal (*Bundesamt für Kartographie und Geodäsie*) honlapja. <https://www.bkg.bund.de/DE/Produkte-und-Services/Shop-und-Downloads/Landkarten/Karten-Downloads/Antarktiskarten-und-luftbilder/Dokumentationen/GeographischeNamen/Beilagen/Karte-3.html>. A letöltés ideje: 2017.06.28.

<sup>240</sup> A leszállást a d. sz.  $69^{\circ}55'$  és a ny. h.  $1^{\circ} 40'$  környékén 1939. február 5-én megismételték és ott is kitűztek egy horogkeresztes zászlót. TNA CO 78/211/2. No. 439. British Embassy–Halifax; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 64.

meteorológiai és az oceanográfiai méréseket.<sup>241</sup> Az első világháború előtti, részben balszerencsés, vagy legalábbis más expedíciók által beárnyékolt német felfedezőutakkal ellentétben ezúttal kétség sem férhetett ahhoz, hogy a *Schwabenland* küldetése tudományos szempontból óriási siker, mondhatni mérföldkő a déli-sarkvidéki vállalkozások sorában. A kérdést inkább az jelentette, hogy Németország az elért eredményeket milyen módon fogja felhasználni, s képes lesz-e a felfedezésekre alapozott igényeit a gyakorlatban is elismertetni a rivális hatalmakkal.

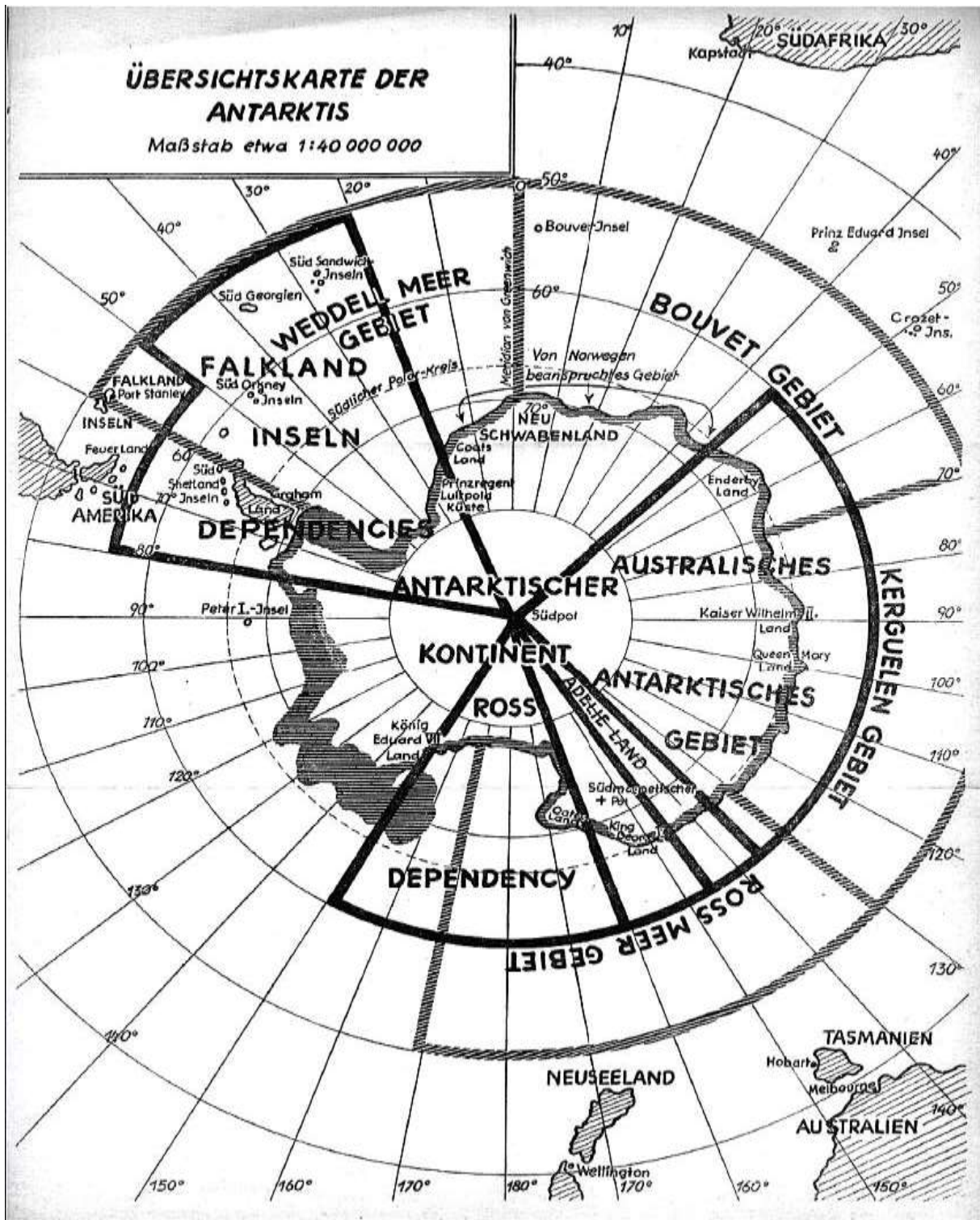


22. ábra. *Neu-Schwabenland* áttekintési térképe, egyben az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció műveleti területe.

Forrás: Übersichtstafel von dem Arbeitsgebiet der Deutschen Antarktischen Expedition 1938–1939.<sup>242</sup>

<sup>241</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 66.

<sup>242</sup> A Német Térképészeti és Geodéziai Hivatal (*Bundesamt für Kartographie und Geodäsie*) honlapja. <https://www.bkg.bund.de/DE/Produkte-und-Services/Shop-und-Downloads/Landkarten/Karten-Downloads/Antarktiskarten-und-luftbilder/Dokumentationen/GeographischeNamen/Beilagen/Karte-2.html>. A letöltés ideje: 2017.06.28.



23. ábra. Egy 1940-ból származó, az Antarktiszot ábrázoló, német nyelvű térkép, amelyen a Weddell-tengeri terület (*Weddell Meer Gebiet*) és a Bouvet-terület (*Bouvet Gebiet*) néven említett régiók között *Neu-Schwabenland* (ehelyütt *Neu Schwabenland* alakban) elhelyezkedése is megtekinthető (kb. a ny. h. 11°50' és a k. h. 20° között.) A térkép jelöli az első vilgháború előtti német felfedezéseket, a *Prinzregent Luitpold-földet* (*Prinzregent Luitpold Küste*), illetve a *Kaiser Wilhelm II-partot* (*Kaiser Wilhelm II Land*) is. (Megjegyzendő, hogy az első itt partként, a második pedig földként kerül említésre, de az szakirodalmi anyag alapján általában fordítva említik a két területet.)

Forrás: BAARE-SCHMIDT, Hans-Georg: Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis. Doktori disszertáció, Ruprecht-Karl-Universität, Heidelberg. Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei Friedrich Schulze, 1940. 134. (Térképmelléklet.)

## 2.1.4. A *Schwabenland* visszatérése Németországba. Felderítő művelet Brazília partjainál

Habár a bálnavadászati kérdések valóban igen jelentős szempontot és egyben kiindulási alapot képviseltek az expedíció megszervezésénél, a kutatóút konkrét katonai feladattal is rendelkezett, amelyet a tágabb haditengerészeti összefüggéseket megelőzően feltétlenül szükséges egy rövid fejezet formájában bemutatni. Az *Oberkommando der Kriegsmarine* 1938. november 21-én kiadott utasításában elrendelte, hogy a *Schwabenland* legénysége a visszaút folyamán derítse fel a brazil partoktól nem messze, az Atlanti-óceánban fekvő Trinidadé és Martim Vaz szigeteit (d. sz. 20°; ny. h. 29–30°), mégpedig a következő szempontok alapján:

„1. *Vannak-e a szigeteknél üzemanyag-felvételhez, segédcirkálók felszereléséhez és ezekhez hasonló katonai tevékenységek [elvégzéséhez] elégséges védelmet biztosító horgonyzóhelyek?*

2. *A szigetek tartósan vagy ideiglenesen lakottak-e?*

3. *Találhatók-e a szigetek bármelyikén híradástechnikai jellegű berendezések?*

4. *Fennáll-e a lehetősége a szigeteken friss víz pótlásának?*

5. *Amennyiben szükséges, a szigetek növény- és állatvilága alkalmas-e élelempótlás céljára, például tengeralattjárók [legénysége] számára?*

6. *Alkalomadtán lehetséges-e a szigeteket járművekkel bármilyen módon átszelni? Amennyiben igen, milyen értelemben?*”<sup>243</sup>

A fentiekből egyértelműen kiderül, hogy a *Kriegsmarine* nagyon is valós katonai felderítő művelettel bízta meg a hajó legénységét, amely a felsorolt szempontok alapján egyértelműen a cirkáló- illetve a tengeralattjáró-háború előkészítésének folyamatába illeszkedett. A visszaút folyamán a *Schwabenland* valóban nagy kitérőt tett, s 1939. március 18–19-e között meglátogatta a két kis szigetet, összességében azonban ez a művelet volt az

---

<sup>243</sup> LÜDECKE: In *geheimer Mission zur Antarktis*. 81. A szerző a következő irat tartalmát idézi: OKM, 21.11.1938. Alfred Ritscher expedícióvezető és Ernst Herrmann geográfus a visszaérkezést követően informálódta az OKM illetékeseinél, hogy a Trinidadé-on történt partraszállást megjeleníthetik-e a kutatóútról beszámoló műveikben, azonban mindössze arra kaptak engedélyt, hogy a szigetek melletti rövid megállást közöljék említés szintjén. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 78.)



expedíció legkevésbé sikeres része.<sup>244</sup> Martim Vazon – elsősorban idő- és felszerelési hiány miatt – eleve meg sem kísérelték a partraszállást, a Trindade-on végrehajtott akció pedig, ha nem is fulladt kudarcba, igen problémás műveletnek bizonyult. A kiküldött csónak hajótörést szenvedett, amelynek következtében a rajta utazó stábtagnak felszerelése elázott, beleértve fényképezőgépeiket is, így nem is tudtak fotókat készíteni a sziget belsejéről.<sup>245</sup> Mindemellett a szigetek szemrevételezése és a felsorolt feladatok részbeni teljesítése megvalósult. Maga Alfred Ritscher később azt írta az OKM-nek küldött jelentésében, hogy Trindade-ot „*meredek sziklák; 600 méter magas hegyek; kicsi, ám meredek szurdokok*” jellemzik, élelem pedig bőséggel található rajta. Mindemellett az expedícióvezető beszámolója azt is tartalmazta, hogy a kikötésre leginkább alkalmas partszakasz a *Boat Harbour* nevű hely közelében található.<sup>246</sup> A *Schwabenland* feltűnése a kitérő ellenére alapvetően nem volt gyanús a körzetben, tekintettel arra, hogy korábbi postaszolgálati útjai során már számos alkalommal járt a térségben. A hajó ezt követően Németország felé vette az irányt és végül 1939. április 11-én futott be az Elba torkolatánál fekvő Cuxhaven kikötőjébe.<sup>247</sup>

---

<sup>244</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 74.

<sup>245</sup> Uo. 76–77.

<sup>246</sup> Uo.

<sup>247</sup> TNA CO 78/211/2. No. 439. British Embassy–Halifax.

## 2.2. A Schwabenland-expedíció a német haditengerészeti elképzelések és manőverek tükrében (1919–1945)

### 2.2.1. Erich Raeder admirális és a cirkálójáborús doktrína

A *Schwabenland* fentebb említett felderítő művelete Brazília partjai környékén rendkívül fontos epizód, amennyiben a két világháború között a dél-atlanti térségben végrehajtott német manőverek és az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció kapcsolatát kívánjuk megvizsgálni. A parancs ugyanis a feltételezések helyett egyértelművé teszi, hogy a kutatóútnak konkrét katonai célja is voltak, ráadásul olyan összefüggésben, amely illeszkedett az első világháborút követően kialakított német haditengerészeti doktrína, az úgynevezett cirkálójáborús, azaz a *Kreuzerkrieg* keretei közé. A cirkálójáborús – amely ebben az értelemben a témakör tágabb katonai dimenzióját adja – kiindulópontját Paul Behncke admirális, a *Marineleitung* (Haditengerészeti Vezetés) 1920–1924 között regnáló vezetője alakította ki, aki az 1919-es versailles-i szerződés utáni, Németország számára rendkívül hátrányos – sőt, alkalmasint reménytelennek tűnő – haditengerészeti helyzetben új irányt jelölt ki a német flotta számára. Behncke ugyanis működése folyamán egy „óceáni dimenzióban is manőverezni képes új német tengeri haderőnek – mindenekelőtt a személyzeti – alapjait kívánta lerakni.”<sup>248</sup>

A versailles-i szerződés rendelkezései alapján Németország „felszíni hadiflottája csak hat csatahajóból (két további tartalékként engedélyeztek), hat cirkálóból (további kettő tartalék), tizenkét rombolóból és tizenkét torpedónaszádból (továbbá 2-2 tartalékból) állhatott. Az összes többi hadihajóját, amellyel Németország a háború végén rendelkezett, azonnal át kellett adnia a győzteseknek, vagy pedig meg kellett semmisítenie.”<sup>249</sup> Ezzel kapcsolatban Erich Raeder admirális, a *Reichs-*, majd a *Kriegsmarine* későbbi első embere a hagyatékában fennmaradt iratok feljegyzései között megemlíti, hogy a versailles-i szerződést követő időszakban „csak 4 teljesen elavult, «Braunschweig»- és «Hannover»-osztályú csatahajó állt rendelkezésre”<sup>250</sup> a flottánál, amelyeket 8 könnyűcirkáló, 12 romboló és 12

<sup>248</sup> FISCHER Ferenc: A „háború utáni háború” 1919–1933. 25.

<sup>249</sup> Uo. 139.

<sup>250</sup> RAEDER, Erich: Der deutsche Seekrieg im II. Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung der Führung. 5. (Nachlass Erich Raeder.) BAMA N 391/11. (A továbbiakban: BAMA N 391/11.) A Raeder-féle iratokat a Német Szövetségi Levéltár Freiburgban található Katonai Levéltárában őrzik.

torpedónaszád egészített ki.<sup>251</sup> A fentieket figyelembe véve a német tengeri haderő „*csupán a Balti- és Északi-tengeren, és kizárólag jelentéktelen part menti flottaként tevékenykedhetett volna.*”<sup>252</sup> Behncke, az őt követő Hans Zenker, majd az 1928-ban haditengerészeti főparancsnokká kinevezett Raeder már a weimari időszakban is azon dolgoztak, hogy egy globális perspektívával rendelkező, „*s offenzív nyílt óceáni*”<sup>253</sup> feladatok végrehajtására képes haditengerészetet hozzanak létre, amely a következő nagy konfrontáció idején – amelynek bekövetkezésében biztosak voltak – a megfelelő stratégiával a siker reményében veheti fel a harcot a túlerőben lévő francia és brit flottával. Raeder úgy vélte, hogy a következő összecsapásban „*a kereskedelmi háború folytatásának lényege nemcsak az ellenséges hatalom gazdaságának, pontosabban hajóállományának elsüllyesztése [lesz – Sz. K.], hanem tengeri útvonalainak állandó veszélyeztetése, nyugtalanítása, kikényszerítve ezzel az ellenfél tengeri erőinek diverzióját, hadiflottája diszlokációjának megváltoztatását.*”<sup>254</sup> Mindemellett kijelentette, hogy „*a német haditengerészeti vezetés nem korlátozhatja magát az Északi- és Keleti-tengerre, hanem a távoli óceáni térségeket is ki kell jelölni operációs bázisként, ahol a tengeri forgalom veszélyeztetésével jelentős eredményeket tudnak elérni...*”<sup>255</sup>

A stratégia, amely cirkálóháború néven vált ismertté, a korábbi Tirpitz-féle elképzeléssel ellentétben – amely csatahajókra és más nehéz hajóegységekre alapozva a döntő csata megvívását támogatta, de mégis defenzív felállást jelentett, mivel az erősebb brit flotta nyílt támadását feltételezve az Északi- és a Balti-tengerre koncentrálna az erőket – egy mozgékony, a világóceánok bármely pontján lecsapni képes hadiflottával számolt.<sup>256</sup> Egy olyan tengeri haderővel, amelynek legfontosabb feladata az ellenség tengeri utánpótlási, illetve kereskedelmi vonalainak folyamatos támadása. Az 1920-as években német haditengerészeti körökben komoly viták bontakoztak ki a követendő útirányról, különösen az arányok tekintetében. A versailles-i szerződés korlátozásai miatt „*egy Tirpitz-modell szerinti «döntő csatára» – mind a kvalitatív, mind a kvantitatív szempontoknak megfelelő hajóegységek hiányában – Németország a közeli jövőben nem lehetett alkalmas*”,<sup>257</sup> ezért a

---

<sup>251</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 25.

<sup>252</sup> Uo. Az arányok szemléltetésésképpen megjegyzendő, hogy a *Kaiserliches Marine*, azaz a Császári Haditengerészet mintegy 275 ezer fős első világháborús létszáma a versailles-i szerződés következtében 15 ezer főre csökkent. (Uo.)

<sup>253</sup> Uo. 28.

<sup>254</sup> Uo. 117. Erich Raeder 1928-tól 1943 elejéig állt a *Reichs-*, majd később a *Kriegsmarine* élén, de a cirkálóháborúval kapcsolatos legfontosabb téziseit már az 1920-as évek elején megfogalmazta.

<sup>255</sup> Uo.

<sup>256</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 130.

<sup>257</sup> Uo.

régi stratégia elvetésre került.<sup>258</sup> Mindazonáltal a német haditengerészeti vezetés nem tett le a nehéz hadihajók alkalmazásáról, viszont igényeit kénytelen volt a realitásokhoz, illetve időlegesen a versailles-i szerződés rendelkezéseihez igazítani, amelyek egyebek mellett kikötötték, hogy Németország nem építhet olyan csatahajókat, amelyek vízkiszorítása meghaladja a 10 ezer tonnát.<sup>259</sup> Hosszas vitákat követően végül egy olyan hajótípus, az úgynevezett *Panzerschiff* (ismertebb angol megnevezése alapján *pocket battleship*, azaz zsebcsatahajó) kifejlesztése mellett döntöttek, amelyet a technikai paraméterei alapján „*egyetlen addigi hajó kategóriába sem lehetett besorolni.*”<sup>260</sup> A zsebcsatahajók tervezésénél a fő szempontot a cirkálóháborús stratégia legfontosabb elemei, tehát a gyorsaság és a nagy hatótávolság jelentették. Ennek rendelték alá az új hajók páncélzatát – amelyet végül 100 milliméterben határoztak meg – és lövegeik (6 db 280 mm-es hajóágyú) űrméretét is.<sup>261</sup> Ezek alapján a *Panzerschiffe* nem érték el az általánosságban 300 mm-es páncélzattal és 280–406 mm-es lövegekkel rendelkező, igazi nagy csatahajók kategóriáját, azonban 28 csomós maximális sebességükkel jóval gyorsabbak voltak azoknál, s így szükség esetén kitérhettek a harc elől – ezzel szemben viszont tűzerejük garantálta a fölényüket „*minden 152 milliméteres, vagy legfeljebb 203 milliméteres lövegekkel felszerelt angol vagy francia cirkálóhoz képest.*”<sup>262</sup> Mindezek mellett a zsebcsatahajók legnagyobb előnye abban rejlett, hogy hatótávolságuk „*a takarékos üzemanyag-felhasználást biztosító dízelmotorok révén 10 tengeri csomó sebesség esetén 21500 tengeri mérföld volt...* [ami – Sz. K.] *azt jelentette, hogy a hagyományos, gőzturbinás meghajtású hajóhoz képest a hajó háromszoros rádiusszal rendelkezett.*”<sup>263</sup> Mindez egy olyan, a nehéz-cirkálóknál erősebb hadihajótípus megjelenését eredményezte, amely megfelelő utánpótlással nem csupán az Északi-tengeren volt képes hónapokon keresztül önállóan és támadó jelleggel tevékenykedni, hanem „*az igen távoli dél-atlanti, tűzföldi, indiai-óceáni térségben is.*”<sup>264</sup> Habár – a *Marineleitung* egészével együtt – korábban maga Raeder is ingadozott abban a tekintetben, hogy milyenek legyenek az új hajó paraméterei, az 1920-as évek végére a *Panzerschiff*-koncepció kerekedett felül. Ennek megfelelően 1931-ben előbb a *Deutschland*, 1933-ban az *Admiral Scheer*, majd 1934-ben az

---

<sup>258</sup> Másrészt a Tirpitz-féle elképzelés már csak azért is lekerült a napirendről, mert az első világháborúban nem sikerült kivívni a döntő győzelmet a segítségével, s összességében inkább sikertelennek lehetett nevezni.

<sup>259</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 139. Cirkálók esetében a felső határ 6000, rombolóknál 800, torpedónaszádoknál 200 tonna volt. (Uo.)

<sup>260</sup> Uo. 143.

<sup>261</sup> Uo.

<sup>262</sup> Uo.

<sup>263</sup> Uo. 143–144.

<sup>264</sup> Uo. 145.

*Admiral Graf Spee* zsebcsatahajókat bocsátották vízre, s a tengeri háború megvívását modellező gyakorlatokat (*Kriegspiel*) is a fenti elmélet jegyében hajtották végre.<sup>265</sup> Raeder ezzel kapcsolatban azt írja, hogy a Reichstag által engedélyezett hadihajóhajógyártási sorozat 1938-ra négy 10 ezer tonnás zsebcsatahajóval számolt, amelyek „gyorsabbak a francia «Voltaire»-osztályú hadihajóknál [és – Sz. K.] erősebbek a «Washington»-típusú cirkálóknál...”<sup>266</sup> A német haditengerészet tehát ebben az időszakban a *Panzerschiffekkel* számolt fő ütőerőként egy újabb tengeri kereskedelmi háborúban, s ennek megfelelően egyéb manővereit is a cirkálójárási előkészítésének jegyében hajtotta végre.

Mindezek mellett feltétlenül említést érdemel, hogy az 1935. június 18-án megkötött angol–német flottamegállapodás eredményeként, amely „a német flotta erőinek a Brit Nemzetközösség tagjai összflottaerejéhez viszonyítva 35:100 arányban állapította meg”<sup>267</sup> a határvonalat, Németország hivatalosan is visszanyerte fegyverkezési jogát a haditengerészet terén. A német flottapolitika 1938-tól kezdődően már grandiózus fejlesztési tervekben gondolkodott: ez volt az úgynevezett *Z-Plan* (Z-terv), amely pusztán a felszíni flotta legfontosabb egységeit nézve 2 repülőgép-hordozó, 6 nagy (420 mm-es páncélzattal rendelkező) csatahajó és 8 gyors (33–35 tengeri csomó harci sebesség elérésére képes) zsebcsatahajó gyártását irányozta elő.<sup>268</sup> Csakhogy 1939 szeptemberében a *Kriegsmarine* (tekintve, hogy Németország, mint elsősorban kontinentális hatalom, a szárazföldi csapatok, a légierő és a flotta közül összességében az előbbi kettőt preferálta, amikor az anyagi és emberi erőforrások elosztásáról volt szó) még korántsem volt ideális állapotban egy Nagy-Britanniával és Franciaországgal szembeni tengeri háború megvívásához. Maga Raeder is megállapította, hogy „a német haditengerészet helyzete a háború kitörésekor a brit / francia flottával szemben... jóformán reménytelen volt.”<sup>269</sup> Éppen ezért a felszíni flotta

---

<sup>265</sup> Uo. 144. Megjegyzendő, hogy ha nem is túlságosan sokkal, de a 10 ezer tonnás határt a valóságban már ekkor is átlépték. A *Deutschland* 11700, az *Admiral Scheer* pedig 12200 bruttóregisztertonna vízkiszorítással rendelkezett. (Uo.)

<sup>266</sup> BAMA N 391/11. 5.

<sup>267</sup> RAEDER, Erich: *Sechs Moskauer Ausarbeitungen. I. Die Entwicklung der deutschen Marinepolitik 1933–1939.* 3. (Nachlass Erich Raeder.) BAMA N 391/3. (A továbbiakban: BAMA N 391/3. *Die Entwicklung der deutschen Marinepolitik 1933–1939.*) A szerződés hatályon kívül helyezte a versailles-i szerződés 187–195. cikkelyeit is, amelyek többek között a tonnahatárookra vonatkozó korlátozásokat is tartalmazták, illetve elismerte Németország egyenjogúságát tengeralattjárók építése terén. Viszont a németek kötelezték magukat, hogy nem lépik át a brit tengeralattjáró-flotta létszámának 45%-át. (Uo. 3–4.)

<sup>268</sup> Uo. 7.

<sup>269</sup> „*Die Lage der deutschen Marine gegenüber der englisch/französischen bei Kriegsausbruch war... so gut wie aussichtslos.*” (BAMA N 391/11. 20.) A helyzetet jól jellemzi, hogy a háború kezdetekor a nagyobb hadihajók közül mindössze két csatacirkáló, 3 zsebcsatahajó és egy nehézcirkáló állt azonnali bevetésre kész állapotban. (Uo. 20–21.)

hajóállományát szükségből kereskedelmi hajókból átalakított segédcirkálókkal is kiegészítették, abból a célból, hogy a *Handelskrieget* a világóceánok minél nagyobb területére képesek legyenek kiterjeszteni.

## **2.2.2. Álcázott német manőverek az Atlanti-óceán térségében a két világháború közötti időszakban. A Meteor-expedíció (1925–1927)**

A Schwabenland-expedíció katonai tevékenységét – különös tekintettel a brazil partok környékén végzett felderítési feladatra – elsősorban az atlanti térségben végrehajtott korábbi német kutatóutak ismeretében érdemes értékelni. Németország már az 1920-as évek első felében hozzálátott a déli Atlanti-óceán légköri viszonyainak, illetve oceanográfiai és nautikai jellemzőinek szisztematikus feltérképezéséhez, egyrészt a fentebb már említett, Európát Afrikán keresztül Dél-Amerikával összekötő interkontinentális légi útvonal megszervezése, másrészt pedig a tudományos eredmények katonai céllal történő felhasználása jegyében. Kijelenthető, hogy 1925-re már „*a titkos katonai indíttatású előkészületek mellett a német szaktudományos, meteorológiai körökben is megkülönböztetett figyelmet fordítottak a dél-atlanti hosszú távú repülés meteorológiai előfeltételeinek szisztematikus tanulmányozására.*”<sup>270</sup> Az első ilyen jellegű tudományos programot Paul von Perlewitz, a *Deutsche Seewarte* kormányzati tanácsadója végezte el 1924 márciusa és júniusa között, aki a *Minden* gőzhajó fedélzetén a Hamburg–Madeira–Recife–Rio de Janeiro–Santos–Sao Paulo–Buenos Aires útvonalon haladva végezte méréseit, az oda- és a visszaúton egyaránt.<sup>271</sup> A kezdeti lépést hamarosan újabb követte: 1925–1927 között a németek a *Meteor* kutatóhajót irányították a (dél)-atlanti vizekre, mégpedig egy rendkívül összetett tudományos program végrehajtására. A Meteor-expedíció – amelyet akkoriban *Deutsche Atlantische Expedition*, azaz német atlanti expedíció név alatt emlegettek – számos hasonlóságot mutat a *Schwabenland* 1938–1939-es útjával, ezért külön is érdemes kitérni a tevékenységére.

A *Meteor* eredetileg hadihajóként szolgált a német flotta kötelékében, de „1924 novemberére... átalakították kutatási feladatokra.”<sup>272</sup> Fegyverzetét teljes egészében leszerelték, laboratóriumokat rendeztek be a belsejében, mindemellett pedig „*a hajó rádiuszának növelése, illetve a szén- és olajkészlet takarékos felhasználása érdekében kis*

---

<sup>270</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 193.

<sup>271</sup> Uo. 194. Perlewitz küldetésének fő célja a transzkontinentális repülések során alapvető fontosságú, magasabb légkörökben uralkodó szélirányok mind pontosabb megismerése volt. (Uo. 193.)

<sup>272</sup> Uo. 204.

vitorlákat is felszereltek” rá.<sup>273</sup> A *Meteor* parancsnoka Fritz Spiess kapitány volt, akit 1929-ben ellentengernaggyá léptettek elő, később pedig kinevezték a *Deutsche Seewarte*, azaz a hamburgi haditengerészeti obszervatórium elnökévé.<sup>274</sup> A kutatóút főszervezője a berlini Tengertudományi Intézet (*Institut für Meereskunde*) igazgatója, Alfred Merz volt – eredetileg őt szánták az expedíció vezetőjének is, amely 1925 áprilisában futott ki, Merz azonban az út folyamán, ugyanezen év augusztusában elhunyt, így a továbbiakban Spiess vette át az irányítást.<sup>275</sup> A tudományos stábot „geológusok, biológusok és két meteorológus, Reger professzor, a lindenbergi meteorológiai megfigyelőállomás igazgatója és Kuhlbrodt, a hamburgi meteorológiai intézet igazgatója” alkotta.<sup>276</sup> A kutatócsapat fő feladatát a meteorológiai mérések jelentették, ehhez pedig különleges műszerekkel ellátott ballonokat és sárkányrepülőket vittek magukkal az útra, közülük az előbbiekkal „folyamatosan nyomon kísérhették a légnyomást, a hőmérsékletet, a levegő páratartalmát.”<sup>277</sup> A hajó Afrika és Dél-Amerikai partjai között cirkált az Atlanti-óceánon (elsősorban, de nem kizárólag annak déli részén), a szakemberek pedig eközben komplex tudományos programot hajtott végre. „A szisztematikus meteorológiai megfigyelések érdekében több mint két éven keresztül napi három alkalommal 7, 14 és 21 órakor légnyomást, hőmérsékletet, a levegő páratartalmát, vízhőmérsékletet, a felhőalakzat formáját és kiterjedését, szélirányt, szélereősséget, az óceáni hullámozás ereősséget (a hidrolánok miatt) és sok egyéb adatot vizsgáltak speciális berendezéseikkel.”<sup>278</sup> A meteorológiai mérések „különösen ott voltak gyakoriak, ahol az Afrika (Dakar), Zöld-foki-szigetek és Dél-Amerika (Brazília) között tervezett légi útvonalak a legrövidebbek, azaz a legoptimálisabbak voltak.”<sup>279</sup> A legfontosabb sáv ilyen szempontból a „brazíliai São Roque-fok és az afrikai Freetown közötti szakasz kutatása volt, itt az Atlanti-óceán mintegy 1500 tengeri mérföldre szűkül össze. Épp ez volt az a tengeri térség, pontosabban légi zóna, légi folyosó, amelyről a projektben részt vevő kutatók állították, hogy a közeli jövőben a legkedvezőbb s egyúttal legrövidebb repülési lehetőséget kínálja a «dél-atlanti légi projekt» megvalósítására.”<sup>280</sup> A hosszú expedíció során a németek elképesztő mennyiségű adatot halmoztak fel – kiváltképp az Atlanti-óceán légköri viszonyait illetően –,

---

<sup>273</sup> Uo.

<sup>274</sup> HERRMANN: Deutsche Forscher im Südpolarmeer. 105.

<sup>275</sup> MILL, Hugh R.: Merz and the „Meteor” Expedition. *The Geographical Journal*, 1926/1. (A továbbiakban: MILL: Merz and the „Meteor” Expedition.) 76.

<sup>276</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 204.

<sup>277</sup> Uo.

<sup>278</sup> Uo. 205.

<sup>279</sup> Uo. 199.

<sup>280</sup> Uo. 206.

amelyeket utóbb elsősorban a katapulthajók és hidroplánok segítségével megvalósított transzatlanti repülőútvonal létrehozásához használtak fel. „Míg a sárkányrepülő program révén a 3000 m-ig terjedő légköri rétegek vizsgálatát hajtották végre igen alaposan, úgy a pilótaballonok feleresztésével a magas légköri atmoszférában, az akár 20 km-es magasság meteorológiai viszonyairól nyertek adatokat. A legfontosabb információkat a különféle nagyságú, összesen 814 darab léggömb és a 217 sárkányrepülő feleresztésével nyerték.”<sup>281</sup> Külön kiemelendő, hogy a *Meteor* ultrahangos vízmélységmérő-berendezéssel volt felszerelve, amelyet ekkor használtak először tudományos célokra, s amelynek segítségével elkészítették a dél-atlanti térség első bathymetriai térképét.<sup>282</sup> Mindemellett megjegyzendő, hogy a kutatóhajó mélyen behajózott az antarktisi vizekre is és a k. h. 10° környékén – a d. sz. 64°-áig merészkedve – csaknem „súrolta” a kontinens partvidékét.<sup>283</sup> Ernst Herrmann, a Schwabenland-expedíció geográfusa is visszaemlékezik könyvében a *Meteor* útjára, amikor megjegyzi, hogy „a világháború tíz évre minden expedíciós tevékenységnek véget vetett. De közvetlenül az inflációs korszak után Németország Alfred Merz vezetése alatt, felszerelte a „*Meteor*”-expedíciót, amely két és fél éves oceanográfiai munkát folytatott a Dél-Atlanti-óceánon. Merz halálát követően F. Spiess, a *Deutsche Seewarte* jelenlegi elnöke vette át a parancsnokságot. Tizennégyszer keresztezték az óceánt Afrika és Dél-Amerika között és a Bouvet-szigetet is újra meglátogatták...”<sup>284</sup> Herrmann megemlíti, hogy 1938/1939-ben Spiess – már ellentengernagyként – a *Deutsche Seewarte*, azaz a hamburgi haditengerészeti obszervatórium elnöke volt, amely viszont ebben az időszakban egyértelműen a *Kriegsmarine* felügyelete alatt működött. Márpedig a kutatók jelentős részét éppen ez az intézmény delegálta a Schwabenland-expedícióba, így az ő személye eleve szoros összekötő kapocs a két kutatóút között. Spiess nem sokkal az 1925–1927-es expedíció befejezését követően *Die Meteor-Fahrt* néven terjedelmes kiadványt adott közre a vállalkozásról, amelyben részletesen beszámolt az elvégzett tudományos eredményekről.<sup>285</sup>

---

<sup>281</sup> Uo. 199.

<sup>282</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 145.

<sup>283</sup> SPIESS, Fritz: *Die Meteor-Fahrt*. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin, 1928. 16.; MILL: Merz and the „*Meteor*” Expedition. 77. Ez megegyezik azzal a régióval, ahol később a *Schwabenland* is tevékenykedett. Megjegyzendő, hogy a *Meteor* útja kvázi déli-sarkvidéki expedícióként Robert Headland antarktisi kutatóutakat összefoglaló munkájában is helyet kapott, ahol a szerző azt emeli ki, hogy a hajó oceanográfiai megfigyeléseket folytatott Déli-Georgia, a Déli-Shetland-szigetek, a Déli-Sandwich-szigetek és a Gough-sziget környékén. (HEADLAND: *Chronological List*. 215.)

<sup>284</sup> HERRMANN: *Deutsche Forscher im Südpolarmeere*. 105.

<sup>285</sup> SPIESS: i. m.



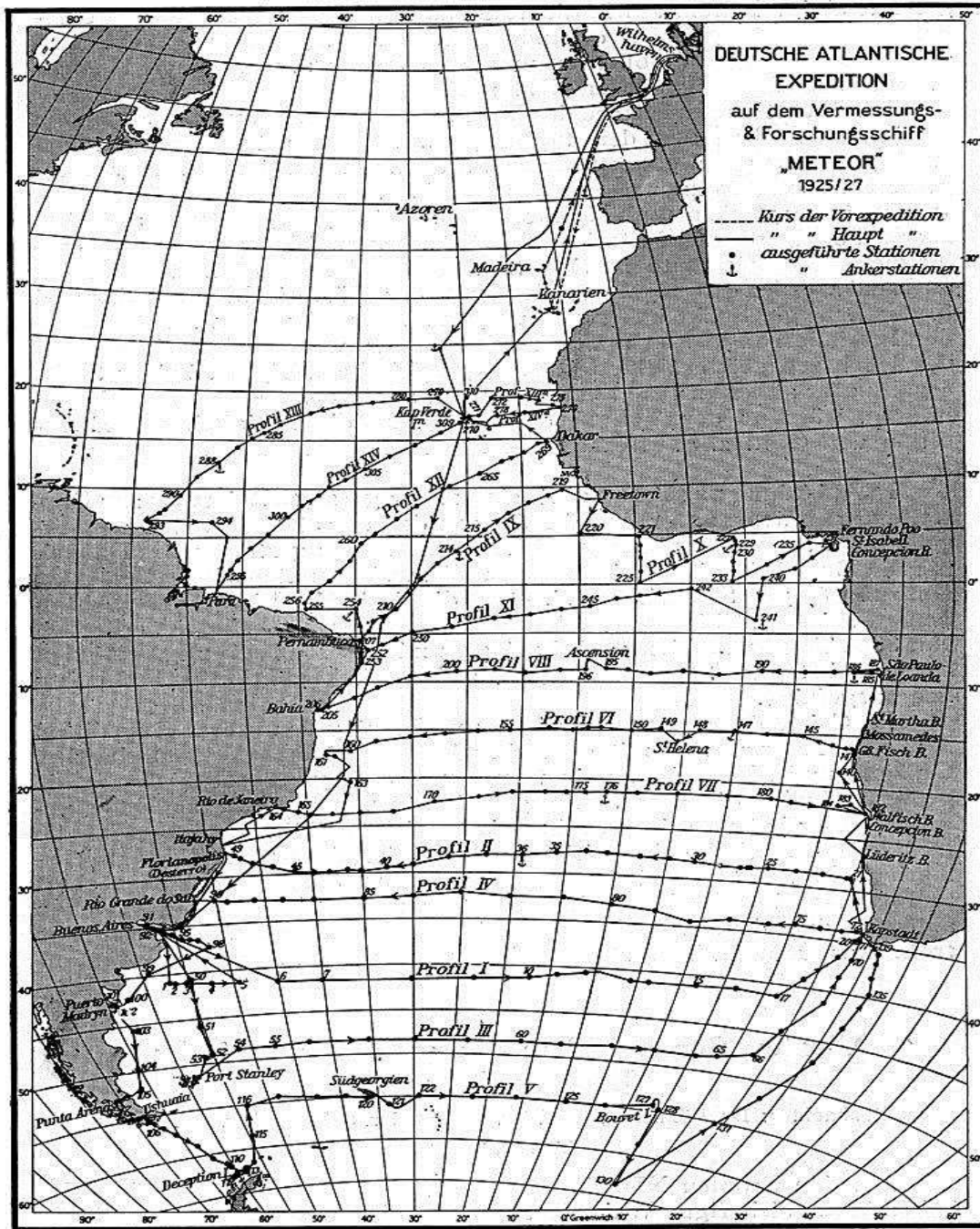


Abb. 22. Reiseweg der Deutschen Atlantischen Expedition auf dem Vermessungs- und Forschungsschiff „Meteor“ 1925 bis 1927.

24. ábra Az 1925–1927-es Meteor-expedíció útvonala, amely mutatja, hogy a kutatóhajó főként Afrika és Dél-Amerika partjai között cirkált az Atlanti-óceánon, de tevékenysége a mély dél-atlanti körzetre is kiterjedt és az antarktisi vizekre is lehajózott, átlépve a déli sarkkört.

Forrás: DIELS – SPIESS – DEFANT – SCHMIDT-OTT: Die Deutsche Atlantische Expedition auf dem Vermessungs- und Forschungsschiff „Meteor“. Gesellschaft für Erdkunde zur Berlin, 1927/7–8. 273.

Akárcsak a *Schwabenland* katapultahajó esetében, a rendkívül sikeres tudományos munkálatok ebben az esetben is egyéb célokat álcáztak. A fő feladat a transzatlanti légi útvonal kiépítéséhez szükséges meteorológiai és oceanográfiai ismeretek beszerzése volt,<sup>286</sup> de ugyanezeket az adatokat katonai szempontból is könnyedén fel lehetett használni. Jellemző, hogy a hajót 1924. novemberi próbaútjakra, illetve az 1925. április 15-én történt kifutásakor egyaránt Hans Zenker admirális, a *Marineleitung* vezetője búcsúztatta.<sup>287</sup> Ehhez hasonlóan a visszatéréskor is többek között ő fogadta Spiess csapatát; a kapitányt pedig 1927. június 23-án Paul von Hindenburg birodalmi elnök is vendégül látta, akinek a Spiess katonai jelentést adott az expedícióról.<sup>288</sup> Mindemellett a kutatóútnak volt egy politikai jellegű célja is. „A haditengerészeti vezetés... feltétlenül szükségesnek tartotta, hogy a külföldön élő németekkel ismét kapcsolatba lépjenek”,<sup>289</sup> különös tekintettel a Dél-Amerikában élő németajkú közösségekre, akik számára a *Meteor* és a német zászló felbukkanása azt jelezte, hogy az óhaza az első világháborús vereség ellenére ismét világpolitikai tényezővé kíván válni, s azt is, hogy nem felejtette el őket.<sup>290</sup> A flotta, illetve a német vezetés tehát a nemzetközi kapcsolatok felújítását is számításba vette a szervezéskor. A *Meteor* a *Schwabenlandhoz* hasonlóan az adott pillanatban elérhető legmodernebb eszközökkel felszerelt speciális hajó volt, amelynek stábjja majdnem pontosan ugyanazokat a feladatokat hajtotta végre, mint Ritscher kapitány csapata másfél évtizeddel később. A *Schwabenlandnak* az antarktisi prioritások miatt ugyan nem nyílt lehetősége a *Meteor* vizsgálatainak komplett megújítására, inkább csak kiegészíteni tudta azokat – mindemellett viszont az elvégzett tudományos munka alapján fontos megállapítani azt, hogy az 1938/39-es expedíció a Spiess-féle atlanti kutatóút „meghosszabbításaként”, kiterjesztéseként is értékelhető az Antarktisz körüli vizekre.<sup>291</sup> A két vállalkozás így a német tudományos–katonai–politikai manőverek alfájának és omegájának tekinthető a két világháború közötti időszakban, az Atlanti-, illetve a Déli-óceán térségében.

---

<sup>286</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 204.; 206.

<sup>287</sup> Uo. 204–205.

<sup>288</sup> Uo. 206.

<sup>289</sup> Uo. 203.

<sup>290</sup> Uo. Megjegyzendő, hogy a *Berlin* cirkáló pontosan ugyanezen okból – hivatalosan kiképzési feladatokkal – 1924 ősze és 1925 tavasza között hajtott végre egy közép-amerikai utat, amely során végiglátogatta a helyi német kolóniákat. (Uo. 39.)

<sup>291</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 145.

### 2.2.3. A Déli-óceán, mint a *Kriegsmarine* hadműveleti körzete

#### 2.2.3.1 A Schwabenland-expedíció a *Kriegsmarine* 1938 decembere és 1939 márciusa között tartott hadijátékai tükrében

A második világháború kitörését követően Németország a cirkálóháborús doktrína elemeként a nagy felszíni hajóegységek mellett összesen tíz, kereskedelmi hajókból átalakított és felfegyverzett segédcirkálót vetetett be a világtengereken, amelyek közül kilenc volt képes eredményt is felmutatni.<sup>292</sup> A *Hilfskreuzerek* a cirkálóháború jegyében az Atlanti-, az Indiai- és a Csendes-óceánon egyaránt felbukkantak, s a háború első felében valóban komolyan veszélyeztették a szövetségesek tengeri utánpótlási vonalait, elsüllyesztve, vagy elfogva mintegy 140 ellenséges kereskedelmi hajót.<sup>293</sup> Mivel gyakran idegen zászló alatt, mondhatni modern kalózhajókként működtek, s támadásaik után a lehető leggyorsabban igyekeztek elhagyni az adott körzetet, felderítésük és elpusztításuk nem bizonyult egyszerű feladatnak a szövetséges erők – elsősorban a brit Admirális – számára. Ettől függetlenül tevékenységük (a német felszíni flotta általánosságban vett, egyre romló helyzetével párhuzamosan) 1943 végére végleg ellehetetlenült. Nagyobbik részük eddigre odaveszett a hadműveletekben, azok a segédcirkálók pedig, amelyek német – vagy német fennhatóság alatt álló – kikötőkben várták az újabb bevetési parancsot, a későbbiekben már nem tudták sikerrel áttörni a brit tengeri blokádot, vagy ki sem futottak, így érdemben nem is voltak képesek további akciókat végrehajtani.<sup>294</sup>

Ami a német haditengerészeti elképzelések és a Schwabenland-expedíció kapcsolatát illeti, érdemes megemlíteni, hogy a kutatást végrehajtása egybeesett a *Kriegsmarine* 1938 decembere és 1939 márciusa közötti hadijátékaival, amelyek „*arra a feltételezésre épültek, hogy 1942–1943 telén az európai hatalmi csoportosulások, politikai, katonai szövetségek – Németország és Itália, illetve Anglia és Franciaország – között háborúra fog sor kerülni.*”<sup>295</sup> Habár konkrét dokumentum nem támasztja alá a két esemény közötti egyértelmű kapcsolatot,

---

<sup>292</sup> DUFFY, James P.: Hitler's Secret Pirate Fleet. The Deadliest Ships of World War II. Praeger Publishers, Westport (USA), 2001. 203. (A továbbiakban: DUFFY: i. m.) A tíz segédcirkáló névsorrendben: *Atlantis, Coronel, Komet, Kormoran, Michel, Orion, Pinguin, Stier, Thor, Widder*. Közülük a *Coronel* volt az, amely nem süllyesztett el ellenséges hajót. A tizenegyedikként segédcirkálónak átalakított *Hansa* pedig végül nem került bevetésre. (Uo.)

<sup>293</sup> Uo.

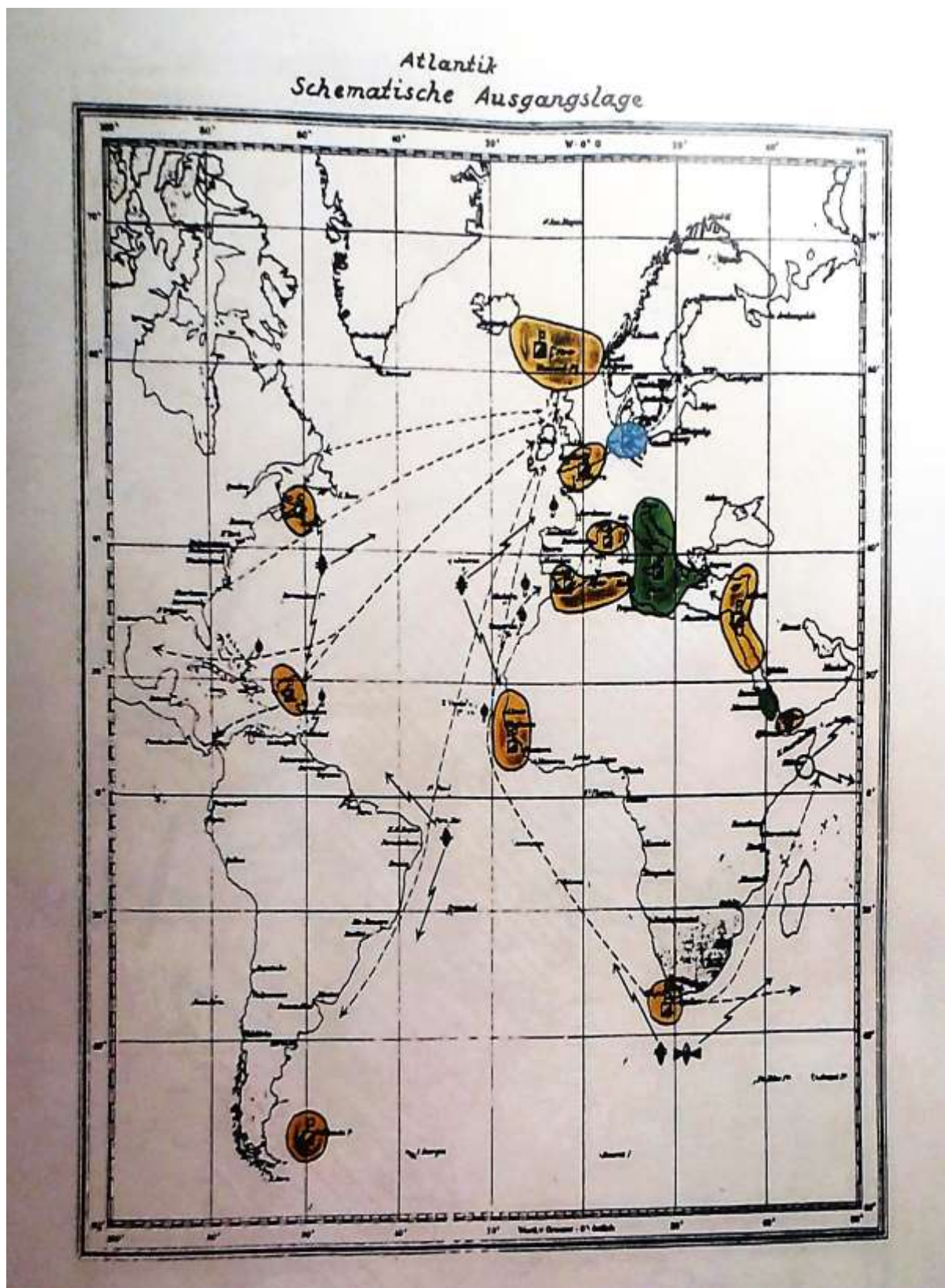
<sup>294</sup> Uo. A németek erre az időszakra felszíni flottájuk valamennyi megmaradt, jelentős hadihajóját „*kivonták a harci övezetekből, és Észak-Norvégia nehezen megközelíthető öbleiben rejtették el őket.*” (ORMOS – MAJOROS: i. m. 454.)

<sup>295</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 483.

minden körülmény figyelembevételével megállapíthatjuk, hogy komoly okunk van feltételezni a *Schwabenland* tevékenysége és a Raeder admirális személyes irányításával folyó hadijátékok összefonódását. Ha másként nem is, abból a szempontból mindenképpen, hogy miközben a kutatóhajó az OKM utasítására a visszaúton Brazília partjai körül hajtott végre felderítő manővert, a német haditengerészet vezetői éppen a cirkálóháború megvívásának lehetséges módozatait vitatták meg. Raeder abból indult ki, hogy a háború kitörését követően „lehetetlenné válik... a német kereskedelmi hajók behajózása az Északi-tengerre, azaz a [német] tengerentúli import és annak védelme nem biztosított”,<sup>296</sup> mivel a brit flotta a fölényéből adódóan Németországot rendkívül rövid időn belül tengeri blokád alá fogja vonni. Csakhogy a cirkálóháború pontosan abból az alaptézisből indult ki, hogy Németország nem az Északi-, illetve a Balti-tengerre fogja koncentrálni haditengerészeti erői legütőképesebb egységeit, hanem éppen ellenkezőleg – mivel a blokád megakadályozni nem képes és egy északi-tengeri flottaösszpontosítás akár a német tengeri erők gyors pusztulását is okozhatná –, a világtengereken próbálja megsemmisíteni az ellenség kereskedelmi és tengeri utánpótlási vonalait. Ebből kifolyólag tehát nem kell figyelmet és különösen katonai erőket fordítania saját kereskedelmi vonalainak biztosítására (mivel azok védelme az adott szituációban kilátástalan, tehát a háború kitörése egyben az azonnali megszűnésüket is jelenti), ami által minden erejét a tonnaháborúra (*Tonnenkrieg*), azaz az ellenséges kereskedelmi hajók minél nagyobb tömegű elpusztítására koncentrálnhatja. A következő két térképen jól látszik, hogy a brazil partvidék fontos szerepet kapott a hadijátékok alkalmával, mint a német flottaegységek egyik bevetési körzete.

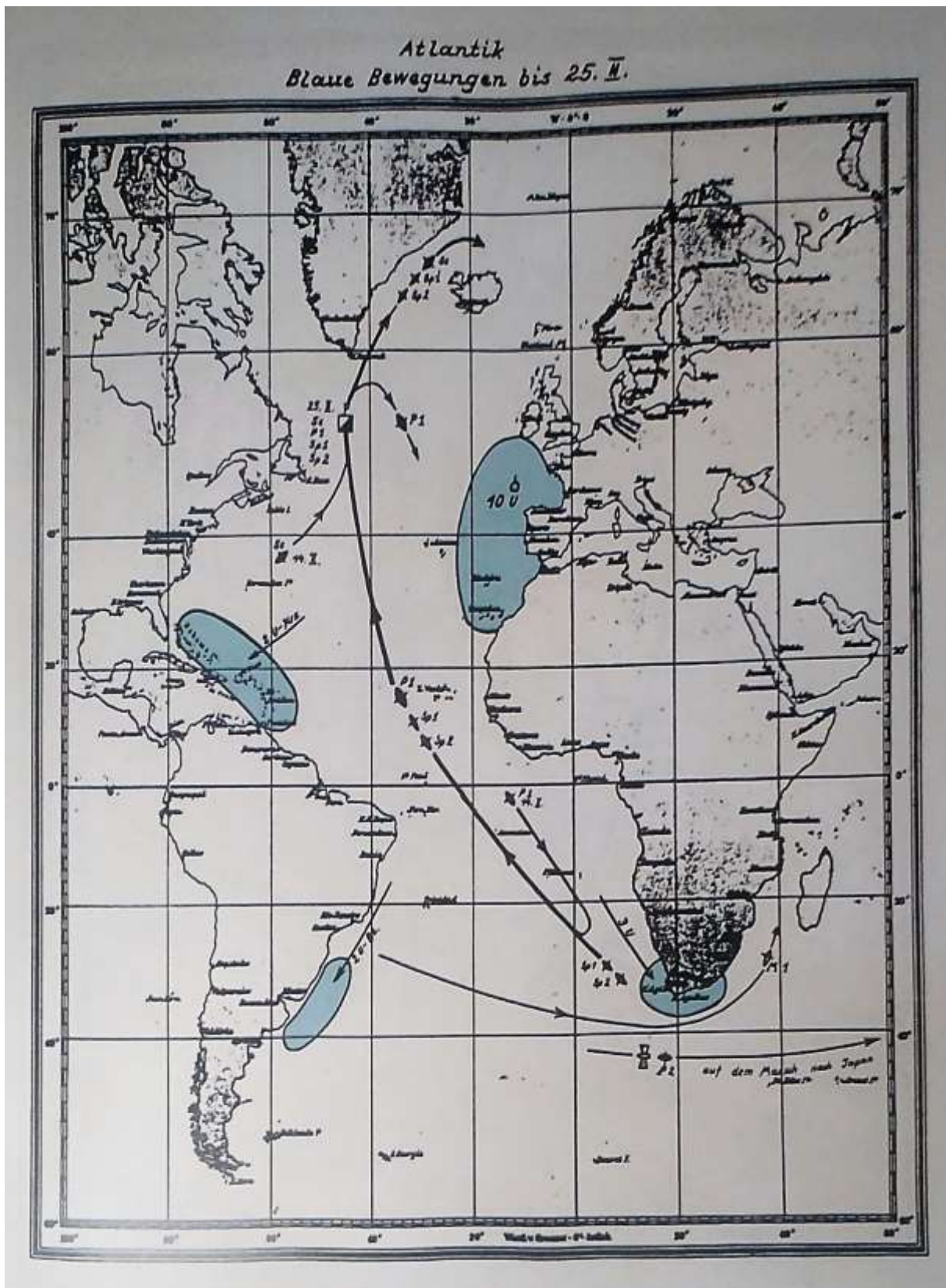
---

<sup>296</sup> Uo. 487.



25. ábra. A német flottaegységek bevetési körzetei a brit és francia kereskedelmi útvonalak ellen a *Kriegsmarine* 1939 februárja és márciusa között tartott hadijátékának modellje alapján. (1943.02.25-i feltételezett bevetési időponttal.)

Forrás: FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. (11. Színes táblák jegyzéke. XXIV. sz. színes tábla.)



26. ábra. „Blaue Bewegungen”, az „kék mozgások”. A német haditengerészeti egységek bevetései a 1939-es tavaszi hadijáték folyamán.

Forrás: FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. (11. Színes táblák jegyzéke. XXV. sz. színes tábla.)

A terv természetesen számításba vette a tényt, hogy a brit blokádnak a német hadihajók mozgását is jelentősen akadályozná, amennyiben azok honi kikötőkből indulnának bevetésre, ezért azzal számolt, hogy „*már a háború kezdete előtt a német és olasz tengeri erők az Atlanti-óceánon és az Indiai-óceánon helyezkednek el, és azonnal támadni kezdik az angol és francia tengeri utánpótlási vonalakat.*”<sup>297</sup> A cirkálóháború mellett szóló legfőbb érv az volt, hogy abban az esetben, ha Nagy-Britannia „*szerteágazó és távoli tengeri utánpótlási vonalait erőteljes támadások érik, kénytelen lesz ezek védelmére kelni*”,<sup>298</sup> megosztva ezzel haditengerészeti erőit. Németország tehát elsősorban nem katonailag, hanem gazdaságilag akarta térdre kényszeríteni Angliát az óceánokon, ellehetetlenítve a gyarmatokról az anyaországba irányuló tengeri kereskedelmet, s megroppantva ezzel a brit hadigazdaságot. A hadijátékok 1939-es tavaszi kiértékelésekor Raeder admirális két olyan megállapítást is megfogalmazott, amelyek világossá tették, hogy a *Schwabenlandot* miért bízták meg a Brazília partjai előtt elhelyezkedő Trinidad és Martim Vaz szigeteinek felderítésével: „*1. A német tengeri hadműveletek súlypontját az óceáni térségek képezik. A feladat az erre a harcmodorra alkalmas hajóegységek kijuttatása az ellenséges tengeri útvonalak támadására... 5. Amennyiben Németország támaszpontokra tesz szert a nyílt óceáni térségekben, úgy a német offenzív tengeri hadviselés Anglia és Franciaország ellen döntő módon javulhat. Addig azonban, ameddig nem állnak rendelkezésre ilyen támaszpontok, addig más megoldásokat kell (így a semleges országok igénybevételét és a hadtápszolgálat kiépítését) találni.*”<sup>299</sup> A Schwabenland-expedíció a felderítés és a katonai célokra is felhasználható tudományos kutatások révén tehát egyértelműen a cirkálóháború előkészítését is szolgálta.

---

<sup>297</sup> Uo.

<sup>298</sup> Uo. 486.

<sup>299</sup> Uo. 499.

### 2.2.3.2. Német haditengerészeti manőverek a második világháború folyamán az Antarktisz előterében, illetve a Déli-óceán körzetében. A norvég bálnavadászflották elfogása

Az érintett hajóegységek számára küldött hadműveleti utasítások tartalmazzák, hogy a cirkálóháborús doktrína jegyében a német haditengerészeti vezetés a Déli-óceán területét is számításba vette hadműveleti körzatként, mégpedig kifejezetten a bálnavadászati kérdésekkel összefüggésben. Az egyik ilyen dokumentum a „Schiff 41” kódjelzéssel ellátott *Kormoran* segédcirkáló számára 1940. október 24-én továbbított parancs, amely nem csupán a hajó konkrét feladatait, de a saját és szövetséges (olasz) haditengerészeti erők egy részének pozícióját is közli (különös tekintettel a német segédcirkálókra), illetve a tengeri kereskedelmi háború vonatkozásában az aktuális katonai és politikai helyzet részletes leírását is tartalmazza.<sup>300</sup> Eszerint 1940 októberének második felében az *Admiral Scheer* zsebcsatahajó a *Nordmark* ellátóhajóval atlanti-óceáni hadműveletre fog kifutni, amely során működési területe az Észak- és Dél-Atlanti-óceán, az Antarktisz, illetve tartalék körzatként az Indiai-óceán lesz.<sup>301</sup> Az iratban szerepel az is, hogy az adott időpontban mely segédcirkálók tevékenykednek a világtengereken:

1. „Schiff 16” [*Atlantis* – Sz. K.], az Indiai-óceánon, a keleti hosszúság 80°-tól nyugatra, tartalék körzete az Indiai-óceán keleti része és a Dél-Atlanti-óceán;

2. „Schiff 36” [*Orion* – Sz. K.], kelet-ázsiai hadműveleti körzet, december kezdetétől visszatérés az Indiai- és az Atlanti-óceánra;

---

<sup>300</sup> Operationsbefehl vom 24. Oktober 1940 für den Hilfskreuzer „Schiff 41” („Kormoran”). Vom: 24. Oktober 1940 bis: 5. November 1940. Geheime Kommandosache! Vom Chef der Seekriegsleitung zu vollziehen. Oberkommando der Kriegsmarine. Berlin, den 24.10.1940. BAMA RM 100/138. (A továbbiakban: BAMA RM 100/138.) Az eredetileg *Steiermark* néven 1938-ban vízrebocsátott teherhajót 1940. október 9-én állították a *Kriegsmarine* szolgálatába, majd segédcirkálóvá alakították át. 1940. december 3. és 1941. november 19. között tevékenykedett, Theodor Detmers kapitány parancsnoksága alatt. A *Kormoran* ez alatt az idő alatt tizenegy ellenséges kereskedelmi hajót süllyesztett, illetve fogott el. A hajó 1941. november 19-én Ausztrália nyugati partjai környékén harcba bocsátkozott a *Sydney* ausztrál könnyűcirkálóval, amelyet váratlan támadással megsemmisített. Az ütközetben azonban a *Kormoran* is súlyos károkat szenvedett, s fedélzetén elektromos tűz ütött ki, így végül Detmers parancsot adott az elsüllyesztésére. Ez volt az egyetlen példa a modern tengeri hadviselés történetében, amikor egy felfegyverzett kereskedelmi hajó képesnek bizonyult elsüllyeszteni egy valódi hadihajót. (DUFFY: 143.; 146.; Appendix D.)

<sup>301</sup> „Kreuzer Admiral Scheer und Trossschiff «Nordmark» laufen waehrend der zweiten Haelfte Oktober 1940 zu einer etwa fünf Monaten lang Atlantikunternehmung aus. Operationsgebiete: Nord- und Südatlantik, Antarktıs, Ausweichgebiet Indischer Ozean.” (BAMA RM 100/138. O.K.M. Geheime Kommandosache. Kriegsleitung. Operationsbefehl Schiff 41. 5.)



3. „Schiff 10” [Thor – Sz. K.], Dél-Atlanti-óceán, tartalék körzete az Indiai- és a Csendes-óceán;

4. „Schiff 33” [Pinguin – Sz. K.], Indiai-óceán, a keleti hosszúság 80°-tól keletre; **ezenkívül a december és március közötti bálnavadászati szezon alatt az Antarktisz** [kiemelés tőlem – Sz. K.]; tartalék működési területe a Dél-Atlanti- és a Csendes-óceán;

5. Schiff 45 [Komet – Sz. K.], Ausztrália térsége, beleértve az Indiai-óceánt; **a december és március közötti bálnavadászati szezon alatt kiegészülve az Antarktisszal** [kiemelés tőlem – Sz. K.]<sup>302</sup>

Az említett hadműveleti utasítás alapján a német haditengerészet 1940/1941 fordulóján legalább három hajóegység (*Admiral Scheer*, *Pinguin*, *Komet*) bevetésével számolt az Antarktisz térségében, többek között a szövetséges bálnavadászflották megsemmisítése, vagy elfogása céljából. Fontos megjegyezni, hogy a német bálnavadászat a második világháború kitörésekor megszűnt létezni, hiszen a *Kriegsmarine* (ahogyan az a cirkálóháborús stratégia értékelésénél is szóba került) nem volt abban a helyzetben, hogy a *Royal Navy* ellenében saját kereskedelmi flottája megvédelmezésére a siker reményében kísérletet tegyen, ezért a német vadászhajók az 1939/1940-es szezonban már nem indultak útnak az antarktisi vizekre. A német vezetés 1939 őszén fontolóra vette, hogy norvég zászló alatt esetleg bálnavadászokat irányítson a Déli-óceán térségébe, azonban arra a következtetésre jutottak, hogy „egy norvég flotta bálnavadászatra történő kiküldése álcázott német részvétellel kivitelezhetetlennek tartott, mivel annak eredménye kétségtelenül az lenne, hogy a visszaúton az angolok kezére jutna.”<sup>303</sup> Helmuth Wohlthat és a *Reichswirtschaftministerium* is foglalkozott a kérdéssel, s végül az a döntés született, hogy a nagy feldolgozóhajókat a továbbiakban tanker-, illetve hadtáphajókként veszik számításba, a kisebb vadászhajókat (*Fangboote*) pedig járőrhajókként (*Vorpostenboote*) állítják a haditengerészet szolgálatába.<sup>304</sup>

<sup>302</sup> Uo. A *Kormoran* fő hadműveleti területévé az Indiai-óceánt, illetve a környező ausztrál és afrikai vizeket jelölték ki. Tartalék körzete a Dél-Atlanti- és a Csendes-óceán volt. (Uo. 10.)

<sup>303</sup> „Die Entsendung einer norwegischen Walflotte mit getarnter deutscher Beteiligung zum Walfang wird für unzuweckmaessig gehalten, da der Ertrag auf dem Rückweg zweifellos in englische Haende fallen würde.” (Handelskrieg zur See. Walfangfragen, u. a. Überblick über deutsch–norwegisch–englischer Walölverhandlungen, 1939–1940. BAMA RW 19/1556. [A továbbiakban: BAMA RW 19/1556.] Geheim. W Wi IaM. 14.10.39. Wochenbericht. Übersicht bis zum 14.10.39. 297.) Habár szintén felmerült a lehetősége, a fentihez hasonló okból a szovjet zászló alatti működést is elvetették. (Uo.)

<sup>304</sup> Uo.; BAMA RW 19/1556. Abschrift! W Wi VII. Den 7. September 1939. Geheim. Betr.: Ressortbesprechung bei Ministerialdirektor Wohlthat im Preussischen Staatsministerium am 6.9.39. Verwendung der deutschen Walfangflotte. 32.

A nemzetközi bálnavadászat a háború kitörését követően is folytatódott – legalábbis egy ideig. Az 1939/1940-es szezonban még 28 bálnafeldolgozó hajó működött az Antarktisz körzetében (10 norvég, 10 brit, 6 japán és 2 amerikai), amelyek összesen 431 ezer tonna bálnaolajat termeltek ki.<sup>305</sup> 1940/1941-ben azonban – az egyre súlyosbodó tengeri kereskedelmi háború következtében – már csak 11 (3 norvég, 2 brit, 6 japán), s az össztermelésük is több mint a felére esett vissza (208 ezer tonna).<sup>306</sup> Rendkívül fontos megjegyezni, hogy Norvégia 1940-es tavaszi megszállását követően az összes norvég bálnavadászhajó, amely csak tehette, brit kikötőkben keresett menedéket, illetve azt is, hogy a brit, a norvég és az amerikai feldolgozóhajók az általuk kinyert olajat Nagy-Britanniába szállították.<sup>307</sup>

A három említett német haditengerészeti egység közül, amelyek hadműveleti utasításai között szerepelt az Antarktisz, végül az Ernst-Felix Krüder kapitány parancsnoksága alatt álló és korábban elsősorban az Indiai-óceánon operáló *Pinguin* segédcirkáló volt az, amely 1940 decemberében a Déli-sarkvidék felé vette az irányt, hogy felkutassa az ott tevékenykedő brit és norvég bálnavadászhajókat. Krüder 1940. december 19-én d. sz. 62° és a k. h. 40° környékén már a déli sarkkör határánál járt, amikor értesítést kapott arról, hogy a norvég flotta ebben az időszakban minden valószínűség szerint a Déli-Georgia szigete körüli 200 tengeri mérföldes körzetben tartózkodik.<sup>308</sup> A *Pinguin* teljes sebességgel közelítette meg a célterületet, a hajó rádiója pedig december 23-án jelentette, hogy – vélhetően a bálnavadászoktól származó – gyenge rádióbeszélgetést fogott be a készülékével.<sup>309</sup> Az, hogy a német segédcirkáló biztosan a norvég vadászfloottát találta meg, december 27-én vált bizonyossá. Krüder ekkor jegyezte fel hadinaplójába, hogy a legutóbb lehallgatott rádióbeszélgetés norvég nyelven zajlott és két feldolgozóhajó, a *Pelagos* és az *Ole Wegger* tevékenykedik a régióban (tehát valójában nem is egy, hanem két csoportról volt szó), vadászhajóik társaságában.<sup>310</sup> A norvég tengerészek a háborús idők ellenére semmilyen támadásra sem számítottak a világ e félreeső tájékán, s óvatlan módon „*kódok használata*

---

<sup>305</sup> BRANDT, Karl: Management of Agriculture and Food in the German-occupied and Other Areas of Fortress Europe. Stanford University Press, Stanford (California), 1953. (A továbbiakban: BRANDT: i. m.) 358–359.

<sup>306</sup> Uo.

<sup>307</sup> Uo.

<sup>308</sup> BAMA RM 100/3. Kriegstagebuch des Hilfskreuzers „Schiff 33” („Pinguin”) vom: 19. September bis 24. Januar 1941. Band 3. (A továbbiakban: BAMA RM 100/3.) Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. Antarktisz, den 22. Januar 1941. Geheime Kommandosache! Chef der Seekriegsleitung. (a továbbiakban: Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos.) 114.

<sup>309</sup> Uo. 116.

<sup>310</sup> Uo. 117.

*nélkül folytattak rádióforgalmat*”,<sup>311</sup> így a közeledő *Pinguin* minden lépésükről értesült, már csak azért is, mert a vadász- és a feldolgozóhajók gyakori rádiókapcsolatban álltak és folyamatosan jelentették egymásnak aktuális pozíciójukat.<sup>312</sup> Krüder december 28-án – amikor hajója a d. sz. 55° és a k. h. 0°-nál járt – azt jegyezte fel, hogy „*egész nap élénk és lármás rádióforgalom [zajlott – Sz. K] a Pelagos és a vadászhajók között.*”<sup>313</sup> 1941. január 1-jén a német kapitány már teljesen pontos információkkal rendelkezett a bálnavadászflottáról:

*„Eddigi megfigyeléseim eredményei alapján a helyzetet a következőképpen értékelem:*

*1) A Bouvet-körzetben, a k. h. 50° és a ny. h. 20° jelenleg 2 norvég bálnavadász-kötélék dolgozik.*

*a. Az „Ole Wegger” hét bálnavadászhajóval, amelyek 1-től 7-ig vannak számozva. (Az „Ole Wegger” saját magát 8-as számmal jelöli a rádióbeszélgetésekben.)*

*b. A „Pelagos” korábban 6, később 7 bálnavadászhajóval, a Star 19, 20, 21, 22, 23, 24-gyel és később a Star XIV-gyel... ”*<sup>314</sup>

A fentiek mellett a németek tudomására jutott az is, hogy a *Thorshammer* feldolgozóhajó vezetésével egy harmadik norvég flotta is a tágabb értelemben vett körzetben tartózkodik, amely mintegy 1000 km távolságra, délnyugatra tevékenykedik. Ráadásul arról is hírt kaptak, hogy a *Solglimt* nevű norvég tanker szintén a helyszínre tart, hogy üzemanyaggal lássa el a feldolgozóhajókat.<sup>315</sup> A *Pinguin* ezért elhalasztotta az azonnali támadást és várakozó álláspontra helyezkedett, óvatosan az együtt mozgó feldolgozóhajók nyomába szegődve. Krüder elvben abszolút fölényben volt ugyan a norvég hajókkal szemben – bár számításba vette, hogy a *Solglimt* fedélzetén esetleg lehetnek fegyverek –, de tervei között nem a megsemmisítésük, hanem – tekintettel elsősorban a náluk lévő olajkészletekre – az elfogásuk szerepelt. Ráadásul attól is tartott, hogy ha az akciót nem a megfelelő pillanatban hajtja végre, nem tudja rátenni a kezét mindkét flottára, mert a több mint tucatnyi hajó a világ négy égtája felé menekülne a támadás hírére. Mindemellett annak is fennállt a veszélye, hogy „a

---

<sup>311</sup> DUFFY: i. m. Krüder is megemlíti a hadinaplóban, hogy a norvég bálnavadász-kötélék teljes biztonságban érezte magát és az üzenetváltásoknál semmiféle korlátozást sem alkalmazott. (BAMA RM 100/3. Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 119.)

<sup>312</sup> Uo. 117.

<sup>313</sup> „Den ganzen Tag reger und lautstarker Telefonieverkehr zwischen „Pelagos” und Fangboote.” (Uo.)

<sup>314</sup> Uo. 119.

<sup>315</sup> Uo. 122.

norvégok nagy teljesítményű rádiójuk útján könnyen riaszthatják a körzetben tartózkodó brit cirkálókat”,<sup>316</sup> amit minden körülmények között el kellett kerülnie.

A helyzetet tovább bonyolította, hogy 1941. január 8-án a *Pinguin* rádiója ismét fontos rádióbeszélgetést fogott be – ezúttal angol nyelven –, amelyből kiderült, hogy a *Southern Empress* és a *Svend Foyn* brit bálnafeldolgozóhajók is a Weddell-tengeren tartózkodnak.<sup>317</sup> Krüder végül úgy döntött, hogy megvárja a *Solglimt* ellátóhajó érkezését, lecsap az Ole Wegger- és Pelagos-féle flottára, majd a harmadik norvég csapat, illetve a brit bálnavadászok keresésére indul.<sup>318</sup> A *Solglimt* – amely pár nappal korábban a *Thorshammert* már ellátta készletekkel – végül január 12-én érkezett a körzetbe, másnap pedig megkezdte az előkészületeket az *Ole Wegger* üzemanyagkészletének feltöltésére. „A *Solglimt* [1941. január 13-án – Sz. K.] 06.00-kor jelentette, hogy az *Ole Wegger* mellé siklott, ezáltal mindkét hajó az üzemanyag és az ellátmány behajózásával foglalkozott.”<sup>319</sup> Krüder pontosan erre várt: egyrészt mindkét hajót egyszerre akarta elfogni, másrészt pedig úgy akart támadni, hogy ha a *Solglimt* rendelkezik ágyúkkal, ne tudja az *Ole Wegger* veszélyeztetése nélkül, zavartalanul használni azokat.<sup>320</sup> A *Pinguin* legénysége január 13-án éjjel, 23 óra 15 perckor pillantotta meg a bálnavadászflotta fényeit, az akciót azonban egy hóvihár következtében mintegy háromnegyed órával el kellett halasztani – ezt követően azonban a német segédcirkáló akcióba lendült.<sup>321</sup>

A *Pinguin* éjfél után húsz perccel villantotta fel reflektorait, s angol nyelven a következő üzenetet küldte a norvég flottának: „Ne használjanak rádiót és telefont. Csónakot küldünk.”<sup>322</sup> Krüder, mivel nem akart szükségtelen pánikot kelteni, s különösen azt nem, hogy a vadászhajók a zürzavarban menekülőre fogják, nem adott le figyelmeztető lövést. Taktikája túlnyomórészt bevált, ugyanis a motorcsónakos elfogócsapat az *Ole Wegger*t és *Solglim*t egyaránt ellenállás nélkül vette birtokba, míg egy másik hasonló különítmény rövid idő alatt

---

<sup>316</sup> EDWARDS, Bernards: Vigyázz, kalózhajó! Német segédcirkálók a II. világháborúban. Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft., Debrecen, 2004. (A továbbiakban: EDWARDS: i. m.) 114.

<sup>317</sup> BAMA RM 100/3. Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 123.

<sup>318</sup> EDWARDS: i. m. 116.

<sup>319</sup> Uo. 117.

<sup>320</sup> Uo. Krüder óvatossága tulajdonképpen nem volt alaptalan, a *Solglimt* ugyanis valóban rendelkezett fegyverzettel, mégpedig két db 10,5 cm-es ágyúval és a hozzájuk való lőszerrel, illetve az *Ole Wegger*en is volt egy ugyanilyen kaliberű löveg. Valójában azonban egyik sem volt gyorsan bevethető állapotban, a motorcsónakkal átküldött német elfogócsapat mindegyik hadieszközt a hajók rakterében találta meg. (Uo. 119.)

<sup>321</sup> BAMA RM 100/3. Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 124–125.

<sup>322</sup> „Do not use wireless and telephon. We send boat.” BAMA RM 100/3. Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 125.

négy vadászhajót „gyűjtött be”.<sup>323</sup> A fennmaradó három kisebb hajót – amelyek érzékelve az eseményeket, menekülni kezdtek – a németek nem vették üldözőbe; erre egyrészt nem is igen volt lehetőségük, másrészt az akció másik fele, azaz a Pelagos-flotta elfogása még hátra volt.<sup>324</sup> Krüder saját legénységéből hagyott hátra felfegyverzett tengerészeket az elfogott hajók őrizetére – ami eléggé veszélyes szituációt eredményezett abból a szempontból, hogy a norvégok számbeli fölényük révén kísérletet tehettek volna a németek lefegyverzésére, de végül nem tanúsítottak ellenállást –, majd az ekkor tőle mintegy 400 km-re keletre tartózkodó *Pelagos*, s annak hét bálnavadászhajója nyomába eredt.<sup>325</sup> A korábban alkalmazott módszer szerint, azaz a rádióüzenetek bemérése révén meghatározta a flotta helyzetét, majd január 15-én éjszaka támadott.<sup>326</sup> A rajtaütés az előzővel megegyező módszerrel, ám még annál is gördülékenyebben zajlott: „*a feldolgozóhajó [azaz a Pelagos – Sz. K.] birtokbavétele zökkenőmentesen sikerült.*”<sup>327</sup> A komplett flotta ellenállás nélkül került a németek kezére, így Krüder a következőket vehette lajstromba hadizsákmányként:

1. *Ole Wegger* feldolgozóhajó. Vízkiszorítása 12201 bruttóregisztertonna (BRT), fedélzetén 7000 t bálnaolaj, 5000 t fűtőolaj. Legénység: kb. 190 fő.

2. *Solglimt* ellátóhajó. 12246 BRT, 4000 t bálnaolaj, 4000 t fűtőolaj. Legénység: 60 fő. (De további 300 fő számára elegendő hely a fedélzeten.)

3. Az *Ole Wegger*-flotta 4 vadászhajója: *Pol 8* (298 BRT), *Pol 9* (354 BRT), *Pol 10* (354 BRT), *Thorlye* (247 BRT). Összesen: 1253 BRT.

4. *Pelagos* feldolgozóhajó. 12083 BRT, 9500 t bálnaolaj, 800 t fűtőolaj. Legénység: 210 fő.

5. A Pelagos-flotta 7 vadászhajója: *Star 14* (247 BRT), *Star 19* (249 BRT), *Star 21* (298 BRT), *Star 22* (303 BRT), *Star 23* (357 BRT), *Star 24* (361 BRT). Összesen 2064 BRT.

Összesen tehát a *Pinguin* két feldolgozóhajót, egy ellátóhajót és tizenegy vadászhajót fogott el 9800 tonna fűtőolajjal, mindemellett pedig „39846 hajótonnát zsákmányolt... 20500

---

<sup>323</sup> Uo. 125–126.

<sup>324</sup> Uo.

<sup>325</sup> EDWARDS: i. m. 120.

<sup>326</sup> A *Pelagos* a *Pinguin* hadinaplója alapján időközben többször is kereste rádión az elfogott flotta hajóit (ezekre az üzenetekre nem érkezett válasz), illetve saját bálnavadászaival is tartotta a kapcsolatot. Krüder azért is igyekezett minél gyorsabban újra lecsapni, nehogy a szökevény bálnavadászhajók közül bármelyik idő előtt riassza a másik flottát. (Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 128–129.; EDWARDS: i. m. 120.)

<sup>327</sup> Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 128.

tonna bálnaolajjal, amelynek piaci értéke meghaladta az egymillió fontsterlinget.”<sup>328</sup> A német kapitány egy kivételével az összes norvég hajót Franciaországba küldte vissza, ami jó döntésnek bizonyult, mivel két vadászhajót leszámítva a zsákmány március folyamán valóban el is jutott a bordeaux-i kikötőbe.<sup>329</sup> Krüder kísérletet tett a *Thorshammer* feldolgozóhajó elfogására is, illetve számításba vette, hogy megtámadja az angol bálnavadászflottákat is. Miután azonban az előbbi felkutatása nem járt sikerrel – valószínűsíthetően azért, mert az elmenekült norvég hajók időközben már riasztották –, ráadásul az események miatt egyre inkább számítani lehetett brit hadihajó(k) felbukkanására is a körzetben, úgy döntött, hogy elhagyja az antarktiszi vizeket és az Indiai-óceánon folytatja hadműveleteit.<sup>330</sup> Egyébként azt, hogy a németek mennyire figyelemmel kísérték az ellenséges bálnavadászhajók tevékenységét, hírszerzési jelentés is megerősíti. 1941. február 10-én, azaz a *Pinguin* támadását követően nem sokkal az *Abwehr* egyik norvégiai ügynöke részletes jelentést küldött a német katonai szervek számára az aktív – brit, norvég, amerikai és japán – bálnafeldolgozókról, felsorolva technikai adataikat és korábbi tevékenységüket.<sup>331</sup> Német hadihajó által végrehajtott újabb támadásra azonban már nem került sor az Antarktisz térségében.

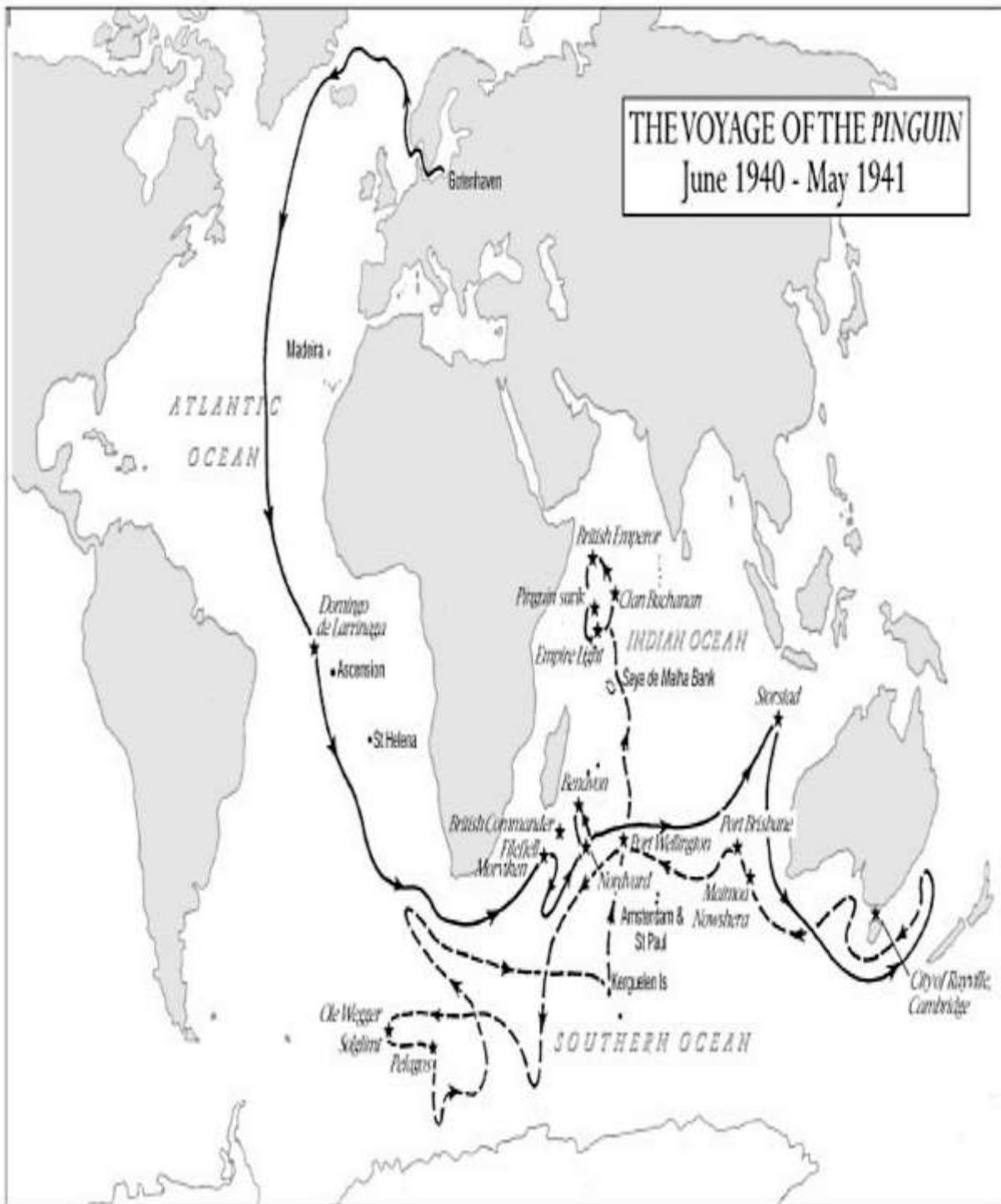
---

<sup>328</sup> EDWARDS: i. m. 120–121.

<sup>329</sup> A bálnavadászhajók közül Krüder egyet maga mellett tartott és aknatelepítő hajóvá alakította át, kettőt pedig a brit haditengerészet a Finisterre-fok magasságában feltartóztatott, így a német legénység elsüllyesztette azokat. (DUFFY: i. m. 120.; HEADLAND: Chronological List. 303.)

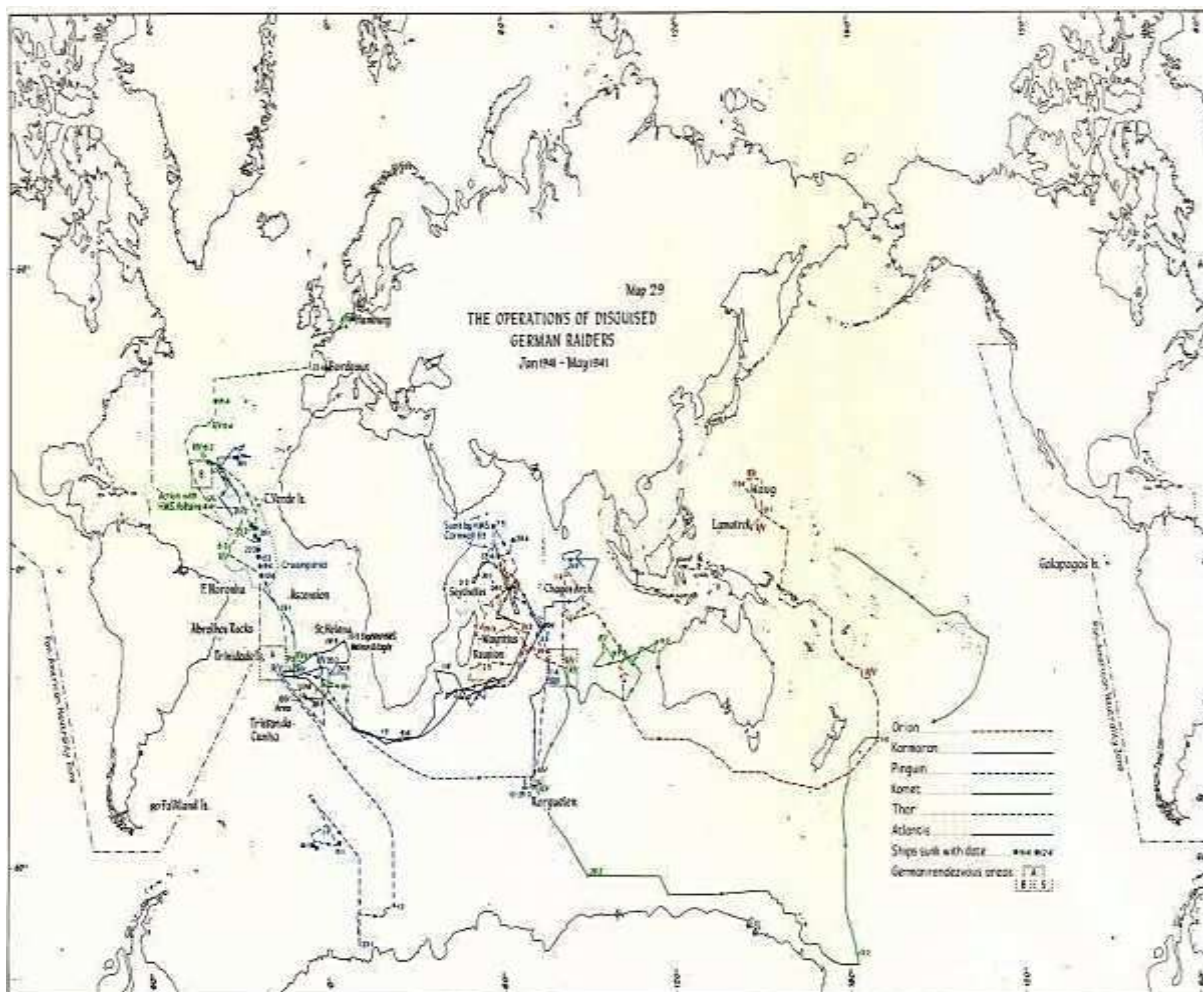
<sup>330</sup> Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. 137., DUFFY: i. m. 120.) A *Pinguin* végül 1941. május 8-án érte utol a végzet, amikor a Perzsa-öböl térségében harcba került a *HMS Cornwall* brit nehézcirkálóval, amely rövid, ám annál hevesebb küzdelemben megsemmisítette. (HEADLAND: Chronological List. 303.)

<sup>331</sup> BAMA RW 19/1556. Abwehrstelle Norwegen. Nr. 16/200/41 I m G. Geheim. Oslo, den 10.02.41. Verteiler: OKW, Abw I m (4x); AOK Norwegen, Io; Admiral Norwegen; Luftflotte V. Walkochereien. (V-Mann-Meldung.) 4. A jelentésben szerepel, hogy az információk szerint brit részről ekkor a *Polar Chief*, a *Salvestria*, a *Sourabaya*, a *Southern Empress*, a *Sven Foyn*, a *Tafelberg* és az *Uniwaleco* álltak szolgálatban, a norvégoknál a *Sir James Clark Ross*, a *Skytteren*, a *Solglimt*, a *Strombus*, a *Süderøy* és a *Thorshammer*, a japánoknál a *Tonan Maru*, a *Tonan Maru 2*, a *Tonan Maru 3*, az amerikaiaknál pedig az *Ulysses*. Érdekes, hogy az irat az *Ole Weggert* – illetve általában a *Pinguin* akcióját – nem említi, a *Thorshammert* és a *Solglimtet* viszont igen, habár az utóbbi ekkor ellátóhajóként üzemelt. A *Solglimt* vonatkozásában a jelentés megjegyzi, hogy „jelenlegi tartózkodási helye ismeretlen, valószínűsíthetően az Antarktisz.” (Uo. 5.) Valójában a hajó ekkor már német fogságban volt.



27. ábra. A *Pinguin* segédcirkáló útvonala és hadműveletei 1940 júniusa és 1941 májusa között. Az ábrán látható az *Ole Wegger*, a *Solglint* és a *Pelagos* elfogásának helyszíne is az antarktiszí vizeken.

Forrás: *Hilfskreuzer 33 Breakout Part II*. <https://weaponsandwarfare.com/2017/05/22/hilfskreuzer-33-breakout-part-ii/>. A letöltés ideje: 2017. jún. 25.



28. ábra. A német segédcirkálók útvonalai a világteengereken 1941 januárja és májusa között. Szagatott kék vonallal az Indiai-óceánról az atlanti vizekre visszatérő, majd az Antarktisz irányába forduló *Pinguin*.

Forrás: Operations of disguised German raiders Jan-May 1941, 1954 map. [Http://www.antiquemapsandprints.com/ww2-naval-warfare-operations-of-disguised-german-raiders-jan-may-1941-1954-map-220274-p.asp](http://www.antiquemapsandprints.com/ww2-naval-warfare-operations-of-disguised-german-raiders-jan-may-1941-1954-map-220274-p.asp).

A *Pinguin* akciója az antarktisi bálnavadászatra is komoly hatást gyakorolt, a támadás következményeként ugyanis a tevékenység a következő két szezonban (azaz 1941/1942-ben, illetve 1942/1943-ban), néhány parti feldolgozótelepet leszámítva szünetelt.<sup>332</sup> Rendkívül érdekes adat, hogy Nagy-Britannia háborús időkre felhalmozott bálnaolaj-tartaléka 1939 szeptemberében 180 ezer tonnára volt tehető, amelyet az 1939/1940-es szezonban a brit bálnavadászflották további 150 ezer tonnával egészítettek ki.<sup>333</sup> A britek a teljes háború folyamán – beleszámítva a norvégoktól megvásárolt készleteket is – összesen 530–540 ezer tonna bálnaolaj felett rendelkeztek.<sup>334</sup> Ezek alapján Krüder 20500 tonnányi zsákmánya, azzal

<sup>332</sup> BRANDT: i. m. 359.

<sup>333</sup> Uo.

<sup>334</sup> Uo. 360.



párhuzamosan, hogy a hajók túlnyomó többségét is sikerült visszajuttatnia német fennhatóság alatt álló területre, illetve a brit és a norvég bálnavadászat felfüggesztését is elérte, igen különleges bravúrnak volt mondható, amely tökéletesen illeszkedett a tengeri kereskedelmi háborúval kapcsolatos német cirkálóháborús elképzelések közé.

### **2.2.3.3. A német segédcirkálók ellen hozott brit intézkedések a dél-atlanti, illetve a déli-óceáni térségben. A Deception-sziget kérdése**

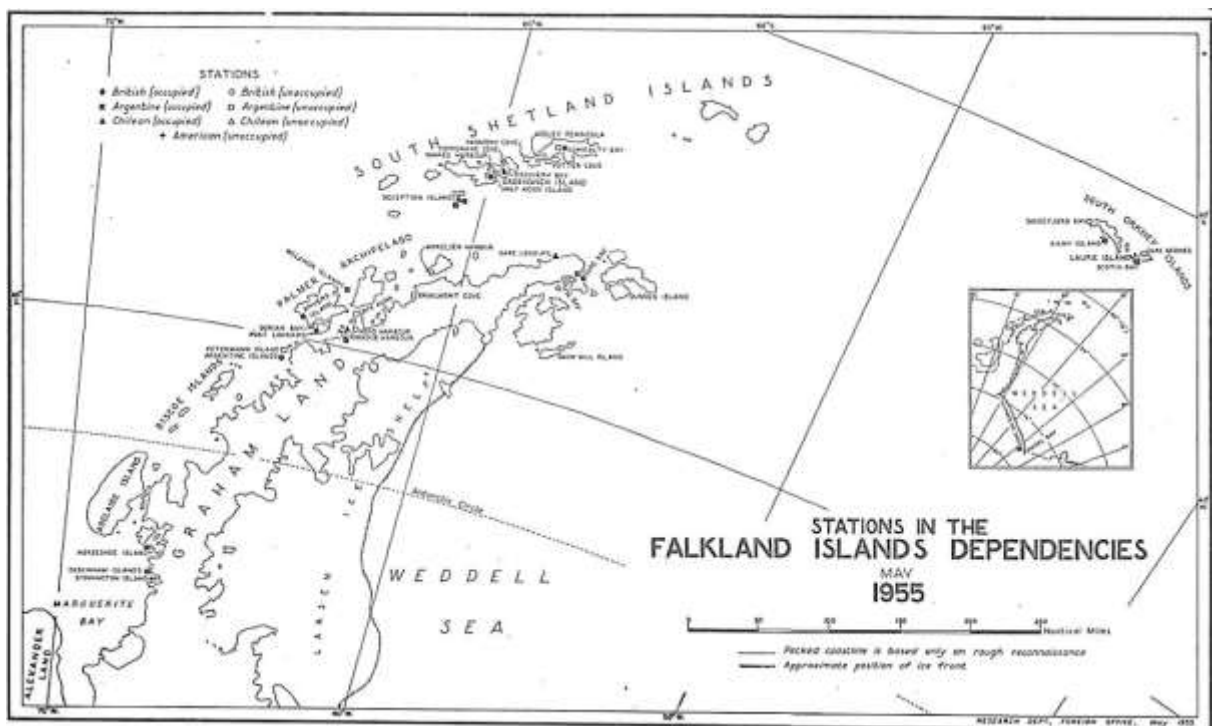
A brit haditengerészetet a német segédcirkálók bevetése és taktikája komoly, de mint utóbb kiderült, nem megoldhatatlan kihívás elé állította, amit az is bizonyít, hogy a *Hilskreuzerek* tevékenysége a háború második felére fokozatosan ellehetetlenült. Az alábbi fejezetben az ellenük hozott brit ellenintézkedések kerülnek tárgyalásra, kifejezetten a dél-atlanti térség, illetve a Déli-óceán viszonylatában. Nagy-Britannia természetesen nem hagyhatta válasz nélkül a déli vizeken felbukkanó német fenyegetést és nem csupán a bálnavadászat biztosítása, hanem egyéb katonai és geopolitikai szempontok miatt sem. Habár a tengeri kereskedelmi háború súlypontja nem erre a térségre helyeződött, a britek tartottak attól, hogy Németország esetleg egy, vagy több Antarktisz körüli bázis, vagy búvóhely létrehozása révén – ahol a segédcirkálók, vagy a tengeralattjárók utánpótlását titokban biztosítani tudják – fokozhatja jelenlétét a körzetben és támaszpontként használhatja a régiót váratlan haditengerészeti manőverek végrehajtására.<sup>335</sup> Mindemellett pedig számítsába kellett venniük azt is, hogy a birodalom jelenlétének határozott hangsúlyozása – különösképpen a nehéz háborús időkben – rendkívül fontos Nagy-Britannia dél-atlanti és déli-sarkvidéki pozícióinak megtartásához, hiszen Argentína (de akár Chile is) már az esetleges passzivitást is könnyen úgy értékelhetné, hogy eljött az idő igényei érvényesítéséhez és kísérletet tehetne a Falkland-szigetek megszerzésére, illetve a brit antarktisz szektor felszámolására.

A brit haditengerészeti hírszerzés már 1939 októberében foglalkozott a dél-atlanti térséget érintő problémákkal, elsősorban a körzetben található üzemanyagraktárak és az esetleges német kémtevékenység vonatkozásában. A jelentéseket tartalmazó iratanyag főcíme (*Deception Island, South Shetland Islands: possible use by German Raiders and Japanese submarines*) jelzi, hogy az Admiráliszt legfőképpen az Antarktisz-félszigettől alig 100 km távolságra fekvő – a Déli-Shetland-szigetekhez tartozó – Deception-sziget kérdése

---

<sup>335</sup> Az, hogy konkrétan az antarktisz szárazföldön a németek ellátóbázist legyenek képesek létrehozni, az adott éghajlati viszonyok miatt kétségesnek számított, habár teljes egészében ezt a feltételezést sem lehet elvetni. A környező szigetek azonban – amelyeken alkalmasint üzemelt is egy-egy meteorológiai, vagy bálnavadászati állomás – bizonyosan alkalmasak lehetnek volna egy titkos depó kialakítására.

aggasztotta, mivel feltételezni lehetett, hogy a kis vulkanikus földdarabot a német, vagy a japán haditengerészet megpróbálja utánpótlási bázisként felhasználni német haditengerészeti egységek ellátására.<sup>336</sup> Amellett, hogy a sziget stratégiaiilag is fontos helyen feküdt, ahonnan egy ellenséges hadihajó akár a dél-atlanti, akár a dél-csendes-óceáni térség irányába gyors hadműveletet kezdetett, a valóságban az volt a meglepő helyzet, hogy gyakorlatilag még egy utánpótlási bázis is létezett rajta, mégpedig egy bálnavadászati állomás formájában, amelyet korábbi üzemeltetője, a *Hektor* norvég bálnavadászati társaság 1932-ben a sorsára hagyott, az ott felhalmozott mintegy 7000 tonna fűtőolajjal egyetemben.<sup>337</sup> Mindemellett a Falkland-szigetek kormányzója arról is információkkal rendelkezett, hogy az állomáson jelentős mennyiségű szénkészlet is található, amely „számttevő értéket képviselhet bármely német segédcirkáló számára, amely elérheti a szigetet.”<sup>338</sup>



29. ábra. A Déli-Shetland-szigetek (köztük a Deception-sziget) az Antarktisi-félszigettel egy 1955-ből származó brit térképen. A Deception-sziget elhelyezkedése révén kiváló támaszpontként szolgálhatott volna német haditengerészeti egységek számára, illetve kitérési pontként akár a dél-atlanti, akár a dél-csendes-óceáni körzet irányába.

Forrás: Cabinet – Antarctica. Note by the Secretary of State to the Foreign Affairs. The National Archives, CAB/129/78. Annex – Antarctica.

<sup>336</sup> Deception Island, South Shetland Islands: possible use by German raiders and Japanese submarines; Anglo–Argentine disputes over sovereignty of Antarctic regions. ADM 116/4662. (A továbbiakban: ADM 116/4662.)

<sup>337</sup> ADM 116/4662. M/N.I.D.01660/39. Secret. 20th December 39. S. H. Phillips. (Levél: Phillips – Admirális.)

<sup>338</sup> Uo. Communications on this subject be addressed to under Secretary of State, Colonial Office, London, S.W.1. The following number quoted: 13047/2/40. Secret. Downing Street, 27 February, 1940. (Levél: Foreign Office – Admirális.) 1.

A britek mindenképpen meg akarták akadályozni, hogy a raktár az ellenség kezére jusson, ezért több lehetőséget is számításba vettek ennek elkerülésére. Eredetileg a készletek elszállítását tervezték, komoly problémát jelentett azonban, hogy az utolsó személy – bizonyos Oates alhadnagy, a *Royal Navy* tisztje –, akitől beszámolót kérhettek az állomás és a raktár állapotáról, 1938 elején járt a Deception-szigeten, így senki sem rendelkezett aktuális információkkal a bázison uralkodó viszonyokról, különös tekintettel a csővezetékek használhatóságára.<sup>339</sup> Oates 1939. október 21-én részletes jelentést küldött a *Foreign Office* számára a helyzetről, amelyben megemlítette, hogy látogatása idején az üzemanyagtartályok kiváló, a csővezetékek és az olajfűtő berendezések azonban már a pusztulás előrehaladott állapotában voltak.<sup>340</sup>

Az alhadnagy felhívta rá a figyelmet, hogy a patkó alakú sziget – amely tulajdonképpen egy vulkanikus kráter vízfelszín feletti pereme – belső része, ahová az állomás is épült, kiváló kikötőt és búvóhelyet jelenthet, mivel a kráterhez vezető bejárat szűk ugyan, de hajózható.<sup>341</sup> Oates úgy vélte, tekintettel arra, hogy a németek az elmúlt években aktívan bekapcsolódtak az antarktisi bálnavadászathoz, „nem ésszerűtlen azt valószínűsíteni, hogy az olajkészlet létezése ismert Németország számára.”<sup>342</sup> A jelentés mindemellett tartalmazza azt is, hogy a körzetben, egészen pontosan Déli-Georgia szigetén két olyan, teljesen felszerelt és működő bálnavadászati állomás is található, amely szintén számot tarthat Németország érdeklődésére, mivel amellet, hogy több ezer tonnányi fűtőolajat, élelmiszert és friss vizet halmoztak fel a raktáraikban, hajók javításához szükséges eszközökkel is ellátták azokat.<sup>343</sup> Márpedig ezeknél az összetevőknél ideálisabbakat el sem lehetett volna képzelni egy dél-atlanti hadműveletet végrehajtó német segédcirkáló számára. A beszámoló készítője azt is kiemelte, hogy „német bálnafeldolgozó hajók mindegyik [említett – Sz. K.] parti állomást

---

<sup>339</sup> Uo. Enclosure I. to Portsmouth No.043/87 of 21st October, 1939. Possible South Atlantic Fuelling Stations. Secret. (Levél: Oates – Foreign Office.) 1. Oates korábban a *Discovery II* és a *William Scoresby* kutatóhajókon szolgált tisztként (utóbbit a háború elején aknaszedővé alakították át), amelyek az 1930-as évek második felében több alkalommal is jártak a térségben, elsősorban oceanográfiai munkálatokat folytatva. [Secret. Subject. South Atlantic – Intelligence Report. From Staff Officer (Intelligence), Portsmouth. Date 21th October, 1939. No. 043/87. To Director of Naval Intelligence.]

<sup>340</sup> Uo.

<sup>341</sup> Uo.

<sup>342</sup> Uo.

<sup>343</sup> Uo. A két déli-georgiai állomás Grytviken, illetve Leith kikötőjében volt, előbbi egy Buenos Aires-i, utóbbi egy edinburgh-i bálnavadászati társaság birtokában. (Uo.)

*rendszeresen látogatták az elmúlt 3 év folyamán és személyzetük parta szállt és teljesen tudatában vannak a parti állomások védtelen állapotának.*”<sup>344</sup>

A brit Admirális végül úgy döntött, hogy a Deception-szigeten lévő készleteket meg kell semmisíteni, mivel azok elszállítása nem oldható meg biztonságosan. Az 1940 augusztusában készült mérnöki szakvélemény azt tartalmazta, hogy abban az esetben, ha a csővezetékeken és az olajfűtő berendezéseken 1932 óta semmilyen karbantartást sem végeztek (ami egyértelműnek tűnt), rendkívül komoly reparálási munkálatok lennének szükségesek, amelyek egy megfelelően felszerelt javítócsapat kiküldésével ugyan elméletben megvalósíthatóak, mivel azonban semmilyen biztos információ sincs az állomáson uralkodó viszonyokról, illetve az olaj pontos típusáról és állapotáról, egy ilyen művelet sikeressége rendkívül kérdéses volna.<sup>345</sup> Eredetileg a *William Scoresby* aknaszedőt tervezték a helyszínre küldeni, amely 1940 őszén a Falkland-szigeteken tartózkodott és az egyetlen olyan hajó volt a körzetben, amely alkalmasnak tűnt a feladat elvégzésére.<sup>346</sup> Kiküldése azonban kockázatokat hordozott magában, mivel a *William Scoresby* fegyverzete mindössze egyetlen 12 fontos ágyúból állt, amellyel nem vehette volna fel a siker reményében a harcot egy német segédcirkálóval, ráadásul nélküle a Falkland-szigetek is aknaszedő hajó nélkül maradt volna a küldetés idejére.<sup>347</sup> A manőver kivitelezése végül egészen 1941 tavaszáig csúszott, ekkor azonban az Admirális valóban elrendelte a raktárbázis megsemmisítését és Geoffrey Hawkins kapitány parancsnoksága alatt a jól felszerelt *Queen of Bermuda* segédcirkálót vezényelte a szigethez, amelyet eleve a *Penguin* antarktisz hadműveletei miatt irányítottak a térségbe, a brit és norvég bálnavadászflották védelmére.<sup>348</sup> Hawkins végül 1941 márciusában hajtotta a végre a parancsot, elpusztítva az olaj- és szénkészleteket, az állomás egy jelentős részével egyetemben.<sup>349</sup> Mint utóbb kiderült, nem ez volt az utolsó alkalom a háború folyamán, amikor Nagy-Britanniának hadihajót kellett küldenie a Deception-szigethez. A későbbi vizitációk, majd az 1943-tól kezdődő, *Tabarin* fedőnév alatt futó – részben katonai, részben politikai töltetű – haditengerészeti manőverek azonban már sokkal inkább a brit

---

<sup>344</sup> Uo.

<sup>345</sup> Uo. Register No. M.04155/40. 13. August 1940. (Levél: Engineer-in-Chief – Director of Plans.)

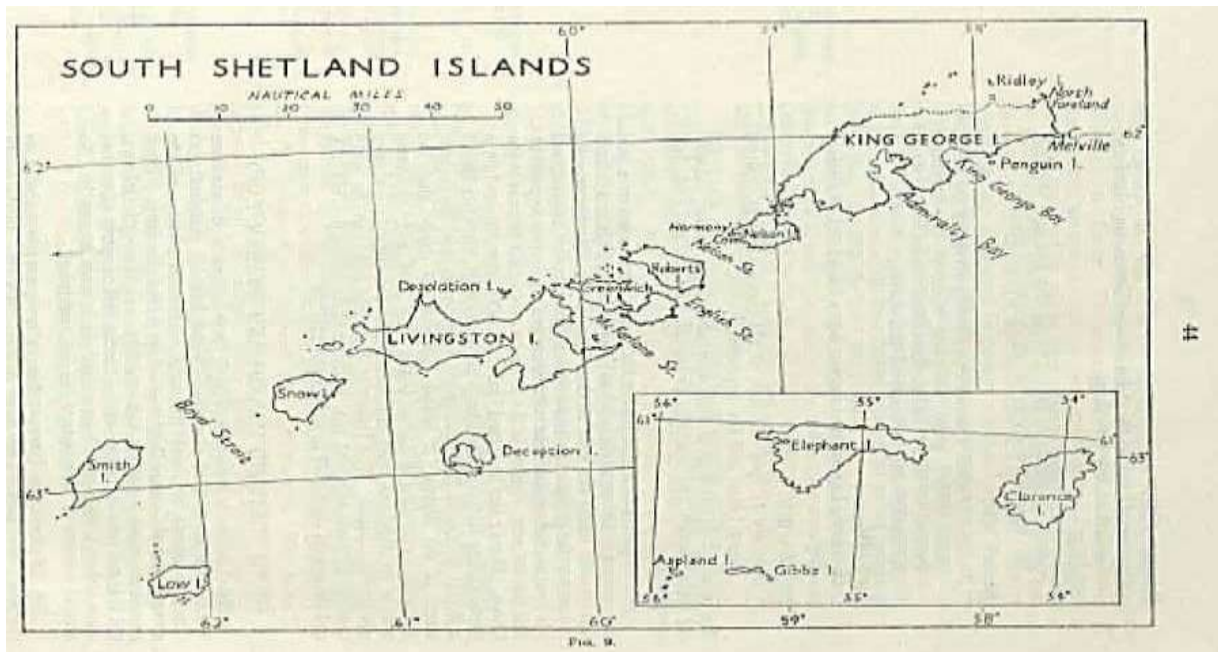
<sup>346</sup> Uo. Register No. M.04155/40. D. of P. 17. 9. 40. (Levél: Director of Plans – Bellairs.)

<sup>347</sup> Uo. Register No. M.04155/40. D.O.D. (F.) 22.9.40. A britek komolyan azt feltételezték, hogy egy német hajó esetleg támaszpontként használhatja a szigetet, márpedig ebben az esetben a *William Scoresby* a biztos pusztulásba rohant volna, arról nem is beszélve, hogy ha segédcirkáló ugyan nincs a helyszínen, de a németek fegyveres őrseget hagytak hátra, a raktárbázis megsemmisítése szintén problémákba ütközhetett volna. (Uo.)

<sup>348</sup> Uo. Register No. 019301/40. Director of Plans. 21th January, 1941; HEADLAND: Chronological List. 304.

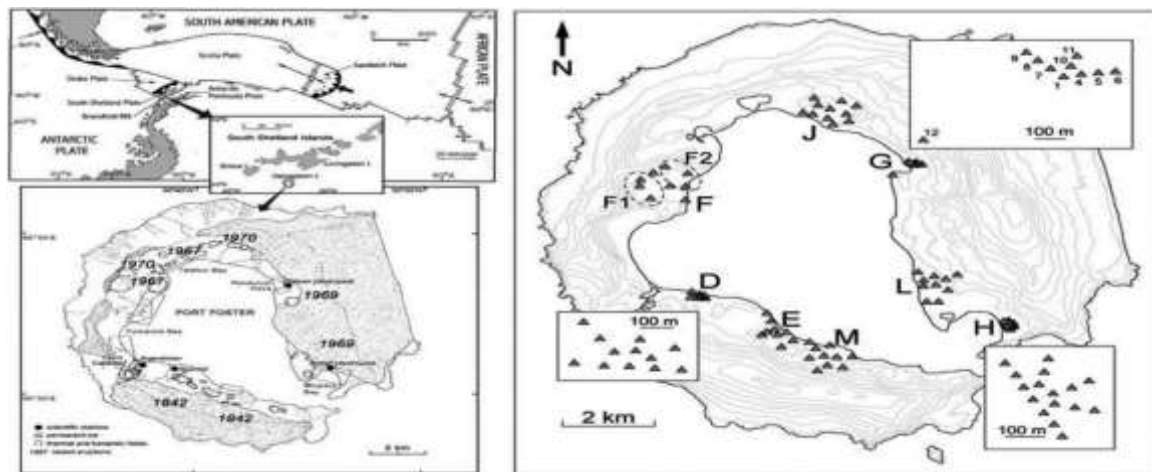
<sup>349</sup> HEADLAND: Chronological List. 304. A *Queen of Bermuda* nem találta nyomát, hogy a németek használták volna a bázist.

birodalom figyelmét tesztelő argentin kormányának szóltak, ezért a nemzetközi összefüggések között kerülnek bemutatásra.



30. ábra. A Déli-Shetland-szigetek térképe, rajta a patkó alakú Deception-szigettel. Az ábrán látható, hogy a sziget vízzel borított vulkanikus kráterébe mindössze egy szűk tengeri átjárón keresztül lehet behajózni.

Forrás: National Archives of Australia, Canberra, A4311, 365/8. 44.



31. ábra. A Deception-sziget közeli térképe, amelyen megfigyelhető, hogy a vulkanikus földdarab ideális helyszíneként szolgált egy raktártelep létesítésére, amely háborús iőkben utánpótlási bázisként is funkcionálhatott volna.

Forrás: LUZÓN, F., ALMENDROS, J., GARCÍA-Jerez, A.: Shallow structure of Deception Island, Antarctica, from correlations of ambient seismic noise on a set of dense seismic arrays. *Geophysical Journal International*, 185. sz. / 2. (2011). 738.

A fentiek mellett említést érdemel a Deception-szigeti állomás ügyének egy másik szegmense is, amely a kérdés hírszerzési oldalába is betekintést enged. Az említett Oates alhadnagy ugyanis jelentésében beszámolt arról is, hogy legutóbb, amikor a térségben járt, a

Magellán-szoros partján fekvő Punta Arenas meglátogatásakor találkozott egy Pagels nevű, német származású szörmekereskedővel, akiről kiderült, hogy ő volt az az ember, aki az 1914-es falklandi tengeri ütközetet követően a menekülésben lévő *Dresden* cirkálót a chilei fjordok között navigálta, hogy az elbújhasson az őt üldöző brit hadihajók elől.<sup>350</sup> A brit hírszerzés erősen gyanította, hogy Pagels – aki vagy a *William Scoresby*, vagy a *Discovery II* fedélzetén is járt a találkozás alkalmával, de ezt a jelentés nem részletezte – ellenséges ügynök lehet, aki készen áll arra, hogy a német segédcirkálókat, vagy a megfelelő német szerveket az új háború folyamán is információkkal lássa el.<sup>351</sup> Ezzel kapcsolatban több dokumentum nem került elő a kutatás folyamán, erősen valószínűsíthető azonban, hogy az illető valóban a németek Punta Arenas-i beépített embere lehetett – arról azonban, hogy ténylegesen segítette-e bármilyen információval a *Kriegsmarinét* a háború folyamán, nincs adatunk.

Nagyon erősen feltételezhető azonban, hogy a britek nem fantomokat kergettek, amikor a patagóniai, illetve tűzföldi német kémtevékenység nyomait keresték. Németország ugyanis Dietrich Niebuhr korvettkapitány személyében 1935 őszen haditengerészeti attasét nevezett ki Buenos Airesbe, akit nagyon konkrét – és természetesen a legszigorúbban titkos – katonai szervezési és hírszerzési feladatok ellátásával bíztak meg.<sup>352</sup> Az attasé feladatköre teljes egészében szerepel Fischer Ferenc több alkalommal is citált, *A „háború utáni háború” 1919–1939* című munkájában.<sup>353</sup> Niebuhr kinevezésének előzményeit az 1933–1934 telén tartott hadijátékok képezték, amelyek során „megkezdődött a cirkálóháborúhoz szükséges utánpótlási, hírközlési rendszer begyakorlása... valamint kezdetét vette az Atlanti-óceán teljes medencéjére kiterjedő hadtápszervezet gyorsított kiépítése is.”<sup>354</sup> A haditengerészeti attasé kinevezésére az *Abwehr* tett javaslatot, az irat tartalmát Fischer Ferenc fordításában és kiegészítésével teljes egészében közöljük, illetve – szintén Fischer könyvéből –, a dokumentum másolatát is mellékeljük:

---

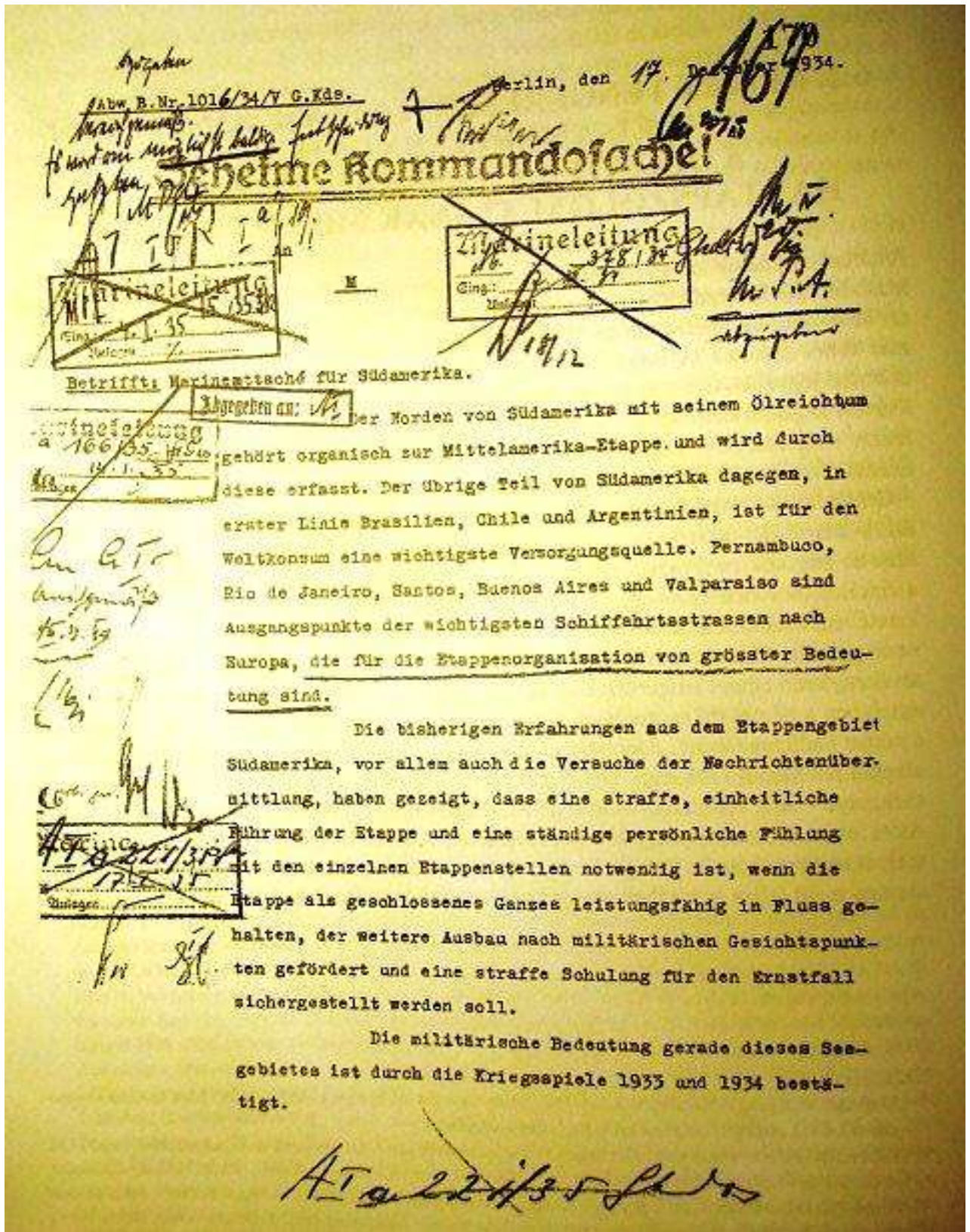
<sup>350</sup> ADM 116/4662. Enclosure 2. to Portsmouth No.043/87 of 21st October, 1939. Magallanes – German Agent. Az irat Pagel néven említi az illetőt, valójában Albert Pagelsnek hívták. A jelentés szerint ő maga mesélte büszkén a briteknek a *Dresden* cirkálóval kapcsolatos történetét, illetve említést tett arról is, hogy ő a helyi német társaság elnöke Punta Arenasban. (Uo.) A találkozó dátumát nem adják meg, de minden valószínűség szerint a háború előtti utolsó *Discovery*-expedíció alkalmával, 1938-ban történhetett.

<sup>351</sup> Uo.

<sup>352</sup> FISCHER: *A „háború utáni háború”* (1919–1939). 473.

<sup>353</sup> Uo. 470–473.

<sup>354</sup> Uo. 470.



32. ábra. Az Abwehr előterjesztése a Buenos Aires-i német katonai attasé kinevezésére. (1. o.)

Forrás: FISCHER: A „háború utáni háború” (1919–1939). 470.

169<sup>71</sup>

Vor dem Weltkriege war die Verwaltung der Marinebelegungen einem in Buenos Aires stationierten Marineattaché übertragen worden. Da heute darüber hinaus die früheren Stationen und Auslandsschiffe fehlen, in deren Hand ebenfalls Aufgaben des Stappendienstes lagen, stellt Abw den Antrag auf Schaffung einer Marineattaché Stelle für Südamerika mit dem Hauptsitze in Buenos Aires und gleichzeitiger Belegschaft bei den A B C - Staaten, welcher folgende Aufgaben zufallen würden:

- 1.) Bereitstellung, Ausbau und militärische Schulung der Stappenorganisation in Südamerika südlich des Amazonas-Stromes.
- 2.) Sicherstellung einer schnellen Nachrichtenverbindung untereinander, zum Leiter der Seeoperationen im Atlantik und zur Heimat.
- 3.) Beobachtung des fremdländischen Handels und der Schifffahrt, sowie des Nachrichtendienstes im Frieden und seine Bekämpfung im Ernstfalle.

169<sup>71</sup>  
7/1

63. ábra

Titkos parancsioki ügy! Az Abwehr levele a Marineattachéknak. Tárgy: Tengerészeti attasé (NF-Amerikában)  
Berlin, 1934. 12. 17.

Foto: BAKKERMANN

33. ábra Az Abwehr előterjesztése a Buenos Aires-i német katonai attasé kinevezésére. (2. o.)

Forrás: FISCHER: A „háború utáni háború” (1919–1939). 471.



**Tárgy: Tengerészeti attasé Dél-Amerikába**

Dél-Amerika olajban gazdag északi része (Kolumbia, Venezuela – F. F.) szerves részét képezi a közép-amerikai hadtápszolgálatnak, és ez fogja át annak egészét. Ezzel szemben Dél-Amerika többi része, elsősorban Brazília, Chile és Argentína a világfogyasztás egyik legfontosabb ellátási forrása. Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires és Valparaiso az Európába vezető legfontosabb hajóutak kiindulópontjai, melyek a hadtápszervezet számára a legnagyobb jelentőséggel bírnak.

A Dél-Amerika-hadtápterülettel kapcsolatos eddigi, mindenekelőtt a hírtovábbítási tapasztalatok is megmutatták, hogy szükséges a hadtápszolgálat szigorú és egységes irányítása, és az egyes hadtáppozsztokkal való személyes kapcsolattartás, amennyiben a hadtápszolgálatot zárt egészként működésben akarjuk tartani, annak további katonai szempontok szerinti kiépítését támogatni, és feszes gyakorlatoztatással biztosítani kívánjuk arra az esetre, amennyiben a helyzet komolyra (háborúra – F. F.) fordul.

E tengerészeti térség katonai jelentőségét éppen az 1933-as és 1934-es hadijátékok igazolták.

Az (első – F. F.) világháború előtt a haditengerészeti érdekek képviselőjét egy Buenos Airesbe vezényelt tengerészeti attasé látta el. Mivel ma (1934 decemberében – F. F.) a korábbi állomáshelyek és a külföldre vezényelt hadihajók, amelyek a hadtápszolgálat feladatait is ellátták hiányoznak, ezért az elhárítás kezdeményezi egy dél-amerikai haditengerészeti attaséi poszt létesítését Buenos Aires székhellyel, akit egyúttal akkreditálnának az ABC-államoknál (Argentína, Brazília, Chile – F. F.), és akire a következő feladatok hárulnának.

- 1.) Az Amazonas folyamtól délre fekvő Dél-Amerika-hadtápszervezet készülségben tartása, kiépítése és katonai gyakorlatoztatása.
- 2.) Az egymás közti (Dél-Amerikán belüli – F. F.) gyors hírközlési összeköttetés biztosítása, az Atlanti-óceánon tevékenykedő (német hadihajók – F. F.) tengerészeti hadműveletekben résztvevő vezetőjével (a cirkálóháborút folytató német hadihajó parancsnokával – F. F.) és az otthonnal (a német haditengerészet vezetésével Kielben, Berlinben – F. F.)

3.) *A külföldi (angol, francia tengeri – F. F.) kereskedelem és hajózás megfigyelése, valamint a (külföldi, angol F. F.) hírközlés (lehallgatása (F. F.) békeidőben és annak zavarása, amennyiben a helyzet komolyra (háborúra – F. F.) fordul.*”<sup>355</sup>

Az iratból kiderül, hogy a németek tudatosan készültek a dél-amerikai hadtápszervezet kiépítésére, fenntartására, sőt harcészültségben tartására, abból a célból, hogy az azonnal rendelkezésre álljon, amennyiben a helyzet „komolyra fordul” – azaz kitör a háború. Ebbe a rendszerbe illeszkedhetett a britek által megfigyelt Albert Pagels feltételezett tevékenysége is, különösen, ami a hajóforgalom megfigyelését illeti, de ismét szükséges hangsúlyozni, hogy nem került elő olyan dokumentum, amely bizonyítaná, hogy az illető valóban a német haditengerészet, vagy az *Abwehr* beszervezett ügynöke lett volna. Az azonban kijelenthető, hogy Németország az 1930-as évek közepétől komoly erőfeszítéseket tett a cirkálóháború szempontjából is fontos dél-amerikai, illetve dél-atlanti régió hadtáp- és hírszerző szolgálatának megszervezésére, s nem férhet hozzá kétség, hogy az onnan érkező információkat a háború folyamán is felhasználta.

---

<sup>355</sup> FISCHER: A „háború utáni háború” (1919–1939). 472–473. A Fischer által hivatkozott irat: „*Abwehr a Marineleitungnak. Geheime Kommandosache! Betrifft: Marineattaché für Südamerika. Berlin, 1934. 12. 17. Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg. RM 20/911.*” (Uo. 472.)

## 3. A Schwabenland-expedíció nemzetközi összefüggései

### 3.1. Norvégia déli-sarkvidéki tevékenysége. Brit és norvég diplomáciai kapcsolatok az Antarktisz térségben (1892–1937)

#### 3.1.1. A norvég hóskor (1892–1925)

##### 3.1.1.1. Bálnavadászok új utakon. Norvég aktivitás az Antarktisz körzetében 1892 és 1905 között

A tengeri kereskedelmet és a bálnavadászatot prioritásként kezelő Norvégia már az első világháború kitörését megelőzően is élénk érdeklődést tanúsított a Déli-óceán irányába, s kijelenthető, hogy az ország „*antarktisi megjelenésének eredeti kiváltó oka a bálnavadászati ipar volt.*”<sup>356</sup> A déli vizeken élő bálnapopulációk elterjedési területeinek feltérképezése céljából norvég részről elsőként a sandefjordi Christen Christensen hajógyáros megbízásából Carl Anton Larsen kapitány és matrózai bukkantak fel a régióban 1892–1893-ban, s a *Jason* gőzvitorlás fedélzetén egyebek mellett meglátogatták a Déli-Orkney-szigeteket is.<sup>357</sup> A felderítő út gazdasági szempontból ekkor még nem hozott átütő sikert, hiszen a leginkább értékesnek tartott simabálna ezen az égtájon honos fajtájából a hajósok nem találtak említésre méltó mennyiséget az átvizsgált körzetben.<sup>358</sup> Történt azonban egy olyan esemény, amely kiemelte a vállalkozást a szokványos bálnavadász-expedíciók sorából, s politikai tartalommal ruházta fel a kutatóutat. Amellett ugyanis, hogy a skandináv tengerészek látótávolságon belül

---

<sup>356</sup> STOKKE, Olav Schram – VIDAS, Davor: *Governing the Antarctic. The Effectiveness and Legitimacy of the Antarctic Treaty System.* Cambridge University Press, Cambridge – New York – Melbourne, 1996. (A továbbiakban: STOKKE – VIDAS: i. m. 385.)

<sup>357</sup> HEADLAND: *Chronological List.* 215.; MILLS: i. m. 373. Amint az korábban már említésre került, a 19. század végén az északi féltekén megfogyatkozott bálnaállomány immár elégtelen létszáma okán vált szükségessé a vadászati lehetőségek felderítése az Antarktisz körüli vizeken. Christen Christensen korának egyik legtekintélyesebb bálnavadászati szakembereként rendkívüli erőfeszítéseket tett az iparág beindítására a térségben.

<sup>358</sup> MILLS: i. m. 695. Egyéb bálnafajokban azonban bővelkedett a térség, az expedíciót tehát korántsem lehetett sikertelennek tekinteni. (RIFFENBURGH: i. m. 584.)

haladtak el az Antarktisz-félsziget partjai mellett, s a jelentések szerint magát a kontinenst is megpillantották, Larsen 1892. december 4-én – elsőként – partra szállt az Antarktisz északi nyúlványához rendkívül közel fekvő Seymour-szigeten (d. sz. 64°17'; ny. h. 56°45'),<sup>359</sup> ahol „*kitűzte a norvég zászlót, de nem fogalmazott meg területi követeléseket*”.<sup>360</sup> Habár kétségtelen, hogy a norvég nemzetiségű kapitány a lobogó kitűzésekor saját szülőföldje nevében járt el, egy esetleges szuverenitási vita végkimenetele a földdarab és a környezetében található területek hovatartozásával kapcsolatban jogilag mégsem lett volna teljesen egyértelmű, miután Norvégia és Svédország 1905-ig perszónálunióban állt egymással, Christen Christensen bálnavadászati társasága, az *A/S Oceana* pedig – amelynek kötelékébe a hajó is tartozott – hivatalosan Hamburgban volt bejegyezve.<sup>361</sup> Az ügy végül a maga korában különösebb diplomáciai bonyodalom nélkül csendesült el, Nagy-Britannia azonban még évtizedek múltán is számon tartotta az esetet, mivel úgy vélte, hogy „*norvég igény [képzelt el – Sz. K.] a Graham-föld keleti partvidékére, Larsen kapitány 1893-as expedíciója alapján, aki azonban [a kontinensen – Sz. K.] nem szállt partra.*”<sup>362</sup> Egy ilyen jellegű vita – noha Norvégia később egyetlen alkalommal sem tett komoly kísérletet az említett körzetek feletti szuverenitás megszerzésére – semmiképpen sem tűnt kívánatosnak London számára, tekintve, hogy a Seymour-sziget és a Graham-föld a brit antarktisz szektort létrehozó 1908-as királyi rendelet révén az Egyesült Királyság fennhatósága alá került.<sup>363</sup> A *Jason* első déli-sarkvidéki küldetésének igazi jelentősége abban állt, hogy már a kezdetek kezdetén felvillantotta az 1920-as évek második felében kibontakozó szisztematikus norvég Antarktisz-politika egyik legfontosabb jellemzőjét: a gazdasági megfontolásokból szervezett bálnavadászati tevékenység és a földrajzi felfedezések, valamint területi követelések megalapozásának szándékával indított tudományos kutatóexpedíciók kombinációját.<sup>364</sup>

---

<sup>359</sup> HEADLAND: Chronological List. 215.; MILLS: i. m. 594. A szigetet 1843. január 6-án a brit James Clark Ross pillantotta meg elsőként, partra azonban nem lépett. (Uo.)

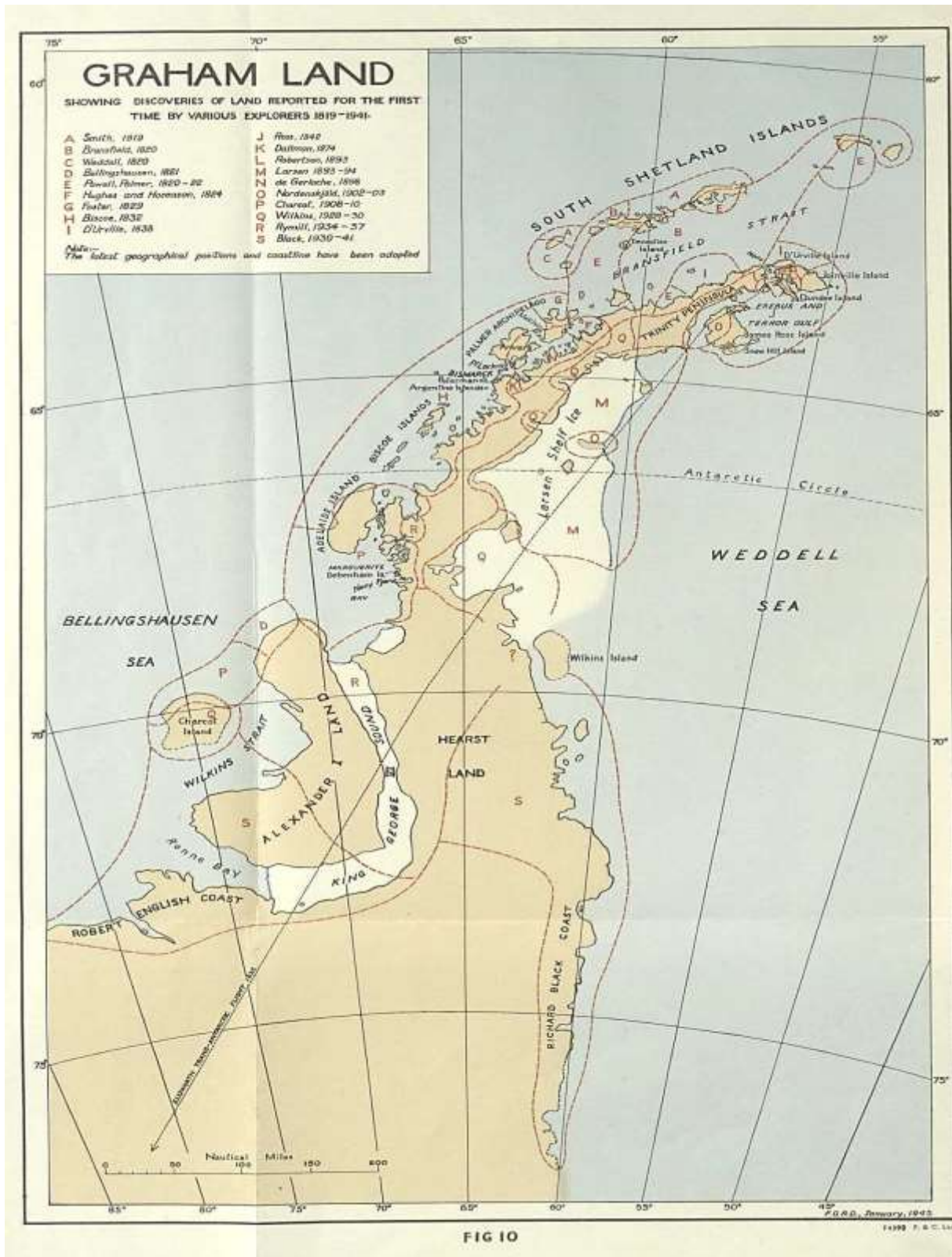
<sup>360</sup> NAAC A4311, 365/8. 79.

<sup>361</sup> NAAC A4311, 365/8. 79. Mindezek mellett megjegyzendő, hogy a hivatkozott forrás tanúsága szerint a *Jason* norvég lobogó alatt hajózott. (Uo.)

<sup>362</sup> Antarctic Control of – Territorial Claims II Pt IX. NAAC A981, ANT 4 PART 9. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 4 PART 9.) External Affairs. Antarctic Territorial Claims. 29th March, 1928. 3. Az ún. Graham-föld a d. sz. 69°-ától északra elterülő földsávot foglalja magába az Antarktisz-félszigeten. (RIFFENBURGH: i. m. 68.) A kontinentális jogigény elméleti lehetősége tehát nem a Seymour-szigeten történt partra lépésből, hanem az antarktisz szárazföld megpillantásából adódott.

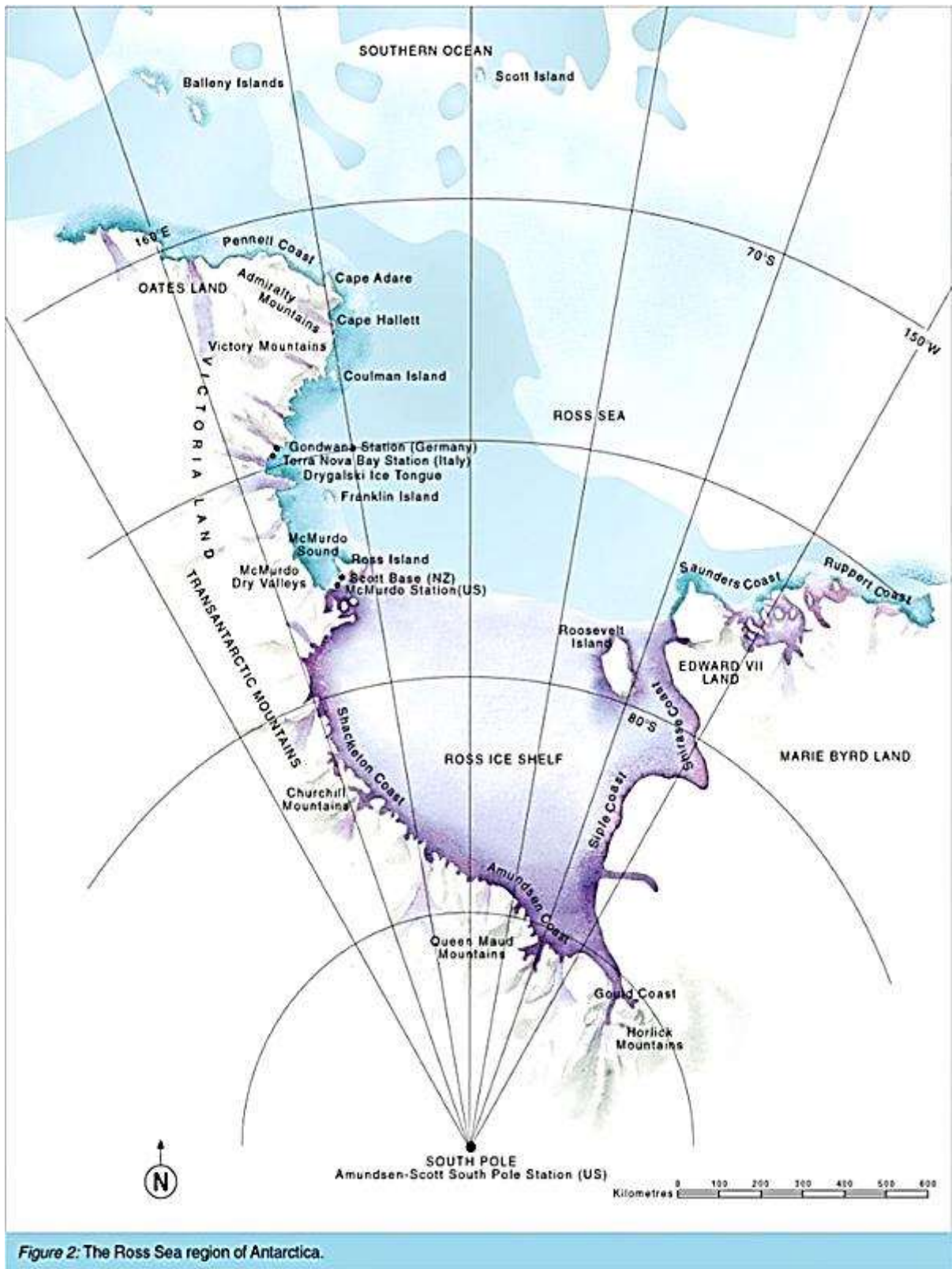
<sup>363</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 1. Letters Patent 1908. 1.

<sup>364</sup> Mint látni fogjuk, ezen a téren egy sajátosan norvég attitűdről beszélhetünk, hiszen az antarktisz ügyekben érintett államok többsége a bálnavadászatot és a tudományos felfedezőutakat elkülönítette egymástól. Meg kell azonban jegyezni azt is, hogy Larsen 1892-ben még semmiképpen sem egy előre átgondolt norvég Antarktisz-politika alapján, hanem sokkal inkább *ad hoc* jelleggel cselekedett.



34. ábra. Az Antarktisz-félszigeten fekvő Graham-föld 1945 körüli térképe, rajta betűvel jelölve a korábbi felfedezések. „M” betű alatt feltüntetve Carl Anton Larsen 1893–1894-es tevékenységi körzete és a Larsen-selfjég is. A Seymour-sziget a Trinity-félszigettől keletre elterülő, a James Ross Island és a Snow Hill Island jelölések közötti földdarab. (A térkép „K” betűvel a német Eduard Dallmann 1873–1874-es útját is jelöli, a Bismarck-szorossal együtt.)

Forrás: NAAC A4311, 365/8. Graham Land. 50.



35. ábra. A Ross-renger és a Victoria-föld környezete, utóbbi északi csücskében az Adare-fokkal, ahol a norvég Carsten Egeberg Borchgrevink 1895-ben elsőként lépett az antarktisi szárazföldre. (A terület 1923-ban Ross Fügő Terület néven új-zélandi fennhatóság alá került.)

Forrás: <http://www.norwaysforgottenexplorer.org/english/MapofAntarctica/>. A letöltés ideje: 2017. jún. 2.

Az 1893–1894-es évadban a *Jason* mellett további két norvég hajó is megjelent a távoli dél-atlanti zónában, amelyek együttesen „13223 főkaprémet... és 1100 tonna foka- és bálnaolajat szereztek”,<sup>365</sup> elsősorban a Seymour-sziget környékéről. Carl Anton Larsen érintette a Déli-Shetland-, a Déli-Orkney- és a Falkland-szigeteket, valamint a Déli-Georgiát is, s útja során az Antarktisz-félsziget keleti partvidékén felfedezte a II. Oszkár- és a Foyn-partot, továbbá a kontinens tőszomszédságában elterülő Robertson-szigetet is.<sup>366</sup> A kapitány ekkor már olyannyira kecsegtetőnek ítélte a térségbeli viszonyokat állatállomány terén, hogy 1896-ban levelet írt a londoni Királyi Földrajzi Társaság (*Royal Geographical Society*) számára, amelyben egy déli-georgiai bálnavadászati állomás létrehozásának lehetősége felől érdeklődött.<sup>367</sup>

Christen Christensen mellett a korszak másik kiemelkedő norvég bálnaipari mágnása és szaktekintélye, Svend Foyn<sup>368</sup> is útjára bocsátott egy expedíciót 1893-ban. Megbízottjai, Henrik Johan Bull és Leonard Christensen az *Antarctic* fedélzetén egyebek mellett Tristan da Cunha szigetcsoportját, a Prince Edward-, a Crozet- és a Kerguelen-szigeteket is érintették a küldetés alatt, bálnák és fókák után kutatva.<sup>369</sup> Nevezetessé mégis az tette vállalkozásukat, hogy 1895. január 24-én a Victoria-földön található Adare-foknál sikeres partraszállást hajtottak végre az antarktisz kontinensen.<sup>370</sup> A hajón utazó későbbi neves sarkvidékkutató, Carsten Egeberg Borchgrevink, „amikor úgy érezte, hogy a partok kellő közelségbe kerültek, [a csónakból – Sz. K.] belevetette magát a jeges vízbe és kiúszott a szárazföldre.”<sup>371</sup> Ő volt az első ember, aki bizonyíthatóan és feljegyzett módon Antarktika földjére lépett.<sup>372</sup> Henrik Bull expedícióvezető ezzel kapcsolatban annyit jegyzett meg ironikusan a gazdaságilag egyébiránt nem túlságosan sikeres utazásról írt 1896-os könyvében, hogy „ami bennünket illet, nem kétséges, hogy Mr. Foyn örömmel elcserélte volna ezt a szenzációt egy simabálnáért...”<sup>373</sup> Az

---

<sup>365</sup> HEADLAND, Robert K.: *The Island of South Georgia*. Cambridge University Press, Cambridge, 1984. (A továbbiakban: HEADLAND: *The Island of South Georgia*.) 62.

<sup>366</sup> LARSEN, Carl Anton.: *The Voyage of the „Jason” to the Antarctic Regions*. *The Geographical Journal*, 4. évf. 4. sz. (1894). 337.;340.

<sup>367</sup> HEADLAND: *The Island of South Georgia*. 62.

<sup>368</sup> A tonsbergi Svend Foyn nevéhez fűződik egyebek mellett az 1870-es években általa szabadalmaztatott, robbanótöltettel felszerelt szigonyágyú kifejlesztése, amelynek alkalmazása megteremtette a modern bálnavadászat alapjait. (RIFFENBURGH: i. m. 416.; TØNNENSEN – JOHNSEN: i. m. 44.)

<sup>369</sup> HEADLAND: *Chronological List*. 216.

<sup>370</sup> BULL, Henrik J.: *The Cruise of the „Antarctic”*. Edward Arnold, London–New York, 1896. (A továbbiakban: BULL: i. m.) 180–181. Az Adare-fok koordinátái: d. sz. 71°; k. h. 170°. (USBGN. [Http://geonames.usgs.gov/pls/gnispublic/f?p=132:2:2942121288331069::NO:RP::](http://geonames.usgs.gov/pls/gnispublic/f?p=132:2:2942121288331069::NO:RP::). A megtekintés ideje: 2013. dec. 9.)

<sup>371</sup> GRUBER: i. m. 171.

<sup>372</sup> RIFFENBURGH: i. m. 174.

<sup>373</sup> BULL: i. m. 181.

*Antarctic* küldetését követően körülbelül egy évtizedet kellett várni a norvég hajósok ismételt felbukkanására a déli-sarkvidéki térségben. Carl Anton Larsen 1904-ben jelent meg ismételten a színen, s immár a Buenos Aires-i Argentin Halászati Társaság (*Compañía Argentina de Pesca*) menedzsereként megvalósította régi tervét: bálnavadászati állomást létesített Déli-Georgián, ezzel párhuzamosan pedig közös norvég–argentin kutatóexpedíciót szervezett, s Erik Sörling svéd természettudós társaságában meteorológiai megfigyeléseket is végzett a szigeten.<sup>374</sup> A déli-georgiai állandó bázis kiépítése már az új idők közeledtét és a bálnavadászati ipar felvirágzását hirdette a messzi déli vizeken; a változások azonban hamarosan komoly politikai következményeket is maguk után vontak, amelyek igen kedvezőtlenül érintették – egyebek mellett – Norvégia antarktisi érdekeltségeit is.

### **3.1.1.2. Norvégia függetlenné válása 1905-ben. Déli-sarkvidéki ambíciók és külpolitikai tapasztalatlanság (1905–1908)**

Norvégia 1905-ben békés úton vált el Svédországtól, amellyel 1814 óta perszonálunióban állt.<sup>375</sup> A két ország közötti jogi kapcsolat megszűnése előtt a külügyi kérdések Stockholm hatáskörébe tartoztak, a teljes függetlenség elnyerése azonban megteremtette a lehetőséget az önálló norvég külpolitika kibontakoztatására is. Pusztán a déli-sarkvidéki vonatkozásokra koncentrálva ebben a kérdésben, Kristiania<sup>376</sup> nagy lendülettel – s a korábban is jellemző patriotizmustól fűtve –, ám a nemzetközi szintéren meglehetősen járatlanul vetette bele magát az antarktisi ügyekbe, amelyek a bálnavadászat okán kiemelt jelentőséget képeztek a norvég gazdaság számára. Az északi ország korábban sem elhanyagolható aktivitása érezhetően erősödött a Déli-óceán térségében, olyannyira, hogy tengerészei az első világháború kitöréséig immár állandó látogatóknak számítottak a zónában a vadászati idények alatt.<sup>377</sup> A norvég külügyminisztérium azonban 1906-ban elkövette azt a meggondolatlanságot, hogy Fridtjof Nansen londoni nagyköveten keresztül teljesen nyíltan érdeklődött a brit Külügyi Hivatal illetékeseinél azzal kapcsolatban, hogy a d. sz. 45–65° és a ny. h. 35–80° közötti régióban – amely magába foglalta a Déli-Georgiát, a Falkland-, a Déli-Orkney- és a Déli-Shetland-szigeteket, valamint az Antarktisi-félsziget északi csücskét is, a

<sup>374</sup> HEADLAND: Chronological List. 233.

<sup>375</sup> BANK Barbara – MISZLER Tamás: A skandináv államok története. In: BEBESI György – VITÁRI Zsolt (szerk.): A hosszú 19. század rövid története. Comenius Bt., Pécs, 2005. 286.; 289.

<sup>376</sup> A norvég főváros akkori hivatalos elnevezése, amely 1925-ben kapta vissza az Oslo nevet.

<sup>377</sup> HEADLAND: Chronological List. 233–258.



környezetében található számtalan apró kis földdarabbal együtt – pontosan mely területek tartoznak Nagy-Britannia fennhatósága alá?<sup>378</sup> A kérdés megfogalmazása természetesen nem előzmények nélkül történt, s a brit felségvizeken folytatott bálnavadászattal állt összefüggésben, amelyet az Egyesült Királyság 1906-tól kezdődően külhoniak számára csak bérleti díj fizetése ellenében tett lehetővé. „1905-ben, amikor az első norvég bálnafeldolgozó hajó, az «Admiralen» Port Stanley-be jött, mindössze a Falkland-szigetek és a Déli-Georgia volt Nagy-Britannia által követelt gyarmat ezeken a vizeken”,<sup>379</sup> s ebből kifolyólag a britek – elméletileg – csupán az imént említett szigetek környékén rendelkeztek illetékességgel a körzetben. Így gondolta ezt William Lamond Allardyce, a Falkland-szigetek kormányzója is, aki 1905-ben úgy adott ki bálnavadászati engedélyt a norvégok számára, hogy a Déli-Shetland-szigetek körüli tevékenységükért nem szedett be tőlük semmiféle jogdíjat – ezzel pedig azt a meggyőződést erősítette, hogy ez utóbbi terület nem a brit birodalom tartozéka.<sup>380</sup>

A londoni *Foreign Office* első alkalommal nem is tudott mit kezdeni a váratlanul nekiszegezett kérdésekkel, s csak Nansen néhány hónappal későbbi ismételt érdeklődését követően küldött határozott feleletet. „Nansen... végül azt a választ kapta, hogy a brit kormány körültekintő vizsgálatokat követően úgy találta, hogy a Déli-Shetland-szigetek, a Déli-Orkney-szigetek, a Graham-föld (**beleértve minden norvég, orosz és francia felfedezést**) **[kiemelés tőlem: Sz. K.]** és a Déli-Georgia a Falkland-szigetek tartozékai voltak [úgy érte, hogy már korábban is – Sz. K.],”<sup>381</sup> azaz Nagy-Britannia szuverenitása érvényesül felettük. A késlekedés brit részről váratlan bonyodalmakat és kommunikációs zavart okozott, mivel a falklandi kormányzó, akit a fejleményekről nem tájékoztattak időben, már az 1906–1907-es időnyre is kiadta a licenceket a bálnavadászok számára, amelyekben a Déli-Shetland-szigetek nem kerültek említésre. Mindez ráadásul azt követően történt, hogy a norvég megbízott kézhez kapta Őfelsége kormányának ezzel ellentétes állásfoglalású hivatalos válaszát.<sup>382</sup> Norvégia eredendően jóhiszeműen igyekezett eljárni, s világosan akarta látni, hogy melyek

<sup>378</sup> Antarctic. Norwegian Claims Part 3. NAAC A981, ANT 51 PART 3. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 51 PART 3.) Annex B. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. Oslo, Thursday, December 21, 1933. Norway and British claims for Antarctic sectors. (A továbbiakban: Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping.) 2.

<sup>379</sup> Uo. 1. Nagy-Britannia, amint az korábban már említésre került, 1775 óta formált jogot a Déli-Georgiára, a szigetet azonban csak az 1908-as királyi rendeletben csatolták hivatalosan is a birodalomhoz. (HEADLAND: Chronological List. 241.)

<sup>380</sup> Uo.; ROBERTS, P. The European Antarctic. 19.

<sup>381</sup> „Nansen... at last got the reply that the British Government after careful investigations had found that the South Shetland Islands, the South Orkneys, Graham Land (including all the Norwegian, Russian and French discoveries) and South Georgia were dependencies of the Falkland Islands.” NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 3.

<sup>382</sup> Uo. 3–4.

azok a régiók, ahol vadászajói szabadon tevékenykedhetnek; nem érzékelte azonban, hogy a kelletténél jobban ráirányítja a brit birodalom figyelmét egy olyan kérdésre, amelynek részletes jogi vonatkozásaival az Egyesült Királyság korábban nem igazán foglalkozott. A skandináv állam vezetése ugyanis diplomáciai tapasztalatlanságából eredő kérdezősködésével tudatosította a britekben, hogy szándékai teljes mértékben komolyak az antarktisi térségben, a korábbi felfedezések és a mind gyakoribbá váló kutatóexpedíciók pedig egyértelműen bizonyították, hogy az ország bálnavadászai nem félvállról vehető riválisok. Amikor pedig a norvég külügyminisztérium 1907 márciusában már azt is tudni óhajtotta, hogy Nagy-Britannia a nemzetközi jog mely passzusai alapján tart igényt a szóban forgó régiók feletti fennhatóságra,<sup>383</sup> London egyenesen a dél-atlanti gyarmatait fenyegető megnyilvánulásként értékelte az eseményeket, s úgy döntött, ezúttal már határozottan tesz pontot az egyre kellemetlenebbé váló ügy végére. A brit válasz a korábban már említett királyi rendelet, az 1908-as *Letters Patent* formájában érkezett meg, amely kétségtelenné tette, hogy az újonnan felállított falklandi szektor határain belül minden terület a brit birodalom tartozékának, vagy felségvizének számít. Nem fér hozzá kétség, hogy Nagy-Britannia előbb-utóbb megszervezte volna a régióban magáénak tartott körzetek közigazgatását, egyértelműen kijelenthető azonban, hogy az 1908-as pátenst kibocsátását leginkább Norvégia nem titkolt déli-sarkvidéki ambíciói, s a térségben „*megnövekedett norvég bálnavadászati tevékenység*”<sup>384</sup> ösztönözte. Az Egyesült Királyság nem várta meg, amíg komoly kételyek merülnek fel a rendeletben megnevezett területek (a Déli-Georgia, a Déli-Shetland-, a Déli-Orkney- és a Déli-Sandwich-szigetek, valamint az az Antarktisi-félszigeten elterülő Graham-föld) hovatartozásával kapcsolatban, ezért bejelentette szuverenitását az egész érintett térség felett.<sup>385</sup> Ezáltal pedig „*az Antarktisz dél-atlanti kvadránsa... brit birodalmi fennhatóság alatti kereskedelmi térré vált.*”<sup>386</sup> A norvég kormány nem tiltakozott, ám azt sem jelentette ki, hogy jogilag érvényesnek tartaná az eljárást.<sup>387</sup> Az első „összecsapás” tehát a hatalmas brit birodalom és a Norvég Királyság között az utóbbi számára fájdalmas tanulsággal ért véget, hiszen elméletben

---

<sup>383</sup> BARRETT, Noel D.: Was Australian Antarctica Won Fairly? Szakdolgozat (BA), University of Tasmania, Hobart, 2007. 9. [Http://eprints.utas.edu.au/7732/2/02\\_-\\_Was\\_Australian\\_Antarctica\\_Won\\_Fairly-e\\_version.pdf](http://eprints.utas.edu.au/7732/2/02_-_Was_Australian_Antarctica_Won_Fairly-e_version.pdf). A letöltés ideje: 2013. máj. 21. A bálnavadászati engedélyek ügyével kapcsolatban egyébiránt a norvégok azt a tájékoztatást kapták, hogy a Falkland-szigetek kormányzója már akkor hibát vétett, amikor 1905-ben nem követelt bérleti díjat a Déli-Shetland-szigetek körüli vadászatért. (NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 3.)

<sup>384</sup> THORLEIFFSON, Thorleif Tobias: Norway „must really drop their absurd claims such as that to Sverdrup Islands.” Bi-polar international diplomacy. The Sverdrup Island question, 1902–1930. Szakdolgozat (MA), Simon Fraser University, Vancouver, 2006. A továbbiakban: THORLEIFFSON: i. m.) 17.

<sup>385</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 1. Letters Patent 1908. 1.

<sup>386</sup> ROBERTS, P.: The European Antarctic. 16.

<sup>387</sup> THORLEIFFSON: i. m. 17.

létező jogcímei elvesztek, s bálnavadászeit is egyértelműen bérleti díj fizetésére kötelezték a *Fakland Islands Dependencies* egész területén. Amint azonban látni fogjuk, a norvégok okultak kezdeti hibáikból, s Nagy-Britanniához képest összehasonlíthatatlanul korlátozottabb lehetőségeik ellenére sem tettek le arról, hogy komoly beleszólási jogot szerezzenek maguk számára az Antarktiszt érintő ügyekben.

### **3.1.1.3. A Déli-sark, mint VII. Haakon-fennsík? Roald Amundsen felfedezőútja és következményei (1908–1925)**

A Norvégiához kötődő, s végeredményéből kifolyólag a széles közvélemény előtt is leginkább ismert antarktisi vállalkozás Roald Amundsen nevéhez fűződik, aki 1911. december 14-én, a brit Robert Falcon Scottot megelőzve, csapatával elsőként érte el a földrajzi értelemben vett Déli-sarkot. Amundsen útja azon kevés, a térségbe irányuló expedíció közé tartozik a korszakban, amelynek önmagában véve – legalábbis a kivitelezők részéről – nem volt előre számításba vett gazdasági, vagy politikai célja. Az örökké nyughatatlan norvég felfedező a jéggel borított kontinens meghódításáért folytatott küzdelem hőskorának egyik legkiemelkedőbb, ám öntörvényű alakjaként a dicsőséget kereste – saját maga és országa számára egyaránt. Miután pedig az Északi-sarkon megelőzték, s ott már nem arathatta le az elsőségért járó babérokat, szó szerint az ellenkező irányba fordult, s végül sikerre is vitte merész tervét.<sup>388</sup> A norvégok a déli pólus körzetét uralkodójuk után VII. Haakon-fennsíknak keresztelték el, s kitűzték országuk zászlaját.<sup>389</sup> Ez az aktus azonban nemzetközi bonyodalomhoz vezetett az Egyesült Királyság és a skandináv állam között, ami nem volt meglepő, hiszen Amundsen nem csupán a Déli-sark felfedezését „orozta el” a visszaúton tragikus módon odaveszett Scott-tól és különítményétől, hanem idejétműlttá tette Ernest Shackleton angol felfedező mintegy három évvel korábbi expedíciójának eredményeit

---

<sup>388</sup> Amundsen eredetileg az Északi-sarkot vette célba, mielőtt azonban a *Fram* nevű háromárccal kihajózott volna, az előkészületek kellős közepén érkezett a hír, hogy Robert Peary amerikai felfedező 1909-ben elérte az északi pólust, így a norvég expedíció végül kényszerűségből és egyben váratlanul a Déli-sark felfedezésére indult. Amundsen – aki tudatában volt Scott terveinek, s ezért titokban akarta tartani a változtatást – még saját társaival is csak az utazás megkezdését követően közölte az új útirányt. Utóbb egyébiránt kétségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy Peary valóban elérte-e az Északi-sarkot 1909-ben, vagy csak megközelítette. (YOUNG, Bert Edward: Roald Amundsen and the South Pole. *The Sewanee Review*, 21. évf. 4. sz. [1913]. 493.)

<sup>389</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Commonwealth of Australia. Office of the Commissioner-General for Australia in the U.S.A. PM/31/73. New York, 6th February, 1931. Memorandum for Secretary, Prime Minister's Department. Titles in Antarctica. 4.; A régió norvég földrajzi neve: *Kong Haakon VII Vidde*. [A Norvég Sarkkutató Intézet (*Norsk Polarinstitt*) honlapja. [Http://placenames.npolar.no/stadnamn](http://placenames.npolar.no/stadnamn). A letöltés ideje: 2013. ápr. 20. A továbbiakban: NSI-honlap.]

is, s „kellemetlenkedésével” alaposan megzavarta a brit birodalmi terveket a térségben. Shackletont ugyanis 1909. január 9-én mindössze 97 tengeri mérföld választotta el attól, hogy elérje a déli pólust: a d. sz. 88°23'-ig jutott,<sup>390</sup> ahol földre szúrta a brit lobogót és VII. Eduárd király nevében birtokba vette a területet.<sup>391</sup>

A diplomáciai kötéshúzás az első világháború befejeződését követően erősödött fel az ügyvel kapcsolatban, amikor a bálnavadászati kérdések újból előtérbe kerültek az Antarktisz vonatkozásában. A britek igyekeztek úgy beállítani a történeteket, mintha a Déli-sark elérése 1909-ben *gyakorlatilag* megtörtént volna; Norvégia azonban következetesen Amundsen felfedezését tekintette érvényesnek. Ettől függetlenül azonban a norvég kormány nyíltan semmiképpen sem akarta kihívni maga ellen a brit birodalmat, ezért Amundsen kinyilatkoztatását a Déli-sark birtokbavételéről parlamenti procedúra keretén belül sohasem erősítette meg, a követelés elméleti lehetőségéről azonban nem mondott le, s ezt alkalomadtán hangoztatta is. *„Kormányom azzal bízott meg, hogy tegyem hozzá, habár jelenleg nem áll szándékában [a Déli-sark és a környező területek felett – Sz. K.] szuverenitást követelni... a nevezett felfedezés [azaz Amundsené – Sz. K.]... valós alapot szolgáltat az elsőbbségi jogigényre [Norvégia számára – Sz. K.]...”*<sup>392</sup> – tájékoztatta Benjamin Vogt londoni norvég megbízott a brit külügyminisztériumot 1925-ben országa vezetésének állásfoglalásáról. Norvég részről 1927 tavaszán az is elhangzott, hogy *„Shackleton látogatása a Déli-sark fennsíkján nem szolgáltat alapot a fennsík [azon részének – Sz. K.] követelésére, amelyen a Déli-sarkpont elhelyezkedik, hanem csak a d. sz. 89°-áig.”*<sup>393</sup> A brit válasz azonban, melyet G. H. Villiers, a *Foreign Office* főtanácsadója 1927 decemberében bizalmas iratként címzett a fentebb említett Vogt számára, egyebek mellett a következőket tartalmazta: *„Minthogy Sir Ernest Shackleton a Déli-sark fennsíkjának tekintélyes részén már áthaladt és Őfelsége a*

---

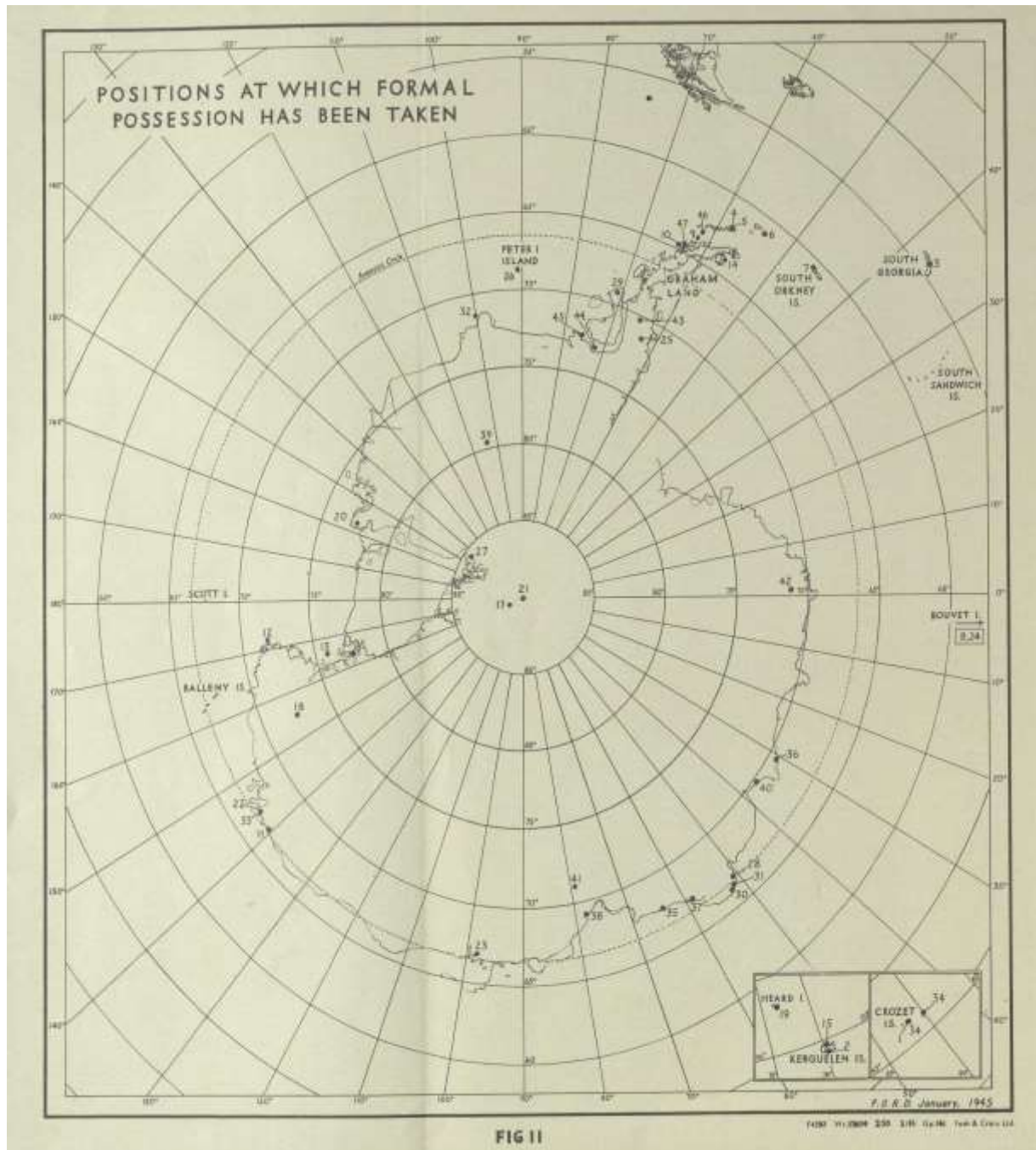
<sup>390</sup> MILLS: i. m. 596.

<sup>391</sup> Emellett az expedíció néhány tagja 1909. január 16-án beazonosítani vélte a földrajzi Déli-sarkkal nem azonos déli mágneses sarkpont helyszínét is azon a területen, amelyet a partok közelében elhajózó James Clark Ross brit kapitány 1841-ben Victoria-föld névre keresztelt. A meghatározás pontosságával kapcsolatban azonban utóbb kételyek merültek fel. (HEADLAND: Chronological List. 151.; 240.) Meg kell jegyezni azt is, hogy a Shackleton által birtokba vett terület elnevezése (VII. Edward-föld) még Robert F. Scott 1901–1904 közötti expedíciójának idejéből származik. (Uo. 227.) Ez a körülmény azért lényeges, mert a brit illetékesek később felhívták rá a norvég kormány figyelmét, hogy a régió felfedezését és Shackleton követelését ne egy eseményként kezeljék, mivel az előbbi Scott kutatóútja révén már évekkel korábban megtörtént. [Imperial Conference 1937. Antarctic. NAAC, A981, IMP 145A PART 9. (A továbbiakban: NAAC, A981, IMP 145A PART 9.) Secret. Antarctic. III – from the Imperial Conference of 1926 to 1930. 4.]

<sup>392</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Appendix I. Correspondence with the Norwegian Government. Norwegian Legation, London, February 24, 1925. (Levél: Vogt – Chamberlain/Villiers.)

<sup>393</sup> Uo.

*király nevében formálisan birtokba vette azt, Amundsen kapitány felfedezéseit nem lehetett másnak tekinteni, mint a Shackleton által tett felfedezések kiterjesztésének.*"<sup>394</sup>



**36. ábra.** A felfedezések alapján kinyilvánított (parlament által nem feltétlenül jóváhagyott) antarktisi jogigények egy 1945-ös brit térképen. A 17. pont Ernest Shackleton bejelentésének helyszínét jelöli (1909, d. sz. 88°23'), a 21. pedig Amundsenét (1911, d. sz. 90°), pontosan a földrajzi Déli-sarkon.

**Forrás:** NAAC A4311, 365/8. Positions at which formal possession has been taken. FIG II. F.O.R.D. January, 1945.

<sup>394</sup> Uo.; Antarctic – Norwegian Claims – 30483857. NAAC A981, ANT 51 PART 1. (A továbbiakban: NAAC A981, ANT 51 PART 1.) Confidential. Foreign Office, S.W.1. 9th December, 1927. No.W. 8114/130/50. (Levél: Villiers – Vogt.)

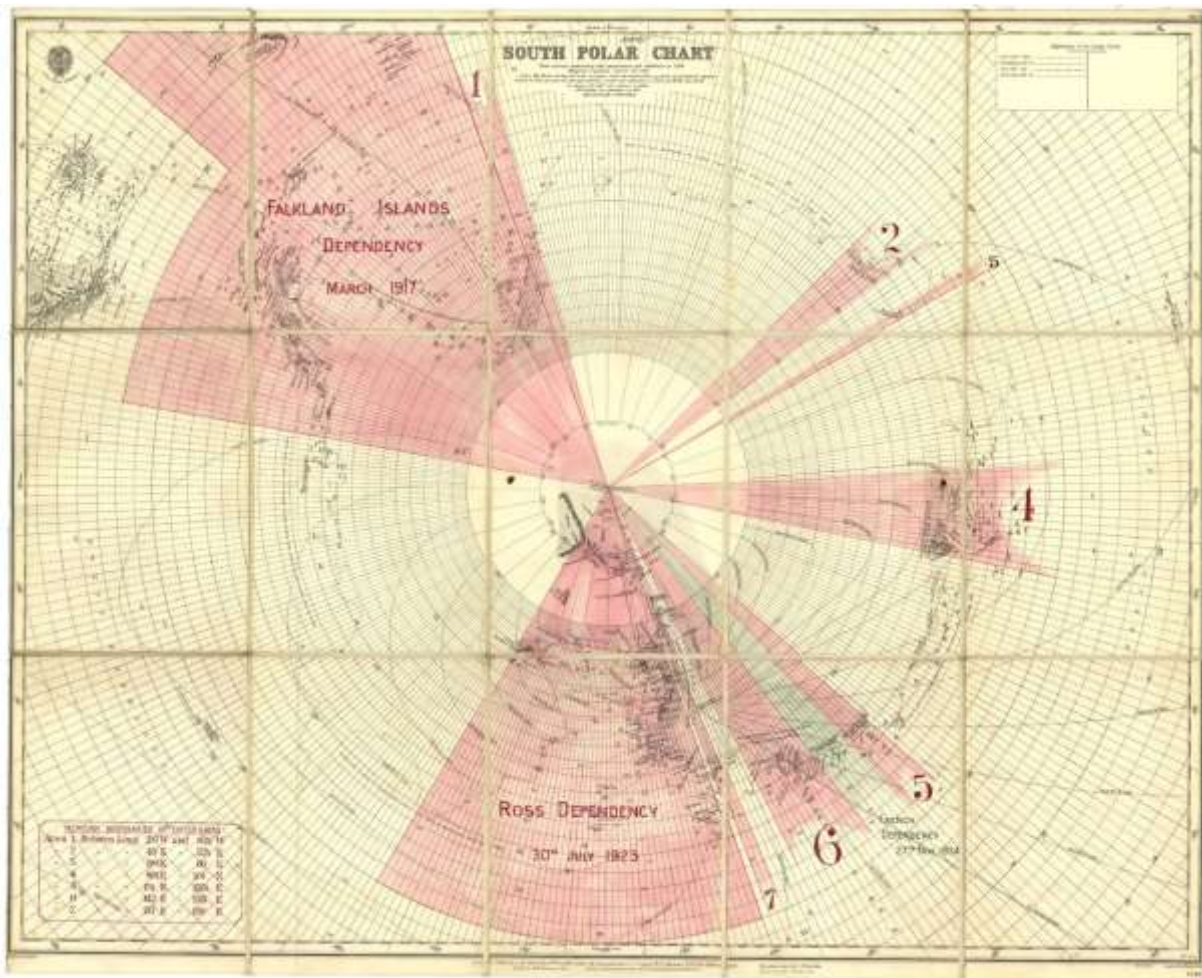
A történelemből kiderül, hogy Norvégia levonta a tanulságot a függetlensége elnyerését követő „ügyetlenkedésből”, s az 1920-as évek közepén már jóval átgondoltabb koncepció alapján, a reális politikai helyzetet figyelembe véve próbálta kialakítani Antarktisz-politikáját. Ez pedig nagyjából annyit jelentett, hogy az északi ország – kiváltképp szuverenitási kérdésekben – óvatosan, ám mégis határozottan igyekezett fellépni, s az olyan esetekben, amikor nem kínálkozott valós lehetősége érdekei érvényesítésére, halogató taktikát alkalmazott, hallgatásba burkolózott, vagy legalábbis kerülte a kategorikus kijelentéseket. A britek és a norvégok közötti kapcsolatok tehát a déli-sarkvidéki ügyekben már a kezdetekben feszültté váltak, s mint a későbbiek folyamán kiderül, egészen 1938 végéig – a német Antarktisz-expedíció kifizetéséig – egymást követték a felek közötti diplomáciai csatározások. Kétségtelen, hogy Nagy-Britannia és Norvégia között a bálnavadászati ipar okán komoly gazdasági ellentétek feszültek a térségben, ezt leszámítva azonban a két ország kapcsolata alapvetően baráti volt nevezhető. Az adott szituációban tehát egyértelműen ellenfeleknek számítottak, ám semmiképpen sem kérlelhetetlen ellenségeknek, akik között kizárt bármiféle együttműködés. S talán éppen ezért, a vita sohasem fajult közöttük odáig, hogy az egyeztetések megszakadjanak, s maga a rivalizálás is inkább a háttérben, semmint a nyílt politikai porondon zajlott; emellett pedig – mint látni fogjuk – arra is akadt precedens, hogy egy-egy adott ügyet a tárgyalóasztal mellett elrendezzenek.

### **3.1.2. A céltudatos norvég Antarktisz-politika kezdetei. Lars Christensen „privát” bálnavadászati expedícióinak első hulláma (1926–1929)**

#### **3.1.2.1. Az 1926-os brit birodalmi konferencia és a bálnavadászati iparral kapcsolatos norvég aggodalmak**

A Déli-sark „meghódítása” emlékezetes tettnek bizonyult, amely komoly ideológiai alapot szolgáltatott Norvégia térségbeli jelenlétére, mindemellett azonban részben különálló eseményként is kezelendő, hiszen Amundsen expedíciója eredendően nem gazdasági–politikai megfontolásokból került megvalósításra. Ami viszont a bálnavadászati ipart illeti, az első világháborút követően a felderítő hajóutak folytatódtak, ráadásul a norvégok legkésőbb az Új-Zélandnak juttatott Ross Független Terület 1923-as megszervezése és az Adélie-földre bejelentett 1924-es francia követelés bejelentése után meggyőződhetnek arról, hogy a „fagyasztott torta” feldarabolása már javában zajlik, és a szeleteiből csak annak fog jutni, aki még idejekorán

jogot szerez magának az osztozkodásban való részvételre. A vészharangot azonban Norvégia számára a leghangosabban az 1926-os brit birodalmi konferencián kongatták meg. Korábban már említésre került, hogy az értekezlet jegyzőkönyvében tételesen felsorolták a tervezett ausztrál szektorban elterülő, de ekkor még nem érvényesített brit jogcímeket (Enderby-föld, Kemp-föld, Queen Mary-föld, Wilkes-föld, V. György-part, Oates-föld), amelyek pusztán említése is nyilvánvaló tette a birodalmi Antarktisz-politika várható irányvonalát.



37. ábra. A brit Admirális 1887-ből származó, de később többször módosított, illetve kiegészített térképe, amelyet az 1926-os birodalmi konferencia évében is aktualizáltak. A 2-től 7-ig terjedő sorszámok jelzik a későbbi ausztrál szektorban fekvő brit felfedezéseket, amelyek alapján 1933-ban megszervezték a területet. (2. Enderby-föld, 3. Kemp-föld, 4. Queen Mary-föld, 5. Wilkes-föld, 6. V. György-part, 7. Oates-föld.)

Forrás: NAAH P2819, 1241. South Polar Chart – General Interest. From the collection of John King Davis.

A norvég szakemberek világosan látták, hogy ha az expanzió folytatódik – amihez semmi kétség sem férhetett –, országuk bálnavadászati ipara rövid időn belül teljes mértékben a britek jóindulatára lesz utalva. Azaz jobb esetben – a koncessziós díjak megfizetésével – engedélyezik számukra a vadászatot a birodalom felségvizein, ám az is megtörténhet, hogy

idővel végleg kiszorulnak az Antarktisz körüli óceáni területekről.<sup>395</sup> Márpedig ebben az időszakban Norvégia számított az Egyesült Királyság egyetlen komoly riválisának az iparágban, így egy brit monopolhelyzethez közeli szituáció rendkívül kiszolgáltatott helyzetet teremtett volna a skandináv királyság számára.<sup>396</sup> A két ország közötti kapcsolatok ellentmondásosságát jelzi ezen a téren, hogy „*míg a norvég kormány a Nagy-Britanniával való jó viszony megmaradásában volt érdekelt... [addig – Sz. K.] a norvég bálnaipar egyre inkább nyugtalankodott a növekvő koncessziós díjak miatt és a tevékenységére vonatkozó szabályozások is egyre korlátozóbbakká váltak.*”<sup>397</sup> A norvégok tehát úgy érezték, hogy bálnavadászati pozíciók folyamatosan romlanak. „*Amikor az első norvég bálnavadászahajó, a «Jason» 1892–1894-ben az Antarktiszra érkezett, nem szükségeltetett engedély a Déli-Orkney-, a Déli-Sandwich- és a Déli-Shetland-szigeteknél folytatott halászathoz és a nyugat-antarktisi szigetvilág (Graham-föld) [esetében – Sz. K.] sem, ahol nagy földdarabokat és számos szigetet norvégok fedeztek fel*”<sup>398</sup> – utalt a nyomasztó helyzetre és néhány fentebb már említett eseményre 1933-ban a kereskedelemmel és hajózással foglalkozó oslói lap, a *Norges handels og Sjøfartstidende*. A válságos szituáció gyors cselekvést és a problémát hosszú távon is kezelő megoldást kívánt, ami egyet jelentett Norvégia aktív bekapcsolódásával a Déli-sarkvidék felosztásának folyamatába, hiszen a bálnavadászat függetlenségét a leghatékonyabban egy saját antarktisi régió létrehozása által lehetett volna biztosítani. „*Bálnavadászok és nacionalisták egyaránt amellett érveltek Norvégiában, hogy [egy – Sz. K.] antarktisi terület norvég ellenőrzése biztosítaná a gazdasági szabadság... garanciáját.*”<sup>399</sup> Mindemellett meg kell jegyezni azt is, hogy a norvég kormány megfelelő biztosítékokért cserébe az egyébként baráti államként számon tartott Nagy-Britannia antarktisi terjeszkedésébe még talán bele is nyugodott volna, mivel azonban számítani lehetett más – kompromisszumokra esetlegesen kevésbé hajló – (nagy)hatalmak aktív megjelenésére is a térségben, a helyzet mindenféleképpen komoly fenyegetést jelentett Norvégia számára.<sup>400</sup> Az

---

<sup>395</sup> STOKKE – VIDAS: i. m. 388.

<sup>396</sup> „1934-ig a [bálnavadászati – Sz. K.] ipar szinte teljesen norvég és brit [kézben – Sz. K.] maradt. Egy japán expedíció 1934–35-ben vett részt elsőként az antarktisi bálnavadászatban...” (NAAC A4311, 365/8. 6.) Ezt követően Németország az 1936–1937-es szezonban jelent meg először bálnavadászahajókkal a dél-atlanti vizeken. (Uo.)

<sup>397</sup> MILLS: i. m. 478.

<sup>398</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 1. Korábban Nagy-Britannia csak a Falkland-szigetek és Déli-Georgia esetében tartotta fenn magának a koncessziós jogokat a térségben, az 1908-as királyi rendeletet követően azonban már a *Falkland Islands Dependencies* egész területére érvényesnek nyilvánította azokat. (Uo. 1–3.)

<sup>399</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 42.

<sup>400</sup> Uo. 59. Norvégia – bár nyilvánvalóan nem örült a történeteknek – példának okáért az új-zélandi fennhatóság alá került Ross Független Terület 1923-as megszervezésekor hivatalosan nem tiltakozott a lépés ellen. (Uo. 56.)



alább részletezésre kerülő expedíciókat tehát – amelyek egy részének felfedezései később a Dronning Maud-földre megfogalmazott hivatalos norvég követelés jogalapjait képezték – elsősorban a skandináv ország bálnavadászati iparral kapcsolatos aggodalmi hívták életre. Ezek a vállalkozások gazdasági megfontolásokon alapuló kutatóutak voltak, amelyeknél a cetekben gazdag óceáni körzetek feltérképezése immár szükségszerűen és elválaszthatatlanul összefonódott az új területek birtokbavételének vágyával.<sup>401</sup>

### **3.1.2.2. Az első Norvégia-expedíció és a diplomáciai áttörés. Nagy-Britannia lemondása a Bouvet-szigetről Norvégia javára (1927–1928)**

Az 1926–1937 közötti időszakban végrehajtott norvég Antarktisz-expedíciók túlnyomó részben a sandefjordi illetőségű Lars Christensen konzul és hajótulajdonos nevéhez fűződnek, akinek apja, a korábban már említett Christen Christensen a 19. század végén meghatározó szerepet játszott a dél-atlanti bálnavadászat megteremtésében.<sup>402</sup> Látszólag egy magánember által finanszírozott kutatóút-sorozatról beszélhetünk; egy pillanatig sem kétséges azonban, hogy az egész tevékenység háttérében mindvégig ott állt a norvég kormány is, amely a diplomácia frontján igyekezett kihozni a maximumot a felfedezők által elért eredményekből. Lars Christensen – aki úgy tervezte, hogy idővel egy 14–15 ezer tonnás, modern bálnafeldolgozót küld majd az Antarktisz térségébe – az 1926–1927-es szezonban Eyvind Tofte és Anton Anderson vezetése alatt az *Odd I* vadászhajót irányította a déli vizekre terepfelmérés céljából.<sup>403</sup> Habár az átvizsgált körzetben „gyakorlatilag nem láttak bálnákat”,<sup>404</sup> a norvégok útjuk során érintették az I. Péter-szigetet (d. sz. 69°; ny. h. 92°), ahol nem sikerült partra lépniük, továbbá a Déli-Georgiát, a Déli-Shetland-szigeteket, a Deception-szigetet és a Palmer-szigetcsoportot is.<sup>405</sup> A konzul a felemás eredmények ellenére azonnal hozzálátott egy újabb út megszervezéséhez, s „1927-ben... vásárolt egy fából készült

---

<sup>401</sup> ROBERTS könyvében a „*union of hunting and research*”, azaz a „vadászat és kutatás egyesítése” kifejezést használja erre a megoldásra. (Uo. 53.)

<sup>402</sup> Composite map of Antarctica. 1:10 000 000 scale, produced by the Property and Survey Branch, Department of the Interior – compiled, drawn and lithographed by EP Bayliss, FRGS [Fellow of the Royal Geographical Society] and accompanying Handbook and Index, by EP Bayliss and JS Cumpston 1939. NAAH AA1964/7, 28. (A továbbiakban: NAAH AA1964/7, 28.) 26.; RIFFENBURGH: i. m. 353.

<sup>403</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26.; HEADLAND: Chronological List. 278.

<sup>404</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26.

<sup>405</sup> Uo.; HEADLAND: Chronological List. 278.; NAAC A4311, 365/8. 150.; RIFFENBURG 229. Az I. Péter-szigeten, amelyet a norvég tengerészek 1927. január 4-én értek el, egy bázis kialakításához megfelelő helyet kerestek bálnavadászok számára, azonban sem kikötésre alkalmas partszakaszt, sem bálnákat nem találtak a környéken. (MILLS: i. m. 144.)

főkavadáshajót, amelyet a «Norvegia» névre keresztelt át. A hajót az antarktiszi vizeken folytatandó kutatótevékenység és bálnavadászat céljára szerelték fel, legfőképpen pedig arra, hogy derítse fel a Coats-föld és az Enderby-föld közötti térséget.”<sup>406</sup> A Harald Horntvedt kapitány vezényletével kifutó 1927–1928-as expedíció ugyan az eredeti célt – a ny. h. 20° és a k. h. 45° között húzódó partszakasz felderítését – egy víz alatti sziklával történt szerencsétlen találkozás miatt nem tudta teljesíteni, a *Norvegia* legénységének azonban 1927 novemberében sikerült partra szállnia a Bouvet-szigeten.<sup>407</sup> A kutatócsoport tagjai oceanográfiai méréseket végeztek a környező vizeken és tervbe vették egy rádió- és meteorológiai állomás létrehozását is, ám a kedvezőtlen időjárási körülmények ennek a kivitelezését végül meggátolták.<sup>408</sup> Tevékenységük azonban diplomáciai pengeváltáshoz vezetett Norvégia és az Egyesült Királyság között.<sup>409</sup>

A Bouvet-sziget néven ismert vulkanikus eredetű földdarab, amely „a Déli-Atlanti-óceánban fekszik, 2600 km-re Dél-Afrikától és 1700 km-re az antarktiszi kontinenstől, a Közép-Atlanti-hátság legdélebbi szigete.”<sup>410</sup> Felfedezése a francia Jean-Baptiste Bouvet de Lozier nevéhez kötődik, aki 1739-ben hajózott el partjai mellett,<sup>411</sup> 1825-ben mégis a *Sprightly* főkavadáshajó parancsnoka, George Norris vette birtokba a brit korona nevében.<sup>412</sup> A *Norvegia* több mint egy évszázaddal későbbi megjelenése azonban megváltoztatta a

<sup>406</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26. A Coats-föld a ny. h. 20–37° között fekvő terület, amelyet a skót William Speirs Bruce fedezett fel 1904-ben. (RIFFENBURGH: i. m. 50.) Az Enderby-föld a k. h. 45–55° között helyezkedik el, s elsőként John Biscoe brit főkavadász pillantotta meg 1831-ben. (Uo.)

<sup>407</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26.; HEADLAND: Chronological List. 176.; 279. A sziget neve norvégul *Bouvetøya*. Földrajzi elhelyezkedése: d. sz. 54°, k. h. 3°.

<sup>408</sup> NAAC A4311, 365/8. 150. Az expedíció a *Norvegia* sérülései miatt végül kénytelen volt a Déli-Georgián található Grytviken kikötőjébe hajózni, azonban a tudományos stáb tagjai, Olaf Holtedahl geológus professzor és Dr. Ola Olstad egy bálnavadász-flottillához csatlakozva folytatták tevékenységüket és meglátogatták a Déli-Shetland-szigetek közé tartozó Clarence-szigetet, a Deception-szigetet és a Palmer-szigetcsoportot is. (Uo.; NAAH AA1964/7, 28. 26.)

<sup>409</sup> Az oslói brit követség a következőképpen tájékoztatta Austen Chamberlain külügyminisztert a *Norvegia* tevékenységéről: „Az expedíció feladata kettős volt. Meg szándékozott vizsgálni a bálna- és főkavadászati lehetőségeket... ugyanakkor a hajó első osztályú tudományos műszerekkel volt felszerelve hidrográfiai és plankton kutatások számára... Emellett berendezéseket és speciális lövedékeket is szállított a bálnák megjelölése céljából.” (NAAC A981, ANT 51 PART 1. Confidential. Urgent. British Legation, Oslo, 7th December, 1927. No. 336. Levél: Lindley – Chamberlain.)

<sup>410</sup> BAKER, P. E.: Historical and Geological Notes on Bouvetøya. *British Antarctic Survey Bulletin*, 13. sz. (1967). (A továbbiakban: BAKER: i. m.) 71.

<sup>411</sup> MILLS: i. m. 96–97.

<sup>412</sup> HEADLAND: Chronological List. 133. Norris Liverpool-sziget névre keresztelte a helyszínt. Külön érdekesség, hogy a parancsnok nem egy, hanem két szárazulatot vélt felfedezni a területen, s a másodiknak a Thompson-sziget nevet adta. Az amerikai Joseph J. Fuller is két földdarabról adott hírt 1893-ban: ezt követően azonban már soha senki nem látta többé a Thompson-szigetet. Az 1920-as évek második felében a norvégok is keresték, elképzelhető azonban, hogy vulkáni tevékenység következtében időközben összeomlott és a tenger felszíne alá süllyedt. [BAKER: i. m. 72–73.; NAAC A981, ANT 51 PART 2. Enclosure to Sir F. Lindley’s Despatch No. 73, 28.2.29. Translation from „Norges handels og Sjøfartstidende”. (The Norwegian Journal of Commerce and Shipping.) February 27th, 1929. 6.]

helyzetet, ugyanis az expedíció tagjai 1927. december 1-jén kitértek a norvég zászlót, kétségbe vonva ezzel Nagy-Britannia fennhatóságát a sziget felett.<sup>413</sup> Sőt mi több: VII. Haakon király 1928. január 23-án kelt rendeletében a területet norvég fennhatóság alá helyezte, s felhatalmazta igazságügy-miniszterét, hogy előkészületeket tegyen a rendészeti jogkörök gyakorlásának megszervezésére a körzetben.<sup>414</sup> Első pillantásra talán meglepő módon az Egyesült Királyság politikáját nem a szuverenitási ügyekben egyébként megfigyelhető merev elutasítás jellemezte a kérdésben, s tárgyalások kezdődtek a felek között. „*A brit igény azon a tényen alapszik, hogy Norris kapitány 1825-ben partra szállt és birtokba vette a szigetet*”<sup>415</sup> – ezzel az állítással nehezen lehetett vitába szállni, a Bouvet-sziget azonban lakatlan volt, s a Norris által bejelentett igényen kívül semmi sem utalt arra, hogy Nagy-Britannia bármilyen módon is a fennhatósága alatt tartaná a területet. Tehát az effektív okkupáció gyakorlása brit részről nem teljesült, így pedig a szituáció a nemzetközi jog szempontjából korántsem számított egyértelműnek. Norvégia térségbeli szándékairól az Admirális is tájékoztatta a brit külügyminisztériumot: „*Noha az expedíció céljai látszólag tudományosak, a norvég kormány legújabb tudakozódásainak ismeretében, úgymint az antarktisi brit fennhatóság kiterjedése, nem lehet kétséges, hogy az ország rendkívül örülne, ha okot találhatna az antarktisi kontinens partszakasza egy részének követelésére, mint norvég [terület – Sz. K.]*”<sup>416</sup> Egy 1937-ben készült, titkosított brit dokumentum megjegyzi, hogy „*az expedíció engedélyt kapott [a norvég kormány részéről – Sz. K.], hogy birtokba vegyen bármely új földet... amely nem volt korábban kellő [kétségtelen, vagy hivatalos – Sz. K.] formában okkupálva más kormány által.*”<sup>417</sup> Az irat emellett azt is állítja, világossá téve a formailag privát kutatóutak mögötti norvég kormánytevékenységet, hogy „*Lars Christensen összes expedíciója hasonló engedéllyel rendelkezett.*”<sup>418</sup>

---

<sup>413</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 1. Foreign Office, 15th February, 1928. No. W 961/532/50. (Levél: Villiers – Vogt.)

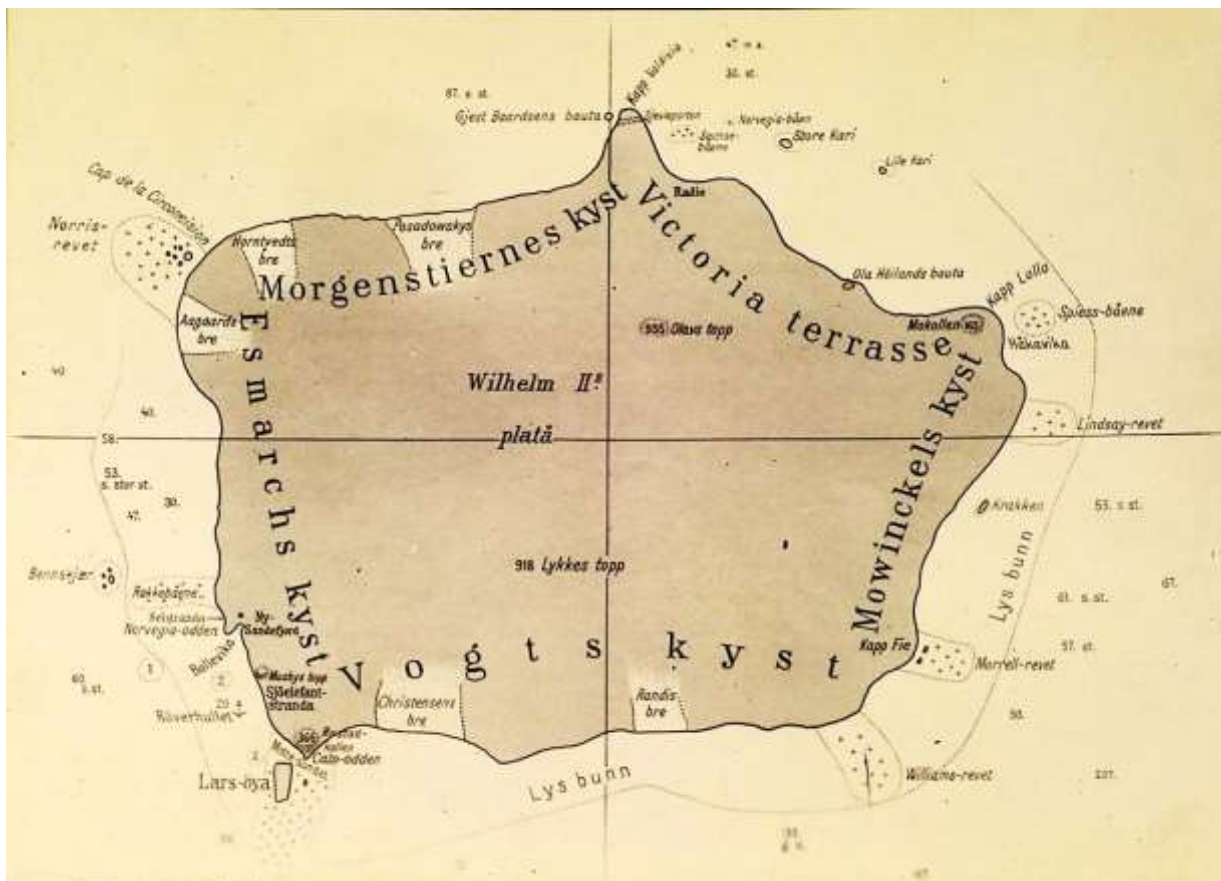
<sup>414</sup> Assertion by Norway to sovereignty over Bouvet Islands and other specified regions in the Antarctic. *Papers relating to the foreign relations of the United States, 1929.* 3. sz. UWDC, Department of State Publication, United States Government Printing Office, Washington, 1944. 857.015/58. The Secretary of State to the Norwegian Minister (Bachke). Washington, May 13, 1929. 718. (Levél: Castle – Bachke.) [Http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS1929v03](http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS1929v03). A letöltés ideje: 2013. szept. 16.

<sup>415</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 9. External Affairs. Antarctic Territorial Claims. 29th March, 1928.

<sup>416</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 1. Confidential. „M.H. 7224/27.” (W.11211/130/50). Admiralty, S.W.1. 30th November, 1927. (Levél: Walker – Foreign Office.) A dokumentum még a *Norvegia* eredeti programját, a Coats-és az Enderby-föld közötti terület felderítésének szándékát vette alapul, s külön felhívta rá a figyelmet, hogy egy sikeres partraszállás esetén (ami végül nem a kontinensen, hanem a Bouvet-szigeten következett be) nagy az esélye, hogy az expedíció Norvégia nevében követelést jelent be az adott régióra. (Uo.)

<sup>417</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 2.

<sup>418</sup> Uo.



38. ábra. Az 1927–1928-as Norvégia-expedíció során készített térkép a Bouvet-szigetről, rajta norvég földrajzi nevekkkel.

Forrás: Maps ont he Web. [Http://mapsontheweb.zoom-maps.com/image/129706554701](http://mapsontheweb.zoom-maps.com/image/129706554701). A letöltés ideje: 2017. júl. 14.

A két ország közötti egyeztetések 1928 őszén végül megegyezéssel zárultak. Miután november 16-án a norvég követ, Benjamin Vogt biztosította a londoni illetékeseket arról, hogy Norvégia „tartózkodni fog a legutóbbi [1926-os – Sz. K.] birodalmi konferencián meghatározott antarktisi területek okkupációjától”,<sup>419</sup> továbbá kormánya kész „tárgyalni a bálnavadászat szabályozásáról”,<sup>420</sup> az Egyesült Királyság parlamentje 1928. november 19-én „a [Bouvet-] szigetre vonatkozó minden igényről lemondott Norvégia javára.”<sup>421</sup> A döntés nem számított szokványos lépésnek, s a brit kormány igen sokáig ingadozott is a kérdésben. „Tény, hogy Sir Austen Chamberlain [külügyminiszter – Sz. K.] néhány hónappal ezelőtt, hasonló parlamenti kérdésekre reagálva egyértelműen azt mondta, hogy a Bouvet-szigetre

<sup>419</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 1. External Affairs. Decode of Cable from Major Casey, dated – London, 16th November, 1928. No. 172. (Dekódolt távirat: Casey – London.)

<sup>420</sup> Uo.

<sup>421</sup> HEADLAND: Chronological List. 281. „Az érintett ügyek gondos tanulmányozását követően, továbbá tekintetbe véve az országaink között fennálló baráti kapcsolatokat, Ófelsége Kormánya a Bouvet-szigetre vonatkozó brit követelésről lemondott Norvégia javára” – szerepel a határozat szövegének idézete az ausztrál miniszterelnök, Stanley Bruce számára küldött brit értesítésen. (NAAC A981, ANT 51 PART 1. Commonwealth of Australia. Dominions No. 555. Downig Steet, 21. November 1928. Levél: Downing Street – Bruce.)

vonatkozó igényünk érvényes volt és célzott arra, hogy Őfelsége Kormánya fenn szándékozik tartani... Valójában [azonban – Sz. K.] megegyezés született Norvégiával, ami által biztosítottuk be nem avatkozásukat az antarktisi szárazföldön, továbbá a Bouvet-szigetről történt elegáns lemondásunkért cserébe megkaptuk együttműködési ígéretüket a bálnavadászat szabályozására vonatkozólag<sup>422</sup>” – tájékoztatta London az ausztrál kormányt a fejleményekről egy 1928. november 22-én kelt levélben. A terület a britek számára önmagában véve nem bírt különösebb jelentőséggel, s úgy gondolták, egyre kellemetlenebb riválisuk garanciája antarktisi érdekszférájuk tiszteletben tartását illetően megéri a nagyvonalúságot. Engedékenységüket vélhetően tovább növelte, hogy az ekkor Déli-Georgián tartózkodó *Norvegia* november 8-án ismét kifutott a tengerre,<sup>423</sup> egyebek mellett azzal a céllal, hogy újfent meglátogassa a Bouvet-sziget körzetét. A Falkland-szigetek kormányzója élénk figyelemmel kísérte a gőzös tevékenységét, s 1928 októberének végén – amikor a tárgyalások még folyamatban voltak – a következő üzenetet küldte Angliába: „...a *Norvegia* a hajótest alapos javításainak szükségessége miatt november 5-ig nem fogja elhagyni a Déli-Georgiát. A hajó [ezután – Sz. K.] várhatóan meglátogassa a Bouvet-szigetet és visszatér a Déli-Georgiára. A további program ismeretlen.”<sup>424</sup> Mindenesetre az egyezmény, amely a jogigény átruházását leszámítva titkosnak minősült, a következő években a Nagy-Britannia és Norvégia közötti antarktisi kapcsolatok kiindulópontjának számított;<sup>425</sup> a skandináv állam pedig befejező aktusként, 1930. február 27-én saját törvényeit is kiterjesztette a szigetre.<sup>426</sup> A területről való lemondást brit szemszögből nézve egyfajta „gyalogáldozatként” lehetett értékelni, amely kiiktat egy vetélytársat, s biztosítja az Antarktisz kontinentális régióinak zavartalan betagozását a birodalomba. Norvégia azonban – habár a megegyezés ára súlyosnak tűnhetett – tagadhatatlanul komoly diplomáciai sikert ért el, amely jelezte számára, hogy déli-sarkvidéki erőfeszítései egyáltalán nem hiábavalóak. Az „antarktisi szárazföldön való be nem avatkozást” pedig a norvég kormány – amint arra Benjamin Vogt is utalt – szigorúan

---

<sup>422</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 1. Office of the High Commissioner for the Commonwealth of Australia. Department of External Affairs, 2. Whitehall Gardens, London, S.W.I. 22nd November, 1928. LON. 1039. Antarctic.)

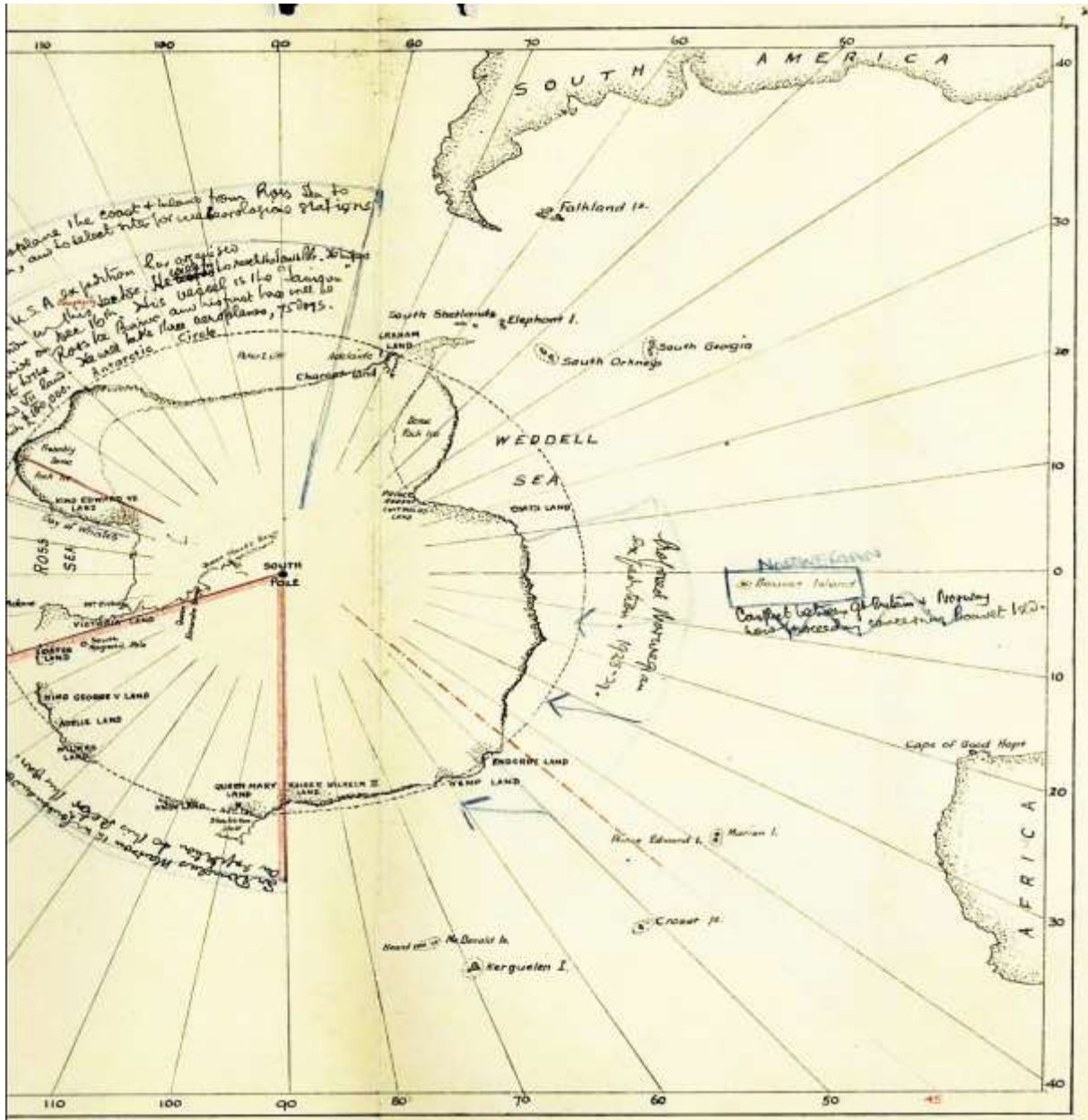
<sup>423</sup> RIFFENBURGH: i. m. 230.

<sup>424</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 1. External Affairs. Decode of cablegram received from Major Casey, dated, London, 31st October, 1928. No. 164. (Dekódolt távirat: Casey – London.)

<sup>425</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 6.

<sup>426</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Polar Territorial Claims. Confidential. July 31, 1933. Section 1. [W 8933/209/50]. No. 1. Sir C. Wingfield to Sir John Simon. (Received July 31.) 1. (A továbbiakban: Wingfield to Simon, July 31, 1933.) A sziget mind a mai napig Norvégia külbirtoka. Földrajzi elhelyezkedése miatt (d. sz. 54°) ugyanis nem került az 1959/61-es Antarktisz-szerződés hatálya alá, amely a d. sz. 60°-ától délre fekvő területeket érintette. (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article VI.) A norvég sikert 1927–1928-ban még inkább növelte, hogy a környező vizeken nagy számban találtak bálnákat is. (MILLS: i. m. 145.)

csak azokra a körzetekre tekintette érvényesnek, amelyek az 1926-os birodalmi konferencia jegyzőkönyvében kategorikusan nevesítésre kerültek, mint korábbi felfedezésekből eredő brit jogcímek. Az 1928-as szerződés tehát Nagy-Britannia szándéka ellenére Norvégia igényeinek kielégítése helyett az északi ország önbizalmának – és „étvágyának” – jelentős megnövekedéséhez vezetett.



39. ábra. Egy, az Ausztrál Nemzeti Levéltárban őrzött, kézzel írt megjegyzéseket is tartalmazó, 1928 körüli brit/ausztrál térkép részlete, amelyen jelölték, hogy a Bouvet-sziget norvég fennhatóság alatt áll. Maga a térkép minden bizonnyal még a brit–norvég szerződés megkötése előtt készült, mivel a kékkel bekerezetett „Bouvet Island” alatti megjegyzést, miszerint Nagy-Britannia és Norvégia vitában áll a szigettel kapcsolatban, utólag átsatírozták.

Forrás: Antarctic Control of – Territorial Claims II Pt IX. NAAC A981, ANT 4 PART 9. Prime Minister’s Department. Antarctic Map.

### 3.1.2.3. A második Norvegia-expedíció. Norvég fennhatóság az I. Péter-sziget felett (1929)

Lars Christensen 1928–29-es expedíciójának első célpontját valóban a Bouvet-sziget jelentette. A sandefjordi mágnás – miután az előző évben megbizonyosodott róla, hogy cetekben gazdag területről van szó – a *Norvegia* mellett a *Thorøy* nevezetű gőzhajót és a *Thorshammer* bálnafeldolgozót is a helyszínre küldte.<sup>427</sup> A zord időjárási körülmények azonban ezúttal is lehetetlenné tették a meteorológiai állomás felállítását, ráadásul az „elveszett” Thompson-szigetre sem sikerült rábukkanniuk a tengerészeknek, akik működésükkel elsősorban a körzetre vonatkozó norvég követelést kívánták megerősíteni.<sup>428</sup> Christensen sejtette, hogy a britek figyelni fogják kutató- és bálnavadász-különítményének tevékenységét, ezért szigorúan megtiltotta alkalmazottainak, hogy a küldetés részleteit illetően bárkinek is nyilatkozzanak. Elővigyázatossága nem bizonyult alaptalannak, amikor ugyanis a *Thorøy* 1929 januárjának második felében, a visszaújtján befutott Fokvárosba, a helyi titkosszolgálati szervek azonnal értesítették a londoni Haditengerészeti Hírszerzés igazgatóját az eseményről. *„Mindössze hat hétig tartó távollétet követően a csoport most tért vissza Fokvárosba a Thorøy tartályhajón. Mr. Otto Rogne, a kiváló tudós és meteorológus visszautasította, hogy bármilyen nyilatkozatot tegyen azzal kapcsolatban, hogy miért tért vissza a csapat [ilyen hamar – Sz. K.] és hogy mit csináltak [a Bouvet-sziget környékén]. A Thorøy kapitánya, Mekklesen [helyesen: Mikkelsen – Sz. K.] szintén elhárította a nyilatkozattételt. «Kérdezzenek tőlünk, amit csak kívánnak», mondta a sajtó képviselőinek, «de ne említsék a Bouvet-szigetet. Utasításaink teljesen egyértelműek. Semmit sem mondhatunk»*<sup>429</sup> – tájékoztatta a jelentést küldő brit tisztt, bizonyos Bassett százados a norvégok hallgatásáról feletteseit.

Ekkor úgy tűnt, hogy tudományos téren a felfedezőút gyors és látványos kudarcot vallott, valójában azonban a *Norvegia* a Bouvet-sziget körzetéből az I. Péter-sziget felé vette az irányt, ahol ezúttal sikerült is a partraszállás.<sup>430</sup> Az expedíció vezetői pedig – Nils Larsen

<sup>427</sup> RIFFENBURGH: i. m. 229–330.

<sup>428</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26. Christensen az Oslóban székelő Meteorológiai Intézettel is felvette a kapcsolatot egy állandó meteorológiai és rádióállomás létesítése kapcsán, amely erős érvek számított volna a tényleges norvég fennhatóság hangsúlyozása szempontjából. NAAC A4311, 365/8. 22.

<sup>429</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Staff Officer (Intelligence), P. O. Box 1102, Cape Town, 18th January, 1929. C. N. 3/1929. Director of Naval Intelligence, Admiralty, London. M. 3/2/10. (Levél: Bassett – London.)

<sup>430</sup> RIFFENBURGH: i. m. 330.

kapitány és Ola Olstad, a tudományos munkálatok irányítója – 1929. febr. 2-án bejelentették igényüket a Norvég Királyság nevében a földdarabra.<sup>431</sup> „*Elmúlt éjjel hírlapok közölték, hogy a «Norvegia» gőzhajó a norvég kormány nevében annektálta az I. Péter-szigetet... Ma reggel érdeklődtem a [norvég – Sz. K.] miniszterelnöknél, mi igaz a jelentésből. Azt a tájékoztatást kaptam tőle, hogy Mr. Lars Christensen értesítette a norvég kormányt, hogy február 2-án az I. Péter-szigeten kitűzték a norvég zászlót, azonban a norvég kormány még nem határozott a sziget annexiójáról. Időre van szükségük, hogy megvizsgálják a kérdést*”<sup>432</sup> – tájékoztatta a fejleményekről Sir Francis Lindley oslói brit követ Londont 1929. február 27-én. A szigetre – amelyet az orosz szolgálatban álló Fabian von Bellingshausen pillantott meg 1821-ben, ám elsőként Larsen és Olstad léptek a földjére – korábban egyetlen állam sem formált jogot, ezért végül csaknem vita nélkül került Norvégia birtokába.<sup>433</sup> Lindley egy újabb üzenetében meg is állapította, hogy Nagy-Britannia részéről semmilyen valós alapot sem lát a tiltakozásra, amennyiben a norvég kormány hivatalosan is bejelenti az annexiót.<sup>434</sup> Ezzel egybehangzóan a *Foreign Office* is megerősítette, hogy az Egyesült Királyságnak nincs követelése a területre vonatkozóan.<sup>435</sup>

A britek ekkor már egy másik, látszólag jelentéktelen, ám bálnavadászati szempontból nézve mégsem elhanyagolható tényezőre koncentráltak az expedícióval kapcsolatban. A *Norvegia* ugyanis, miután az I. Péter-sziget környékén befejezte működését, az úgynevezett Dougherty-sziget keresésére indult, amelynek elhelyezkedését az utolsó ismert információk alapján a d. sz. 58°48' és a ny. h. 118°40' magasságában gyanították, valódi létezését azonban – a korábban már említett Thompson-sziget esetéhez hasonlatosan – erős kételyek övezték. Az apró szárazulatról elsőként az angol Dougherty kapitány adott hírt 1841-ben,<sup>436</sup> majd új-zélandi hajósok vélték megpillantani 1885-ben, vagy 1886-ban, s 1890-ig még további két alkalommal készült beszámoló róla.<sup>437</sup> A norvég kutatóúttal az hozta kapcsolatba ezt az ügyet, hogy Lars Christensen első, 1926–1927-es expedícióját megelőzően bálnavadászati

---

<sup>431</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26; MILLS: i. m. 145. Ott-tartózkodásuk alatt a norvégok felépítettek egy kunyhót és készleteket is hátrahagytak. (NAAH AA1964/7, 28. 26.)

<sup>432</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. From Norway. Decode. Sir F. Lindley. (Oslo). February 27th, 1929. No. 7. (Dekódolt távirat: Lindley – London.)

<sup>433</sup> NAAC A981 NAAC A981, ANT 51 PART 2. Enclosure to Sir F. Lindley's Despatch No. 73, 28.2.29. Translation from „Tidens Tegn”. 27.2.29. 4.; MILLS: i. m. 522.; 145.

<sup>434</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Confidential. From Norway. Decypher. Sir F. Lindley, (Oslo). 27th February, 1929. No. 8.)

<sup>435</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Foreign Office, S.W.1. 8th May, 1929. (W 3397/98/50). No. 188. (Levél: Leeper – Lindley.)

<sup>436</sup> HEADLAND: Chronological List. 153.

<sup>437</sup> Uo. 209.; MILLS: i. m.: 144.



engedélyért folyamodott a brit kormányhoz az I. Péter-sziget körzetére vonatkozóan, kérelmét azonban – mivel a területre Nagy-Britannia soha nem jelentett be követelést, így halászáti jogok felett sem rendelkezett a térségben – hatáskör hiányában elutasították és a Dougherty-szigetet ajánlották helyette.<sup>438</sup> Christensen nem élt a lehetőséggel, tervbe vette azonban, hogy felkeresteti a helyszínt, amire az idő 1929 elején érkezett el. Londont természetesen saját jogigénye és a bálnavadászati licencek okán érdekelte a kutatás eredménye. „*A Dougherty-szigetet illető további párbeszédben, úgy vélem, azt is érdemes mellékesen megjegyezni, hogy Mr. Bull, egy norvég állampolgár 1913-ban a sziget tekintetében, amelynek azonban létezése kétségessé vált, [bálnavadászati – Sz. K.] engedélyt kapott*”<sup>439</sup> – írta egyik táviratában Sir Francis Lindley. Miután azonban a *Norvegia* semmilyen földdarabot sem talált az említett koordináták környékén, a „fantomsziget” kérdése – amelyet soha többé nem is látott senki – lekerült a napirendről.<sup>440</sup>

Mindenesetre az expedíció végeredményeként VII. Haakon király országa újabb földdarabot szerzett a messzi déli vizeken, s immár két, nemzetközileg is elismert „támaszponttal” rendelkezett a térségben. Az effektív okkupáció kérdése ugyan mind az I. Péter-, mind pedig a Bouvet-sziget esetében okot adhatott volna a vitára, ám Nagy-Britannia jóváhagyása meglehetősen szilárd alapot szolgáltatott a követelések érvényességét illetően. A norvég parlament az I. Péter-sziget annexióját 1931. május 1-jén deklarálta, majd 1933. július 13-án a királyság törvényeit is kiterjesztette a területre.<sup>441</sup> 1929 elején úgy tűnt, hogy a brit–norvég kapcsolatok nyugvópontra jutottak az antarktisi ügyekben. Valójában azonban Norvégia nem elégedett meg a „morzsákkal”, s a kontinensen zajló osztozkodásból is ki akarta venni a részét.

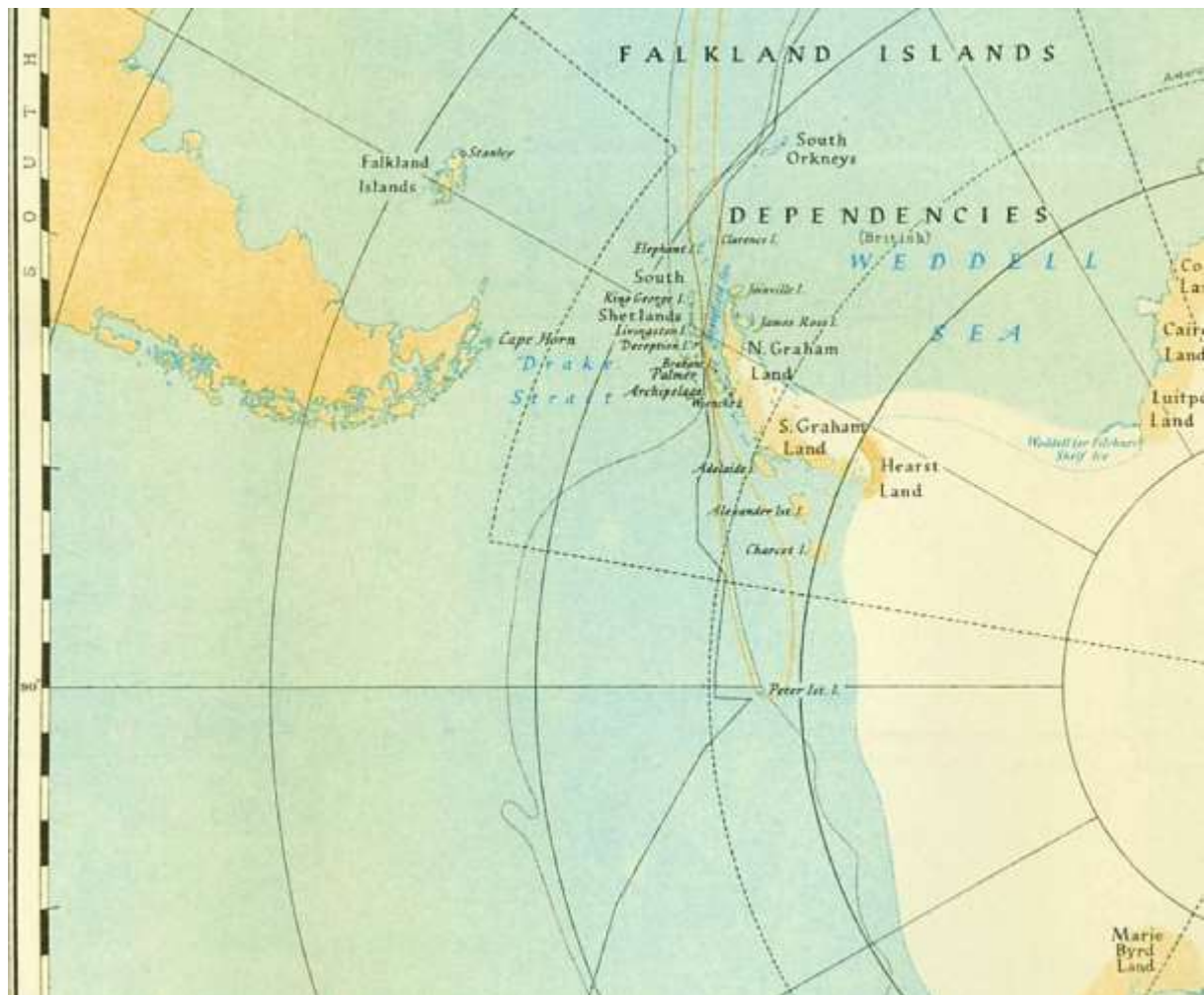
---

<sup>438</sup> Felfedezésének körülményei alapján a londoni illetékesek a szigetet és környékét kvázi brit felségterületnek minősítették.

<sup>439</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. From Norway. Decode. Sir F. Lindley. (Oslo). February 27th, 1929. No. 7. (Dekódolt távirat: Lindley – London.)

<sup>440</sup> MILLS: i. m. 144.

<sup>441</sup> HEADLAND: Chronological List. 289.; 291. Az I. Péter-sziget környékén azonban alig találták bálnákat. „*Akárcsak az Odd I útja alatt [1926–1927-ben – Sz. K.]... úgy ebben az évben is a Shetland-szigetektől nyugatra lévő vizek gyakorlatilag bálnamentesek. A «Norvegia» az I. Péter-szigetről azt jelentette, hogy mindösszesen 25 bálnával találkozott...*” (NAAC A981, ANT 51 PART 2. Enclosure to Sir F. Lindley’s Despatch No. 73, 28.2.29. Translation from «Norges Handels og Sjøfartstidende». «The Norwegian Journal of Commerce and Shipping.» February 27th, 1929. 7.) Norvégia a terület igazgatását formailag kereskedelmi minisztériumának hatáskörébe utalta. (NAAC A981, ANT 51 PART 2. Wingfield to Simon, July 31, 1933.)



40. ábra. A brit Királyi Földrajzi Társaság egyik, 1931-ből származó térképének részlete, amely jelöli az Antarktisz-félsziget csendes-óceáni oldalán elterülő I. Péter-szigetet is.

Forrás: HOLTEDAHL, Olaf: Antarctic Research by the Norvegia Expeditions and Others. *The Geographical Journal*, 1931/5. Térképmelléklet.

### 3.1.3. A norvég kontinentális jogigényeket megalapozó déli-sarkvidéki kutatóexpedíciók (1929–1937)

#### 3.1.3.1. A harmadik Norvegia-expedíció. A Kronprins Olav- és a Kronprinsesse Märtha-part felfedezése (1929–1930)

A harmadik *Norvegia-expedíció* 1929–1930-ban minden szempontból új szakaszt jelentett a Norvég Királyság antarktisz tevékenységében, ambíciók terén és technológiai értelemben egyaránt. A hajó legénysége Nils Larsen kapitány vezetésével 1929. október 16–24. között elsőként egy raktárt létesített a Bouvet-szigeten, továbbá bálnák után kutatott a

környező vizeken.<sup>442</sup> VII. Haakon király – habár a britekkel eddigre már megtörtént a megegyezés a kérdésben – 1929 őszén még nem jelentette be a terület hivatalos annexióját, ezért a norvég állampolgárok ismételt megjelenése a szigeten nagy fontossággal bírt a jogigény erőssége szempontjából. Lars Christensen ezúttal Hjalmar Riiser-Larsen és Finn Lützow-Holm személyében két pilótát is szerződtetett a felfedezőútra, akiket légi felderítéssel és fényképezéssel bízott meg. Riiser-Larsen – aki hírnevét azzal alapozta meg, hogy 1926-ban parancsnokhelyettesként rész vett Amundsen Északi-sarkot átszelő léghajó-expedíciójában<sup>443</sup> – Sandefjord kikötőjéből a *Thorshammeren* utazott a dél-atlanti vizekre, amely két repülőgépet, egy *F18 Hansa Brandenburg* hidroplánt és egy *Lockheed Vega* monoplánt is szállított a fedélzetén;<sup>444</sup> Lützow-Holm pedig a *Thorøy* gőzhajó segítségével érkezett a Bouvet-sziget körzetébe.<sup>445</sup> A személyzet és a technikai eszközök átszállítását követően az expedíció november első felében a szigetről és környékéről légi fotókat készített,<sup>446</sup> majd a *Norvegia* továbbhajózott, hogy végrehajtsa a küldetés fő célját, azaz a Coats-földtől keletre elterülő partvidék felderítését. Miután azonban a kutatócsoport meglehetősen tágan értelmezte a „keletre fekvő” meghatározást és bőven túllépte a ny. h. 20° és a k. h. 45° közötti zóna keleti határát, a vállalkozás nemzetközi bonyodalmakhoz vezetett. A hajó egészen a Kaiser Wilhelm II-part nyugati vonaláig (k. h. 86°) haladt, ami előrevetítette a britek és a norvégok közötti antarktisi kapcsolatok ismételt kiéleződését, mivel a k. h. 45°-ától keletre található területek egyértelműen Nagy-Britannia érdekszférájába tartoztak.<sup>447</sup> Minden bizonnyal nem a norvég kormány előre kitervelt akciójáról beszélhetünk, amelynek nem állt érdekében a britekkel kötött egyezmény nyílt felrúgása, s tisztában volt azzal is, hogy jogkövetelés megfogalmazására az 1926-os birodalmi konferencián említett térségek esetében nem adódhat reális lehetősége. Elképzelhető, hogy Lars Christensen ignorálta a megállapodást, vagy a művelet tudományos részének vezetésével megbízott Riiser-Larsen lépte túl hatáskörét. A legvalószínűbb viszont az a prózai ok, hogy egyszerűen senki sem közölte az expedíció vezetőségével, hogy az Enderby-földtől kezdődő partvidék keleti irányban már tiltott zónának számít.<sup>448</sup> Miután pedig ugyanekkor folyt az 1929–1931-es brit–ausztrál–új-zélandi kutatóút

---

<sup>442</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 4.; RIFFENBURGH: i. m. 230.

<sup>443</sup> ROBERTS, P.: The European Antarctic. 63.

<sup>444</sup> RIFFENBURGH: i. m. 114.

<sup>445</sup> Uo. 230.

<sup>446</sup> MILLS 97.; RIFFENBURGH 230.

<sup>447</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26.

<sup>448</sup> MILLS: i. m. 218. Ennél a pontnál vissza kell utalni arra, hogy az 1928-as brit–norvég megállapodás részletei titkosak voltak, s nem egyértelmű, hogy az expedíció szervezői, illetve vezetői pontosan milyen információkkal rendelkeztek az egyezményrel kapcsolatban.

is, amelynek keretén belül Sir Douglas Mawson sarkvidékkutató a *Discovery* vitorlás fedélzetén a későbbi ausztrál szektor partjai mentén cirkált,<sup>449</sup> bizonyos, hogy Riiser-Larsent a becsvágy is vezette: meg akarta előzni kollégáját egyes területek felfedezésében.<sup>450</sup> A két fél közötti feszültség már akkor megmutatkozott, amikor Mawson 1929. október 10-én a londoni *Daily News* hasábjain Christensen expedícióját – ellentétben sajátjával – tudományos célok nélküli, pusztán profitorientált vállalkozásnak nevezte.<sup>451</sup> Ez a kijelentés Oslóban hatalmas felháborodást kellett, s a norvég külügyminisztérium tudatta álláspontját, miszerint a felderítő út „kizárólag és teljesen tudományos”<sup>452</sup> jellegű. Hozzá kell tenni, hogy az ausztrál kutató megnyilvánulásának a londoni *Foreign Office* sem örült különösebben, amely felesleges feszültségkeltésnek ítélte a történeteket.<sup>453</sup>

Mindenestre a *Norvegia* a Bouvet-sziget körzetéből délkeleti irányba fordult és „1929. dec. 7-én az Enderby-föld 1831 óta elsőként került megpillantásra Riiser-Larsen és Lützow Holm által”,<sup>454</sup> akik repülőgépről, ráadásul tiszta időben tanulmányozhatták a kietlen jégsivatagot.<sup>455</sup> A manővert december 22-én megismételték, s az ún. Ann-foktól délnyugatra, egy kis szigeten (d. sz. 66°33'; k. h. 50°40') Riiser-Larsen partra szállt és kitűzte a norvég zászlót.<sup>456</sup> Az oslói brit követ, Charles Wingfield jelentése 1930 januárjának elején már az Egyesült Királyság akkori külügyminisztere, Arthur Henderson előtt fekdött az incidensről. A dokumentum leszögezi, hogy az expedíció által meglátogatott körzet az „*Öfelsége kormánya által követelt szektorok egyikén belül fekszik, és két olyan terület [az Enderby-föld és a Kemp-föld – Sz. K.] között, amelyeket az 1926-os birodalmi konferencián kifejezetten*

---

<sup>449</sup> Mawson expedíciójának elsődleges célját az 1926-os brit birodalmi konferencián felsorolt kelet-antarktiszi területekre vonatkozó brit jogigények megerősítése képezte, ezáltal tehát fő feladata az ausztrál szektor annexiójának előkészítése volt.

<sup>450</sup> MILLS: i. m. 218. Riiser-Larsen legfőbb motivációját antarktiszi tevékenységével kapcsolatban kiválóan megvilágítja a *Norwegian Polar Club* 1933-as évkönyvében szereplő kijelentése, amelyben a kérdésre, miszerint mi vonzza őt leginkább a Déli-sarkvidékhez, a következőt felelte: „*Norvégia hírneve és zászlaja.*” (ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 122.) Ebből a szempontból a pilóta jelleme leginkább Amundsenével hasonlítható össze.

<sup>451</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 64.

<sup>452</sup> Uo.

<sup>453</sup> Uo. Természetesen a norvég válasz sem maradhatott el: a *Bergens Tidende* nevű lap Mawson-t gúnyosan a bálnák védelmezőjének nevezte, aki véletlenül sem birodalmi megbízásból, hanem pusztán azért indult az Antarktiszra, hogy a ceteket a tudomány segítségével megmentse a norvég fenyegetéstől. (Uo. 65.)

<sup>454</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 4. John Biscoe brit fókavadász 1831-es útja óta a *Norvegia* volt az első hajó, amely a térségben járt. (MILLS: i. m. 550.)

<sup>455</sup> MILLS: i. m. 550.; NAAH AA1964/7, 28. 26. A *Norvegia* pozíciója ekkor: d. sz. 64°21' és a k. h. 53°14'. (MILLS: i. m.: 550.)

<sup>456</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26–27.; NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 4.; NAAC A981, ANT 51 PART 2. Confidential. British Legation. Oslo. December 28th, 1929. (W 59/1/50). No. 527. Confidential. (Levél: Wingfield – Henderson.)

megemlítettek.”<sup>457</sup> A norvég vezetés nem erősítette meg a jogigényt, s inkább elhatárolódni próbált az eseménytől, amely alapjaiban ingathatta volna meg kapcsolatait Nagy-Britanniával az Antarktisz vonatkozásában. Johan Ludwig Mowinckel norvég miniszterelnök arra hivatkozott, „*hogy a Norvegia-expedíció privát vállalkozás volt...* [résztevői pedig – Sz. K.] *nem voltak felhatalmazva arra, hogy területet «annektáljanak»*”,<sup>458</sup> mivel ez utóbbira kizárólag kormánya jogosult, amely azonban nem szándékozik ilyesmit tenni az adott régióban.<sup>459</sup> Azt azonban nehezen lehetett azonban tagadni, hogy Riiser-Larsen írásos állami felhatalmazással tevékenykedett. Erről a tényről a norvég sajtó is beszámolt, megemlítve, hogy a zászló kitűzésének pillanatában a pilóta előtt (állítólag) nem volt ismeretes az 1928-as megállapodás vonatkozó részlete.<sup>460</sup> Az egyre kellemetlenebbé váló helyzetet végül a két kutatóhajó parancsnoka oldotta meg. Douglas Mawson ugyanis, aki tisztában volt vele, hogy riválisai az Enderby-földön megelőzték, 1930. január 13-án az úgynevezett Proclamation-szigeten (d. sz. 65°50'; k. h. 53°30') bejelentette a brit birodalom fennhatóságát az Enderby-, a Kemp- és a MacRobertson-föld felett,<sup>461</sup> majd egy nappal később a *Norvegia* és a *Discovery* találkozott az óceánon, s személyes megbeszélésre került sor a két expedícióvezető között. A felek „*békés megállapodásra jutottak, hogy a k. h. 45°-nál kellene kijelölni a norvég és a brit tevékenységek közötti választóvonalat*”,<sup>462</sup> ám mégsem voltak teljesen őszinték egymással. Riiser-Larsen ugyanis csak arról tájékoztatta Mawson, hogy az Ann-fok körzetében kitűzte a norvég zászlót, azonban elhallgatta, hogy ismeri kormánya álláspontját az általa bejelentett területi követelés hivatalos bejelentésének elutasításáról. Az ausztrál kutató pedig nem tett említést arról, hogy az Enderby-földön, azaz az antarktisi kontinensen tulajdonképpen nem is sikerült partra lépnie, s a jogigényt kényszerből jelentette be a Proclamation-szigeten.<sup>463</sup> A megegyezés az adott szituációban inkább a norvégok számára tűnt kedvezőnek, akik eleve olyan helyszínen tartózkodtak, ahol a britekkel kötött egyezmény értelmében nem

---

<sup>457</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. No. 2. Confidential. British Legation, Oslo. January 1st, 1930. (Levél: Wingfield – Henderson.)

<sup>458</sup> Uo.

<sup>459</sup> Uo.

<sup>460</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 6. Ugyanitt az újság élesen ostromozza az 1928-as brit–norvég egyezményt is, mondván, hogy a norvég kormány, amikor a Bouvet-sziget megszerzése fejében elismerte a brit követeléseket az antarktisi kontinensen, a későbbi felfedezésekből eredő jogait előre „*elcserélte, kevesebbért mint egy tál lencse.*” (Uo.)

<sup>461</sup> Proclamation of sovereignty rights over Antarctic territory made by Sir Douglas Mawson on 13th January 1930. NAAC B1759, 1930/2.

<sup>462</sup> MILLS: i. m. 218.

<sup>463</sup> Uo. Peder Roberts többször is idézett művében utal rá, hogy Riiser-Larsen két nappal a Mawsonnal történt találkozást megelőzően kapta meg a pontos instrukciókat, miszerint a k. h. 45°-ától keletre nem fogalmazhat meg területi követelést. (ROBERTS, P.: The European Antarctic. 65.)

bukkanhattak volna fel, s útirányuk ekkor már egyértelműen nyugat felé vezetett. Ezzel szemben Mawson akár az adott körzetben is folytathatta volna tevékenységét, mivel eredetileg a k. h. 40°-ig szándékozott elhajózni.<sup>464</sup> Végül mindkét parancsnok tartotta magát a megbeszéltekhez, a brit kormány pedig egy engedékeny hangvételű memorandumban megállapította, hogy „*a norvég kormány által adott korábbi garanciák tükrében Őfelsége kormánya bizonyos abban, hogy a Norvegia-expedíció cselekedeteire az a tény szolgáltatott magyarázatot, hogy az expedíció egyéni vállalkozás volt és hogy akciója a norvég kormány... felhatalmazása nélkül*” történt.<sup>465</sup>

Alig egy nappal a Mawsonnal történt találkozást követően, 1930. január 15-én a norvég pilóták repülőgépeikről szárazföldet pillantottak meg (d. sz. 66°20', k. h. 46°) amelyről hamarosan azt is megállapították, hogy partvonala nyugat felé egészen a k. h. 43°-ig terjed.<sup>466</sup> A területet VII. Haakon norvég király hitvесе után Dronning Maud-föld névre keresztelték, a régió azonban a későbbiek folyamán már Kronprins Olav-part megnevezés alatt tűnik fel a térképeken.<sup>467</sup> Ezt követően a *Norvegia* február 1-jén vízmélységmérést hajtott végre a d. sz. 68° és a k. h. 32° környékén: a helyszín a Gunnerus-pad elnevezést kapta.<sup>468</sup> Miután a hajó folyamatosan haladt nyugat felé, egyre inkább közeledett a még „szabad prédának” számító zóna átellenes határához, a Coats-föld keleti sávjához. Az újabb szárazföldi terület felfedezése 1930 februárjának második felében következett be, miután Riiser-Larsen és Lützow-Holm a ny. h. 8–18°-ig terjedő körzetről is légi fotókat készítet.<sup>469</sup> A pilóták először február 18-án pillantottak meg szárazföldet, amelyet Norvegia-foknak neveztek el, majd két nappal később újabb repülést hajtottak végre, s további területeket térképeztek fel a magasból.<sup>470</sup> A partvidék, amelynek határait utóbb a ny. h. 20° és a k. h. 5°

---

<sup>464</sup>Uo. 413.; RIFFENBURGH: i. m. 203.

<sup>465</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Enclosure to Mr. Wingfield's Despatch No. 21. 22/1/30. Memorandum. British Legation, Oslo. 20th January, 1930. A britek természetesen tisztában voltak azzal, hogy a Christensen-féle kutatóutak a norvég kormány támogatását élvezik. Olyannyira, hogy a Sir Robert Vansittart által készített 1931-es beszámolóban egyenesen azt olvashatjuk, hogy „*az első világháborút követően az Antarktiszra vonatkozó német igények vagy területi jogok megszűnésével, a legfőbb ellenállás a brit területi követelésekre [vonatkozóan] a norvég kormány működéséből származik.*” (An Aspect of International Relations in 1931. Confidential. C.P. 314 (31). Foreign Office, December 10, 1931. TNA CAB 24/225/17. 48.) Alább az is megállapításra került a dokumentumban, hogy az előző években kiküldött Norvegia-expedíciók „*a norvég kormány által szponzorált*” kutatóutak voltak. (Uo.)

<sup>466</sup> NAAH AA1964/7, 28. 26–27.

<sup>467</sup> Az 1929–1930-as Norvegia-expedíció során Dronning Maud-föld néven említett körzet, amelyet a későbbiek folyamán Kronprins Olav-part néven emlegetnek, nem azonos a norvég antarktisi követelést jelölő, 1939-ben létrehozott Dronning Maud-földdel. A Kronprins Olav-part norvég neve: *Kronprins Olav Kyst*. (NSI-honlap.)

<sup>468</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.; MILLS: i. m. 550–551.

<sup>469</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.

<sup>470</sup> RIFFENBURGH: i. m. 230.

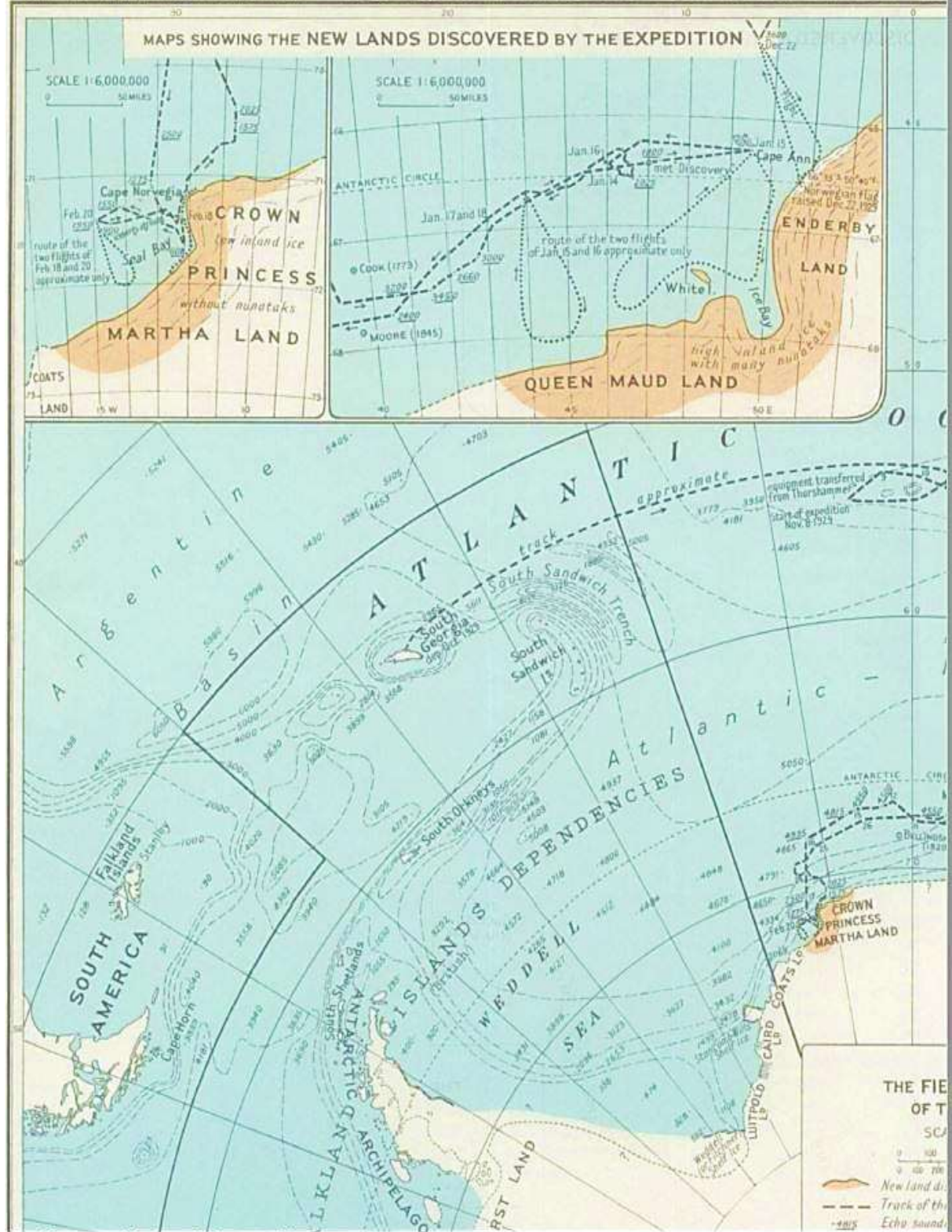
között határozták meg, a Kronprinsesse Märtha-part nevet kapta, a norvég gőzös pedig néhány nappal később észak felé fordult, s végül március 23-án futott be Fokváros kikötőjébe.<sup>471</sup> A britek, akik egyébiránt „*a norvég antarktisi aktivitásra sokkal inkább kellemetlenségként, semmint nyílt kihívásként tekintettek*”,<sup>472</sup> később a következőképpen összegezték az 1929–1930-as, Christensen-féle expedíció fő eredményeit: „...*a «Norvégia», miután végrehajtott néhány felderítést az Enderby-földön az Ann-fok körül, ahol kitűzték a norvég zászlót, az Enderby- és a Coats-föld közötti körzetnek szentelt figyelmet, s nyugati peremén a Kronprinsesse Märtha-partot, a keleti végén a Queen [norvégul Dronning – Sz. K.] Maud-földet [a Kronprins Olav-part értendő alatta – Sz. K.] fedezte fel, amelyekre bejelentette igényét Norvégia számára.*”<sup>473</sup> Habár a norvég kormány sem a Kronprins Olav-partra, sem a Kronprinsesse Märtha-partra nem fogalmazott meg azonnali hatállyal hivatalos területi követelést, az északi ország távlati terve nem lehetett kérdéses az ügyben. Mint ahogyan az sem, hogy a légi fényképezés révén új dimenzióba helyezett felfedezőutak folytatódni fognak.

---

<sup>471</sup> MILLS: i. m. 535.; RIFFENBURGH: i. m. 230.; HEADLAND: Chronological List. 285. A terület norvég elnevezése: *Kronprinsesse Märtha Kyst*.

<sup>472</sup> ROBERTS, P.: The European Antarctic. 73.

<sup>473</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. Antarctic. Exploration of Norwegian Ships. KO/VI. 24th April, 1931.



41. ábra. A harmadik Norvégia-expedíció útvonala és felfedezései 1929–1930-ban (I. részlet): a Kronprinsesse Märtha-part és a Kronprins Olav-part (utóbbi Queen Maud Land néven szerepel a térképen.)

Forrás: RIISER-LARSEN, Hjalmar: The "Norvegia" Antarctic Expedition of 1929-1930. American Geographical Society, 1930/4. Térképmelléklet.



### 3.1.3.2. A negyedik Norvégia-expedíció. A Prinsesse Ragnhild- és a Prinsesse Astrid-part megpillantása (1930–1931)

Az 1930–1931-es bálnavadászati szezonban több olyan esemény is történt, amely nagy fontossággal bír az 1939. január 14-én kikiáltott Dronning Maud-föld létrejötte szempontjából. Egyrészt Lars Christensen is útjára indította immár menetrendszerű expedícióját, másrészt pedig további norvég hajóskapitányok is bekapcsolódtak a felfedezésekbe. A brit diplomaták elsősorban a *Norvegia* tevékenységét követték figyelemmel, s már jóval kifutása előtt, 1930. július 30-án értesítették Londont a hajó tervezett programjáról. „A «Norvegia» legénysége augusztusban fogja elhagyni Sandefjordot Fokváros irányába... amint megérkeznek, a hajó, amelyet teljesen megjavítottak, délre fog indulni a déli-sarkvidéki területek körülhajózása céljából...”<sup>474</sup> – tájékoztatta Öfelsége oslói követe Henderson brit külügyminisztert. Az expedíció vezetőjévé Christensen ezúttal a komoly sarkvidéki tapasztalatokkal rendelkező Gunnar Isachsen őrnagyot nevezte ki.<sup>475</sup> A *Norvegia* 1930. október 4-én hagyta el Fokvárost és elsőként a Bouvet-szigetet látogatta meg, majd keleti irányba fordulva hozzálátott a kontinens megkerüléséhez, amelyre a brit James Clark Ross 1839–1843 közötti útja óta nem volt példa.<sup>476</sup> Eredetileg – a bálnák figyelése mellett – ez a feladat képezte az expedíció fő célját.<sup>477</sup> Útjuk során a norvégok megkíséreltek megtalálni néhány apró szigetet, amelyek létezése bizonytalan volt, próbálkozásukat azonban e tekintetben nem koronázta siker. Ezúttal az I. Péter-szigeten sem tudtak partra szállni, a földrészt azonban 1930. január 29-ig valóban körbehajózták.<sup>478</sup> A térségbeli norvég aktivitás ekkor már nem csak Nagy-Britanniát irritálta, hanem az Amerikai Egyesült Államokat is. Richard Evelyn Byrd amerikai felfedező expedíciója ugyanis 1929 végén derítette fel az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsában az úgynevezett Marie Byrd-földet (ny. h. 103–150°).<sup>479</sup> Hivatalos amerikai követelés ugyan nem létezett a régióra, az USA figyelmét

---

<sup>474</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. British Legation, Oslo. July 30th, 1930. No. 224. (Levél: Wingfield – Henderson.)

<sup>475</sup> Isachsen 1898–1902 között térképészként a kanadai arktiszi területek felderítésében vett részt a szintén norvég Otto Sverdrup kutatóútjának tagjaként, 1906 és 1910 között pedig expedícióvezetőként több alkalommal is megjárta a Spitzbergákat. (MILLS: i. m. 628.; 645)

<sup>476</sup> MILLS: i. m. 145.

<sup>477</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.

<sup>478</sup> Uo.; Sz. n.: *Norvegia Expedition, 1930–31. The Polar Record*, 2. sz. (1931). 61. (A továbbiakban: Sz. n.: *Norvegia expedition, 1930–31.*) 61. A *Norvegia* a korábban már említett Dougherty-sziget mellett az ún. Truls-szigetet (d. sz. 56°07'; k. h. 23°39') és a Nimrod-szigetet (d. sz. 56°20'; ny. h. 158°30') kereste. (NAAH AA1964/7, 28. 27.)

<sup>479</sup> ROSE, Lisle A.: *Explorer: The Life of Richard E. Byrd*. University of Missouri Press, Columbia, 2008. (A továbbiakban: ROSE: i. m.) 269–271.

azonban nem kerülte el a *Norvegia* elhaladása a zóna partjai mellett.<sup>480</sup> Halvard H. Bachke washingtoni norvég követ 1931 januárjának első felében rádióbeszédet tartott az Egyesült Államokban Norvégia déli-sarkvidéki tevékenységének tárgyában, amelyben egyebek mellett kijelentette, hogy „a norvég kormány határozottan ellenzi az Arktisz és az Antarktisz körcikkelyekből álló szektorokra történő politikai felosztásának rendszerét.”<sup>481</sup> Utóbb vezető amerikai napilapok is foglalkoztak ezzel a nyilatkozattal, s a *Washington Post* vonatkozó cikkében meg is jegyezte, hogy az antarktisi norvég jogcímek esete olyan kérdés, amely „a Byrd-expedíció eredményeinek közzétételével növekvő jelentőséget kapott.”<sup>482</sup>

A *Norvegia* ráadásul folytatta útját, s 1931. február 9-én az előző évben felfedezett Gunnerus-pad környékén találkozott a *Thorshavn* tartályhajóval, amelyen Hjalmar Riiser-Larsen érkezett két repülőgéppel, hogy átvegye az expedíció vezetését Isachsen őrnagytól.<sup>483</sup> A hajó innen délnyugati irányba fordult, s miután ismeretlen partszakasz közelébe ért, február 16-án, 17-én és 21-én Riiser-Larsen és a *Norvegia* veterán kapitánya, Nils Larsen légi fényképezéssel egybekötött repüléseket hajtott végre a k. h. 24–33° között.<sup>484</sup> A területnek a Prinsesse Ragnhild-part nevet adták, s a levegőből egy norvég zászlót, illetve a felfedezés tényét rögzítő dokumentumokat is ledobtak a szárazföldre.<sup>485</sup> Február 22-én hajójuk találkozott az *Antarctic* norvég bálnafeldolgozóval, amelynek kapitánya, Otto Borchgrevink közölte, hogy útja során térképvázlatot készített a ny. h. 51–59° közötti – az Enderby- és a Kemp-föld közötti – körzetről,<sup>486</sup> valamint a Kronprins Olav-partról is. Egy nappal később Riiser-Larsen még egyszer a levegőbe emelkedett gépével, majd a *Norvegia* az ún. Pagoda-

<sup>480</sup> A figyelem természetesen kölcsönös volt, s a norvégok is feszülten követték R. E. Byrd manővereit. Olyannyira, hogy 1930-ban az Amerikai Egyesült Államok külügyminisztériumnál előzetesen is tiltakoztak minden esetleges amerikai követelés ellen, amely a Déli-sark körzetére is vonatkozott volna, hiszen arra a norvég kormány Amundsen útja révén elméleti jogot tartott fenn. 1927-ben felmerült egy norvég igény lehetősége a ny. h. 120–175° közötti zónában, amely érintette az akkor még felfedezetlen Marie Byrd-földet is. Mivel azonban az új-zélandi illetőségű Ross Független Terület egyes részei is ebben a régióban feküdtek, a brit kormány határozottan visszautasította a tervet. (NAAC A4311, 365/8. 117.)

<sup>481</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. British Embassy, Washington, D. C. 20th January, 1931. No. 101. (W 1309/29/50). Norvégia a körcikkelyek alapján nyugvó politikai felosztást a Déli-sarkvidék vonatkozásában elsősorban a sarkpontra és környékére vonatkozó elméleti jogigénye miatt ellenezte, nyilvánvaló volt ugyanis, hogy ha a d. sz. 90°-ig benyúlóan határozzák meg az antarktisi földrajzi szektorokat, akkor abba szükségszerűen beleesik a Déli-sarkpont helyszínéül szolgáló (VII. Haakon-) fennsík is. (Uo.)

<sup>482</sup> Uo. Bachke beszédében óvatosan utalt arra is, hogy egy esetleges hivatalos norvég jogigény a Déli-sark körzetére Amundsen felfedezése révén valós alapokon nyugodna, ám kormánya nem tervez ilyen lépést. (NAAC A981, ANT 51 PART 2. Commonwealth of Australia. Office of the Commissioner-General for Australia in the U.S.A. PM/31/28. 16th. New York. 16th January, 1931. Secretary, Prime Minister's Department. Titles in Antarctica.)

<sup>483</sup> RIFFENBURGH: i. m. 230.; Sz. n.: *Norvegia* expedition, 1930–31. 61–62.

<sup>484</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.; Sz. n.: *Norvegia* expedition, 1930–31. 62.

<sup>485</sup> NAAC A4311, 365/8. 151.; MILLS: i. d. m. 535. A régió későbbi koordinátái: k. h. 20–34°. (Uo.) A körzet norvég elnevezése: *Prinsesse Ragnhild Kyst*. (NSI-honlap.)

<sup>486</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.; HEADLAND: Chronological List. 285.

szikla keresésére indult a d. sz. 60° és a k. h. 4° irányába, amelyet azonban sohasem talált meg, s működését végül 1931 márciusának közepén a Bouvet-szigetnél fejezte be.<sup>487</sup> Az 1930–1931-es szezón valóságos sikertörténet volt a norvégok antarktisi tevékenysége szempontjából. Amellett ugyanis, hogy Christensen expedíciója újabb területet fedezett fel, 1931-ben a *Sevilla* bálnavadászahajó kapitánya, H. Halvorsen is földet észlelt a k. h. 14° környékén, amely a Prinsesse Astrid-part nevet kapta, s utóbb a k. h. 10–15° közötti körzetet értették alatta.<sup>488</sup> Emellett további felderítő akciók is történtek, amelyek azonban mind a k. h. 45°-tól keletre eső területeket érintették, s ezekről a norvég kormány a britekkel kötött megállapodás értelmében nem vehetett tudomást.<sup>489</sup> Világossá vált azonban, hogy az Egyesült Királyság korábbi terve, amely a Bouvet-sziget átengedése és az I. Péter-szigetre vonatkozó jogigény elismerése révén akarta kielégíteni a norvég ambíciókat, a visszájára fordult, s inkább további lendületet adott a kutatások folytatásához. Halvard Bachke fentebb már említett rádióbeszédében meg is jegyezte: „...a norvég vállalkozó szellem által megalapozott antarktisi bálnavadászati ipar precedens nélküli volt; az összes hajó alkalmazott legénysége mintegy 10 ezer embert tett ki; csaknem mind norvég; valóban... jelenleg egyetlen másik ország sem rendelkezik olyan kiterjedt gazdasági érdekekkel a déli-sarkvidéki régiókban, mint Norvégia.”<sup>490</sup>

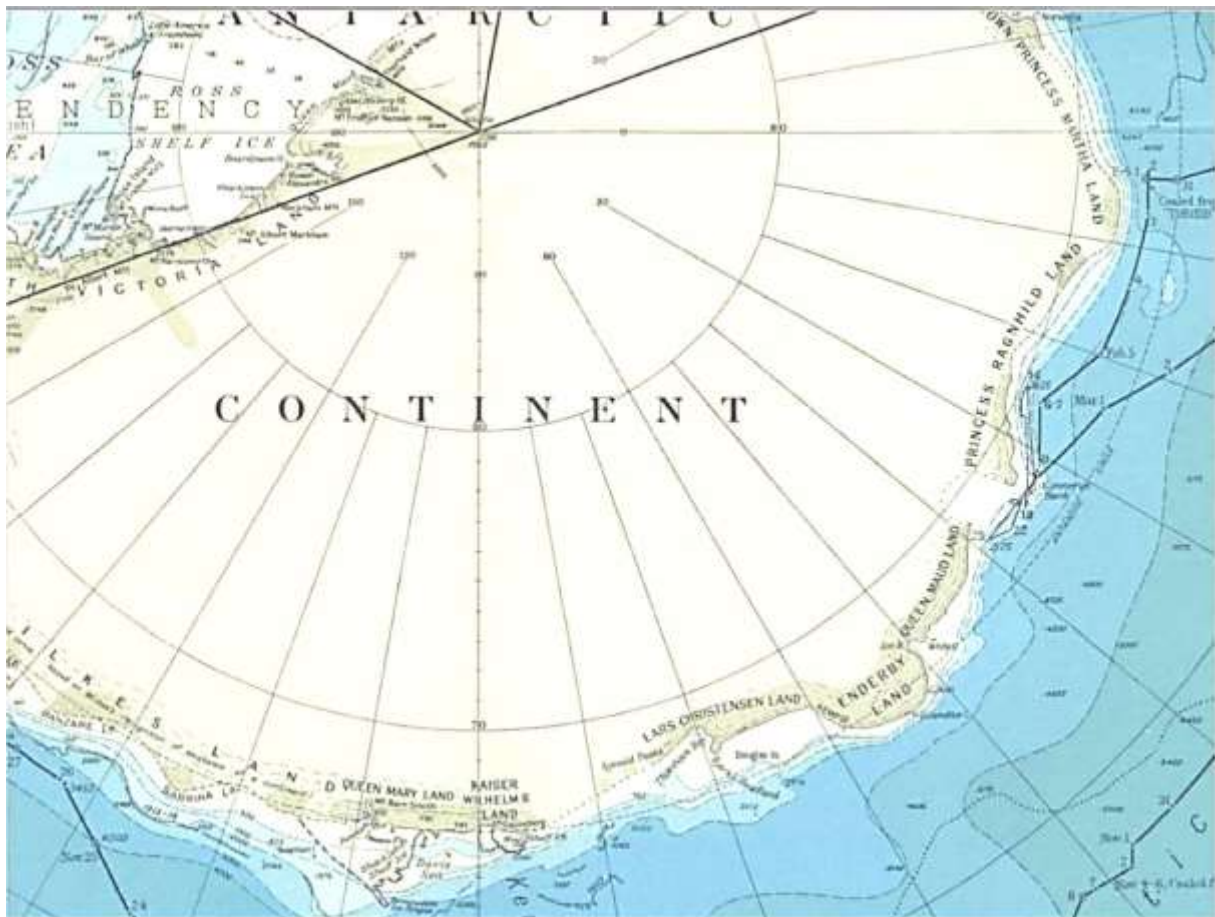
---

<sup>487</sup> NAAH AA1964/7, 28. 27.; *Norvegia* expedition, 1930–31. 62.

<sup>488</sup> NAAH AA1964/7, 28. 28. HEADLAND: Chronological List. 288. A terület neve norvégul: *Prinsesse Astrid Kyst*. (NSI-honlap.)

<sup>489</sup> HEADLAND: Chronological List. 288.

<sup>490</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 2. No. 101. (W 1309/29/50). British Embassy, Washington, D. C. 20th January, 1931. A szövegkörnyezet és a beszéd időpontja alapján Bachke a 1930–1931-es bálnavadászati szezónra utal, amelyben a legnagyobb számban vettek részt norvég feldolgozóhajók. (HEADLAND: Chronological List. 288.)



42. ábra. Az antarktisi kontinenst körülhajózó negyedik Norvégia-expedíció (1930–1931) útvonalának térképrészlete, rajta a Prinsesse Ragnhild-parttal. (A Halvorsen által a k. h. 14° körül szintén 1931-ben felfedezett Prinsesse Astrid-part a Kronprinsesse Märtha-part és a Prinsesse Ragnhild-part közé ékelődő partvidék, de ezt a térkép nem jelöli.)

Forrás: ISACHSEN, Gunnar: Norwegian Explorations in the Antarctic, 1930-1931. *Geographical Review*, 1932/1. Térképmelléklet.

### 3.1.3.3. Élesedő brit–norvég ellentétek a Déli-sarkvidéken. Az Ausztrál Antarktisi Terület nyugati határvonalával kapcsolatos viták. A Prins Harald-part felfedezése (1931–1937)

A nagy világgazdasági válság hatásainak következtében a bálnavadászati tevékenység az 1931–32-es szezonban ideiglenesen a töredékére csökkent az antarktisi vizeken, s szinte a teljes norvég vadászflotta is tétlenségre kárhóztatott; ebből kifolyólag pedig a tudományos munkálatok is szüneteltek.<sup>491</sup> Lars Christensen 1933 elején indított újabb kutatóutat, amely alatt Riiser-Larsen a *Thorshammer* fedélzetéről néhány emberével partra szállt a Prinsesse

<sup>491</sup> NAAH AA1964/7, 28. 28.; NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 2.; HEADLAND: Chronological List. 289. 1930–1931-ben 47 feldolgozó- és 232 vadászhajó tevékenykedett az Antarktisz körzetében. 1931–1932-ben viszont az előbbiekből mindössze 7, az utóbbiakból pedig 45. (Uo.)

Ragnhild-parton a d. sz. 68° és a k. h. 33° magasságában, ami fontos eredmény volt abból a szempontból, hogy a két évvel korábbi felfedezés idején „csak” légi fényképezés történt a régió felett.<sup>492</sup> Az akció azonban meglehetősen szerencsétlenül végződött, ami után az expedíciót is fel kellett függeszteni. A csapat felszerelése és kutyái odavesztek, a résztvevőket pedig végül a *Globe 5* bálnavadászahajó mentette ki a területről.<sup>493</sup> Brit részről ugyanebben az évben megtörtént az ausztrál szektor hivatalos megszervezése, amelynek azonban Norvégia egészen 1939. január 14-éig (*Dronning Maud Land* annektálásáig) halogatta az elismerését, annak ellenére is, hogy egyértelmű volt: e tekintetben értelmetlen bármilyen vitát folytatni akár Londonnal, akár az ausztrál kormánnyal.<sup>494</sup> Christensen 1933–1934-ben a *Thorshavn* fedélzetén kelt útra, s a meteorológiai, hidrográfiai és oceanográfiai vizsgálatokkal kiegészített expedíció folyamán személyesen is körbehajózta a déli kontinentst.<sup>495</sup> A norvég kutatók ezúttal is alkalmaztak repülőgépeket légi fényképezés céljára, s elsőként a két évvel korábban már felfedezett – ám a brit–ausztrál zónában elhelyezkedő – úgynevezett Lars Christensen-part felett hajtottak végre felderítést a levegőből 1934. január 10-én, a k. h. 65° környékén.<sup>496</sup> Ez alapján pontosították régebbi térképeiket, továbbá megállapították, hogy a már ezt megelőzően is keresett ún. Douglas-sziget (állandólagos koordinátái: d. sz. 67°; k. h. 65°) valószínűleg nem létezik.<sup>497</sup> Egy héttel később újabb légi fényképezésre került sor a k. h. 87° környékén, s „a Lars Christensen-part és a Kaiser Wilhelm II-part között felfedezett föld Princess [norvégul *Prinsesse* – Sz. K.] Astrid-partként lett elnevezve”,<sup>498</sup> amely azonban később Kong Leopold és Dronning Astrid-part megnevezésre változott.<sup>499</sup> A harmadik, ám

---

<sup>492</sup> NAAH AA1964/7, 28. 28.; RIFFENBURGH: i. m. 231. Az 1933-as expedíciót Christensen 30 ezer koronás banki kölcsönrel segítette, Riiser-Larsen pedig további 20 ezer koronát kapott a norvég kormány bálnavadászati kutatást támogató alapjából. (ROBERTS, P.: 172–173.)

<sup>493</sup> Sz. n.: Norwegian Antarctic Expedition, 1933. *The Polar Record*, 6. sz. (1933). 125–126.

<sup>494</sup> HEADLAND: Chronological List. 300.

<sup>495</sup> NAAH AA1964/7, 28. 28.; sz. n.: Consul Lars Christensen's Antarctic Cruise. *The Polar Record*, 8. sz. (1934). (A továbbiakban: Sz. n.: Consul Lars Christensen's Antarctic Cruise.) 148.

<sup>496</sup> MILLS: i. m. 146.; NAAH AA1964/7, 28. 28. A *Lars Christensen-part* a *MacRobertson-föld* tengermelléki területe. (AA1964/7, 28. 1.)

<sup>497</sup> Sz. n.: Consul Lars Christensen's Antarctic Cruise. 148.

<sup>498</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Polar Territorial Claims. Confidential. April 18, 1934. Section 1. W 3633/23/50. No. 1. Sir C. Wingfield to Sir John Simon. (Received April 18.) (Levél: Wingfield – Simon.)

<sup>499</sup> NAAH AA1964/7, 28. 1.; 29. HEADLAND: Chronological List. 292.; sz. n.: Consul Lars Christensen's Antarctic Cruise. Ez a körzet – amely a Douglas Mawson által 1931-ben felfedezett, a k. h. 73–87° között elterülő Princess Elizabeth-föld területén feküdt – nem azonos a H. Halvorsen kapitány által 1931-ben megpillantott Prinsesse Astrid-parttal. (HEADLAND: Chronological List. 292.; MILLS: i. m. 314.; 534.) Norvég neve: *Kong Leopold og Dronning Astrid Kyst*. (Balla Zsuzsa – Almássy Ágnes [szerk.]: Világatlasz. Bolygónk a Föld. Magyar Könyvklub, Budapest, 1998. 16.) A dél-afrikai levéltárban őrzött egyik archív dokumentum szerint Christensen a felfedezést követően távirókészüléken keresztül kapott engedélyt Haakon királytól a partszakasz elnevezésére. National Archives of South Africa (a továbbiakban: NASA) BTS 102/2/1. Territorial Claims in the Antarctic (1926–1945). Antarctic Research and Expeditions. (A

különösebb eredménnyel nem járó légi manővert már a kontinens átellenes oldalán, a Marie Byrd-föld partvidékén hajtották végre (d. sz. 73°; ny. h. 131°).<sup>500</sup> Az expedíció fő eredményét ezúttal a kartográfiai munka jelentette: „Egészében véve, és különösen a jelenlegi expedíció alatt, képesek voltunk nagyszámú korrekciókat végrehajtani az antarktisi térképeken...”<sup>501</sup> – jelentette ki Lars Christensen, aki ezúttal sem volt különösebb tekintettel az 1928-as brit–norvég egyezményre.

Benjamin Vogt norvég követ 1934 januárjának végén a szuverenitási kérdéseket illetően egy memorandumot is átnyújtott a brit kormány számára, amelyben egyértelműen utalt a ny. h. 20° és a k. h. 45° között elterülő (tehát hivatalos követelés alatt nem álló) régiók anektálásának norvég tervére, mindemellett pedig az Ausztrál Antarktisi Terület nyugati határával kapcsolatos lezáratlan ügyek tisztázását is javasolta.<sup>502</sup> „A szituációt, amely a norvég és a brit felfedezések eredményeként és egy új, hatalmas terület [az ausztrál szektor – Sz. K.] brit fennhatóság alá helyezésével jött létre az Antarktison... a norvég kormány szoros figyelemmel követte. A norvég kormány nem minden aggodalom nélkül állapította meg a tényt, hogy az antarktisi kontinens közel kétharmada... kinyilvánítottan idegen uralom alá helyeztetett... természetesen felvetődik a kérdés, hogy vajon az Antarktis mely részeit kellene norvég szuverenitás alá helyezni a norvég tevékenységek védelme céljából... Kiterjedt térségeket az Antarktison az Enderby- és a Coats-föld között norvégok fedezték fel...”<sup>503</sup> – írta a diplomata az említett dokumentumban. Mindehhez pedig hozzátette: „[Az Ausztrál Antarktisi Terület – Sz. K.] nyugati határvonalának vonatkozásában is felvetődhet néhány kérdés... A követelt térség jelenleg rögzített határvonalával a Queen Maud-föld tekintélyes részét veszélyezteti, amelyet norvégok fedeztek fel...”<sup>504</sup> Vogt azzal, hogy egyáltalán szóba hozta a k. h. 45°-tól keletre elterülő régiók esetében a félreértések tisztázását, valójában azt jelezte, hogy a norvég kormány nem tekinti magától értetődőnek a terület egésze feletti brit

---

továbbiakban: NASA BTS 102/2/1. 1926–1945.) SH/MN. P.M. 103/22. Pretoria, 10th May, 1935. The Secretary for Commerce and Industries: Consul Lars Christensen's Antarctic Voyage. Oslo, April 7, 1934. 2.

<sup>500</sup> NAAH AA1964/7, 28. 29.; RIFFENBURGH: i. m. 231.; HEADLAND: Chronological List. 292.

<sup>501</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 12.

<sup>502</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Polar Territorial Claims. Confidential. January 27, 1934. Section 1. [W 952/23/50]. No. 1. Memorandum communicated by the Norwegian Minister on January 26, 1934. – (Received in Foreign Office, January 27.)

<sup>503</sup> Uo.

<sup>504</sup> Uo. A Queen Maud-föld megjelölés ebben az esetben a Kronprins Olav-partot jelenti, amely az Enderby-földtől és a k. h. 45°-nál meghúzott határvonaltól nyugatra fekszik. A megfogalmazás azonban óvatos utalás egyben arra is, hogy a norvég felfedezések alapján a Kronprins Olav-part keleti határa kiterjeszhető lenne az Ausztrál Antarktisi Terület részét képező – és a brit birodalom fennhatósága alatt álló – Enderby-föld egyes területeire is.

birodalmi fennhatóságot. Norvégia mindezek mellett attól is tartott, hogy Nagy-Britannia a ny. h. 20° és a k. h. 45° között is területeket akar a fennhatósága alá vonni.<sup>505</sup> Az Egyesült Királyság és Ausztrália egyeztetett a kérdésben és megállapították, hogy a Coats- és az Enderby-föld közötti körzetben elfogadhatónak tartanak a norvég igényeket, az ausztrál szektor nyugati határának megváltoztatása azonban nem kerülhet szóba.<sup>506</sup> Bizonyos tehát, hogy Norvégiának 1934-ben már határozott elképzelése volt a későbbi Dronning Maud-föld annexiójáról, s csak a megfelelő pillanatra várt ennek bejelentésére.

Lars Christensen megbízásából a *Thorshavn* 1935-ben ismét az Antarktisz felé vette az irányt, s mélyen „behatolt” a brit–ausztrál érdekszférába tartozó vizekre. Klarius Mikkelsen kapitány február 19-én ismeretlen szárazföldet pillantott meg a d. sz. 68° és a k. h. 78° környékén, ahol másnap partra szállt és kitűzte a norvég zászlót; a felfedezett partszakasz az Ingrid Christensen-part nevet kapta.<sup>507</sup> Mivel azonban a terület az ausztrál szektor Princess Elizabeth-föld nevű régiójában feküdt, e nyilvánvalóan provokatív lépés nem maradhatott visszhang nélkül. A norvég kormány azonban a jól bevált formula szerint kijelentette, hogy nem tervez jogigényt bejelenteni a körzetre és nincs semmilyen új követelése a térségben,<sup>508</sup> ezért a britek ezúttal is magánakcióként értékelték a fejleményeket. „A[z oslói brit – Sz. K.] követség [jelentésében – Sz. K.] hozzátette, hogy nincs okuk feltételezni, hogy a norvég kormány az újonnan felfedezett földet követelni szándékozta; [a norvégok – Sz. K.] tudatában voltak, hogy a terület az ausztrál szektorban található.”<sup>509</sup>

Lars Christensen utolsó antarktisi vállalkozására az 1936–1937-es szezonban került sor.<sup>510</sup> Az expedíció fő céljaként az addig felfedezett területek még pontosabb feltérképezését határozták meg, amelyhez az elérhető legmodernebb eszközöket vették igénybe.<sup>511</sup> A *Thorshavn* mellett a *Firern* bálnavadászhajó, valamint egy extra üzemanyagtartállyal, kamerákkal és rádióval felszerelt monoplán vett részt a kutatásban. A gép pilótája, Viggo Wilderøe 1937. január 27–28. között főként az Ingrid Christensen-part és a Lars Christensen-

---

<sup>505</sup> Uo.

<sup>506</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. „Annexure B.” Cablegram to AUSTFORAFS, London, dated 25th June, 1934. No. 76.

<sup>507</sup> NAAH AA1964/7, 28. 29.; Sz. n.: Norwegian Discoveries in the Antarctic, 1935. *The Polar Record*, 10. sz. (1935). 128.; HEADLAND: Chronological List. 298. Ingrid Christensen Lars Christensen felesége volt.

<sup>508</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Secret. Norwegian Interests in the Antarctic. 12–13.

<sup>509</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Confidential. Department of External Affairs, 2. Whitehall Gardens, London, S.W.I. S. 1065. Memorandum to: The Secretary, Department of External Affairs, Canberra. Air Mail – 22 March, 1935. Due to Arrive – 4th April. Antarctic. Norwegian Claims.

<sup>510</sup> NAAH AA1964/7, 28. 29.; MILLS: i. m. 146.

<sup>511</sup> NAAH AA1964/7, 28. 29.

part területe felett végzett repüléseket, maga Christensen pedig január 30-án a d. sz. 67° és a k. h. 66° környékén a szárazföldre lépett, s létesített egy kis raktárt is.<sup>512</sup> Egy nappal később újabb légi fotózásra került sor, amely az Ingrid Christensen-part és a Proclamation-sziget közötti teljes partszakaszt érintette. A következő, s egyben záróakkordként is felfogható nagy esemény pedig 1937. február 4-én történt: a k. h. 34–40° között végzett felderítő repülés során addig ismeretlen szárazföld került megpillantásra, amely a Prins Harald-part nevet kapta.<sup>513</sup> A *Thorshavn* három nappal később – miután az új körzet mellett a Prinsesse Ragnhild-part felett is végeztek még egy légi manővert – északnak fordult, s ezzel a második világháborút megelőző utolsó nagyszabású antarktisi norvég kutatóút véget ért.<sup>514</sup>

Ha megnézzük az 1937-re kialakult helyzetet a Norvég Királyság térségbeli kontinentális jogigényeivel kapcsolatban, akkor azt láthatjuk, hogy a skandináv ország öt nagyobb földrajzi régió hivatalos követelését vehette reálisan számításba. Ezek a területek nyugati irányból kelet felé haladva a Kronprinsesse Märtha-part, a Prinsesse Astrid-part, a Prinsesse Ragnhild-part, a Prins Harald-part és a Kronprins Olav-part körzeteit jelentették, a ny. h. 20° és a k. h. 45° között.<sup>515</sup> Miután azonban további felfedezések történtek a k. h. 45°-ától keletre eső, brit érdekszférába tartozó partszakaszokon is, az Egyesült Királyság – valamint Ausztrália és Új-Zéland – hozzáállása a kérdéshez az ezekről történő egyértelmű norvég lemondás hiányában elutasító volt.<sup>516</sup> Márpedig Oslo részéről egy esetleges annexió bejelentése a brit birodalom jóváhagyásának hiányában több mint kockázatos lépésnek tűnt; megegyezésre viszont kizárólag a Kronprins Olav-part és az Enderby-föld közötti határvonallal kapcsolatos viták rendezése esetén nyílhatott lehetőség. Ráadásul itt már nem a Bouvet-sziget képezte a vita tárgyát, hanem egy – egészében véve – 2,7 millió km<sup>2</sup>-t felölelő terület, amely Nagy-Britannia távlati terveiben is szerepelt. Ebből kifolyólag a kérdés megoldására rövid időn belül nem lehetett számítani, már csak azért sem, mert az első lépést Norvégiának kellett volna megtennie az Ausztrál Antarktisi Terület határainak fenntartások nélküli elismerésével – ezzel kapcsolatban azonban a norvég kormány nem kívánt nyíltan színt vallani. 1938 decemberében azonban váratlanul kifutott a német Antarktisiz-expedíció, s ez alapjaiban változtatta meg a Déli-sarkvidéket érintő nemzetközi viszonyokat, egyebek

---

<sup>512</sup> RIFFENURGH: i. m. 232.; NAAH AA1964/7, 28. 1.; 29.

<sup>513</sup> NAAH AA1964/7, 28. 1.; 29.; 30.; RIFFENBURGH: i. m. 232. A terület norvég neve: *Prins Harald Kyst*.

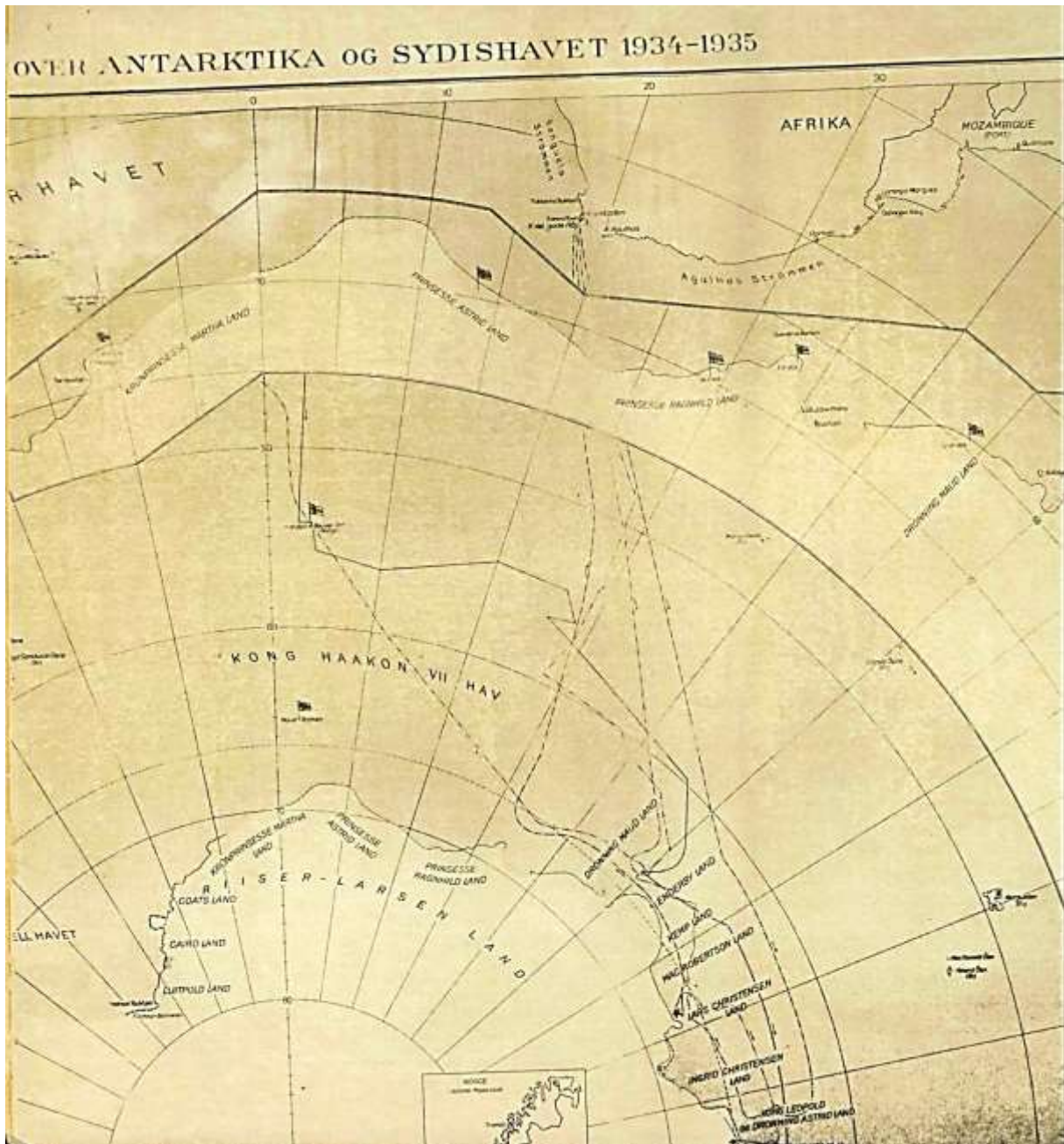
<sup>514</sup> RIFFENBURGH: i. m. 232.

<sup>515</sup> NAAH AA1964/7, 28. 1.

<sup>516</sup> A britek számára természetesen nem volt kétséges, hogy a norvég kormány azon álláspontja, miszerint a k. h. 45°-tól keletre eső, norvégok által felfedezett körzetekre (pillanatnyilag) nincs bejelentett jogigénye, messze nem egyenlő az adott régiókról történő kategorikus lemondással.



mellett zárójelbe téve a norvégok és a britek között feszülő, egészen addig áthidalhatatlannak tűnő nézeteltéréseket is.



43. ábra. A későbbi norvég területi igényt megalapozó norvég felfedezések az Antarktison 1929–1935 között. Nyugatról keleti irányba: Kronprinsesse Märtha-part, Prinsesse Astrid-part, Prinsesse Ragnhild-part, Kronprins Olav-part (*Dronning Maud Land* jelölés alatt). Az 1937-ben felfedezett Prins Harald-part (k. h. 34–40°) ezen a térképen nem szerepel, a Prinsesse Ragnhild- és a Kronprins Olav-part között helyezkedik el. A térkép jelöli az ausztrál szektorban történt norvég felfedezéseket is: Lars Christensen-part, Ingrid Christensen-part, Kong Leopold és Dronning Astrid-part).

Forrás: NAAC A4311, 362/9. Copies of maps of Antarctica covering 1929–1959. (Collected by J. S. Cumpston.)

## 3.2. Német–norvég területi viszály az antarktisi „jégsivatagban” (1938–1945)

### 3.2.1. A norvég területi igény bejelentése és a brit válaszreakció (1938. december – 1939. szeptember)

A norvég külügyminisztérium 1938. december 22-én, öt nappal a német expedíció kifutását követően szerzett tudomást arról, hogy a *Schwabenland* katapulthajó minden valószínűség szerint az Antarktisz körzetébe tart.<sup>517</sup> A helyzet elemzését követően a norvégok arra – a valóságnak egyébként megfelelő – következtetésre jutottak, hogy a kutatóút célterülete a német bálnavadászflokkok szokásos tevékenységi körzete és az Antarktisz aktuális politikai viszonyai alapján nem lehet más, mint az általuk is prioritásként kezelt, Dél-Afrikával átellenben elterülő, hivatalos jogkövetelés alatt még nem álló körzet, tehát a falklandi és az ausztrál szektor között elterülő régió. Oslo számára nem volt kétséges, hogy politikai síkon a németek végső célja a terület feletti uralom kinyilvánítása, s az expedíció ennek előkészítését, illetve jogi megalapozását szolgálja. Ennek bekövetkezte azonban a norvég Antarktisz-politika váratlan és totális csődjét jelentette volna. Ráadásul Norvégia, elsősorban azért, mert nem volt hajlandó a britek irányába elismerni az Ausztrál Antarktisi Terület nyugati határvonalát, a korábban jól működő halogató diplomáciája okán abból a szempontból is igen veszélyes helyzetben találta magát, hogy Nagy-Britannia jóindulatára sem számíthatott egyértelműen a kérdésben – habár abban azért bizakodhatott, hogy bármennyire is mélypontra süllyedtek a déli-sarkvidéki brit–norvég kapcsolatok, ha minden kötél szakad, London végül szembe fog helyezkedni Berlinnel. Az, hogy a norvégok mennyire foglalkoztak a britek által figyelembe vett katonai szempontokkal, s mennyire voltak tisztában azzal, hogy Németország antarktisi jelenléte Nagy-Britannia számára nem csupán a bálnavadászat szempontjából jelent fenyegetést, nem teljesen egyértelmű, s éppen ezért nehéz is megállapítani, hogy az alább ismertetésre kerülő norvég ellenintézkedés esetében vajon ravasz politikai húzásról, vagy kétségbeesett, kényszerű lépésről beszélhetünk-e? Norvégia nyilvánvalóan mindvégig gazdasági szempontok alapján manőverezett az antarktisi ügyekben, s legfőképpen a bálnavadászat irányából közelítette meg a kérdést, míg a britek és a németek esetében jóval több összetevőről beszélhetünk.

---

<sup>517</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 50.

A norvég miniszterelnök, Johan Nygaardsvold 1939. január 5-re válságtanácskozást hívott össze, amelyen Halvdan Koht külügyminiszter és több más kormánytag mellett a prominens norvég sarkvidékkutatók – köztük a német tervekről a vezetést tájékoztató Adolf Hoel –, tudósok, bálnavadászati szakemberek és nemzetközi jogi szakértők is részt vettek.<sup>518</sup> Többek között Hoel javaslatára, akinek a szava a legnagyobb súllyal esett a latba a szakértők közül, végül úgy határoztak, hogy a területi követelés bejelentése nem tűr halasztást, így VII. Haakon király 1939. január 14-én kinyilvánította a norvég állam szuverenitását a falklandi és az ausztrál szektor között elterülő teljes antarktisi régió, mintegy 2,7 millió km<sup>2</sup>-t lefedő terület felett.<sup>519</sup> (A manifesztumban ugyan nem nevesítették, de az uralkodó hitvese, Maud királyné után a körzet a *Dronning Maud Land* elnevezést kapta.) A rendelet azonban több szempontból is homályosan fogalmazott, mivel egyrészt nem tett utalást a zóna északi és déli kiterjedésére, másrészt pedig nem volt teljesen egyértelmű – márpedig ez volt a fő kérdés –, hogy a norvégok melyik hosszúsági foknál húzták meg a keleti és a nyugati határvonalakat. A szöveg ugyanis a Coats-földet, azaz a falklandi szektor legkeletibb részét nevezte meg nyugati határként, de koordináták nélkül; keleti irányban pedig az Ausztrál Antarktisi Területet. Utóbbinál már szerepelt, hogy a sokat emlegetett k. h. 45° a választóvonal, de az nem, hogy a norvégok az attól keletre fekvő régiókra a továbbiakban már egyáltalán nem tartanak igényt.<sup>520</sup> Valószínű, hogy a bizonytalanságok ezúttal inkább a kapkodásból származtak, s egyáltalán nem az volt a céljuk, hogy továbbra is homályban hagyják a vitás pontokat, amelynek egyetlen eredménye mindössze a britek további ingerlése lehetett volna. Mivel a *Schwabenland* ekkor már a messzi dél-atlanti vizeken járt, s egy nappal később, 1939. január 15-én érte el a déli-sarkvidék tornácaként is értelmezhető Bouvet-szigetet, a dekrétumot mindenképpen ki kellett adni, hogy a követelés bejelentése még biztosan az antarktisi német kutatómunka megkezdése előtti időpontra essen.

Oslo tisztában volt a ténnyel, hogy a britekkel szembeni korábbi Antarktisz-politika a továbbiakban nem folytatható, s azzal is, hogy a követelés részletei magyarázatra szorulnak. Ezért Erik Colban london norvég követ még a manifesztum kibocsátásának napján egyértelművé tette Lord Halifax brit külügyminiszter előtt, hogy „*a norvég kormány elismeri*

---

<sup>518</sup> ROGNHAUG, Magnus Hovind (szerk.): Norway in the Antarctic. [Http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/id/238587/NorwayAntarctic.pdf](http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/id/238587/NorwayAntarctic.pdf). Norwegian Ministry of Foreign Affairs – Norwegian polar Institute, Tromsø, 2014. 8. A letöltés ideje: 2015. febr. 13.

<sup>519</sup> BAARE-SCHMIDT, Hans-Georg: Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis. Doktori disszertáció, Ruprecht-Karl-Universität, Heidelberg. Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei Friedrich Schulze, 1940. 123.

<sup>520</sup> Uo.

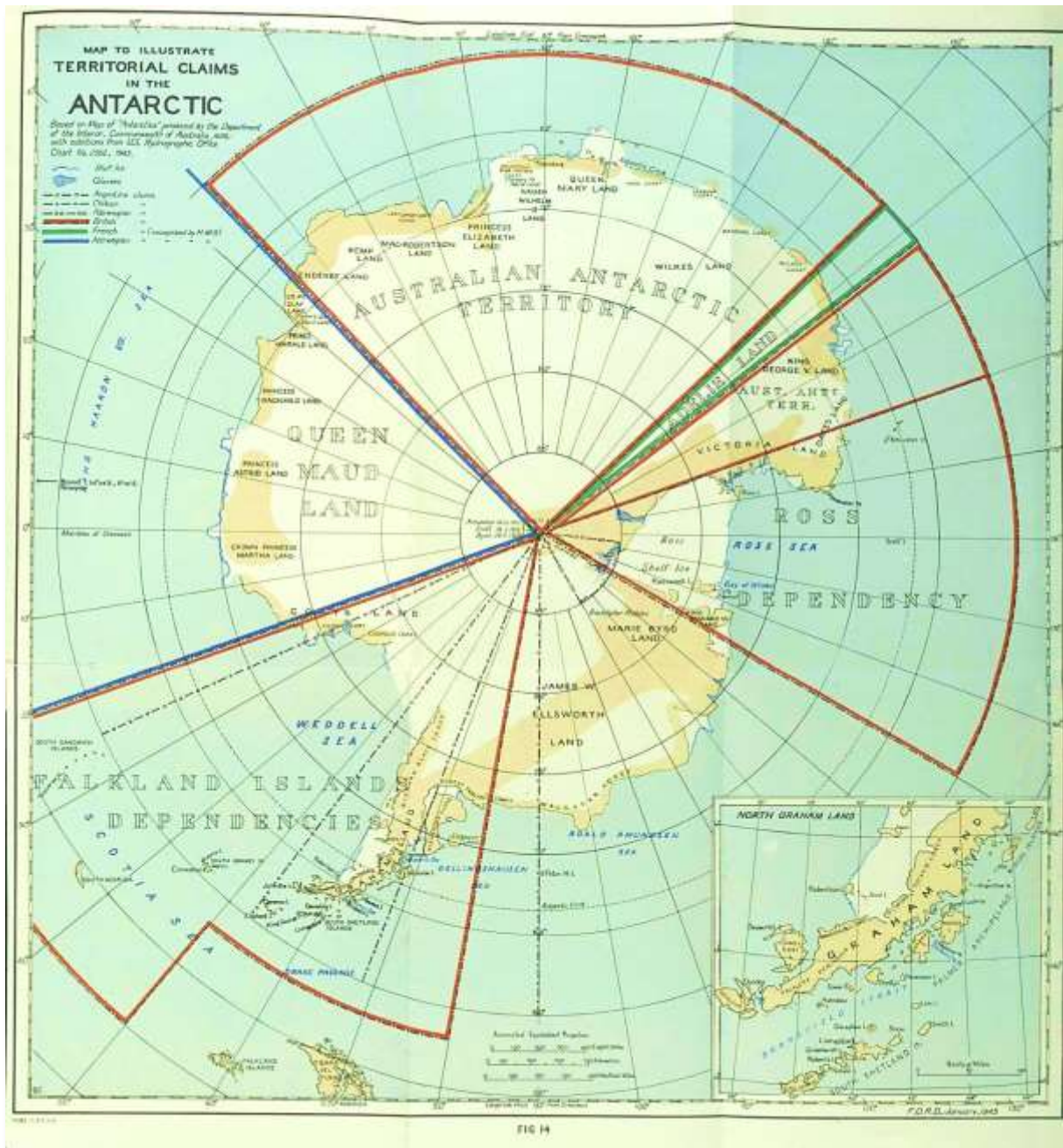
az antarktisi Ausztrál Államszövetségi Független Terület [azaz az Ausztrál Antarktisi Terület – Sz. K.] határait”,<sup>521</sup> éppen úgy, ahogyan azok annak 1933-as alapítóiratában szerepelnek. Miután az említett dokumentumban brit részről a k. h. 45° került kijelölésre nyugati határsávként, ez már teljesen egyértelmű állásfoglalás volt az ügyben. Valamelyest kérdéses maradt azonban a Coats-földdel kapcsolatos ügy, amelynek keleti határa Nagy-Britannia álláspontja szerint a ny. h 20°-nál húzódott. E tekintetben azonban inkább csak a pontatlan megfogalmazást volt szükséges tisztázni, mivel Norvégia ezt alapvetően nem is vitatta. Az pedig, hogy a Dronning Maud-föld északi és déli kiterjedése nem volt meghatározva, brit részről inkább csak pozitívumnak számított, mivel azt jelezte, hogy Norvégia nem követeli magának a Déli-sarkpontot, amelyre Amundsen felfedezése révén erős érvei is lehetnének, illetve a környező óceáni területeket sem sajátítja ki egyértelműen. Mindezekről függetlenül azonban Nagy-Britannia egyáltalán nem sietett, hogy visszaigazolja a norvég jogigényt, ami az előzmények ismeretében nem is volt meglepő. A *Foreign Office* az 1939. február 6-án küldött újabb norvég jegyzékre csak annyit válaszolt, hogy nyugtázza az Ausztrál Antarktisi Terület elismerését, saját álláspontját azonban nem közölte VII. Haakon dekrétumával kapcsolatban.<sup>522</sup> Mindent egybevetve azonban 1939 márciusának végére kezdett kikristályosodni a brit álláspont. A Külügyi Hivatal 1939. március 31-én üzenetet küldött az ügyben az ausztrál miniszterelnöknek, amely egyebek mellett a következőket tartalmazta: „Feltéve, hogy nincs konfliktus a norvég követelések keleti határvonala és az Ausztrál Államszövetség antarktisi területének nyugati határvonala között, és ha a norvég követelés nyugati határvonalának definíciója kielégítő oly módon, mint «a Coats-föld határvonala», javasolt... a norvég követelés elismerése.”<sup>523</sup> Ausztrália 1939. április 21-én (tíz nappal a *Schwabenland* Cuxhavenbe történő visszaérkezése után) jelezte, hogy nem áll vitában Norvégiával az Ausztrál Antarktisi Terület nyugati határvonalát illetően és ebből kifolyólag Canberra részéről nincs akadálya a norvég területi igény hivatalos elismerésének.<sup>524</sup>

<sup>521</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Norwegian Legation, London. 14th January, 1939. (W 811/431/50). No 12./1939. (Levél: Colban – Halifax.)

<sup>522</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Foreign Office S.W.1. 7th February, 1939. No W 810/431/50. (Levél: Roberts – Colban.)

<sup>523</sup> „Provided that there is no conflict between the Eastern boundary of the Antarctic territory of the Commonwealth of Australia, and that the definition of the Western boundary of the Norwegian claim as „boundary of Coats Land” is satisfactory, it is proposed... to recognise the Norwegian claim.” NAAC A981, ANT 51 PART 3. Commonwealth of Australia. Circular despatch B No. 26. Downing Street, 31 March, 1939. Secret. (Levél: Foreign Office – Canberra.)

<sup>524</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Prime Minister’s Department. Cablegram sent to the Secretary of State for Dominion Affairs, London. Date sent 21st April, 1939. No. 44.



44. ábra. Dronning Maud Land (*Queen Maud Land*) egy 1939-ből származó ausztrál térképen, a Falkland-szigeteki Független Területek és az Ausztrál Antarktisz Terület közötti régióban. Barna árnyalattal jelölve a körzetet érintő norvég felfedezések. (A térkép annyiból pontatlan, hogy a norvég területi igény legdélibb kiterjedéseként a Déli-sarkpontot adja meg, megvalójában azonban ez nem volt meghatározva. A szintén definiálatlan északi határvonalat viszont helyesen nem jelöli.)

Forrás: NAAC A4311, 365/8. Map to Illustrate Territorial Claims in the Antarctic. Department of Interior, Commonwealth of Australia, 1939.

Miután Nagy-Britannia biztosra vehette, hogy norvég részről a továbbiakban nem kell ellenállással számolnia a brit fennhatóság alá vont antarktisz területekkel kapcsolatban, *Dronning Maud Land* elismerésének London részéről legfeljebb az képezhető volna

akadályát, ha a régió birodalmi annexiójának terve már előrehaldott állapotban lett volna. Valójában azonban a szóban forgó zónában nem voltak elméleti brit jogcímek, csak norvég – és ekkorra már német – felfedezések. Ettől függetlenül azonban Norvégia 1939 nyarán mégsem kapta meg a „zöld jelzést”, ami egyre nagyobb nyugtalansággal töltötte el az érintett szakembereket, s kiváltképp az antarktisi norvég ügyek előmozdítását leginkább szorgalmazó Adolf Hoelt, aki ugyanezen év augusztusában egy rendkívül ambiciózus, ám legalább ugyanannyira költséges kutatóexpedíció tervét terjesztette a gazdasági minisztérium elé.<sup>525</sup> Hoel pontosan tudta, hogy a korábbi, szigetszerű norvég felfedezések ugyan kiváló kiindulási alapot képeznek a területi igény kérdésében, azonban egy esetleges vitában komoly megerősítésre szorulnának, mivel a Dronning Maud-föld túlnyomó része továbbra is felderítetlen, így az egészre vonatkoztatott jogkövetelést még az effektív okkupáció hiányától eltekintve is erősen vitatni lehetne. A minisztérium azonban a csillagászati összegek miatt mégsem lelkesedett az ötletért, s azon az alapon, hogy a vállalkozásnak nincs konkrét köze a bálnavadászathoz, elvetette a tervet.<sup>526</sup> Hasonló álláspontra helyezkedett a korábbi norvég expedíciók fő patrónusa, Lars Christensen is, aki pénzt nem, csak „*korlátozott logisztikai támogatást*”<sup>527</sup> ajánlott fel, így a terv végül nem valósult meg. Norvégia hozzáállását a kérdéshez Peder Roberts a következőképpen fogalmazta meg *The European Antarctic* címet viselő könyvében: „*az Antarktisz németté válásának megakadályozása egy dolog volt; aktívan norvéggá tenni azonban teljesen más lapra tartozott.*”<sup>528</sup> Norvégia egyszerűen biztosítani akarta a területet, nehogy korábbi erőfeszítései a briteknél sokkal kevésbé kompromisszumkésznek tűnő németek váratlan megjelenésével teljesen elveszenek.

A kérdés jogi vonatkozásai azonban végül sohasem kerültek semmilyen nemzetközi fórum elé, mivel 1939. szeptember 1-jén Németország lerohanta Lengyelországot, a brit *Foreign Office* pedig éppen ezt a napot találta alkalmasnak arra, hogy tudassa a fentebb már említett Erik Colban londoni norvég megbízottal: „*Hivatkozva 1939. jan. 14-i, 11/1939. számú, majd február 6-i, 31/1939. számú jegyzékeire* [amelyek a norvég területi követelés bejelentéséről, illetve annak részleteiről tájékoztatták Londont – Sz. K.]... *megtiszteltetés számomra, hogy közölhetem kormányával, [miszerint – Sz. K] Őfelsége egyesült királyságbeli, ausztrál államszövetségi és új-zélandi kormányai elismerik a kérdéses terület*

---

<sup>525</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 75.

<sup>526</sup> Uo.

<sup>527</sup> Uo.

<sup>528</sup> „*Preventing the Antarctic from becoming German was one thing; actively making it Norwegian was another one altogether.*” (Uo.)

*feletti norvég szuverenitást.*”<sup>529</sup> A Külügyi Hivatal természetesen határozottan belefoglalta a koordinátákat a jegyzékbe, s emlékeztette a norvégokat, hogy a Dronning Maud-föld és az Ausztrál Antarktisi Terület határvonala a k. h. 45°-nál húzódik; emellett pedig a félreértések elkerülése végett felhívta a figyelmüket arra is, hogy a norvég zóna nyugati kiterjedése nem értelmezhető másképp, mint a ny. h. 20°, mivel ez a brit fennhatóság alatt lévő Coats-föld és egyben a Falkland-szigeteki Független Területek határvonala.<sup>530</sup> Habár a britek a London és Canberra közötti korábbi konzultáció tartalma alapján már korábban is nagyon erősen hajlottak a norvég területi követelés elismerésére, az európai háború kitörése végleg egyértelművé tette a helyzetet. Az pedig, hogy azonnal, azaz még 1939. szeptember 1-jén időt szántak a jóváhagyó nyilatkozat kiküldésére, amikor nyilvánvalóan ezernyi más, a prioritásokat tekintve sokkal fontosabb ügy – például a Németországnak küldendő hadüzenet kérdése – terhelte a kormányt, jelzi, hogy egyáltalán nem volt mellékes számukra ez a probléma; illetve azt is, hogy előre eltervezhették a lépést. A második világháború nyitányán tehát úgy tűnt, hogy Norvégia a brit jóváhagyással antarktisi érdekeltségeinek biztosítása terén jelentős előrelépést ért el – nyilvánvaló volt azonban az is, hogy a háború alakulása még komolyan befolyásolhatja az ügy végkifejletét.

---

<sup>529</sup> NAAC A981, ANT 51 PART 3. Foreign Office, S.W.1. 1st September, 1939. No. W 12397/431/50. (Levél: Farquhar – Colban.) Az említett kormányok mellett Franciaország is elismerte a norvég követelés jogosságát. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 87.)

<sup>530</sup> Uo.

C O P Y.

No. W 12397/431/50.

FOREIGN OFFICE, S.W.1.

1st September, 1939.

Sir,

With reference to your notes No. 11/1939 of the 14th January and No. 31/1939 of the 6th February last, in which you were so good as to forward to me particulars regarding the Norwegian Royal Decree of the 14th January 1939, placing under Norwegian sovereignty the portion of the Antarctic Continent stretching between the Falkland Islands Dependency (frontier of Coats Land) on the west and the frontier of the Australian Antarctic Dependency (45° east longitude) on the east, I have the honour to state, for the information of your Government, that His Majesty's Governments in the United Kingdom, the Commonwealth of Australia and New Zealand, recognise Norwegian sovereignty over the territory in question.

2. I have the honour to point out, however, that the Norwegian decree does not define the western boundary of the Norwegian antarctic territory by any degree of longitude, and as the eastern boundary of the Falkland Islands Dependencies, under Article 1 of the Letters Patent of the 26th March 1917, is the 20th degree west longitude, I have the honour to suggest that, in order to avoid any ambiguity on this point, the western boundary of the Norwegian territory should be defined as the 20th degree of west longitude.

I have, etc.,

(Sgd.) H.L. PARQUHAR.

Monsieur Erik Andress Colban,  
etc., etc., etc.

45. ábra. A brit Külügyi Hivatal által Erik Colban londoni norvég követ számára 1939. szept. 1-jén küldött irat, amelyben Nagy-Britannia, Ausztrália és Új-Zéland elismeri a Dronning Maud-földre bejelentett norvég területi igényt.

Forrás: NAAC A981, ANT 51 PART 3. Foreign Office, S.W.1. 1st September, 1939. No. W 12397/431/50.



### 3.2.2. Német elképezések egy antarktisi szektor feletti fennhatóság megszerzésére

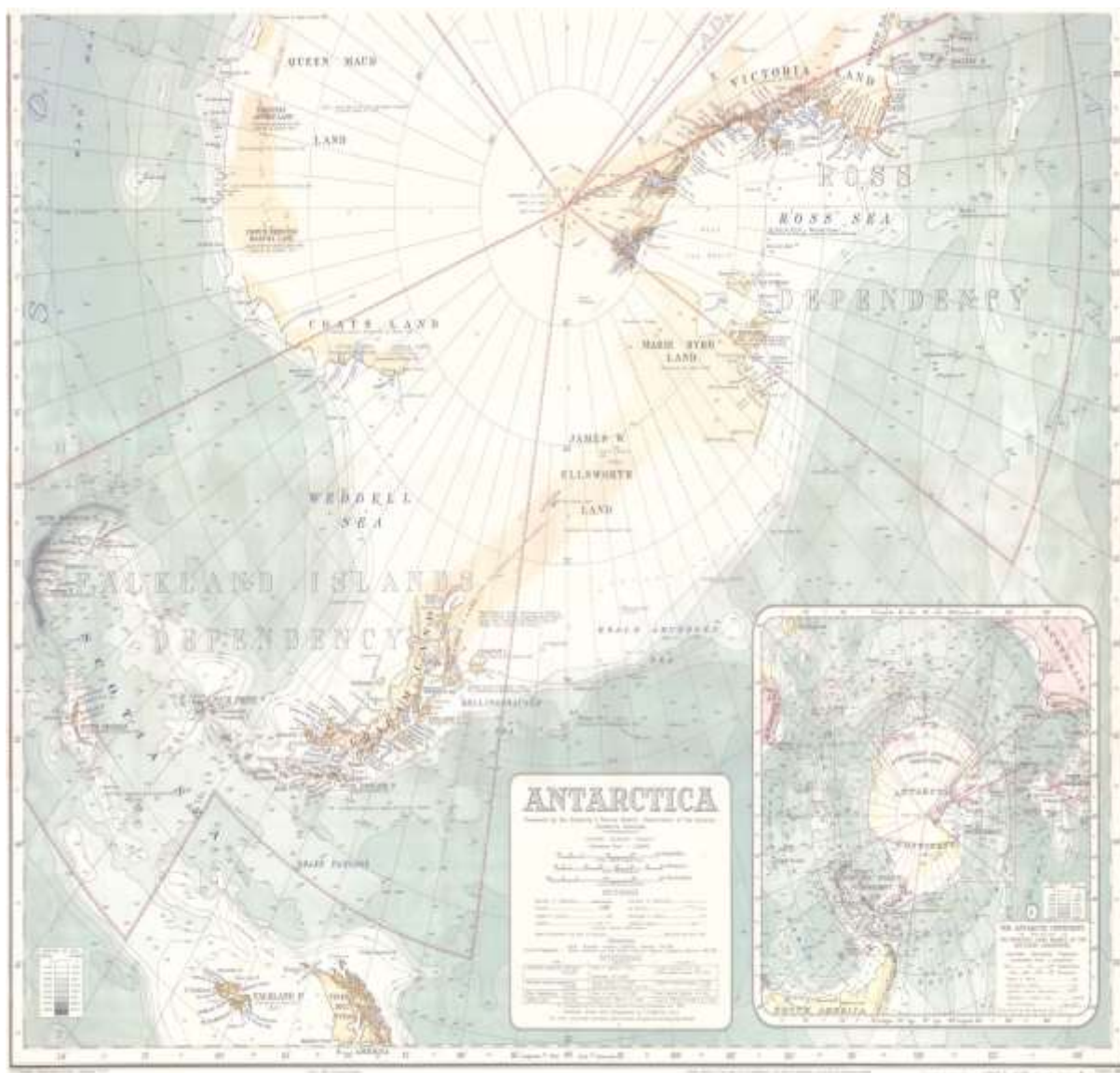
#### 3.2.2.1. Az 1938–1939-es Schwabenland-expedícióval kapcsolatos német álláspont és Helmuth Wohlthat összegző cikke

A Schwabenland-expedíció eredményei – amelyekkel a német kormány a legmesszebbmenőkig elégedett lehetett – valóban lehetővé tették, hogy Németország kísérletet tegyen egy önálló antarktisi szektor létrehozására, illetve vitassa a Dronning Maud-földre – különösen annak egészére – bejelentett norvég jogigényt. Norvégia követelése a gyakorlatban a ny. h. 20° és a k. h. 45° között elterülő (azaz a Falkland-szigeteki Független Területek és az Ausztrál Antarktisi Terület közötti teljes) régióra vonatkozott, míg a német felfedezések a ny. h. 11°50' és a k. h. 20° között szolgáltatottak valós alapot területi igény kinyilvánítására. Ez alapján pedig az esetleges vita norvég szempontból elsősorban a Kronprinsesse Märtha-partot (k. h. 5°; ny. h. 20°) és a Prinsesse Astrid-partot (k. h. 10–15°) érinthette. Az alábbi ausztrál térképen – amelynek különösen a digitális, nagy felbontású változatát érdemes tanulmányozni – láthatóak az egymást átfedő norvég és német felfedezések (pontosabban utóbbiak esetében a német tevékenység ténye), mindemellett pedig a magyarázatok tartalma is beszédes. A térképet, amely teljes változatában az egész Antarktist ábrázolja, az ausztrál belügyminisztérium megbízásából készítették 1939-ben, a Schwabenland-expedíció eredményeinek ismeretében. Ez alapján pedig a következőket jelölték rajta: „*Kronprinsesse Märtha-part. Felfedezte 1930-ban Riiser-Larsen [norvég pilóta – Sz. K.], kiegészítések Ritscher által 1939-ben.*”<sup>531</sup> Illetve: „*Prinsesse Astrid-part. Felfedezte 1931-ben Halvorsen [norvég hajóskapitány], kiegészítések Ritscher által 1939-ben.*”<sup>532</sup> A megfogalmazás jelzi, hogy az ausztrál (és a brit) kormány az Alfred Ritscher expedícióvezető neve alatt említett német eredményekre csupán kiegészítéseként tekintett, tehát a területi igény szempontjából a norvég felfedezéseket tartotta előbbrevalónak. Németország viszont megpróbálta kiaknázni a kiválóan sikerült expedíció adta lehetőségeket és azonnal megkezdte a jogvita előkészítését.

---

<sup>531</sup> NAAC AA1964/7, 30. Portion of map of Antarctica. South Pole with Ross and Falkland Islands Dependencies, 1939.

<sup>532</sup> Uo.



46. ábra. A fenti, 1939-ből származó ausztrál térképen ugyan határvonalakkal nem, de jegyzetekkel jelölik az egymást átfedő norvég és német felfedezéseket. A legnyugatibb norvég körzet, a Kronprinsesse Märtha-part alatti felirat: „Felfedezte 1930-ban Riiser-Larsen, kiegészítések Ritscher által 1939-ben.” („Discovered by Riiser-Larsen 1930, additions by Ritscher 1939). Ehhez hasonlóan a Prinsesse Astrid-partnál tett megjegyzés: „Felfedezte 1931-ben Halvorsen, kiegészítések Ritscher által 1939-ben.” („Discovered by Halvorsen 1931, additions by Ritscher 1939.”)

Forrás: NAAC AA1964/7, 30. Portion of map of Antarctica. South Pole with Ross and Falkland Islands Dependencies, 1939.

Hermann Göring 1939. március 7-én (a visszaúton lévő *Schwavenland* ekkor éppen Fokvárosban tartózkodott) táviratban értesítette Alfred Ritschert arról, hogy rendkívül nagyra értékeli a kutatócsapat által elért eredményeket:

„Fogadja legszívélyesebb gratulációmát a jelentős sikerhez, amelyet Ön és expedíciója az Antarktisz egy nagy területének tanulmányozásával kivívtak. Büszke vagyok a pilóták kiváló bevetésére, a tudósok sikeres munkájára és a teljes legénység példamutató

magatartására. Ön és expedíciója... olyan teljesítményt vittek véghez, amely méltó Nagy-Németország világban elfoglalt pozíciójához.”<sup>533</sup> A *Deutsches Nachrichten Büro*, azaz a Német Távirati Iroda már az expedíció visszaérkezésének napján, azaz 1939. április 11-én közleményt adott ki, amelyben részletezte a kutatóút tudományos eredményeit.<sup>534</sup> Figyelemre méltó, hogy a *Schwabenland* útja a tengerentúlon is felkeltette az érdeklődést, mégpedig kifejezetten a területi viszályal kapcsolatban. A torontói *The Globe and Mail* hírlap 1939. március 10-én *Nazis and Norway Claim Same Antarctic Lands* (A nácik és Norvégia ugyanazon antarktiszi területeket követelik) címmel cikket közölt a kialakulóban lévő viszályról, amelyet több szempontból is érdemes idézni. A hírben visszautalnak arra, hogy Norvégia 1939. január 14-én bejelentette szuverenitását egy hatalmas déli-sarkvidéki régió (azaz Dronning Maud-föld) felett, amely a német expedíció műveleti területét is magában foglalja,<sup>535</sup> s megemlítenek egy 1939. március 9-én kiadott német közleményt is, amely arról tájékoztató, hogy Ritscher csapata mintegy 350 ezer km<sup>2</sup> kiterjedésű szárazföldet derített fel az Antarktison.<sup>536</sup> Mindezek mellett a cikk közli Halvdan Koht norvég külügyminiszter sajtónyilatkozatának lényegét is az üggyel kapcsolatban, amelyben a politikus visszautasította a félhivatalos (az újság a *semi-official* kifejezést használja) német jogigényt, s rámutatott arra, hogy a Schwabenland-expedíció a norvég követelés bejelentésének pillanatában még nem tartózkodhatott az antarktiszi vizeken.<sup>537</sup> Ez utóbbi megállapítás egyrészt megfelelt a valóságnak, másrészt azért is fontos momentum, mert a hivatkozott német közlemény éppen az ellenkezőjét állította, s arra hivatkozott, hogy Norvégia az alatt az idő alatt jelentette be a fennhatóságát Dronning Maud-föld felett, miközben a német expedíció a körzetben munkálkodott.<sup>538</sup> Ehhez hasonlóan a német közlemény megkérdőjelezte a korábbi felfedezések valódiságát *Neu-Schwabenland* körzetében, s vitatta, hogy a norvégok korábban

---

<sup>533</sup> „Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines grossen Gebietes der Antarktis errungen haben, beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben... eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist.” HERRMANN, Ernst: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*. Safari Verlag, Berlin, 1941. 5. A visszaérkezést követően, 1939. április 12-én egyébiránt maga Adolf Hitler is elküldte gratulációját az expedíció számára. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 80.)

<sup>534</sup> TNA CO 78/211/2. No. 439. British Embassy–Halifax. (Az angol fordításban meglévő irat tartalma a 2.1.3. *Neu-Schwabenland* „születése” – az 1938-1939-es német Antarktisz-expedíció tudományos eredményei című fejezetben került bemutatásra.)

<sup>535</sup> Sz. n.: *Nazis and Norway Claim Same Antarctic Lands*. *The Globe and Mail*, 1939. márc. 11. 28.

<sup>536</sup> Uo.

<sup>537</sup> Uo.

<sup>538</sup> „The Germans said Norway had proclaimed its sovereignty over the territory while a German expedition working there.” (Uo.)

légi fényképezést hajtottak végre a terület felett.<sup>539</sup> Függetlenül attól, hogy a német eredmények – különös tekintettel a kartográfiai munkálatokra – a későbbiek folyamán jóval precízebbeknek bizonyultak a norvégok úttörő jelleggel végzett fotózásainál, a vitatott régiók esetében a Kronprinsesse Märtha-partot 1930-ban Hjalmar Riiser-Larsen és Finn Lützow-Holm pilóták egyértelműen a levegőből pillantották meg. A felfedezés elsőségét tekintve tehát Oslo álláspontja állt közelebb a valósághoz, másrészt viszont a Schwabenland-expedíció számos olyan helyszínt is feltérképezett, amelyet a norvégok sohasem láttak.

A német expedíció szellemi kitervelője, Helmuth Wohlthat 1939 májusában *Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/1939* cím alatt cikket tett közzé a négyéves terv szöcsöveként funkcionáló *Der Viehrjahresplan* folyóiratban, amelyben részletes összefoglalást adott a kutatóútról.<sup>540</sup> Mivel az írás tartalma a német kormány hivatalos állásfoglalásának is tekinthető az ügyben, érdemes részletesebben is foglalkozni vele. Wohlthat bevezetésként felsorolja a német Antarktisz-kutatás legfontosabb mérőföldköveit, úgymint az 1898–1899-es Valdiva-expedíciót, a Drygalski- és Filchner-féle két nagyszabású vállalkozást (1901–1903, ill. 1911–1912), amelyek a Kaiser Wilhelm II-part és a Prinzregent Luitpold-föld felfedezéséhez vezettek, s megemlíti a *Meteor* kutatóhajó 1925–1927 közötti útját is, amely szintén járt az antarktisi vizeken.<sup>541</sup> A szerző megjegyzi, hogy „ezen expedíciók mindegyike tudományos célokat követett”,<sup>542</sup> s azt is, hogy Németország számára az Antarktisz és különösen a környező óceáni területek gazdasági szempontból az elmúlt években felértékelődtek. „A zsírellátásban a külföldi nyersanyagok behozatalától való függőség csökkentésére irányuló német törekvés... 1936/1937-ben a német bálnavadászat újraindításához vezetett. Az 1938/1939-es vadászati szezonban 7 német flotta vett részt a pelágikus [azaz bálnafeldolgozó hajókkal folytatott – Sz. K.] antarktisi bálnavadászatban... a megtakarított devizamennyiség sok millió birodalmi márkát tett ki.”<sup>543</sup> Wohlthat, hogy Németország bálnavadászatban elfoglalt szerepét kihangsúlyozza, kitér arra is, hogy a német kormány az 1937-es bálnavadászati konferencián elfogadott rendelkezések aláírói közé

---

<sup>539</sup> Uo.

<sup>540</sup> WOHLTHAT, Helmuth: *Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/1939. Der Vierjahresplan*, 1939/9. 613–617.

<sup>541</sup> Uo. 613. Wohlthat megemlíti, hogy a Kaiser Wilhelm II-part és a Prinzregent Luitpold-föld közül az előbbi az aktuális állapotok szerint az ausztrál, míg az utóbbi a brit fennhatóság alatt álló falklandi szektorban fekszik. (Uo.)

<sup>542</sup> „Alle diese Expeditionen haben wissenschaftliche Ziele verfolgt.” (Uo.)

<sup>543</sup> Uo.

tartozik, arról azonban már nem tesz említést, hogy Berlin éppen az ott meghozott korlátozó intézkedések miatt tulajdonképpen sohasem tartotta be az egyezményt.<sup>544</sup>

A Wohlthat-féle cikkben szerepel, hogy Németország politikai célja a Schwabenland-expedícióval „*a német bálnavadászok számára ott [azaz a Déli-sarkvidéken – SZ. K.] egy támaszpontot létesítése*”<sup>545</sup> volt, s az is, hogy Hermann Göring a német bálnavadászati érdekek védelmében rendelte el a kutatóút végrehajtását.<sup>546</sup> A szerző kizárólag a gazdasági és az ehhez kapcsolódó nemzetközi összefüggésekről beszél, azok német értelmezését viszont igen részletesen bemutatja. Leírja, hogy a brit fennhatóság alatt álló antarktiszi területeken tevékenykedő norvég bálnavadászokat Nagy-Britannia adófizetésre kötelezte, s bemutatja azokat a régiókat (Falkland-szigeteki Független Területek, Ausztrál Antarktiszi Terület, Ross Független Terület, Adélie-föld, I. Péter-sziget, Bouvet-sziget) amelyek a korábbi időszakban brit, ausztrál, új-zélandi, francia, illetve norvég fennhatóság alá kerültek.<sup>547</sup> A hosszú felsorolás célja nyilvánvalóan annak érzékeltetése, hogy Németország annak ellenére sem rendelkezik saját déli-sarkvidéki területtel, hogy korábban komoly eredményeket ért el az Antarktiszkutatásban, ráadásul 1936 óta a térségbeli bálnavadászoknak is aktív szereplője. Wohlthat megemlíti a Dronning Maud-földre bejelentett, 1939. január 14-i norvég királyi dekrétumot is, hozzátéve, hogy a követelés „*auf Grund der behaupteten geographische Entdeckung*”,<sup>548</sup> azaz „*állítólagos földrajzi felfedezés*” alapján került bejelentésre. Ez utóbbi megállapítás összhangban áll a korábbi német kormánynyilatkozatokkal, amelyek nem csupán a norvég felfedezések precizitását, de alkalmasint létezését is kétségbe vonták. A Schwabenland-expedíció korábban már említett eredményeinek méltatása mellett Wohlthat kiemeli, hogy „*a német Antarktiszkutatás egyik nagy jelentősége abban áll, hogy megteremtette Németország számára az előfeltételeit az antarktiszi felségjogokkal kapcsolatos jövőbeli nemzetközi vitákban való részvételre.*”<sup>549</sup> A német vezetés álláspontja szerint tehát a sikeres

---

<sup>544</sup> Uo.

<sup>545</sup> Uo.

<sup>546</sup> Az idevágó szöveg német nyelven: „*Der Wunsch nach Sicherung der neuen Rohstoffquelle in der Antarktis ließ auch den Gedanken auftauchen, dort einen Stützpunkt für die deutschen Walfänger zu schaffen... In Verfolg der deutschen Walfanginteressen ordnete deshalb Generalfeldmarschall Göring als Beauftragter der Vierjahresplan die Entsendung einer Expedition in die Antarktis...*” (Uo. 613–614.) Támaszpont alatt Wohlthat valószínűleg nem konkrét bázisra gondolt, hanem sokkal inkább *Neu-Schwabenland* területét értette alatta, mint olyan körzetet, amelynek birtoklása biztosíthatja a környező vizeken folytatott német bálnavadászati függetlenségét.

<sup>547</sup> Uo. 614.

<sup>548</sup> Uo.

<sup>549</sup> „*Eine weitere große Bedeutung der Deutschen Antarktischen Expedition liegt darin, daß sie die Voraussetzungen für eine Beteiligung Deutschlands bei künftigen internationalen Auseinandersetzungen über Hoheitsfragen in der Antarktis geschaffen hat.*” Uo. 617.

expedíciót követően Németország bekapcsolódása az antarktiszi kontinens felosztásába eldöntött tény volt.

1939. május 5-én az expedícióvezető, Alfred Ritscher neve alatt is megjelent egy újságcikk a *Kölnische Zeitung* hasábjain, amely tartalmilag és következtetéseit tekintve megegyezik Wohlthah írásával, mégis érdemes külön kiemelni, ugyanis a cikket május 9-én a berlini brit követség angol fordításban a brit Külügyi Hivatal és az Admirális számára is továbbította.<sup>550</sup> Ritscher ebben egyebek mellett következőket írja: „*Érdekfeszítő tudományos megfigyeléseken kívül, ennek a felfedezésnek [azaz Neu-Schwabenland feltérképezésének – Sz. K.] a felhasználását hatalmas érdeklődés fogja övezni. A körzet feltérképezése sokkal pontosabb, mint bármely másik országé, amely követeléseket fogalmaz meg az Antarktison. Az expedíció büszke arra, hogy hozzájárulhatott ahhoz, hogy Németországgal konzultálni kell az antarktiszi kontinens szuverenitását illetően.*”<sup>551</sup> Ez utóbbi bekezdést brit részről az egyik hivatalnok, aki az ügygel foglalkozott, egy lapszéli megjegyzéssel látta el: „*Elképzelhetőnek tartom, hogy ez a legfőbb cél*”<sup>552</sup> – azaz a német antarktiszi szektor kialakítása. Az expedícióról Walther Pahl is említést tett a korábban már említett, *Weltkampf um Rohstoffe* címen 1939-ben kiadott művében, amelyben a nyersanyagokért folytatott nemzetközi versengést mutatta be, s a Wohlthah-féle vonalat követve megjegyezte, hogy az antarktiszi vizeken folytatott német vizsgálatok nagy jelentőséggel bírnak a bálnavadászat szempontjából, s kijelentette, hogy: „*a német bálnavadászflootta új feladatok előtt áll. A német Antarktisz-expedíció 1939 áprilisában tért haza a Schwabenland katapulthajón, miután felderített 600 000 négyzetkilométert [a Déli-sarkvidéken – Sz. K.]*”<sup>553</sup> Egyértelműnek tűnt tehát, hogy Németország területi követelés bejelentésén gondolkodik, s mindent megtesz annak érdekében, hogy részben a norvég felfedezések gyengítésével, részben pedig a német eredmények hangsúlyozásával ezt nemzetközileg is minél elfogadhatóbbá tegye.

A tudományos munkálatok kiértékelése a *Schwabenland* visszaérkezését követően azonnal elkezdődött: az expedíció eredményeiről az előzetes összefoglaló (*Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*), amely az *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie* című folyóirat különszámaként jelent meg, 1939 augusztusára

---

<sup>550</sup> German Antarctic Expedition. TNA CO 78/211/2. Press Report. German Antarctic Expedition. British Embassy, Berlin. 9th May, 1939. W 7538/431/50. No. 537 (531/2/39).

<sup>551</sup> Uo.

<sup>552</sup> Uo.

<sup>553</sup> PAHL: i. m. 275.

készült el.<sup>554</sup> Ebben a munkában a tudományos stáb tagjai, azaz Alfred Ritscher expedícióvezető, Erich Barkley biológus, Leo Gburek geofizikus, Ernst Herrmann geográfus, Karl-Heinz Paulsen oceanográfus, illetve Herbert Regula és Heinz Lange meteorológusok közöltek beszámolókat az elvégzett feladatokról.<sup>555</sup> A németek tehát gőzerővel dolgoztak az eredmények közzétételén, ez azonban csak a terveik egyik részét képezte. A német kormány ugyanis a *Schwabenland* visszaérkezését követően azonnal hozzálátott egy újabb kutatóút megszervezéséhez, amelynek 1939/1940 fordulóján kellett volna megvalósulnia.<sup>556</sup> Korábban említésre került, hogy 1939 augusztusában a norvég kormány is egy Antarktisz-expedíció kiküldésében gondolkodott a Dronning Maud-földre, ezt azonban végül elvetette. Berlin azonban a leghatározottabban nekiveselkedett, hogy előkészítse a következő felderítő utat, amelynek viszont – amint az a következő fejezetben részletezésre kerül – első hallásra meglepő módon egyáltalán nem *Neu-Schwabenland* körzete lett volna a célpontja.

### 3.2.2.2. A második Schwabenland-expedíció terve (1939–1940)

Az 1939–1940 német Antarktisz-expedíció koncepciója annak ellenére is nagy jelentőséggel bír a témakör szempontjából, hogy megvalósítása végül kútba esett, mivel a vállalkozást a második világháború 1939 szeptemberében bekövetkezett kitörése miatt előbb kényszerűségből elhalasztották, 1941. november 1-jén pedig véglegesen le is fűjták.<sup>557</sup> Ritscher expedícióvezető – érzékelve, hogy a kutatóút sikeres végrehajtása elnyerte a legmagasabb kormánykörök tetszését – már a visszaúton hozzálátott egy újabb terv kidolgozásához, amely megvalósulása esetén az antarktisi német tevékenységet több szempontból is új dimenzióba emelte volna.<sup>558</sup> Ritscher egy, az 1938–1939-es úthoz rendkívül hasonló, ám annál nagyobb szabású felderítő expedícióban gondolkodott, amelynek

---

<sup>554</sup> Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8. Megjegyzendő, hogy a publikáció a gyakorlatban minden valószínűség szerint csak a háború kitörését követően, 1939 szeptemberében jelent meg. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 85–86.)

<sup>555</sup> Uo. Ernst Herrmann ismeretterjesztő könyve (Deutsche Forscher in dem Südpolarmeer), valamint a Ritscher neve alatt megjelent szakmai kiadvány (Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Deutschen Lufthansa A. G. M. S. „Schwabenland), amelyek korábban már többször említésre kerültek, a háború alatt jelentek meg, 1941-ben, illetve 1942-ben. Az expedícióban „jégkalauzként” tevékenykedő tapasztalt bálnavadász, Otto Kraul életrajzi könyve (Käpt'n Kraul erzählt: 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis) azonban még 1939-ben napvilágot látott, s ebben a szerző külön fejezetet szentelt az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció számára.)

<sup>556</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 88.

<sup>557</sup> Uo. 90.

<sup>558</sup> Uo. 87.

esszenciáját szintúgy a légi fényképezésre alapozott kartográfiai munkálatok képezték volna, s amelynek előzetes tervezetét a *Schwabenland* Németországba történő visszakezését követően haladéktalanul elő is terjesztette Helmuth Wohlthat államtanácsosnak.<sup>559</sup> Csakhogy a kapitány nem *Neu-Schwabenland* körzetét, hanem az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsának egy részét, a ny. h. 80–130° közötti régiót javasolta műveleti területként – és mint alább még szóba kerül, gazdasági és politikai megfontolásokból ezt az elképzelést Wohlthat, illetve a német kormány is támogatta.<sup>560</sup>

Az 1939–1940-es kutatóút irányelveit tartalmazó egyik, titkos jelzéssel ellátott irat (*Richtlinien für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen Antarktis-Expedition*) fennmaradt, így részletes képet kaphatunk arról, hogyan kívánta megvalósítani a német vezetés az újabb expedíciót.<sup>561</sup> Göring hivatalosan 1939. június 19-én rendelte el az előkészületek megkezdését, Helmuth Wohlthatra bízva a szervezést – az alapelvekkel kapcsolatos dokumentumot pedig, amelyet már Wohlthat írt alá, többek között a *Kriegsmarine* főparancsnoksága, a Birodalmi Gazdasági Minisztérium, a Birodalmi Élelmezési és Mezőgazdasági Minisztérium, a Birodalmi Légiközlekedési Minisztérium és a *Lufthansa* részére is továbbították.<sup>562</sup> A felderítő vállalkozás vezetőjévé természetesen Alfred Ritschert nevezték ki, fő kutatóhajóként pedig ezúttal is a *Schwabenlandot* vették számításba.<sup>563</sup> A gőzkatapultokkal felszerelt, bevált tengerjáró mellett azonban a *Kehdingen* halászgőzöst és a *Wal I* bálnavadászhajót is a déli vizekre irányították volna, mégpedig Otto Kraul, a tapasztalt bálnavadász és „jégkalauz” parancsnoksága alatt.<sup>564</sup> A két kísérőhajó elsősorban a térségbeli bálnapopuláció feltérképezésének feladatát kapta, míg a tudományos kutatás elvégzése értelemszerűen a *Schwabenland* legénységére hárult volna.<sup>565</sup> Az expedíció kijelölt feladatai gyakorlatilag megegyeztek a legutóbb elvégzettekkel, azonban az előző vállalkozás tapasztalatai alapján a németek több módosítást is eszközöltek a hatékonyság további növelése érdekében.

---

<sup>559</sup> Uo. 88.

<sup>560</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 87.

<sup>561</sup> *Verschiedene geheime Angelegenheiten des Ernährungswesens*. Band 1. Bundesarchiv – Berlin-Lichterfelde (a továbbiakban: BABL) R 2/18372. *Richtlinien für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen Antarktis-Expedition, 1939–40*. W. XVII. 773. Entwurf. Berlin, den 28. August 1939. Geheim! (A továbbiakban: BABL R 2/18372.)

<sup>562</sup> Uo.

<sup>563</sup> Uo. 1.

<sup>564</sup> Uo. 1–2.; 6.

<sup>565</sup> Uo. 6.



Ritscher a kulcsfontosságú légi fényképezéshez nagyobb teljesítményű hidroplánokat kért, azzal kapcsolatban azonban, hogy pontosan hány repülőgépet szállítottak volna magukkal az útra, némiképp bizonytalanok a források. Az irányelveket tartalmazó, 1939. augusztus 28-i dátummal kibocsátott dokumentum egy *Junkers Ju-52-es* és egy *Fieseler Storch* típusú *Flugboot* bevetéséről ír,<sup>566</sup> a Lüdecke – Summerhayes szerzőpáros azonban az előzőek mellett két 24 tonnás *Dornier* repülőcsónakról is említést tesz a *The Third Reich in Antarctica* című műben.<sup>567</sup> Mindenesetre a négy hidroplán alkalmazása mellett több szakmai érv is szólt, mivel különböző technikai paramétereik révén más-más feladatok ellátására voltak alkalmasak.<sup>568</sup> A légi fényképezéssel kapcsolatos német elgondolás abból állt, hogy miközben a Do-24-esek – amelyek mintegy 1000 km-es hatósugárral rendelkeztek – felderítik a távolabbi régiókat, a *Fieseler Storch* a selfjégen kialakított rádióállomás – egy kis kunyhó – 100-150 kilométeres térségét tanulmányozza részletesen a levegőből, míg a legnagyobb repülési magassággal rendelkező Ju-52-es a megszerzett adatok birtokában kiegészítő fotózást, illetve megfigyelést hajt végre.<sup>569</sup>

---

<sup>566</sup> Uo. 1.

<sup>567</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 88–89. Az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció során alkalmazott mindkét hidroplán 10 tonnás *Dornier* volt.

<sup>568</sup> Valóban érdekes, hogy az irányelveket tartalmazó dokumentum nem említi a *Dornier 24-es* hidroplánokat. A Lüdecke és Summerhayes által írt kiadvány egyebek mellett több, a Ritscher család magántulajdonában lévő iratot jelöl meg hivatkozásként, amikor leírja az expedíció tervezett feladatait.

<sup>569</sup> Uo. LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 88–89. A rádióállomást egy, a *Kehdingen*, illetve a *Wal I* fedélzetéről a jégre kiszálló csapat létesítette volna. (Uo.)

7.9.

W. XVII/773.

Antarktis.  
Berlin, den 28. August 1939.

G e h e i m !

R i c h t l i n i e n  
für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen  
Antarktischen Expedition 1939/40.

Auf Grund des Auftrages des Herrn Ministerpräsidenten Generalfeldmarschall Göring vom 19.6.1939 werden die folgenden Richtlinien im Einvernehmen mit

dem Oberkommando der Kriegsmarine,  
dem Reichswirtschaftsministerium,  
dem Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft,  
dem Reichsluftfahrtministerium,  
der Deutschen Lufthansa A.G.,  
dem Norddeutschen Lloyd,  
der Deutschen Forschungsgemeinschaft

und

dem Expeditionsleiter

aufgestellt.

A. Vorbereitung.

- 1.) Die Deutsche Lufthansa stellt für die Expedition das Kapultschiff "Schwabenland" mit zwei Flugbooten, einer Ju 52 und einem Fieseler Storch und der dazugehörigen Besatzung zur Verfügung. Das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft stellt für die Walforschung den Fischdampfer "Kehdingen" im Verfolg des Schreibens des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft vom 15.7.1939 - Az. II B 5 - 286 g - bereit. Die Deutsche Lufthansa schliesst den Chartervertrag über die "Kehdingen" mit der Nordsee A.G. ab. Ferner schliesst die DLH.

den

Kopie aus dem Bundesarchiv

47. ábra. A tervbe vett, de a második világháború kitörése miatt elhalasztott, majd végleg leállított 1939–1940-es német Antarktisz-expedíció irányelveit tartalmazó dokumentum első oldala.

Forrás: BABL R 2/18372. Richtlinien für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen Antarktischen Expedition 1939/1940.

Az expedíció antarktiszi tevékenységét hat hatásra tervezték, a kifutási időpontot pedig Ritscher tanácsára előrehozták november közepére, hogy a teljes déli-sarkvidéki nyarat kihasználhassák a kutatásra, s már december 20-a környékén nekikezdhessenek a helyszíni munkálatoknak.<sup>570</sup> A műveletben részt vevő három hajó – amelyek nem feltétlenül együtt indultak volna a déli vizekre – találkozási helyszínül a Deception-szigetet jelölték ki.<sup>571</sup> A légi fényképezés és az egyéb vizsgálatok mellett egy kutyaszánokkal felszerelt szárazföldi különítmény partra szállításán is gondolkodtak, amelynek feladata a kartográfiai munkálatok segítése, illetve pontosítása lett volna, úgynevezett terepi ellenőrző pontok rögzítésével.<sup>572</sup> A fentiekből kitűnik, hogy a német kormány grandiózus kutatóútban gondolkodott, hiszen a *Schwabenland* az első déli-sarkvidéki bevetésén mindent egybevetve körülbelül három hétig tartózkodott az antarktiszi vizeken, míg az 1939–1940-es expedíció tervezete ennek legalább a kétszeresével kalkulált.<sup>573</sup> A visszaútra a Déli-Georgia tudományos mérésekkel egybekötött meglátogatását, illetve Trinidadé és Martim Vaz szigeteinek újbóli felkeresését és katonai szempontok alapján történő vizsgálatát is tervbe vették.<sup>574</sup>

Az előzmények tükrében a kutatási helyszín áthelyezését az Antarktisz egy teljesen másik régiójába váratlan fordulatként is lehetne értékelni, hiszen a későbbi területi követelés alátámasztása szempontjából elméletileg az 1938–1939-es *Schwabenland*-expedíció eredményeinek továbbfejlesztése kellett volna, hogy prioritást élvezzen. Azonban több olyan szempont is felmerült, amely indokoltá tette a módosítást. Egyre inkább nyilvánvalóvá vált ugyanis, hogy a *Neu-Schwabenland* körüli óceáni térség bálnákban nem túlságosan gazdag körzet, így a terület – és a környező vizek feletti fennhatóság – megszerzése csak részben biztosíthatta volna Németország déli-sarkvidéki gazdasági érdekeit.<sup>575</sup> Ráadásul az 1939 júliusában megtartott londoni bálnavadászati konferencia megfogalmazott egy ajánlást a nyugat-antarktiszi partokat határoló Bellingshausen-tenger környékén folytatott cetvadászat szüneteltetésével kapcsolatban, a bálnapopuláció kímélése és újraszaporodásának elősegítése céljából.<sup>576</sup> Ez pedig pedig azért képezett nagy fontosságot, mert Németország – bár Helmuth Wohlthat személyében képviseltette magát a tárgyalásokon –, hasonlóan a korábbiakhoz,

---

<sup>570</sup> Uo. 88. Később az időpontot Otto Kraul javaslatára október közepére, illetve második felére módosították, hogy még több idő maradjon a bálnavadászati kutatásokra. (Uo.)

<sup>571</sup> Uo.

<sup>572</sup> Uo.

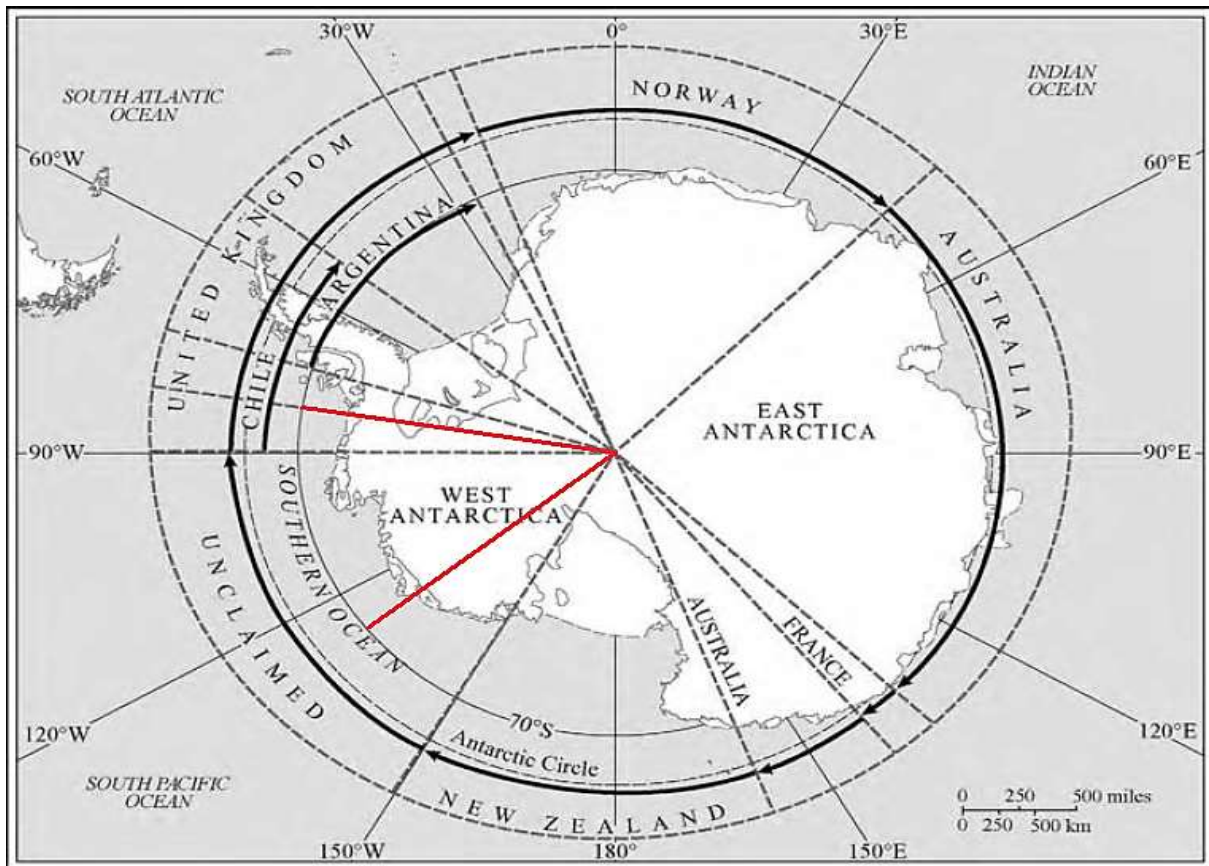
<sup>573</sup> Az 1938–1939-es expedíció idején a katapultrepülések 1939. január 19. és február 5. között történtek, tehát mintegy két héten keresztül zajlottak. (Uo. 53.; 66.)

<sup>574</sup> Uo. 88.

<sup>575</sup> Uo. 87.

<sup>576</sup> Uo. 88.

egyáltalán nem tervezte, hogy bármilyen olyan felkérésnek eleget tegyen, amely bálnavadászati tevékenységét korlátok közé szorítja. Így pedig előállhatott volna egy olyan váratlan, ám a német vezetés számára rendkívül kívánatos szituáció is, miszerint egy újabb sikeres expedíció megvalósítását követően Berlin – amennyiben az újabb felfedezésekre való hivatkozással kisajátít magának egy szektort, illetve ha a védőövezetet esetleg tiszteletben tartó államok bálnavadászaik amúgy is elkerülik az adott zónát – egyeduralkodóvá válik az 1940–1941-es vadászati szezonban a nyugat-antarktiszi vizeken.<sup>577</sup>



48. ábra Az 1939–1940-es német Antarktisz-expedíció tervezett kutatási területe a ny. h. 80–130° közötti régióban, a brit (falklandi) és az új-zéland szektor közötti körzetben. (Kijelölés pirossal tölem – Sz. K.) A térkép az összes bejelentett antarktiszi területi követelést ábrázolja, 1939-ben azonban a chilei (és az argentin) szektor még nem létezett, így második Schwabenland-expedíció „unclaimed”, azaz hivatalos jogkövetelés alatt nem álló körzetbe irányult volna.

Forrás: RIFFENBURGH: i. m. 1139.

<sup>577</sup> Uo. Mindemmellett, amint az korábban már szóba került, a német bálnavadászat működésének (és a kutatóhajók kiküldésének) alapvető feltétele volt, hogy Németország ne álljon hadban Nagy-Britanniával, mivel a tevékenység a brit tengeri fölény miatt a háború kitörésének pillanatában ellehetetlenülne. Tekintve, hogy a második Schwabenland-expedíciót még 1939 augusztusának végén is gőzerővel tervezték, a megvalósításával kapcsolatos elgondolás ekkor már sokkal inkább a háború gyors lezárásán (megnyerésén), semmint annak elkerülésén alapulhatott. Ezt látszik alátámasztani az is, hogy előbb csak felfüggesztették az előkészületeket, hivatalosan azonban csak 1941. november 1-jén vetették el végleg a vállalkozás ötletét, amikor már nyilvánvaló volt, hogy az expedíció belátható időn belül nem fog tudni kifutni. (Uo. 90.)

Politikai szempontból felvetődik a kérdés, hogy a célterület módosítása vajon hogyan értelmezhető a *Dronning Maud Land* kontra *Neu-Schwabenland*, azaz a Norvégia és Németország közötti antarktisi vitában. Az új kutatási helyszín kiválasztását német részről indokolhatta, hogy a ny. h. 80–150° közötti régió – azaz a falklandi és az új-zélandi szektor között elterülő körzet – 1939-ben semmilyen hivatalos jogkövetelés alatt sem állt, elvben tehát „szabad prédának” számított.<sup>578</sup> Mindemellett viszont a döntés azt a látszatot is kelthette, hogy Berlin már nem *Neu-Schwabenlandra* koncentrált, s a sajtóban vívott szócsaták ellenére gyakorlatilag belenyugodott abba, hogy a várható brit birodalmi jóváhagyás révén a terület norvég birtokba kerül.<sup>579</sup> A VII. Haakon által 1939. január 14-én kibocsátott királyi rendelet, amely a Dronning Maud-földet norvég fennhatóság alá helyezte, Nagy-Britannia ideiglenes várakozó álláspontja ellenére is elérte a célját, s alaposan összekuszálta a rövidebb távú német politikai terveket. Ettől függetlenül azonban a legvalószínűbb az – bár ezt egyetlen feltárt forrás sem jelenti ki kategorikusan, erős utalások azonban találhatóak rá –, hogy Németország az 1938–1939-es expedíció sikerét követően különböző módon ugyan, de *mindkét terület* – azaz *Neu-Schwabenland* és a még felderítetlen csendes-óceáni kvadráns egy része – megszerzésén gondolkodott, s esze ágában sem volt feladni a Ritscher-féle első kutatóút révén szerzett pozícióit a falklandi és az ausztrál szektor között. A csendes-óceáni kvadráns esetében a területi követelést az újabb felderítő út sikeressége alapozhatta volna meg,<sup>580</sup> a *Neu-Schwabenland* feletti német „hatalomátvitel” azonban sokkal inkább Norvégia 1940 áprilisában történt megszállásának tényével kapcsolható össze, ami a következő fejezetben kerül bemutatásra.

Összességében tehát az új kutatási helyszín kijelölése német szempontból nem volt logikátlan elképzelés, hiszen a norvégokat abban a hitben tarthatta, hogy Dronning Maud-földön megnyerték a Berlinnel vívott antarktisi „csatát”, ráadásul valós esély mutatkozott egy, még az előzőnél is sikeresebb expedíció végrehajtására, továbbá annak várható eredményei alapján területi követelés bejelentésére is. Valójában azonban az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsa csak formailag volt gazdátlan: az 1938–1939-es kutatóút, majd az

---

<sup>578</sup> Ezt a zónát leszámítva (éppen az 1939. január 14-én bejelentett norvég követelés óta) minden más antarktisi kontinentális területre létezett már valamilyen hivatalos jogigény, azonban – amint az hamarosan részletezésre kerül – a csendes-óceáni kvadráns kimondatlanul ugyan, de az Amerikai Egyesült Államok érdekszférájába tartozott, s ez további bonyodalmakat okozott az ügyben.

<sup>579</sup> Amint az korábban említésre került, Nagy-Britannia csak 1939. szeptember 1-jén ismerte el a Dronning Maud-földre vonatkozó norvég követelést. Mindent egybevetve azonban már a norvég királyi dekrétum kibocsátásakor is erősen sejteni lehetett, hogy a brit jóváhagyásnak legfeljebb csak az időpontja lehet kérdéses, a tartalma azonban – miszerint London elismeri az antarktisi norvég zónát – nem.

<sup>580</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 88.

1939–1940-es expedíció tervezete – amely, mint az még szóba kerül, a kelleténél korábban kiszivárgott és sajtóvisszhangot is kapott – komolyan felkeltette az Amerikai Egyesült Államok figyelmét is. Az USA kormánya már a *Schwabenland* első küldetésére is rendkívüli gyanakvással tekintett, miután azonban a tudomására jutott, hogy az újabb déli-sarkvidéki német vállalkozás a saját érdekszférájának tekintett csendes-óceáni körzetbe irányulna, meglehetősen gyorsan ellenlépésekre szánta el magát – így pedig a soha meg nem valósult második Schwabenland-expedíció pusztán az elgondolása miatt újabb nagyhatalmat hozott mozgásba az Antarktisz környékén, s ez hosszabb távon is komoly következményekkel járt a térségben.<sup>581</sup>

### **3.2.3. Norvégia 1940-es német megszállása a cirkálóháború és a Schwabenland-expedíció tükrében. A második világháború kihatása a német–norvég antarktisi vitára**

A Berlin és Oslo közötti antarktisi területi viszály nemzetközi jogi értelemben az 1940. április 9-én Norvégia (és Dánia) ellen indított német támadással, majd ennek következményeként a skandináv ország megszállásával vett érdekes fordulatot. A disszertáció kereteit messze túlhaladná a *Weserübung* néven ismert hadművelet előzményeinek és végrehajtásának részletes elemzése, ezért ehelyütt szigorúan csak a tárgyalt témakörhöz kapcsolódó részletek kerülnek bemutatásra belőle.

A német haditengerészeti vezetés már jóval a második világháború kitörése előtt is számolt Norvégia lerohanásával, s éppen a cirkálóháború elmélete alapján rendkívül fontosnak tartotta az északi ország egészének megszállását. Ennek oka abban rejlett, hogy a cirkálóháborús hadviselés előfeltétele a német hajóegységek sikeres kijuttatása volt a világtengerekre, márpedig ez – tekintve, hogy a kitörés a La Manche csatornán keresztül az illúzió kategóriájába tartozott<sup>582</sup> – Németország földrajzi elhelyezkedéséből adódóan, illetve külső haditengerészeti támaszpontok híján kizárólag Nagy-Britannia északról történő megkerülésével, az Északi-tengeren tűnt megvalósíthatónak, „*amely Németország számára az*

---

<sup>581</sup> Részletesen lásd: 3.4.1. A Schwabenland-expedíció és Monroe-doktrína c. fejezet.

<sup>582</sup> „*A brit szigetek és a francia partok közötti szűk Csatornán való átjutás lehetőségét lényegében ki kell zárni – szögezte le Raeder –, ez már 1918-ban sem volt lehetséges, még tengeralattjárókkal sem.*” FISCHER: A „háború utáni háború” 1919–1933. 490.

egyedüli összeköttetési útvonalat jelenti a nyílt óceáni térségek felé.”<sup>583</sup> Erich Raeder koncepciójában az Északi-tengeren kívüli hadibázisok létesítése, vagy megszerzése képezte a prioritást, azonban az admirális éppen az 1939. évi, tavaszi hadijátékok folyamán fejtette ki, hogy addig, amíg Németország ilyenekkel nem rendelkezik, a *Kriegsmarine* részéről „minden óceáni hadviselés előfeltétele, hogy utat nyisson az Északi-tengeren át az Atlanti-óceán felé.”<sup>584</sup> Ugyanekkor Raeder „felhívta a figyelmet arra, hogy még ha Németország szert is tudna tenni háborúval az észak-atlanti térségben fekvő külső támaszpontokra – például a stratégiaileg kedvező Izlandon – tartósan megtartani már nem tudja azokat. Az Északi-tenger térségében kedvező lehetőségeket csak a szárazföldi háború biztosíthat az ország számára. A szárazföldi háború eredményeként, a hadsereg – a hadiflottával és a légierővel együttműködve – egy kontinentális előretörés révén megteremtheti annak a lehetőségét, hogy a *Kriegsmarine* kijusson a nyílt óceáni térségekbe.”<sup>585</sup> A haditengerészet főparancsnoka a helyzet elemzése során megállapította azt is, hogy „Dánia, Dél-Norvégia, Hollandia és Belgium megszállása kétségtelenül kívánatos, és növelné az Északi-tengeren belül a hadműveleti bázist, azonban a nyílt óceáni hadviselés szemszögéből nézve nem hozná meg a várt eredményt.”<sup>586</sup> Hozzátette azonban, hogy „a hadműveleti helyzet a tengerészeti hadviselés számára először döntően csak akkor változik meg, amennyiben az északi-tengeri térségen kívül operációs bázis jön létre az atlanti hadműveletek számára. **A francia partvidék vagy Közép- és Észak-Norvégia birtokbavétele már megfelel ennek a követelménynek** [kiemelés tőlem – Sz. K.]”<sup>587</sup>

A fentiekből kiderül, hogy Raeder a tengeri kereskedelmi háború megvívása szempontjából rendkívül nagy jelentőséget tulajdonított Norvégia teljes megszállásának, habár a francia partvidék feletti fennhatóság megszerzését még ennél is fontosabbnak vélte.<sup>588</sup> A norvég partszakasz egészének birtoklása ugyan nem jelentett automatikusan garanciát az Atlanti-óceánra való sikeres kitörésre (ellentétben pl. az északnyugat-franciaországi Brest esetleges megszerzésével), de arra igen, hogy ha a megszállás megvalósul, a német flotta többé nem lesz bezárva az Északi-tenger déli területeire, s manőverezési képessége így a

---

<sup>583</sup> Uo.

<sup>584</sup> Uo.

<sup>585</sup> Uo. 491.

<sup>586</sup> Uo.

<sup>587</sup> Uo.

<sup>588</sup> Raeder megjegyzi azt is, hogy „egy támaszpont Közép- vagy Észak-Norvégiában, még ha a Wehrmacht-hadműveletek lehetővé is teszi annak birtokba vételét, nem biztosítja a remélt döntési szabadságot az óceáni cirkálóhadviselés számára. A tengerészeti hadvezetés szemszögéből nézve a francia atlanti partvidék megszállása lenne a lényegesen kedvezőbb alternatíva...” (Uo. 492.)

korábbiakhoz képest igen jelentősen megnő. Többek között az első világháború tapasztalataira hivatkozva, amikor „Nagy-Britannia háborús célját elérte csupán azáltal, hogy ellenfelét, Németországot tengeri blokád alá tudta helyezni”,<sup>589</sup> Raeder az 1939-es tavaszi haditengerészeti játékok elemzésekor határozottan emellett foglalt állást, hogy „szemben az 1914–1918 közötti háború lefolyásával, az operatív tengerészeti hadvezetésnek a súlypontot egy Németország és Anglia közötti háborúban az Északi-tenger belső vizei helyett az Északi-tenger peremterületeire és a világtengerekre kell helyeznie.”<sup>590</sup> Az admirális az Északi-tenger kérdésére, illetve az „atlantikumhoz vezető kapu” („*Tor zum Atlantik*”) kinyitására – amely az első világháborúban kudarcot vallott – nem csupán a német haditengerészet szerepvállalását, hanem akár az egész háború menetét döntően befolyásoló tényezőként tekintett.<sup>591</sup> Ráadásul a „kapu” nyitvatartása nem csupán az atlanti vizekre történő kitörés, hanem a hajóegységek visszatérése szempontjából is kulcsfontosságú tényezőt jelentett – mindezek mellett pedig az is egyértelműnek tűnt, hogy háború esetén, amennyiben Németország nem lép időben, akár Nagy-Britannia is ráteheti a kezét a norvég partvidékre, s ez a német flotta számára végzetes következményekkel járhatna. „*A hadijáték célja annak bemutatása volt, hogy milyen nehéz áttörni a Skócia és Norvégia közötti angol, már az I. világháborúban is működő blokád, továbbá megtalálni azokat az utakat és megoldásokat, amelyekkel úrrá lehet lenni az Északi-tengeren létesített angol blokádon, a «Northern Barrage»-on.*”<sup>592</sup>

Norvégia megszállásának német haditengerészeti szempontjaival kapcsolatban érdemes utalni a német cirkálók két világháború közötti latin-amerikai – formailag kiképzési feladatokra szolgáló, valójában azonban a versailles-i szerződés kijátszására irányuló, s politikai, illetve katonai célok megvalósítására felhasznált – látogatásainak egyik részletére is. Ezt a témakört Fischer Ferenc vizsgálta részletesen A „háború utáni háború” 1919–1933 címet viselő művében, s ebben utal rá, hogy „a dél-amerikai körúton részt vevő német hadihajók 1925-től 1938-ig Norvégia déli féltekén fekvő «földrajzi ikerpárján», Chilében, pontosabban a dél-chilei, tűzföldi fjord-, csatorna- s szigetvilágban gyakorlatozhattak feltűnés nélkül a két világháború közötti időszakban. Lényegében «szimulálni» tudták a déli féltekén a Norvégiához, illetve a Dán-szoroshoz hasonló klimatikus és geográfiai feltételrendszert. Mindazok a másfél évtizedes tapasztalatok, amelyeket a dél-chilei, tűzföldi

---

<sup>589</sup> Uo. 489.

<sup>590</sup> Uo.

<sup>591</sup> Uo. 489–490.

<sup>592</sup> Uo. 490.



vizeken történt hajózás során több száz német tengerésztiszt és legénység szerzett, gyakorlati haszonnal jártak akkor, amikor a Raeder által – 1939 tavaszán – javasolt operációs bázis kibővítése az Északi-tengeren egy együttes szárazföldi-légi-tengerészeti hadművelet keretében 1940 ápriliásban a Weserübung hadművelet során végrehajtásra került.<sup>593</sup> Norvégia elfoglalása tehát az ország geostratégiai helyzete miatt a *Kriegsmarine* szemszögéből kulcsfontosságú kérdés, a cirkálóháború megvívásának előfeltétele volt.<sup>594</sup> Mindemellett megjegyzendő, hogy Norvégia megtámadásának másik fontos okát a svéd vasérc ügye képezte, , amellyel kapcsolatban „Churchill igyekezett rávenni a[z angol – Sz. K.] kormányt, hogy vágja el valamiképpen Németországot e fontos nyersanyagtól... A kérdés azonban a németeket is mind erőteljesebben foglalkoztatta. A flotta főparancsnoka, Erich Rader admirális 1939 őszén előterjesztette Hitlernek arra irányuló javaslatát, hogy hogy Németország foglalja el a legfontosabb támaszpontokat e vonal biztosítása érdekében.”<sup>595</sup> Norvégia megszállásának „értelme elsősorban a svéd vasércben rejlett, de tartalmazta az Északi- és a Norvég-tenger feletti uralmat is.”<sup>596</sup>

A fentiek alapján kijelenthető, hogy a cirkálóháborús doktrínát kialakító német haditengerészeti vezetés legkésőbb az 1920-as évek közepétől szükségszerűségként tekintett Norvégia megszállására egy új háború kitörése esetén. Ez pedig a témakör szempontjából azért lényeges megállapítás, mert további magyarázatot nyújt arra, hogy az 1938–1939-es Schwabenland-expedíciót követően Németország miért helyezte át az új kutatási helyszínt az antarktisz csendes-óceáni régiójába, ahelyett, hogy a *Neu-Schwabenland* körzetében elért eredményeire, illetve azok későbbi továbbfejlesztésére alapozva próbálta volna sajtónyilatkozatoknál komolyabb módon vitatni Norvégia fennhatóságát a terület felett. A VII. Haakon által kibocsátott királyi rendelettel (majd főként annak brit jóváhagyásával) Oslo kétségtelenül nagyon erős pozíciókat szerzett magának egy esetleges jogvitához – csak hogy Berlin ekkor már a háborút tervezte. A háborút, amelynek kitörése esetén igen komoly érvek szóltak Norvégia megtámadása mellett, ami végül 1940 áprilisában be is következett. Márpedig a skandináv ország német megszállás alá kerülése akár olyan következményt is könnyedén maga után vonhatott volna – pusztán az antarktisi vonatkozásokra helyezve a

---

<sup>593</sup> Uo. 491–492.

<sup>594</sup> Uo. 491.

<sup>595</sup> ORMOS – MAJOROS: i. m. 412. Megjegyzendő, hogy a német politikai vezetés a katonai érvek ellenére is igen sokáig ingadozott Norvégia esetleges megtámadása ügyében, s egy ideig maga Hitler sem igazán foglalkozott Raeder előterjesztésével. Végül azonban a lehetőség, hogy Norvégiát akár a britek is megszállhatják, eldöntötte a kérdést, s Hitler 1939 decemberében elrendelte a támadás előkészítését. (Uo.)

<sup>596</sup> Uo.

hangsúlyt –, hogy Németország a saját javára hivatalosan is lemondhatja Norvégiát annak déli-sarkvidéki birtokairól, elsősorban természetesen a Dronning Maud-földről, de akár a Bouvet-, vagy az I. Péter-szigetről is. Erre ugyan – akárcsak hivatalos német területi követelés bejelentésére – végül nem került sor, mindent egybevetve azonban alapos okunk van azt feltételezni, hogy a német vezetés azért nem hangoztatta még erőteljesebben a *Neu-Schwabenland* iránti igényeit a második világháború kitörését megelőző hónapokban, illetve azért (is) helyezte át a tervezett újabb expedíció műveleti területét másik körzetbe, mert már Norvégia megszállásában gondolkodott. Az északi ország feletti kontroll megszerzése pedig a háború sikeres lezárása esetén nyilvánvalóan azzal a következménnyel járt volna, hogy a déli-sarkvidéki norvég külbirtokok Németország ölébe hullanak.

Ehelyütt érdemes megemlíteni, hogy a Dronning Maud-föld kikiáltásában fontos szerepet játszó norvég személyek közül Adolf Hoel, az NSIU<sup>597</sup> igazgatója a megszállás folyamán végig együttműködött a német hatóságokkal, illetve a Quisling-kormánnyal.<sup>598</sup> Olyannyira, hogy 1940-ben tanszéket kapott az Oslói Egyetemen,<sup>599</sup> amelynek 1941-ben előbb ügyvezető, majd rendes rektorává is kinevezték.<sup>600</sup> Hoel, aki egyébként a Quisling-féle Nemzeti Egységpárt, a *Nasjonal Samling* tagja volt,<sup>601</sup> komoly tisztogatásokat hajtott végre az intézményben, s hivatali működése alatt számos hallgatót is letartóztattak.<sup>602</sup> A háborút követően ez súlyos következményekkel járt számára: katedráját elveszítette, s mint kollaboránst, hazaárulás vádjával bíróság elé állították.<sup>603</sup> A halálbüntetést elkerülte ugyan, de bebörtönözték – igaz, korábbi érdemeire való tekintettel büntetése egy részét végül elengedték, s így 1947-ben visszanyerhette szabadságát.<sup>604</sup> Hoellel kapcsolatban érdemes megemlíteni azt is, hogy tevékenyen részt vett az 1941 augusztusában kifutó norvég kelet-grönlandi expedíció megszervezésében, amelynek elvben a területre vonatkozó norvég jogigény erősítése lett volna a feladata Dániával szemben, háttérben azonban ott álltak a németek is, akik gyaníthatóan titkos meteorológiai és rádióállomást akartak létrehozni a

---

<sup>597</sup> *Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser*, a svalbardi és jeges-tengeri vizsgálatokkal foglalkozó norvég kutatóintézet.

<sup>598</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 76.

<sup>599</sup> Uo.

<sup>600</sup> MILLS: i. m. 304.

<sup>601</sup> NUTTALL, Mark (szerk.): *Encyclopedia of the Arctic*. Routledge, New York – London, 2005. 869.

<sup>602</sup> SINGER, Kurt D.: *Norwegian Students Fight the War*. *The Journal of Educational Sociology*, 1944/1. 24.

<sup>603</sup> MILLS: i. m. 304.

<sup>604</sup> ROBERTS, Peder – WATT, Lize-Marié van der – HOWKINS, Adrian (szerk.): *Antarctica and the Humanities*. Palgrave Macmillan, London, 2016. 110.

szigeten a szövetséges hajóforgalom figyelése céljából.<sup>605</sup> A grönlandi partoknál járőröző amerikai hajók azonban – annak ellenére is, hogy az USA ekkor még nem állt hadban Németországgal – elfogták a gyanúsnak ítélt expedíciót, s annak tagjait – főként norvég és dán állampolgárokat – Bostonba szállították.<sup>606</sup>

A Németország és Norvégia közötti antarktisi vitát a második világháború végeredménye döntötte el. A harmadik birodalom totális vereségét követően az esetleges német jogigény ügye a továbbiakban fel sem merülhetett, sőt az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció, mint a náci vezetés által patronált vállalkozás, hosszú időn keresztül politikailag is kényes témának számított. Norvégia viszont az 1939-es brit jóváhagyás révén Dronning Maud-föld nemzetközileg is elismert birtokává vált. Ettől függetlenül azonban a norvég kormány tisztában volt azzal, hogy jogigénye tökéletesítésre szorul, s államérdekként tekintett arra, hogy fennhatóságát minden szempontból vitathatatlanná tegye a régió felett.<sup>607</sup> A kialakuló új nemzetközi viszonyok között pedig erre az 1949–1952 között nyílt lehetősége, mégpedig egy közös, norvég–brit–svéd expedíció formájában.<sup>608</sup>

---

<sup>605</sup> SKARSTEIN, Frode: „A cursed affair” – how a Norwegian expedition to Greenland became the USA’s first maritime capture in World War II. 189. *Polar Research*, 2007/2. 189.

<sup>606</sup> Uo.

<sup>607</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 76.

<sup>608</sup> Lásd: 3.6. *Neu-Schwabenland* „árnyéka”. Az 1949–1952-es norvég–brit–svéd (NBSX) Antarktisz-expedíció c. fejezet.

### 3.3. A spanyol „örökség”. Argentína és Chile déli-sarkvidéki ambíciói

#### 3.3.1. Chile 1940-es antarktisi területi követelésének történeti előzményei (1831–1940)<sup>609</sup>

Chile, amely a dél-amerikai spanyol gyarmatbirodalom összeomlását követően, „a spanyolokra Chacabuconál (1817) és Maipúnál (1818)”<sup>610</sup> mért vereségeket követően 1818. február 12-én nyilvánította ki függetlenségét, már a kezdetek kezdetén világossá tette, hogy a Déli-óceán egyes területeit is az érdekszférája részének tekinti – ami az ország földrajzi elhelyezkedését tekintve nem volt túlságosan meglepő. A spanyolok ellen vívott felszabadító háború hőse, Bernardo O’Higgins 1831-ben kelt memorandumában – amelynek apropóját az amerikai szárazföld déli szegélyétől mintegy 800, az Antarktisi-félszigettől azonban alig 120 kilométer távolságra elhelyezkedő Déli-Shetland-szigetek szolgáltatták, amelyeket 1819-es felfedezésüket követően brit és amerikai főkavadászok rendszeresen látogatni kezdtek<sup>611</sup> – kijelentette, hogy Chile a gyarmati időkből származó spanyol „örökség” révén különleges jogokkal rendelkezik az Antarktisszal kapcsolatban, s fennhatósága kiterjed a Déli-Shetland-szigetekre is.<sup>612</sup> Ez a kinyilatkoztatás tulajdonképpen a chilei Antarktisz-politika egyik korai, ám annál fontosabb ideológiai megnyilvánulásának tekinthető, s rávilágít egy különleges nézőpontra, amelynek jogi háttere a latin-amerikai országok létrejöttének körülményeiben

---

<sup>609</sup> Az alábbi fejezet tartalmilag saját korábbi publikációmra épül: SZALÁNCZI, József Krisztián: „Territorio Chileno Antártico”. Chile 1940-es antarktisi területi követelésének történelmi előzményei. In: Adrián Bene – Rafael Ákos Szabó (szerk.): Acta Romanica Quinqueecclesiensis I. Rencontres et conflits. Nouvelles perspectives en études romanes. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Francia Tanszék, Pécs, 2016. 209–222.

<sup>610</sup> HAHNER Péter: A régi rend alkonya. Egyetemes történet 1648–1815. Panem Könyvkiadó, Budapest, 2006. 454.

<sup>611</sup> A Déli-Shetland-szigeteket (d. sz. 61–64°; ny. h. 54–62°) 1819-ben az angol William Smith kapitány fedezte fel, aki még ugyanebben az évben, második látogatása alkalmával bejelentette, hogy III. György brit uralkodó nevében birtokba veszi a területet. (NAAC A4311, 365/8. 44–45.; HEADLAND: Chronological List. 111–112.; RIFFENBURGH: i. m. 442.) A szigetek valódi felfedezésével kapcsolatban némi vitára ad okot, hogy egy 1598–1600 közötti expedíció során előbb a holland Dirck Gerritsz, majd 1603-ban a spanyol Gabriel de Castilla is elhajózott mellettük, végül azonban valószínűleg nem pillantották meg a szárazföldet. (HEADLAND: Chronological List. 59–60.)

<sup>612</sup> PINOCHET DE LA BARRA, Óscar: Chilean Sovereignty in Antarctica. Editorial del Pacífico S. A., Santiago de Chile, 1955. (A továbbiakban: PINOCHET DE LA BARRA: i. m.) 28.; HAYTON, Robert D.: The „American Antarctic”. *The American Journal of International Law*, 1956/3. (A továbbiakban: Hayton: i. m.) 584. O’Higgins a dokumentumban a d. sz. 65°-át, illetve a Déli-Shetland-szigeteket nevezte meg Chile kiterjedésének déli határvonalaként. (PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 28.)

gyökerezik. Chile az 1810-es éveket megelőzően nem létezett független államként, ezért jogigényei alátámasztására eleve nem állt módjában olyan, saját zászló alatt végrehajtott földrajzi felfedezésekre hivatkozni, amelyek erős érvként szolgálhattak volna egy területi követelés igazolására, akár valamely szigetcsoport, akár az antarktiszi kontinens vonatkozásában.<sup>613</sup> Ebből a szempontból tehát a chilei állam már megalakulása pillanatában behozhatatlan hátrányban volt a gyarmatosító hatalmakkal szemben, különös tekintettel Nagy-Britanniára, amely a Falkland-szigetek 1833-as megszerzését követően hozzálátott a brit birodalmi adminisztráció megszervezéséhez a dél-atlanti térségben.

A problémára az O’Higgins által említett gyarmati örökség és az ezzel szoros összefüggésben álló *uti possidetis* („ahogyan birtokoljátok”) jogelvé szolgálta a megoldást, amelyet a modern időkben éppen Dél-Amerikában alkalmaztak először,<sup>614</sup> s lényegét az képezte, hogy a függetlenné vált államok alapvetően a néhai spanyol közigazgatási egységek régi határai között alakultak meg.<sup>615</sup> Ez pedig chilei értelmezés szerint azt jelentette, hogy a korábbi urak távoztak ugyan, az általuk birtokolt jogokat és kiváltságokat azonban örökül hagyták – azaz minden olyan terület, amelyre a spanyolok 1810 előtt igényt formáltak a térségben, az utódállamokra szállt.<sup>616</sup> A teória látszólag nehezen hozható kapcsolatba a Déli-sarkvidékkel, hiszen Chile függetlenségének kikiáltásakor még az Antarktisz létezése sem

---

<sup>613</sup> Az 1800-as években ugyan egyetlen állam sem jelentett be hivatalos jogigényt antarktiszi szárazföldi területre, korábban azonban már említésre került, hogy a 19. század első felében is történtek olyan felfedezések a térségben – pl. a brit James Clark Ross 1839–1843 közötti felfedezőútja, vagy a francia Dumont d’Urville 1837–1840-es expedíciója során – amelyek a későbbiekben területi követelések alapjául szolgáltak. (NAAC A4311, 365/8. 80.; HEADLAND Chronological List. 146.)

<sup>614</sup> Az *uti possidetis* alkalmazására már 1750-ben sor került a brazíliai Maranhão tartomány kapcsán, amely végül ennek alapján a portugálok kezére került Spanyolországgal szemben. (RÁKÓCZI István: A portugál tengerentúli birodalom. In: POÓR János «szerk.»: A kora újkor története. Osiris kiadó, Budapest, 2009. «A továbbiakban: Rákóczi: i. m.» 379.) Ugyanezen elv alapján „az Orinoco vízgyűjtő medencéje spanyol, az Amazonasba futó folyamok alkotta, ekkor feltérképezett táj pedig portugál fennhatóság alá kerül.” (Uo.)

<sup>615</sup> LALONDE, Suzanne: Determining Boundaries in a Conflicted World: The Role of Uti Possidetis. McGill-Queen’s University Press, Montreal, 2002. (A továbbiakban: LALONDE: i. m.) 24. Az *uti possidetis* alkalmazására leginkább abból a megfontolásból került sor, hogy a már meglévő határvonalak használata révén esetleg elkerülhetővé válnak az újonnan létrejött országok közötti területi viszályok. Tekintve, hogy 1810–1824 között a volt spanyol gyarmatok többsége kivívta függetlenségét, a kérdés mielőbbi rendezése igen indokoltnak tűnt. (SZILÁGYI Ágnes Judit: Metszéspontok. Tanulmányok a portugál és a brazil történelemről. 196. Szegedi Tudományegyetem Történettudományi Doktori Iskola, Szeged, 2009. «A továbbiakban: SZILÁGYI: Metszéspontok.» 208.; HARSÁNYI Iván: A mediterrán térség története. IN: BEBESI György – VITÁRI Zsolt (szerk.): A hosszú 19. század rövid története. Comenius Bt., Pécs, 2005. 354.)

<sup>616</sup> Az *uti possidetisre* és a spanyol hagyatéokra nem csupán Chile hivatkozott jogigényei alátámasztására. Argentína – illetve az elődjének tekinthető Río de La Plata-i Egyesült Tartományok – pontosan ugyanezen elv alapján tartott igényt a korábban spanyol birtoknak minősülő Falkland-szigetekre, amelyek felett 1820–1831/1833 között valóban fennhatóságot is gyakorolt. (HURLBUT, George C.: The Falkland Islands. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 1887/3. 258–259.) Az Antarktiszra megfogalmazott argentin követelés – amely még szóba kerül a későbbiek folyamán – szintúgy a fenti elméletből ered, s kiindulási alapját tekintve gyakorlatilag megegyezik a chileivel. (HAYTON: i. m. 587.)

volt minden kétséget kizáróan bizonyított, s ebből a tényből egyenesen következne, hogy Spanyolország nem is rendelkezhetett jogcímekekkel a fehér kontinens közvetlen környezetében. Csakhogy ez az elmélet nem a földrajzi felfedezésekből indul ki – s ily módon természetesen éles kontrasztban áll a 19. század végétől a nemzetközi jogba is beemelt területfoglalási elvvel, a már említett Kongó-aktával, amely elsősorban afrikai területekre vonatkozott, de később antarktiszi ügyekben is hivatkozási alapul szolgált –, hanem a Spanyol Királyság által kötött korábbi szerződéseket és okiratokat használja hivatkozási alapként a chilei igények igazolására.

A legrégebbi okmány ebből a szempontból a VI. Sándor pápa által 1493-ban kiadott *Inter caetera* kezdetű bulla,<sup>617</sup> illetve az ennek módosításaként 1494-ben aláírt tordesillasi szerződés, amelyben az Újvilág felfedezésének hajnalán Spanyolország és Portugália felosztatta egymás között az Európán kívüli világ nyugati felét, mai számítások szerint körülbelül a ny. h. 43°-nál húzva meg az érdekszféráikat egymástól elválasztó határvonalat.<sup>618</sup> A szerződés hatálya minden felfedezett és felfedezetlen területre kiterjedt, s a szövegébe azt is belefoglalták, hogy a határsáv az északitól egészen a déli sarokpontig húzódik.<sup>619</sup> Márpedig ez alapján – szigorúan elméletileg – az akkor még ismeretlen Antarktisiz nyugati területeinek egy része is a spanyol korona birtokába került. Ehhez hasonló hivatkozási alapot képez az nézet is, amely szerint Chile egykori spanyol kormányzói egy V. Károlytól származó 1539-es felhatalmazás, illetve adomány révén a Magellán-szorostól délre eső, s egészen a Déli-sarkig terjedő területek felett is joghatóságot gyakoroltak.<sup>620</sup> A tordesillasi szerződés relevanciája a gyarmatosításba később bekapcsolódó hatalmak – úgymint Anglia, Franciaország, vagy Hollandia – színre lépésével, valamint a nemzetközi politikai erőviszonyok Spanyolország és Portugália számára mind kedvezőtlenebb eltolódásával idővel természetesen egyre inkább

---

<sup>617</sup> Valójában inkább bullasorozat, hiszen a pápa 1493-ban rövid időn belül négy rendeletet is kiadott az ügyben, ezek közül a május 4-én kelt, *Inter caetera* kezdetű foglalkozik a határvonalakkal. (PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 9.; LALONDE: i. m. 24–25.) A pontos határvonal vita tárgyát képezi, más forrásokban a ny. h. 43° is szerepel. (SZILÁGYI: Metszéspontok. 196.) A demarkációs vonalat a „Zöld-foki-szigetektől 370 tengeri mérföldre nyugatra” jelölték ki. (Uo.)

<sup>618</sup> A tordesillasi szerződés a nyugati féltekére vonatkozott; a határvonaltól nyugatra található területeket a spanyolok, a keletre fekvőket a portugálok kapták meg. (Uo.; Rákóczi: i. m. 378.) A keleti félteke felosztásáról az 1529-es zaragozai szerződésben állapodtak meg a felek. (WILLIAMS, Mary Wilhelmine: *The Treaty of Tordesillas and the Argentine–Brazilian Boundary Settlement- The Hispanic American Historical Review*, 1922/1. 4.; 7.)

<sup>619</sup> PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 10.

<sup>620</sup> HAYTON: i. m. 585.; PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 13–14. Később, az 1550-es években több olyan spanyol királyi dekrétum is kibocsátásra került, amely a Magellán-szorostól délre fekvő területeket szintén a korona tartozékaként, illetve a chilei kormányzó felügyelete alatt álló régióként emlegette. (PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 15.)

csökkent, az 1800-as évek első felében pedig már holt papírnak volt nevezhető.<sup>621</sup> Az *uti possidetis* és a történelmi kontinuitás eszméjén alapuló chilei jogigény mögött tehát a 19. században elsősorban inkább elméleti, semmint gyakorlati tartalmat kell keresni az Antarktisz vonatkozásában; kétségtelen azonban, hogy Chile már ebben az időszakban is foglalkozott a titokzatos, ám a 20. század kezdetéig még körvonalalaiban is alig-alig ismert déli kontinenssel.

A latin-amerikai ország a Déli-sarkvidék felfedezésének hőskorában még leginkább kontinentális ügyeire koncentrált, amelyek közül a Patagónia birtoklásáért folytatott küzdelem fontosabb eseményeit érdemes kiemelni. A chilei kormány 1843-ban elhatározta, hogy a gyakorlatban is kiterjeszti a fennhatóságát a Magellán-szoros és a környező területek fölé, ezért egy expedíciót indított a térségbe, amelynek vezetőjét, a brit származású, de ekkor már hosszú idő óta a chilei haditengerészetben szolgáló John Williams (avagy Juan Gillermos) kapitányt azzal a feladattal bízta meg, hogy a jogigény alátámasztására létesítsen egy erődítményt a körzetben. Williams, aki az *Ancud* nevezetű szkúner fedélzetén hajózott a helyszínre, a megérkezését követően Chile nevében birtokba vette a területet, majd a szorossal határos Brunswick-félszigeten – amely a dél-amerikai szárazföld legdélebbi szegélyét képezi, északra a Tűzföld szigetvilágától – hozzá is látott a helyőrség felállításához.<sup>622</sup> Az eljárás ellen Argentína, amely szintén igényt tartott a régióra, 1847-ben hivatalosan is tiltakozott, s ezzel egy több évtizeden át tartó vita vette kezdetét a felek között.<sup>623</sup> A viszálynak, illetve Argentína és Chile azon igyekezetének, hogy mielőbb érvényesíteni próbálják fennhatóságukat a korábban állami fennhatóság alatt legfeljebb csak névlegesen álló terület felett, külön hangsúlyt ad, hogy a 19. század első felében egyáltalán nem volt elképzelhetetlen, hogy Nagy-Britannia, Franciaország, vagy esetleg az Amerikai Egyesült

---

<sup>621</sup> Azt, hogy a tordesillasi paktum az eredeti formájában fenntarthatatlan, Spanyolország a 17. század második felében kénytelen volt hivatalosan is belátni, s az 1670-ben aláírt madridi szerződésben – cserébe a biztosítékért, hogy az angolok nem háborgatják egyéb újvilági birtokait – elismerte Anglia észak- és közép-amerikai gyarmatainak törvényes létezését. (HART, Albert Bushnell: *American Ideals of International Relations. The American Journal of International Law*, 1907/3. 625.; PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 20.)

<sup>622</sup> PERRY, Richard O.: *Argentine and Chile: The Struggle for Patagonia 1843–1881, The Americas*, 1980/3. (A továbbiakban: Perry: i. m.) 349. 349.; HEADLAND: *Chronological List*. 157. A kolónia az akkori chilei köztársasági elnök, Manuel Bulnes után a *Fuerto Bulnes* elnevezést kapta. A helyőrséget 1849-ben az északabbra fekvő Punta Arenasba helyezték át. (PERRY: i. m. 349.)

<sup>623</sup> PERRY: i. m. 349. Buenos Aires – szintén a spanyol örökségre hivatkozva – a Horn-fok körüli szigeteket egy 1829-ben kiadott rendelet alapján már korábban magáénak nyilvánította, 1844-ben pedig az argentin kormány egy közigazgatási hivatalt is felállított a Tűzföldön, a Beagle-csatorna partján található Ushuaiában. (HEADLAND: *Chronological List*. 159.)

Államok is versenybe száll a Magellán-szoros feletti uralom megszerzéséért, különös tekintettel annak egyre növekvő stratégiai és kereskedelmi fontosságára.<sup>624</sup>

Az államhatárok kérdését, beleértve Patagónia és a Tűzföld ügyét is, végül az 1881-ben Buenos Airesben megkötött szerződés (*Tratado de Límites de 1881*) rendezte a két dél-amerikai ország között. Patagóniát tulajdonképpen Buenos Aires kapta meg, a tűzföldi területeket azonban felosztották: a régió nyugati fele Chile, a keleti része Argentína birtokába került.<sup>625</sup> A Magellán-szoros felett Chile elviekben megszerezte ugyan a fennhatóságot, valójában azonban az átjáró inkább semleges státuszba került, hiszen a szerződés a szabad hajózás garantálása mellett az erődépítés tilalmát is tartalmazta.<sup>626</sup> Az Antarktisszal kapcsolatban az egyezmény jelentőségét az adta, hogy mindkét ország kiterjesztette államhatárait Dél-Amerika legdélebbi körzetére, s így földrajzilag is meglehetősen közel került a déli-sarkvidéki kontinenshez.<sup>627</sup> A határszerződés kiegészítő okirata (*El protocolo Errázuriz – Quirno Costa de 1893*), amely 1893-ban került aláírásra, később világosan elhatárolta egymástól Santiago és Buenos Aires befolyási övezeteit, s nyilvánvalóvá tette, hogy szuverenitási kérdésekben előbbi kizárólag a Csendes-, utóbbi pedig az Atlanti-óceán térségében rendelkezik illetékességgel.<sup>628</sup>

---

<sup>624</sup> PERRY: i. m. 349.

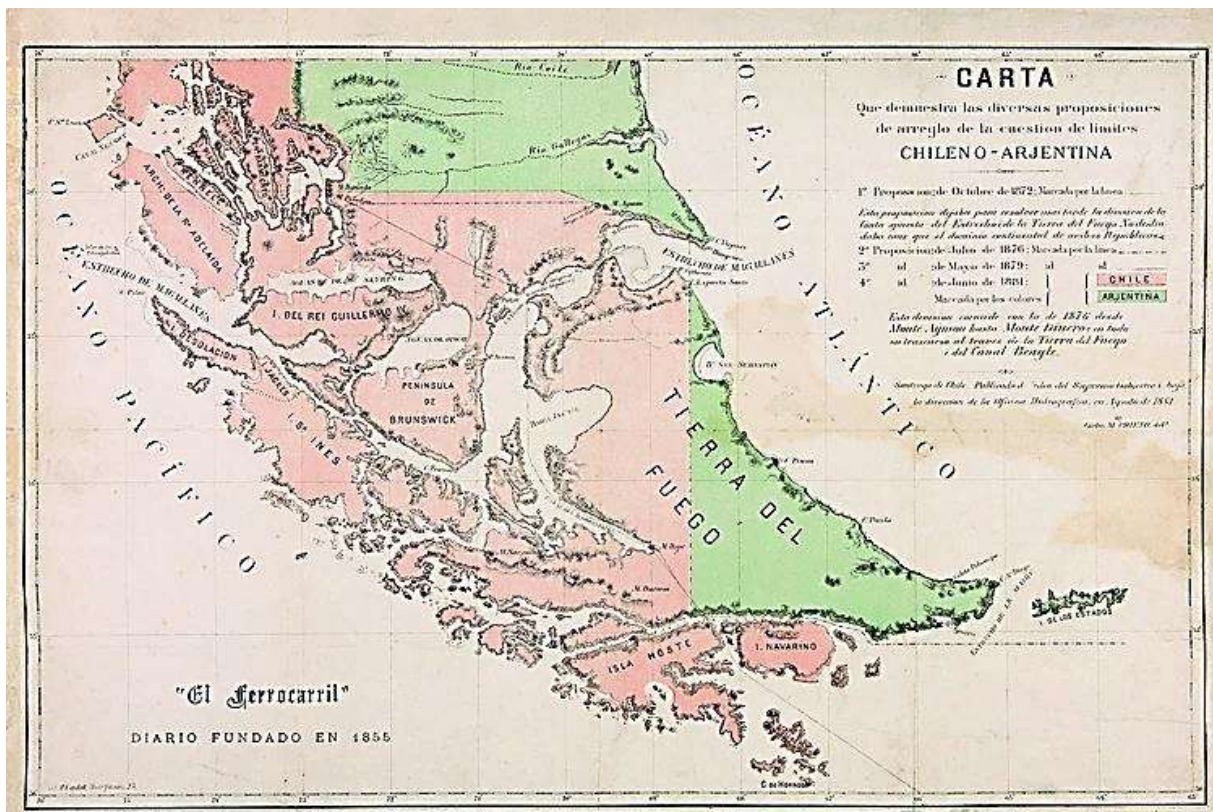
<sup>625</sup> Boundary Disputes: Argentine and Chile. *Foreign Relations of the United States diplomatic papers, 1938: The American Republics*. UWDC, United States Government Printing Office, Washington, 1956. Memorandum on the Beagle Channel Island Controversy between Argentina and Chile. [Washington,] May 6, 1938. 212.; NAAC A4311, 365/8. 177.; HEADLAND: Chronological List. 204. A későbbiek folyamán viták merültek fel néhány sziget (Neuva, Lennox és Picton) hovatartozásával kapcsolatban a Horn-fok környékén, amelyek ügye még a 20. század második felében is komoly vitákat okozott a felek között. (HEADLAND: Chronological List 204.)

<sup>626</sup> MORRIS, Michel A.: The Strait of Magellan, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1988. 59.; Límites Argentino–Chilenos. Tratado de 23 de Julio de 1881. *Boletín Oficial de la República Argentina*, 145. sz. (1893). 843.

<sup>627</sup> Robert Headland utal rá sokszor idézett művében, hogy az 1881-es szerződéssel összefüggésben „mindkét állam fontolóra vette [területének – Sz. K.] kiterjesztését antarktisi régiókra.” („Both states have considered its extension to Antarctic regions”) (HEADLAND: Chronological List. 204.)

<sup>628</sup> HAYTON: i. m. 489.; RODRÍGUEZ S., Juan Augustin: Chile en el Canal Beagle y mares australes. *Tratado de Paz entre Chile y Argentina*, Santiago, Gráfica Progresión, 1985. 59.





49. ábra. Chile és Argentína déli határai a két ország közötti 1881-es szerződés alapján. (Zölddel az argentin, rózsaszínnel a chilei területek.) A dél-amerikai kontinens legdélebbi szegélye, a Brunswick-félsziget chilei, míg a Tűzföld keleti része argentin fennhatóság alatt. A Magellán-szoros partvidéke (erődépítés tilalma alatt) szintén Chile államterülete.

Forrás: PRIETO, Carlos M.: Carta que demuestra las diversas proposiciones de arreglo de la cuestión de límites chileno-argentina, 1881. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-86825.html>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 20.

A bálnavadászati szempontból egyre inkább felértékelődő Déli-óceán azonban a 19. század végén már olyan világhatalmakat is mozgásba lendített a messzi déli vizeken, mint például a brit birodalom. Korábban már említésre került, hogy az 1800-as évek utolsó évtizedében a cetpopulációk déli elterjedési területeit vizsgáló, s kezdetben főként norvég bálnavadászok által végrehajtott felderítő utak mellett a századfordulót megelőzően megindultak az olyan, hivatalosan tudományos célokból szervezett, valójában azonban politikai motivációkkal is rendelkező nemzeti Antarktisz-expedíciók, amelyek a legtöbb esetben már a Déli-sarkvidék kontinentális területeit is célba vették. Chile az antarktisz szárazföldre nem szervezett felfedezőutat ebben az időszakban, ennek ellenére komoly erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a spanyol örökségre alapozott jogait továbbfejlessze, s megvesse a lábát legalább az Antarktisz körüli szigetek valamelyikén.

Chilei főkavadászok 1902-ben meglátogatták a Déli-Shetland-szigeteket,<sup>629</sup> a santiagoói kormány pedig ugyanennek az évnek az utolsó napján kiadta a világ első olyan, bálnavadászatra jogosító koncesszióját, amely már déli-sarkvidéki óceáni területekre is vonatkozott.<sup>630</sup> A rendelet értelmében a Horn-foktól keletre, illetve délkeletre elterülő Ildefonso-szigetek (d. sz. 55°; ny. h. 69°) és a Diego Ramírez-szigetek (d. sz. 56°; ny. h. 68°) környékére vonatkozó halászati és vadászati jogok bizonyos Pedro Pablo Benavides birtokába kerültek, akit arra is felhatalmaztak, hogy tevékenységét a Drake-átjárótól délre, azaz a Tűzföld és az Antarktisz-félsziget közötti régióra korlátlanul kiterjessze.<sup>631</sup>

Germán Riesco chilei köztársasági elnök 1906-ban újabb bálnavadászati licenc kiadásáról döntött, amelyben a Déli-Shetland-szigeteket és az azoktól délre fekvő területeket biztosította a kérvényezők számára.<sup>632</sup> A licencért folyamodó személyek, Enrique Fabry és Domingo de Toro Herrera huszonöt évre kérték az engedélyt, s felvetették a természeti kincsek kiaknázásának a lehetőségét, megemlítve az „*elhagyatott déli földek feletti chilei uralom*”<sup>633</sup> biztosításának fontosságát is. Ugyanebben az esztendőben megalakult a chilei–norvég Magellán Bálnavadászati Társaság (*Sociedad Ballenera de Magallanes*), amely Magellán tartomány kormányzója, Froilán Fuentes hozzájárulásával létrehozott egy raktártelepet a Déli-Shetland-szigetekhez tartozó Deception-szigeten (d. sz. 62°; ny. h. 60°).<sup>634</sup> A chilei nézőpont szerint az ország antarktisz területekre vonatkozó jogalapja az 1906-os eseményeket követően a nemzetközi jog alapján is érvényessé vált, hiszen a halászati jogok hivatalos garantálása és az aktív bálnavadászati tevékenység, továbbá a Déli-Shetland-szigetek kvázi birtoklása révén már nem csak az *uti possidetis* elmélete, hanem lényegében az effektív okkupáció kritériuma is megvalósult a körzetben.<sup>635</sup>

Mindezek ellenére a chilei kormány 1906-ban nem jelentette be hivatalosan a szuverenitását a magáénak tartott déli-sarkvidéki területek felett. Megtette ezt azonban két évvel később Nagy-Britannia, amely VII. Eduárd 1908-as uralkodói rendelete, a korábban

---

<sup>629</sup> HEADLAND: Chronological List. 227.

<sup>630</sup> Uo.

<sup>631</sup> Uo.; PINOCHET DE LA BARRA: i. m.. 35.

<sup>632</sup> PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 35–36.

<sup>633</sup> „... *Chilean dominion over the forsaken southern lands.*” (Uo. 35–36.)

<sup>634</sup> Uo. 38.

<sup>635</sup> PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 39. Más kérdés, hogy az effektív okkupáció teljesülése még a Déli-Shetland-szigetek esetében is igencsak bizonytalannak volt mondható, nem is beszélve az Antarktisz kontinentális régióiról, ahol egyáltalán nem volt chilei jelenlét. A Deception-szigeten semmilyen közigazgatási szerv sem állomásozott, s a bálna-, illetve főkavadászok is csak a vadászati szezonban tartózkodtak a helyszínen.

már többször említett *Letters Patent* alapján a Déli-Georgiát, a Déli-Sandwich-, a Déli-Orkney- és a Déli-Shetland-szigeteket, valamint az Antarktisz-félszigeten elterülő úgynevezett Graham-földet Falkland-szigeteki Független Területek (*Falkland Islands Dependencies*) néven a falklandi brit kormányzó fennhatósága alá helyezte.<sup>636</sup> A dekrétum a d. sz. 50°-ától délre fekvő, illetve a ny. h. 20–80° közötti területekre vonatkozott, s csaknem teljesen lefedte a chilei jogigényt, amelybe ekkor még pontosan nem definiált határvonalakkal a Horn-foktól délre elterülő régiók tartoztak, beleértve az Antarktisz-félsziget nyúlványát is.<sup>637</sup> Brit források szerint a rendelet ellen sem Chile, sem Argentína nem emelt kifogást, ami már csak azért is meglepő volna, mert a királyi okirat – valószínűleg tévedésből – a d. sz. 50°-át jelölte meg a falklandi szektor északi határaként, s ezáltal úgy tűnt, mintha Nagy-Britannia Patagónia déli területeire is igényt tartana, megsértve ezzel mindkét ország államhatárait. „Nyilvánvaló, hogy az 1908-as *Letters Patent* teljes egészében elkerülte mind Argentína, mind Chile figyelmét”<sup>638</sup> – állapították meg 1945-ben a britek. Egy kereskedelmi és hajózási ügyekkel foglalkozó norvég lap, a *Norges handels og Sjøfartstidende* egyik 1933-as száma tudni véli, hogy „Chile és az Argentin Köztársaság tiltakozott ez ellen [a rendelet ellen – Sz. K.], azzal az eredménnyel, hogy Nagy-Britannia az 1917. márc. 28-ai dátummal kiadott [újabb – SZ. K.] *Letters Patent* révén módosította az úgynevezett falklandi szektor határát.”<sup>639</sup> A pontos igazságot nehéz megállapítani ebben a kérdésben – mindenesetre igen valószínűtlen, hogy egyik érintett latin-amerikai ország se reagált volna az 1908-as brit lépésre.

A két világháború közötti időszakban Chile – Argentínával ellentétben, amely 1925-ben előbb a Déli-Orkney-, majd 1927-ben a Déli-Shetland-szigetekre és a Déli-Georgiára is területi követelést jelentett be, újabb frontokat nyitva Nagy-Britanniával szemben a déli

---

<sup>636</sup> NAAC A981, ANT 4 PART 1. *Letters Patent* 1908. 1.

<sup>637</sup> Nagy-Britannia 1906-tól kezdve látott hozzá a koncessziós rendszer bevezetésének a dél-atlanti területeken. Korábban már említésre került, de ismét megjegyzendő, hogy az 1908-as rendelet kibocsátásának fő okát nem a chilei, hanem sokkal inkább a norvég bálnavadászati tevékenység szolgáltatta, illetve a norvég külügyminisztérium többszöri érdeklődése azzal kapcsolatban, hogy pontosan mely körzetekben kell bérleti díjat fizetni Nagy-Britannia számára a dél-atlanti, illetve antarktisz vizeken. (NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 2.)

<sup>638</sup> „It is evident that the *Letters Patent* of 1908 entirely escaped the notice of both Argentina and Chile.” NAAC A4311, 365/8. 36. A már korábban is citált irat a brit külügyminisztérium 1945-ben készült összefoglalója az Antarktisz érintő területi követelésekről.

<sup>639</sup> „Chile and the Argentine Republic protested against this with the result that Great Britain by the *Letters Patent* dated 28th 1917 altered the boundary of the so-called Falkland sector...” (NAAC A981, ANT 51 PART 3. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. 3.) A britek 1917-ben valóban kiadtak egy módosított rendeletet, amelyben a ny. h. 50–80° között a d. sz. 58°-át jelölték meg szektorhatárként, világossá téve, hogy nem tartanak igényt dél-amerikai területekre. (NAAC A981, ANT 4 PART 1. *Letters Patent* 1917. 1.)

vizeken – meglehetősen passzivitást tanúsított a Déli-óceánon, amit akár megfontoltságnak is lehetne nevezni.<sup>640</sup> Chile viszonya ugyanis sohasem süllyedt olyan mélyre a britekkel, mint az argentinoké (utóbbiak esetében a Falkland-szigetek kérdése eleve feloldhatatlan problémát jelentett), annak ellenére sem, hogy a Falkland-szigeteki Független Területek szektorhatárai a végül 1940-ben bejelentett chilei követelés legnagyobb részét is lefedték (az argentint pedig teljesen). Santiago nem bőszítette indokolatlanul a „brit oroszlánt”, inkább kivárássra játszott, s végül 1939-ben szánta el magát a cselekvésre, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy Nagy-Britanniát hosszú időre elsősorban az európai háborús ügyek fogják lekötöni. A pontos dátum beszédes: Julio Escudero Guzmánt, a Chilei Egyetem nemzetközi jogban járatos professzorát 1939. szeptember 7-én, azaz egy héttel a második világháború kitörését követően jelölték ki a szektorhatárok kérdését tanulmányozó bizottság élére, amely megvizsgálva a kérdést, kidolgozta a jogigény végleges változatát, majd a kormány elé terjesztette beszámolóját.<sup>641</sup> A jogkövetelés bejelentésére 1940. november 6-án, az 1746. számú elnöki rendeletben került sor, amelyben a chilei állam kiterjesztette fennhatóságát a ny. h. 53–90° közötti területre, a d. sz. 60°-ától a Déli-sarkig.<sup>642</sup> A koordinátákból kitűnik, hogy a jogigény elsősorban az Antarktisz dél-amerikai kvadránsának Csendes-óceán felé eső részére vonatkozott, magába foglalva a teljes Antarktisz-félszigetet és a Déli-Shetland-szigeteket.<sup>643</sup>

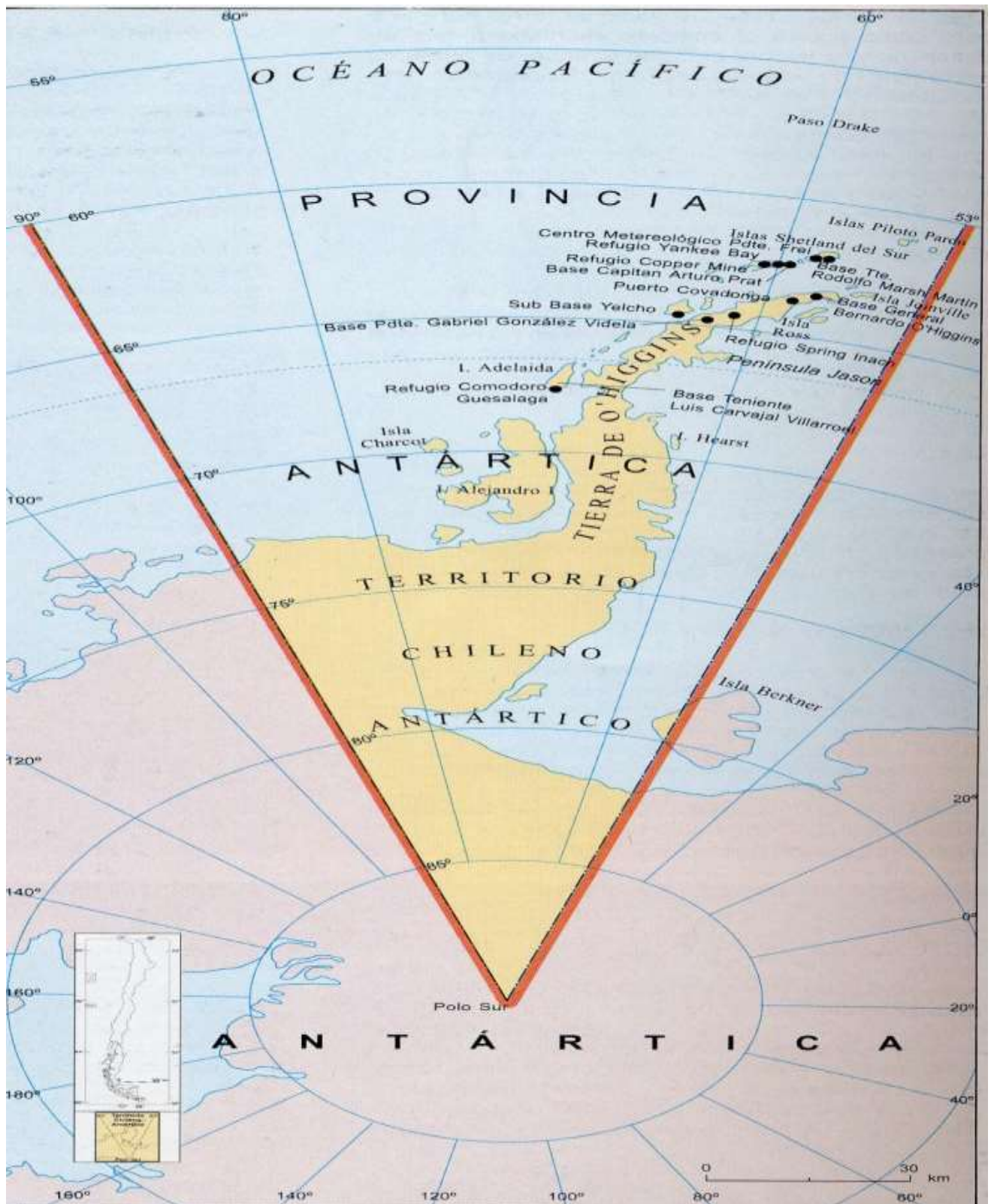
---

<sup>640</sup> HEADLAND: Chronological List. 274.

<sup>641</sup> PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 53–54.

<sup>642</sup> HEADLAND: Chronological List. 303. SZILÁGYI István: Geopolitika Latin-Amerikában. *Öt Kontinens*, 2013/2. 263. A rendeletet kiadó chilei elnök Pedro Aguirre Cerda volt, a terület pedig az antarktisz kontinens mintegy 10%-ára, 1 millió 250 ezer km<sup>2</sup>-re terjedt ki. (Uo.)

<sup>643</sup> Ehelyütt érdemes röviden utalni arra, hogy Chile, amely 1888 óta a polinéziai Húsvét-szigetet, illetve a földrajzilag szintén Polinéziához tartozó és közigazgatásilag a Húsvét-sziget alá helyezett Sala-y-Gómez-szigetet is birtokolja, antarktisz területével egyetemben tulajdonképpen három kontinensre – (Dél)-Amerikára, az Antarktiszra, illetve a csendes-óceáni térségre (Ausztrália és Óceánia) – kiterjedő országgént aposztrofálja magát. „A hivatalos megfogalmazás szerint: *Chile tricontinental: Chile en América del Sur, Antártica y Océano Pacífico.*” (FISCHER Ferenc: A három kontinensű Chile, mint az Európai Unió társult állama «2002. május 17.» In: FISCHER Ferenc – Kozma Gábor – Domingo Lilón «szerk.»: *Iberoamericana Quinquesecclesiensis* 3. Pécsi Tudományegyetem Ibero-Amerika Központ, Pécs, 2005. 40.)



50. ábra. A ny. 53–90° között elterülő Chilei Antarktisi Terület (*Territorio Chileno Antártico*) térképe, chilei földrajzi nevekkkel. Az Antarktisi-félsziget O'Higgins-föld (*Tierra O'Higgins*) név alatt.

Forrás: Territorio Chileno Antártico. <http://www.profesorenlinea.cl/imagenChilegeogra/AntarticaChilMap1.jpg>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 20.

Chile ügyelt rá, hogy ne próbáljon nagyobbat „markolni” annál, mint amit a spanyol örökség és az 1881-es határszerződést kiegészítő protokoll alapján bizonyítani tud: gondosan elkerülte a valójában brit fennhatóság alatt álló dél-atlanti körzetet, illetve az olyan területeket – legfőképp a Déli-Orkney-szigeteket –, amelyek Argentína és Nagy-Britannia között már eleve vita tárgyát képezték.<sup>644</sup> Santiago egyszerre próbálta meg kihasználni Nagy-Britannia lekötöttségét és azt, hogy Buenos Aires lassabban reagál az eseményekre. A terv részben bevált, ugyanis az argentinokat valóban sikerült megelőzniük – más kérdés, hogy Nagy-Britannia hatalma végül nem rendült meg a térségben.<sup>645</sup> A chilei lépés (és a hamarosan említésre kerülő argentin aktivitás) mindenestre világosan jelezte, hogy Londonnak nem csak a német segédcirkálókkal, hanem a latin-amerikai országokkal is meggyűlhet a baja a déli vizeken, s alkalmasint katonai erőre lesz szüksége a helyzet kézben tartására.

### **3.3.2. Argentin aktivitás a Déli-sarkvidék körzetében a 19. század első felétől a második világháború kitöréséig (1820–1939)**

Chiléhez hasonlóan függetlensége 1816-os kikiáltását követően Argentína<sup>646</sup> (amely Spanyolországtól elszakadva eredetileg Río de la Plata-i Egyesült Tartományok néven alakult meg, s csak 1853-ban vette fel mai nevét)<sup>647</sup> is különös figyelmet szentelt az antarktisi ügyeknek. Előjáróban fontos megjegyezni, hogy a térségre vonatkoztatott argentin területi igények elmélete szinte szóról szóra megegyezik a chileivel – ami a két ország megalakulásának körülményeit figyelembe véve logikus is –, azaz a korábban említett *uti possidetis* jogelvéből kiindulva a spanyol gyarmati örökségére alapozza a követeléseket.<sup>648</sup> Mindemellett ismét fontos hangsúlyozni azt, hogy az 1881-es határszerződés 1893-as kiegészítése Argentína illetékességi körét határozottan az atlanti-, Chiléét pedig a csendes-óceáni vizekre helyezte – más kérdés, hogy az Antarktisi-félsziget szükségszerűen mindkettejük érdekszférájába beletartozott, mint a két terület közötti természetes választóvonal.

---

<sup>644</sup> HAYTON: i. m. 587.

<sup>645</sup> Amint az a következő fejezetben kifejtésre kerül, Argentína csak 1942/1943-ban jelentette be saját antarktisi jogigényét.

<sup>646</sup> HAHNER: i. m. 453.

<sup>647</sup> SZILÁGYI, Ágnes Judit: Változatok a függetlenségre: Argentína, Paraguay, Brazília, Uruguay. In: Anderle Ádám (szerk.): Latin-Amerika: a függetlenség útjai. Szegedi Tudományegyetem, Szeged, 2012. 82.

<sup>648</sup> HAYTON: i. m. 587.

Buenos Aires elsőként a Falkland-szigetek kapcsán avatkozott be a dél-atlanti ügyekbe, s 1820-ban fennhatósága alá vonta a szigetcsoporthoz, amelyre jogigényét egyértelműnek tekintette, hiszen a terület korábban a spanyol korona fennhatósága alá tartozott.<sup>649</sup> Szerzeményének azonban nem örülhetett túlságosan sokáig, mivel 1831-ben a környező vizeken folytatott halászat okán háborús konfliktus robban ki a szigetek argentin kormányzója, Louis Vernet és az Amerikai Egyesült Államok között. Vernet ugyanis elkoboztatott több amerikai halászhajót, amelyek szerinte engedély nélkül tevékenykedtek a térségben; Andrew Jackson, az USA akkori elnöke azonban válaszul a *Lexington* hadihajót vezényelte a körzetbe.<sup>650</sup> A Falkland-szigeteki Független Területek létrehozását brit szemszögből tárgyaló fejezetben már szóba került ez az eset, érdemes azonban ismét visszatérni rá, ugyanis ez képezi a kiindulópontját a térségbeli brit–argentin ellentéteknek. Az amerikaiak a büntetőexpedíció során kifejezetten brutálisan léptek fel, hogy megtorolják sérelmeiket. Silas Duncan, a *Lexington* kapitánya szabályosan megostromolta Vernet Puerto de la Soledad-i kormányzói székhelyét, amely a Keleti-Falkland-szigeten feküdt: hajóágyúival lövette az erődöt, majd a partraszállást követően elfoglalta és kifosztotta a települést.<sup>651</sup> Ezt követően pedig kilakoltatta a szigetről az argentin telepeseket, illetve magát Vernetet is elfogta és magával hurcolta, hogy kalózkodás vádjával bíróság elé állíttassa. Mindezek mellett pedig kijelentette, hogy a szigeteket mindenféle kormányzattól mentesnek nyilvánítja.<sup>652</sup> A britek reagáltak a leggyorsabban a kialakult helyzetre, miszerint a szigetcsoporthoz gazdátlaná, státusza pedig kérdésessé vált, s a *Clio* hadihajóval John J. Onslow kapitányt küldték a helyszínre (hivatalosan azért, hogy állítson helyre a Nyugati-Falkland-szigeten egy elhagyott brit erődítményt), aki Puerto de la Soledadba hajózott és 1833. január 2-án átvette a hatalmat a

---

<sup>649</sup> A Falklandok régmúltjának részletes elemzése kívül esik a disszertáció témakörén, mivel azonban argentin szempontból alapvető fontosságú kérdéssről van szó, annyit mégis érdemes megjegyezni, hogy az argentin álláspont szerint a szigeteket spanyol hajósok fedezték fel a 16. század első felében, vélhetően Magellán 1519–1522 közötti expedíciója folyamán. Ezzel szemben a britek úgy tartják, hogy az angol John Davies, illetve Richard Hawkins kapitányok voltak azok, akik az 1500-as évek végén elsőként elhajóztak a partok mellett – mindent egybevetve e tekintetben a pontatlanságok ellenére is valószínűbb az argentin változat. (MAÑANA LAINO: i. m. 7–8.) A Falklandokon a 18. század második felében rövid időre francia és brit telepések is tanyát ütöttek, amit Spanyolország nem nézett jó szemmel, ezért előbbieket pénzzel „kivásárolta”, utóbbiakat pedig 1770-ben katonai erővel távolította el a helyszínről. A britek nem sokkal később rövid időre visszatértek, az 1770-es évek közepén azonban, mivel költségesnek ítélték ottani helyőrségük fenntartását, ismét kiűrtették a területet, s ezt követően 1810-ig Spanyolország valóban minden szempontból a szigetek egyedüli birtokosának számított. (Uo. 9–10.)

<sup>650</sup> HEADLAND: Chronological List. 139. Buenos Aires komolyan tervbe vette, hogy monopolizálja a halászati jogokat a térségben, amit az is bizonyít, hogy Vernet 1829-es hivatalos falklandi kormányzói kinevezésével párhuzamosan az argentin kormány kijelentette, hogy a Horn-fok körzetében található szigetekre is kiterjeszti fennhatóságát, ami ellen Nagy-Britannia még ugyanebben az évben tiltakozott. (Uo. 136.)

<sup>651</sup> Uo.

<sup>652</sup> Uo.

szigetcsoport felett.<sup>653</sup> Az argentin kormány természetesen soha nem ismerte el a brit fennhatóságot a szigetek felett, Nagy-Britannia viszont idővel – amint az már szintén tárgyalásra került – Antarktisz-politikája egyik fő elemévé tette a Falklandokat, s esze ágában sem volt tárgyalásokba bocsátkozni a kérdésben. Chilével ellentétben így Argentína rögtön a kezdetekkor nyíltan szembe találta magát a brit birodalommal, s olyan sérelem érte, amely alapjaiban határozta meg későbbi cselekedeteit a térségben.

Habár a 19. században kidolgozott argentin Antarktisz-politikáról nehéz lenne beszélni, a források szerint az első klasszikus, kereskedelmi célból indított vállalkozást 1819–1820-ban bizonyos Carlos Timblón kapitány vezette Buenos Airesből a Déli-sarkvidék térségbe, amelynek során 14600 medvefókbőrt zsákmányolt, elsősorban a Déli-Shetland-szigetokről.<sup>654</sup> Korábban már említésre került, de újfent megjegyzendő az is, hogy a Buenos Aires-i kormány – válaszul a chileiek által a Brunswick-félszigeten létrehozott erődre – 1844-ben egy közigazgatási hivatalt állított fel a tűzföldi Ushuaiában, ezzel is jelezve, hogy komolyan számolni kell vele a Patagonia meghódításáért és különösképpen a Magellán-szoros feletti fennhatóság birtoklásáért folytatott küzdelemben.<sup>655</sup> Patagónia jelentőségét az Déli-sarkvidék szempontjából az képezi, hogy a terület birtkosa elmondhatja magáról: övé az antarktisi szárazföldhöz legközelebb eső kontinentális régió. Az 1881-es szerződésben pontosított határok alapján Chile kontinentális területének legdélebbi része – az emlegetett Brunswick-félsziget Punta Arenastól délre elterülő vidéke a Magellán-szoros partján – egyértelműen közelebb fekszik az Antarktiszhoz, mint Argentínáé – csak hogy ebbe nincs beleszámítva a Tűzföld, ami viszont földrajzilag szigetvilág, mivel nincs természetes szárazföldi összeköttetése a (dél)-amerikai kontinenssel. Buenos Aires a 19. század utolsó negyedében már erősen fontolgatta a déli-sarkvidéki gazdasági lehetőségek kiaknázását (praktikusan a bálnavadászat terén), azonban az antarktisi területi kérdéseket illetően Chiléhez hasonlóan azzal a problémával küzdött, hogy valódi földrajzi felfedezések nélkül, az *uti possidites* alapján csak a néhai Río de la Plata-i Alkirályság jogcímeire, illetve a modern időkben már nem feltétlenül releváns régi – Chile esetében már említett – spanyol

---

<sup>653</sup> Uo. 140. Valójában a település nem volt teljesen lakatlan, mivel – mint az a helyszínen kiderült – az amerikai támadás és a kitelepítés ellenére néhány telepes mégis a helyszínen tartózkodott, ők azonban a britek megjelenését követően kényszerből visszatértek Buenos Airesbe. (Uo.)

<sup>654</sup> NAAC A4311, 365/8. 143

<sup>655</sup> HEADLAND: Chronological List. 159. Ushuaia a Beagle-csatorna partján, Argentína területén fekszik és napjainkban *Tierra del Fuego*, azaz Tűzföld tartomány székhelye, sőt 1957 óta az úgynevezett Argentin Antarktisz (*Antártida Argentina*) közigazgatási központja is. (MORRIS, M.: *Great Power Relations in Argentina, Chile and Antarctica*. Palgrave Macmillan, New York, 1990. 45.)



szerződésekre hivatkozhatott. Az ország az 1890-es évek végén indult nagy antarktisi felfedezőhullámból nem vette ki a részét, habár 1903-ban a Svéd Nemzeti Antartisz-expedíció bajba jutott legénységét Julian Irizar, az *Uruguay* nevű argentin korvett kapitánya mentette ki az Antarktisi-félsziget tőszomszédságában fekvő Snow Hill-szigetről (d. sz. 64°; ny. h. 57°).<sup>656</sup> Szükségessé vált tehát a jogcímek tökéletesítése, amelyre az argentin állam térségbeli fizikai jelenlétének hangsúlyozása tűnt a leghatékonyabb módszernek. Mindemellett – és itt kap ismét jelentőséget a Patagónia déli része, illetve a Tűzföld feletti uralom kérdése – Argentína azt is tudatosítani igyekezett, hogy az ország földrajzi közelségéből adódóan eleve különleges jogokkal rendelkezik a Déli-sarkvidékkel kapcsolatban, ráadásul az antarktisi szárazföld Dél-Amerikához legközelebb eső része földtanilag az amerikai kontinens meghosszabbításának tekinthető.<sup>657</sup>

Az Irizar-féle mentőexpedíciót követően, 1904. február 29-én létrejött az argentin tőkéből alapított, de a norvég Carl Anton Larsen által irányított bálnavadászati társaság, a *Compañia Argentina de Pesca*, amely rögtön expedíciót indított Déli-Georgia szigetére és még ugyanabban az évben létrehozta ott az első bálnavadászati állomást.<sup>658</sup> „*Ez az esemény volt a modern antarktisi bálnavadászat és a sziget [Déli-Georgia – Sz. K.] állandó birtokbevételének kezdete.*”<sup>659</sup> Egy, a társaság által bérelt argentin hajó, a *Guardia Nacional* 1905-ben meglátogatta a szigetet, hogy szenet és egyéb készleteket vigyen az ott tartózkodók számára.<sup>660</sup> A déli-sarkvidéki argentin aktivitás fő célpontjává mégsem Déli-Georgia vált, Buenos Aires ugyanis erőfeszítéseit 1904-től kezdődően elsősorban a Déli-Orkney-szigetekre (spanyolul: *Islas Orcadas del Sur*), s azokon belül is az Antarktisi-félszigettől északkeleti irányban mintegy 400 mérföldre fekvő Laurie-szigetre (d. sz. 60°; ny. h. 44°) összpontosította.<sup>661</sup> A Laurie-sziget azért vált kiemelt fontosságúvá az argentin kormány számára, mert az 1903-as, William Speirs Bruce által vezetett skót Antartisz-expedíció létrehozott rajta egy meteorológiai állomást, amelynek fenntartását 1904 elején az *Oficina Meteorológica Argentina*, azaz az argentin meteorológiai hivatal vállalta át.<sup>662</sup> 1904-től

---

<sup>656</sup> A svéd expedíció vezetője a híres földrajztudós, Otto Nordenskjöld volt. NAAC A4311, 365/8. 147; HEADLAND: Chronological List. 231.

<sup>657</sup> HAYTON: i. m. 594. Amellett, hogy Nagy-Britanniánk nincs joga beleavatkozni az Antartisz dél-amerikai kvadránsának ügyeibe, nagyjából ez volt az egyetlen kérdés, amelyben a két térségbeli rivális, Argentína és Chile egyetértett.

<sup>658</sup> HEADLAND: Chronological List. 231.; 233.

<sup>659</sup> Uo. 233. A sziget állandó birtokbevétele alatt a permanens emberi jelenlét értendő.

<sup>660</sup> Uo.

<sup>661</sup> NAAC A4311, 365/8. 147.

<sup>662</sup> HEADLAND: Chronological List. 229.

kezdődően Buenos Aires a következő évtizedekben csaknem minden esztendőben expedíciót küldött a szigetre az állomás fenntartása céljából, amellyel nyilvánvalóan térségbeli jelenlétét és a területre formált jogigényét kívánta hangsúlyozni.<sup>663</sup>

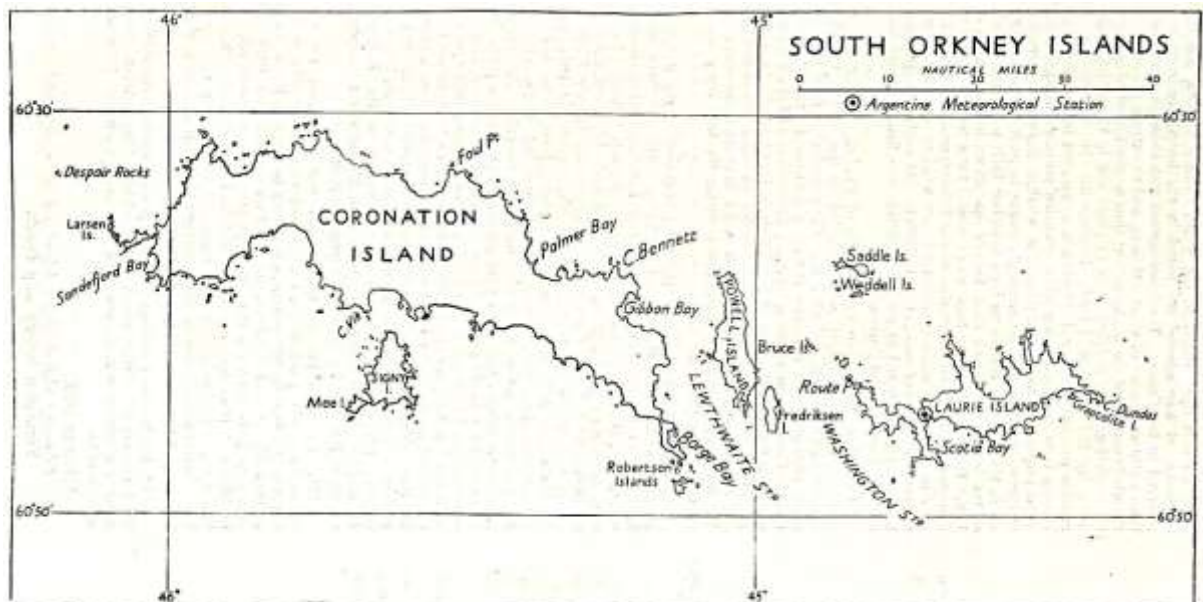


Fig. 8.

51. ábra. A Déli-Orkney-szigetek térképe 1945-ből. A két fősziget közül a keleti, kisebbik a Laurie-sziget, amelyen az argentin meteorológiai állomás üzemelt.

Forrás: NAAC A4311, 365/8. South Orkney Islands. 41.

A Falkland-szigeteki Független Területek 1908-as megszerzését követően papíron a Déli-Orkney-szigetek is brit fennhatóság alá kerültek, ezt azonban Argentína sohasem ismerte el és továbbra is kiküldte évenkénti expedícióit a Laurie-szigetre. Érdekes azonban megjegyezni, hogy a brit Admirális 1907-ben, azaz még a falklandi szektor létrejöttét kinyilvánító rendelet kibocsátását megelőzően megvizsgálta a szigetcsoport kérdését és kijelentette, hogy a földrajzi felfedezések időszakában a spanyolok valójában semmit sem fedeztek fel az antarktisi régióban, illetve, hogy a Déli-Orkney-szigeteken elsőként – még a 19. század első felében – brit állampolgárok léptek partra és nyilvánították ki területi követelést.<sup>664</sup> Ezek a megállapítások egyébként megállták a helyüket, mivel a spanyoloknak konkrét déli-sarkvidéki felfedezéseik valóban nem voltak, a szigetcsoportot pedig „George Powell és Nathaniel Palmer fókavadászok fedezték fel 1821. december 6-án, medvefókák után

<sup>663</sup> Uo. 233.

<sup>664</sup> NAAC A4311, 365/8. 54.

*kutatva.*<sup>665</sup> Powell brit, Palmer pedig amerikai állampolgár volt, területi követelést azonban csak az előbbi jelentett be (1821. december 7-én), amelynek oka az volt, hogy Palmer, mivel meglehetősen kevés fókát találtak a körzetben, nem mutatott érdeklődést a terület iránt.<sup>666</sup> A britek emellett felvetettek még egy érdekes szempontot, mégpedig azt, hogy Argentínának még a tordesillasi szerződésre hivatkozva – amelyet Őfelsége kormánya természetesen nem ismert el érvényes jogalapaként – sem lenne semmilyen lehetősége a Déli-Orkney-szigeteket magáénak követelni, mivel az egyezmény alapján a szigetcsoport egyértelműen a portugál, nem pedig a spanyol érdekszférába került.<sup>667</sup>

Ennél a pontnál jegyzendő meg ismét, hogy a látszólag sokkal kevésbé konfrontatív, de a háttérben szintén antarktisi pozícióit építgető Chilével szemben – amely a Déli-Orkney-szigeteket például rendkívül óvatosan elkerülte –, Argentína végig nyíltan szembehelyezkedett Nagy-Britanniával a déli-sarkvidéki kérdésekben. Buenos Aires 1925-ben rádióállomást létesített a Laurie-szigeten, majd ezt követően hivatalosan is bejelentette igényét a területre, amelyet 1927-ben megtoldott azzal, hogy jogköveteléseit a Déli-Georgiára és a Déli-Sandwich-szigetekre is kiterjesztette, amelyek viszont a britek szerint a Déli-Orkney-szigetkehez hasonlóan 1908 óta szintén a falklandi szektor részét képezték.<sup>668</sup> Az amúgy is jéghideg brit–argentín viszony így még tovább romlott, ráadásul az 1930-as években újabb gazdasági szempontok is felbukkantak a Déli-sarkvidék erőforrásainak kihasználását illetően. 1938-ban ugyanis a *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, „az argentin állami olajvállalat Dél-Argentínában és a Tűzföldön olaj után kezdett kutatni”,<sup>669</sup> s távlati értelemben már ekkor felvetődött a Déli-óceán kontinentális talapzatában feltételezett olajkincsek kiaknázásának lehetősége is. Hamarosan azonban kitört a második világháború, amely ezt a kérdést ideiglenesen háttérbe szorította: brit részről a katonai szempontok kerültek előtérbe, Argentína és Chile pedig a lehetőséget kereste követelései érvényesítésére – alkalmasint nem csak a britek, hanem egymás ellenében is. Említésre került, hogy a korábban visszafogottabb Chile a háború kezdetét követően igen határozott fellépést tanúsított és az előzetes vizsgálatokat követően 1940. november 6-án bejelentette jogigényét a Chilei Antarktisi Területre. Buenos Aires lassabban reagált, s mint a következő fejezetből kiderül, csak 1942/1943-ban kiáltotta ki saját szektorát, kevés híján fegyveres konfliktusba kerülve

---

<sup>665</sup> MILLS: i. m. 622.

<sup>666</sup> Uo.

<sup>667</sup> NAAC A4311, 365/8. 54.

<sup>668</sup> HEADLAND: Chronological List. 274.

<sup>669</sup> Uo. 299.

emiatt a britekkel. Mindenesetre a háború előestéjén Chile, Argentína és Nagy-Britannia már igen komolyan egymásnak feszült az Antarktiszi-félsziget térségében. Váratlanul felbukkant azonban a színen Németország is, amely – bár a *Schwabenland* tevékenysége közvetlenül nem ezt a régiót érintette – különböző okokból kifolyólag minden fél számára kellemetlenséget jelentett.

### **3.3.3. Nagy-Britannia, Argentína és Chile antarktiszi viszálya a Schwabenland-expedíció tükrében (1939–1945)**

Argentína és Chile a második világháború kitörését követően egyaránt megpróbálta kihasználni Nagy-Britannia háborús lekötöttségét, hogy érvényesítse saját antarktiszi igényeit. Ez azonban már csak azért sem ígérkezett könnyű feladatnak, mert a két ország egymással is vitában állt a térségben, hiszen – bár Chile a Déli-sarkvidék csendes-óceáni, Argentína pedig az atlanti-óceáni kvadránsára fókuszált – az Antarktiszi-félsziget birtoklása mindkét állam terveiben prioritásként szerepelt. Azé az Antarktiszi-félsziget, amely 1908-óta a Falkland-szigeteki Független Területek részét képezte, tehát brit jogkövetelés alatt állt, habár annak érvényességét Santiago és Buenos Aires sohasem ismerte el. Amint az korábban már említésre került, Chile a két világháború közötti időszakban meglehetősen passzív magatartást tanúsított az antarktiszi ügyekben, Argentína azonban igyekezett folyamatosan jelezni fizikai jelenlétét a régióban, s a Déli-Orkney-szigetcsoporthoz tartozó Laurie-szigetre a háború előtt és alatt is egyaránt kiküldte évenkénti expedícióit, hogy fenntartsa az ott üzemeltetett meteorológiai állomást.<sup>670</sup> Az 1938–1939-es német Antarktiszi-expedíció – bár nem arra a területre irányult, amelyre a latin-amerikai országok igényt formáltak – a brit–chilei–argentin háromszögben zajló vitát is új megvilágításba helyezte, s jelentősen hozzájárult Argentína és Chile déli-sarkvidéki tevékenységének aktivizálásához.<sup>671</sup> A rendelkezésünkre álló archív források ugyan nem jelentik ki egyértelműen, de erős a gyanú, hogy a két latin-amerikai ország a *Schwabenland* útját követően nem csupán az Antarktiszi politikai felosztása miatt aggódott, amelybe váratlanul Németország is bele kívánt szólni, hanem feltételezhetően saját területi szuverenitásukat is féltették, hiszen a tágabb régióban a tűzföldi fjordok is kiválóan megfeleltek volna segédcirkálók és tengeralattjárók elrejtésére, vagy akár titkos utánpótlási bázis létrehozására. A patagóniai német kémtevékenységgel kapcsolatos brit iratok

---

<sup>670</sup> HEADLAND: Chronological List. 299–310. A Déli-Orkney-szigetek brit értelmezés szerint a falklandi szektor tartozékainak számítottak. Chile ezt a körzetet, mint fentebb szintén szót ejtettünk róla, gondosan elkerülte, így a szigetcsoporthoz kapcsolatos vita ebben az esetben csak Argentínát és Nagy-Britanniát érintette.

<sup>671</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 91.

tartalmának, a két világháború közötti időszakban a német kiképzőcirkálók látogatásainak, illetve a Buenos Aires-i német haditengerészeti attasé tevékenységi körének ismeretében nem alaptalan a feltételezés, hogy a németek gondolhattak ilyesmire – be kell azonban látni, hogy ezzel a rendkívül érdekes résztémával kapcsolatban egyértelmű forrás nem került elő a kutatás folyamán, így helyesebb erős feltételezéséként tekinteni a felvetésre.<sup>672</sup>

Habár alapvetően Argentína folytatott konfrontatívabb politikát, mégis Chile lépett elsőként, s 1940. november 6-án bejelentette területi igényét a ny. h. 53–90° között elterülő szektorra.<sup>673</sup> Az időzítés kifejezetten jónak volt mondható, hiszen Nagy-Britannia a második világháború ezen időszakban tudott a legkevésbé a Németország elleni küzdelmen kívül bármely más ügyre koncentrálni. Santiago részéről egyébiránt a bejelentést nem követte a gyakorlatban is végrehajtott tett a jogigény érvényesítésére, már csak azért sem, mert a chilei kormány úgy vélte, hogy követelése alapját legkésőbb 1906-ban tökéletesítette, amikor a Deception-szigeten létrehozott raktárbázis segítségével megvalósította az effektív okkupáció kritériumát egy déli-sarkvidéki terület felett.<sup>674</sup> Ezzel szemben viszont Buenos Aires késlekedett, annak ellenére is, hogy már 1939 nyarán felvetődött a lehetősége egy argentin jogigény bejelentésének.<sup>675</sup> Az 1939-es év igencsak mozgalmasnak bizonyult a Déli-sarkvidék szempontjából: a Schwabenland-expedíció és a hivatalos norvég jogigény Dronning Maud-földre történő bejelentése mellett újabb német expedíció volt készülöben, sőt – mint alább még szóba kerül, éppen a *Schwabenland* küldetése miatt – hosszú idő után az Amerikai Egyesült Államok is úgy döntött, hogy komolyan beavatkozik az antarktisz ügyekbe, s

---

<sup>672</sup> Mindezek mellett érdemes röviden megjegyezni az úgynevezett Patagónia-affér esetét is, amely pusztán a létezése miatt is bizonyítja, hogy Argentínában valóban aggályok merültek fel a náci Németország szándékait illetően, ami az ország területi szuverenitását illeti. Argentin lapok 1939 márciusának végén közzétették a nemzetiszocialista párt gyarmatpolitikai hivatala (*Kolonialpolitische Amt der NSDAP*) és a Buenos Aires-i német követség között zajló levelezés egyes részleteit, illetve néhány irat (állítólagos) másolatát, amelyekben a németek Patagóniát egyebek mellett a senkiföldje („*Niemandsland*”) kifejezéssel illették, s utaltak rá, hogy az argentin kormány nem gyakorol valódi fennhatóságot a régió felett, így lehetőség mutatkozhat a terület német birtokbavételére. Az ügy háttérében elsősorban az NSDAP külföldi szervezete, az *Auslandsorganisation*, illetve annak Argentínában élő azon tagjai álltak, akik egy latin-amerikai német állam létrehozásán munkálkodtak. Az eset azonban hatalmas diplomáciai botrányt kavart, annak ellenére is, hogy a német külügyminisztérium az iratokat hamisnak bélyegezte. (MÜLLER, Jürgen: *Nazionalsozialismus in Lateinamerika: Die Auslandsorganisation der NSDAP in Argentinien, Brasilien, Chile und Mexiko, 1931–1945*. Verlag Hans-Dieter Heinz, Stuttgart, 1997. 345.; JACOBSEN, Hans-Adolf – Smith, Arthur L.: *The Nazi Party and the German Foreign Office*. Routledge, London, 2007. 112.) Nincs rá bizonyíték, hogy az ügynek közvetlen kapcsolata lett volna a Schwabenland-expedícióval, habár az adott időpontban a hajó éppen visszatérőben volt Németországba.

<sup>673</sup> HEADLAND: Chronological List. 303.

<sup>674</sup> PINOCHET DE LA BARRA: i. m. 39. Amennyiben azt nézzük, hogy Nagy-Britannia a Déli-sarkvidéktől jóval távolabb eső – bár kétségtelenül a szó valódi értelmében is igazgatott – Falkland-szigetekre alapozva jelentette be 1908-as követelését a Falkland-szigeteki Független Területekre, akkor megállapíthatjuk, hogy a chilei érv földrajzi szempontból erősebb volt, mint a brit, az effektív okkupáció tényleges megvalósulása terén azonban gyengébb.

<sup>675</sup> ROSE: i. m. 409.

hozzálátott egy grandiózus felfedezőút megszervezésének. Így tehát nem volt meglepő, hogy az argentin sajtó az ország területi igényeinek mielőbbi bejelentését várta a kormány részéről, amelyre azonban abban az évben végül mégsem került sor. Buenos Aires csak 1942-ben lendült támadásba, akkor viszont csaknem szó szerint, mivel a valamelyest megkésett, de vehemens argentin fellépés kevés híján fegyveres összeütközéshez vezetett Nagy-Britanniával.<sup>676</sup>

Az, hogy London szükség esetén képes fegyveres erőt felmutatni a térségben, a Deception-szigeten található raktárbázis 1941-es tavaszi megsemmisítésével nyilvánvalóvá vált, Argentína azonban 1942 elején mégis úgy határozott, hogy a tettek mezejére lép, s a *Primero de Mayo* nevezetű hajót küldte a Deception-szigethez, amelynek kapitánya, Alberto J. Oddera formálisan is kinyilvánította az argentin antarktisi szektor létrejöttét (a d. sz. 60°-tól délre, ny. h. 25–68°34'), s kitűzte a szigeten a nemzeti lobogót is.<sup>677</sup> Nagy-Britannia válaszul a *HMS Carnarvon Castle*-t vezényelte a térségbe, hogy tartsa kontroll alatt a helyzetet,<sup>678</sup> amivel egy igen furcsa eseménysorozat vette kezdetét a felek között. A brit hajó legénysége 1943 januárjának végén „*partra szállt a Deception-szigeten, eltávolította az 1942-es argentin látogatás minden nyomát, kitűzte a Union Jacket, s hátrahagyott egy feljegyzést*”<sup>679</sup> a vizitációról. Ezt követően a britek a Déli-Orkney-szigetek felé vették az irányt, s előbb a szigetcsoporthoz tartozó Signy-szigeten tűzték ki lobogójukat, majd megközelítették a Laurie-szigeten működő argentin meteorológiai állomást, amelyet a Buenos Aires-i kormány, amint az többször is szóba került, 1904 óta folyamatosan üzemben tartott, hogy ezzel is erősítse fizikai jelenlétét a régióban.<sup>680</sup> Edward Kitson, a *Carnarvon Castle* kapitánya szigorú utasítást kapott, hogy esetleges ellenállás esetén ne éljen vissza erőfölényével, mivel Nagy-Britanniának nem érdeke nyomós ok nélkül fegyveres konfliktusba bonyolódnia Argentínával.<sup>681</sup> Összetűzésre végül nem is került sor, az argentinok azonban csak arra vártak, hogy a britek végre odébbálljanak, majd 1943. február 15-én hivatalosan is tájékoztatták Londont, hogy minden követelésüket fenntartják saját antarktisi

---

<sup>676</sup> NAAC A4311, 365/8. 143. 63.

<sup>677</sup> NAAC A4311, 365/8. 64. Oddera emellett meglátogatta az Antarktisi-félsziget közelében fekvő Lambda-szigetet is, ahol szintén kitűzte az argentin zászlót. (Uo.) Az egymást (részben) lefedő brit, argentin és a chilei szektorokat lásd: 56. ábra. (Függelék.)

<sup>678</sup> HEADLAND: Chronological List. 308.

<sup>679</sup> NAAC A4311, 365/8. 65.

<sup>680</sup> Uo. 65–66.

<sup>681</sup> Uo. 66.

szektorokkal kapcsolatban.<sup>682</sup> Valójában inkább ezt a dátumot tekinthetjük az argentin területi igény hivatalos kinyilvánításának, mint Oddera kapitány egy évvel korábbi nyilatkozatának kormány szintű megerősítését. Nagy-Britannia 1943. április 7-én hivatalosan is visszautasította az argentin követelést, s kijelentette, hogy minden jogigényét fenntartja a Falkland-szigeteki Független Területekkel kapcsolatban.<sup>683</sup> A történet külön érdekessége, hogy az argentinok, amikor 1942 elején partraszálltak a Deception-szigeten, úgy hitték, hogy a bálnavadászati raktártelepet egy német segédcirkáló pusztíthatta el, s ez a hír később az argentin sajtóban is megjelent.<sup>684</sup> A britek természetesen tudták az igazságot, hogy korábban a *HMS Queen of Bermuda* semmisítette meg a bázist, s a haditengerészeti hírszerzésnek küldött egyik jelentésükben meg is állapították, hogy az argentin kormány előtt a szigeten történt korábbi események nyilvánvalóan ismeretlenek.<sup>685</sup>

A fentiekkel párhuzamosan a *Primero de Mayo* is újra akcióba lépett, ezúttal Silvano Harriague kapitány irányítása alatt, aki előbb az Antarktisz-félsziget partjainál fekvő, Port Lockroy nevű helyen hagyott hátra egy hengerbe zárt üzenetet, amelyben megismételte országa déli-sarkvidéki követeléseit, majd visszatért a Deception-szigetre, s a brit emblémák helyére újra az argentin jelképeket állította.<sup>686</sup> A *Primero de Mayo* útjára két chilei tengerésztisztet és egy civil személyt is meghívtak, s a brit felségjelzések az ő egyetértésükkel kerültek eltávolításra.<sup>687</sup> Az argentinok azonban igyekeztek eltitkolni, hogy ők maguk nem sokkal a távozásuk előtt ismét elhelyezték saját zászlójukat a szigeten.<sup>688</sup> Ez utóbbi aktus Chile számára nyilvánvalóan elfogadhatatlan volt, hiszen a Deception-sziget – természetesen chilei értelmezés szerint – a *Territorio Chileno Antártico* részét képezte. Habár Buenos Aires igyekezett titokban tartani Harriague útját, a hírek mégis kiszivárogtak. A brit kormány ugyanis „később a *Primero de Mayo* tevékenységéről szóló teljes jelentést bizalmasan megszerezte Córdovez kapitánytól, a rangidős chilei tisztől, aki az expedícióval tartott.”<sup>689</sup> A jelentés megszerzése azért is nagy jelentőséggel bírt a britek számára, mert kiderült belőle,

---

<sup>682</sup> Uo.

<sup>683</sup> Uo.

<sup>684</sup> ADM 116/4662. Secret. Naval Attache British Embassy Buenos Aires. Reference Sheet No. 33. From: Naval Attache, Buenos Aires. Date: 1st April 1942. Reference No. 650/213/42. To Director of Naval Intelligence, Admiralty. (SGD). Salmond. Real Admiral. (Levél: Salmond – Naval Intelligence.)

<sup>685</sup> Uo.

<sup>686</sup> NAAC A4311, 365/8. 66.; HEADLAND: Chronological List. 308.

<sup>687</sup> ADM 116/4662. Decipher for External Affairs Officer, London.No. 8. 20. Date sent 29th Jan., 1943. 7:30 p.m. Received 30th Jan., 1943. For Prime Minister and Minister for External Affairs.; NAAC A4311, 365/8, 66–67.

<sup>688</sup> NAAC A4311, 365/8. 66.

<sup>689</sup> Uo.

hogy az argentinok – mint kiderült, sikertelenül – kísérletet tettek arra, hogy megpróbálják rávenni a chileieket a Nagy-Britannia elleni közös fellépésre az antarktisi ügyeket illetően.<sup>690</sup>

London az eseményeket követően úgy határozott, hogy ezúttal már világosan az argentinok értésére adja: nem tűri tovább déli-atlanti birtokai háborgatását. Ennek megfelelően, *Tabarin* fedőnév alatt a *Royal Navy* megkezdte egy több összetevőből álló, részben katonai jellegű manőver végrehajtását, amelynek során a *William Scoresby* aknakeresőt és a *Fitzroy* gőzhajót irányította a körzetbe.<sup>691</sup> A britek amellet, hogy ismételten visszaállították a fennhatóságukat jelző szimbólumokat, 1944 elején állandó meteorológiai obszervatóriumot létesítettek a Deception-szigeten és Port Lockroyban, kitűzték zászlajukat az Antarktisi-félszigeten található Renard-foknál, továbbá meglátogatták a Déli-Orkney-szigeteket és a Déli-Georgiát is.<sup>692</sup> Minden jel arra mutat azonban, hogy demonstratív felvonulásuk nem pusztán az argentinok elriasztása miatt történt, s a rádiószobával is felszerelt megfigyelőállomások az Antarktisi-félsziget környékén esetlegesen felbukkanó német segédcirkálók, vagy tengeralattjárók – a háború ezen szakaszában már inkább az utóbbiak – leleplezésére is szolgáltak.<sup>693</sup> Az Egyesült Királyság mindemellett elszánta magát arra is, hogy területi igényei jogalapját további bázisok létrehozásával erősítse, ezért – *Tabarin II* kódnev alatt – a britek 1944–1945-ben újabb megfigyelőpontot létesítettek a Trinity-félszigeten elhelyezkedő Hope-öbölben, valamint felállítottak egy barakkot a Déli-Orkney-szigeteken található Sandefjord-öbölben is.<sup>694</sup> A hivatalos álláspont szerint a bázisokon tudományos munkálatok folytak, ezért a második világháború lezárását követően az állomások feletti ellenőrzést az Admirálisztól a Gyarmatügyi Minisztérium vette át, a projekt fedőneve pedig *Falkland Islands Dependencies Survey*-re változott.<sup>695</sup>

Argentína kísérlete arra, hogy a második világháború alatt Nagy-Britannia rovására próbáljon meg terjeszkedni az Antarktisz környezetében, kudarcot vallott – Chile pedig kritikus helyzetben egyáltalán nem zárkózott el attól, hogy az argentinok rovására fontos információkat továbbítson a britek számára. Buenos Aires végül egyetlen alkalommal sem

---

<sup>690</sup> Az irat megjegyzi azt is, hogy az eset bizonyította, hogy az Argentína és Chile közötti komoly kooperációnak az egymás közötti bizalmatlanság és rivalizálás, illetve a hasonló déli-sarkvidéki igények miatt valójában rendkívül mérsékelt az esélye. Mindemellett a jelentés átvételekor a Santiago de Chile-i brit haditengerészeti attasé kihangsúlyozta a chileiek előtt, hogy a brit kormány számára rendkívül fontos, hogy ne derüljön fény arra, hogy a dokumentum az Egyesült Királyság birtokába került. (Uo. 67.)

<sup>691</sup> HEADLAND: Chronological List. 308.; NAAC A4311, 365/8. 67–68.

<sup>692</sup> HEADLAND: Chronological List. 308.

<sup>693</sup> RIFFENBURGH: i. m. 124.

<sup>694</sup> HEADLAND: Chronological List. 309.

<sup>695</sup> RIFFENBURGH: i. m. 188.



merészkedett odáig, hogy beláthatatlan következményekkel járó katonai konfrontációba bonyolódjon Londonnal. Összességében tehát a háború alakulásának tükrében a brit fennhatóság alatt álló dél-atlanti és antarktisi területek tartós megszerzésének az argentinok részéről nem volt realitása, amit az idő előrehaladtával nyilvánvalóan ők maguk is érzéltek, s ebből kifolyólag nem is vállalták a nyílt összecsapást az Egyesült Királysággal. Mindemellett kétségtelen az is, hogy a Schwabenland-expedíció a puszta végrehajtásával egyfajta katalizátor szerepet töltött be a háború alatti antarktisi események elindításában, s így komolyan befolyásolta a térségben zajló későbbi eseményeket.

### 3.4. Az Amerikai Egyesült Államok déli-sarkvidéki politikája. A Schwabenland-expedíció és a Monroe-doktrína (1928–1945)

Az Amerikai Egyesült Államok viszonyulása az 1938–1939-es német kutatóúthoz és általában véve Németország déli-sarkvidéki aktivitásához rendkívül érdekes adalékokkal szolgál a témakör szempontjából. Elsősorban azért, mert az USA a második világháború előtti időszakban kormányzati szinten meglehetősen mérsékelt érdeklődést tanúsított a Déli-sarkvidék iránt, s a Schwabenland-expedíció igen komoly szerepet játszott abban, hogy felkeltse a térség iránt az amerikai vezetés figyelmét. Meglepőnek tűnik, de a Charles Wilkes-féle 1838–1842-es felfedezőutat követő száz esztendőben nem járt hivatalos amerikai kormányexpedíció az Antarktiszra,<sup>696</sup> s Washington sokáig semmilyen tanújelét sem adta annak, hogy bármiféle területi igénye lenne a fehér kontinensen, habár erre elvben lehetősége lett volna, mivel amerikai állampolgárok több esetben is tettek földrajzi felfedezéseket a régióban. A 19. század első felében Nathaniel Palmer kapitány több fókavadászati úton is járt a térségben: ő volt az, aki a brit George Powellel közösen fedezte fel 1821 decemberében a Déli-Orkney-szigeteket, társával ellentétben azonban nem jelentett be rájuk jogigényt.<sup>697</sup> Ehhez hasonlóan Wilkes mintegy két évtizeddel későbbi útja alapján sem született soha amerikai területi követelés, s az ország a 19. század végétől kezdődő nagy felfedezőhullám során sem indított expedíciót a déli vizekre.<sup>698</sup>

A helyzet az 1920-as évek végétől változott meg valamelyest, amikor Richard Evelyn Byrd tengerész, pilóta és felfedező – aki korábban az Északi-sarkvidékre is szervezett expedíciókat, s miután 1926-ban repülőgéppel elvben el is érte az északi pólust, valóságos nemzeti hősként ünnepelték hazájában<sup>699</sup> – a Déli-sarkvidék felé fordította figyelmét, s 1928–1930 között privát expedíciót vezetett a kontinensre. Byrd a ny. h. 165°-nál, a Ross Független

---

<sup>696</sup> NAAC A4311, 365/8. 144.; RIFFENBURGH: i. m. 1030. Wilkes-expedíciója a későbbi Ausztrál Antarktisz Terület körzetében tett felfedezéseket, nevét a k. h. 102–136° között elterülő Wilkes-föld viseli.

<sup>697</sup> NAAC A4311, 365/8. 143.

<sup>698</sup> Megjegyzendő azonban, hogy William Howard Taft, az USA 1909-1913 között regnáló elnöke egy alkalommal a következő megjegyzést tette: „... az Egyesült Államok határai gyakorlatilag a Tűzföldig terjednek. Nincs messzi az a nap, amikor három egymástól egyforma távolságra lévő helyen három csillagos-sávós lobogó jelzi területünk kiteljesedését: az egyik az Északi-sarkon, a másik a Panama-csatornánál, a harmadik a Déli-sarkon. Az egész [nyugati – SZ. K.] félteke a miénk lesz.” (FISCHER Ferenc: A kétpólusú világ 1945–1989. Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest, 2005. 21.) A kijelentés elsősorban az Amerikai Egyesült Államok geopolitikai elképzeléseit szemléltette, jelezte azonban, hogy az USA nem közömbös a sarkvidékek iránt sem, mindazonáltal a Déli-sark vonatkozásában ennek a második világháború előestéjéig nem sok jelét lehetett felfedezni a hivatalos amerikai politikában.

<sup>699</sup> RIFFENBURGH: i. m. 207. Az, hogy Byrd 1926-ban tényleg átrepült-e az Északi-sark felett, meglehetősen kérdéses, kritikusai szerint ugyanis valójában nem érte el a pólust.

Területen (tehát az új-zélandi szektorban) kialakított egy *Little America* névre keresztelt bázist, felfedezte a Rockefeller- és az Edsel Ford-hegységet, valamint a feleségéről elnevezett Marie Byrd-földet a Nyugat-Antarktiszon, amely már kívül esett az új-zélandi szektor határvonalán, s korábban még egyetlen ország sem jelentett be rá jogigényt.<sup>700</sup> Mindemellett 1929. november 29-én repülőgéppel – elsőként – átrepült a földrajzi Déli-sark felett, egy amerikai zászlót is ledobva a területre.<sup>701</sup> A tengerész-pilóta akciója természetesen az Egyesült Államokban és külföldön is feltűnést keltett, hiszen cselekedeteit területi követelés bejelentéseként is lehetett értelmezni, s egyes amerikai sajtóorgánumok már az expedíció első felében is így is tálalták az eseményeket. „*Legutóbbi repülése eredményeként Byrd parancsnok új területet követelt az Egyesült Államok számára az Antarktiszon*”<sup>702</sup> – írta 1929. február 21-i számában a *New York Times*, s miután a szöveg a Rockefeller-hegységre is utalt, ami a ny. h. 155° környékén már az új-zélandi Ross Független Terület fennhatósága alá tartozott, nem csoda, hogy a brit Külügyi Hivatal is foglalkozott az ügyel. Összességében azonban az egész expedícióval kapcsolatban azt állapították meg, hogy a sajtóhírekkel ellentétben, amelyek az amerikai területi igény bejelentését jósolták, „*az Egyesült Államok kormányának nincs azonnali szándéka az antarktisi brit követelések vitatására,*”<sup>703</sup> Byrd magánjelleggel járt el, illetve felfedezéseinek nagyobbik része nem is érintette az új-zélandi szektort.

Washington valóban nem is követelt magának semmilyen területet az expedícióra történő hivatkozással, a kutatóútra azonban – különösen a Déli-sark repülőgéppel történő elérése miatt – igen nagy figyelem irányult, s ez előrevetítette az erőteljesebb amerikai bekapcsolódást az antarktisi ügyekbe. Ettől függetlenül azonban a Fehér Ház a déli-sarkvidéki jogigényekkel kapcsolatban azon az állásponton volt, miszerint valódi állami fennhatóság nélküli, lakatlan területek felett nem érvényesíthetők szuverenitási igények. „*A külügyminisztériumnak az a véleménye, hogy a civilizáció előtt ismeretlen területek felfedezése... nem igazolhat érvényes szuverenitási jogot, hacsak a felfedezést nem követte a felfedezett ország tényleges betelepítése*”<sup>704</sup> – jelentette ki a témával kapcsolatban 1924-ben Charles Evans Hughes, az USA akkori külügyminisztere, ami természetesen azt is magában

---

<sup>700</sup> NAAC A4311, 365/8. 143.

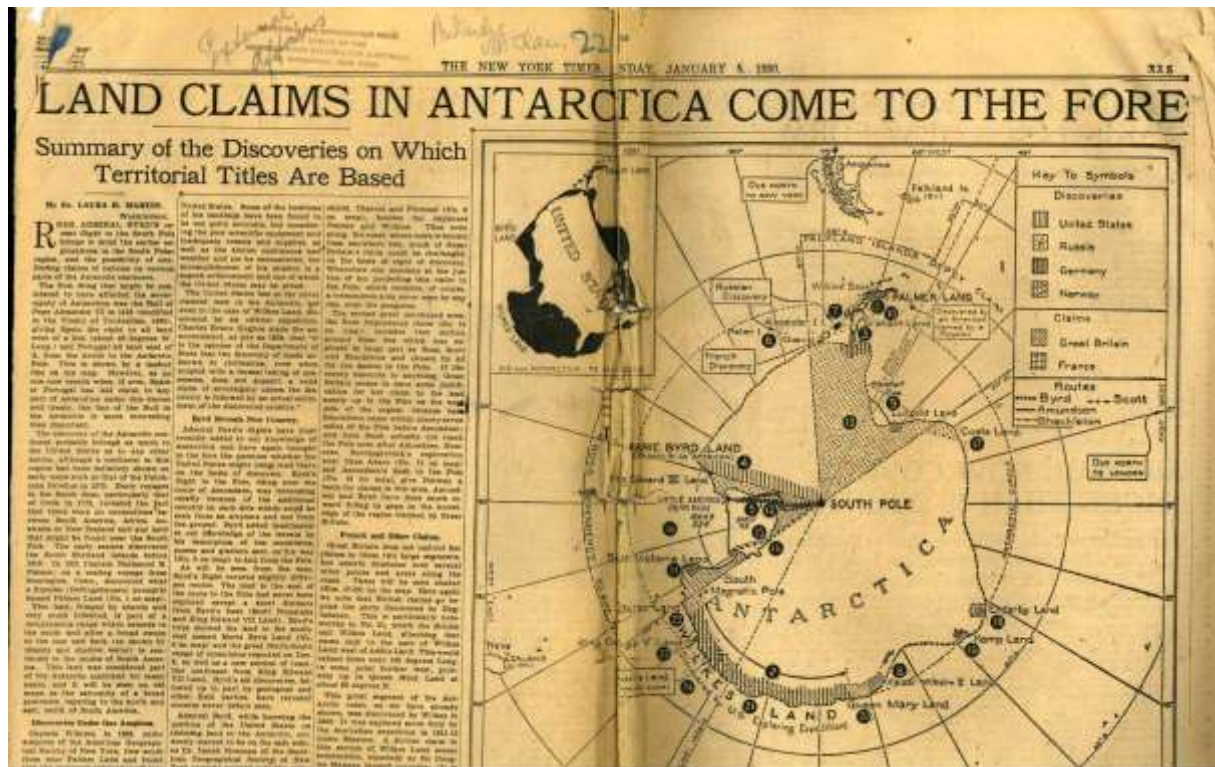
<sup>701</sup> Uo.; MILLS: i. m. 118.

<sup>702</sup> NASA BTS 102/2/1. 1926–1945. Confidential. British Embassy, Washington. 22nd February, 1929. Commander Byrd's New Flight in Antarctica. (Levél: Campbell – Foreign Office.) 1.

<sup>703</sup> NASA BTS 102/2/1. 1926–1945. British Embassy, Washington D.C. November 22nd, 1929. (W 11298/98/50.) No 2160. (Levél: Campbell – Henderson.)

<sup>704</sup> NAAC A981, ANT 54 PART 1. Antarctic – USA Claims I. (A továbbiakban: NAAC A981 ANT 54 PART 1.) Land comes in Antarctica come to the fore. The *New York Times*, Monday, January 5. 1930.

foglalta, hogy az Egyesült Államok egyetlen állam területi követelését sem ismeri el a Déli-sarkvidéken. Több sajtóorgánum véleménye szerint azonban Hughes korábbi nyilatkozata Byrd sikereit követően felülvizsgálatra szorult, s megjegyezték azt is, hogy a külügyminisztérium hozzáállása változást mutat a kérdésben, s egyre inkább hajlik a szuverenitási igények bejelentése felé.<sup>705</sup>



52. ábra. A *The New York Times* 1930. január 5-i cikkének részlete, amely Byrd 1928–1930-as expedíciójának apropóján összefoglalta az Antarktisszal kapcsolatos területi kérdéseket, térképet is közölt az Antarktiszról, bejelölve rajta az addigi déli-sarkvidéki felfedezéseket is. (4-es sorszámmal a Marie Byrd-föld és környéke.)

Forrás: NAAC A981 ANT 54 PART 1.) Land comes in Antarctica come to the fore. *The New York Times*, Monday, January 5, 1930.

A következő amerikai expedíciót Lincoln Ellsworth vezette az Antarktiszra 1933–1934 között, aki megkísérelte repülőgéppel átszelni a Ross-tenger és a Graham-föld között a kontinentet, próbálkozását azonban nem koronázta siker, s terve – fordított útiránnyal – egy évvel később is kudarcot valott.<sup>706</sup> Ellsworth azonban nem adta fel, s végül 1936 novemberében megvalósította az első transzkontinentális antarktisi repülőutat, mégpedig az Antarktisi-félsziget közelében lévő Dundee-sziget (d. sz. 63°, ny. h. 55°) és a Ross-jégsalf között; ráadásul a ny. h. 80–120° között felfedezte a magáról elnevezett Ellsworth-földet

<sup>705</sup> NAAC A981, ANT 54 PART 1. America's changed attitude. *Daily Chronicle* 6th April 1929.

<sup>706</sup> NAAC A4311, 365/8. 152.

(*Ellsworth Land*) is, amelyre jogkövetelést jelentett be az USA nevében, de az amerikai kormány nem fejlesztette tovább hivatalos területi követeléssé az igényt.<sup>707</sup> A pilóta ezt követően 1938–1939-ben is meglátogatta a Déli-sarkvidéket, ezúttal azonban az Antarktisz keleti felén tevékenykedett, s a k. h. 79° környékén (a d. sz. 72°-ig berepülve) felfedezte az *American Highlandnak* (Amerikai-félföld) elnevezett területet, amelyre a korábbiakhoz hasonlóan szintén követelést formált az Egyesült Államok nevében.<sup>708</sup> Tekintve azonban, hogy a körzet az Ausztrál Antarktisz Terület határvonalai között feküdt, Washington nem vette komolyan fontolóra, hogy vitába bocsátkozzon a brit birodalommal az ügyben.

Mindezek mellett 1933-ban Richard E. Byrd is újra felkerekedett, csapatával áttelelt a Ross-selfjégen, majd létrehozták az addigi legnagyobb antarktisz bázist, tíz új épületet alakítva ki az 1929-es *Little America* tábor területén.<sup>709</sup> Az expedíciót, amely végül 1935-ig tartott, rendkívül alaposan megszervezték: az 56 fős különítmény egyebek mellett négy repülőgépet, 4 traktort (közülük 3 eredetileg sivatagi használatra volt tervezve) és 135 szánhúzó kutyát is magával vitt a kutatóútra.<sup>710</sup> Az amerikaiak részben felderítették a Ross-jégsself keleti partvidékét, megállapították, hogy a Wedell- és a Ross-tenger között nincs direkt tengeri összeköttetés, s a Marie Byrd-föld stabilan a kontinens részét képezi, illetve a földön és a levegőben egyaránt folytatták a terület feltérképezését, kiterjedt tudományos programot végrehajtva, amelybe a Ross-jégsself szeizmikus vizsgálata is beletartozott.<sup>711</sup> Washington azonban ezt a felfedezőutat sem használta ki területi jogigény bejelentésére, pedig ekkor már a falklandi, az új-zélandi és a francia szektor mellett 1933 óta az Ausztrál Antarktisz Terület is létezett, s látni lehetett, hogy a hivatalos jogkövetelés alatt nem álló régiók száma vészesen fogy a fehér kontinensen.

Az amerikai kormány tehát egészen a második világháború előestéjéig kifejezetten távolságtartóan viselkedett a Déli-sarkvidékkel kapcsolatban, az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció, illetve annak folytatási terve azonban megváltoztatta ezt a helyzetet. AZ USA természetesen felfigyelt a német kutatóútra, olyannyira, hogy 1939 elején Rooseveltnél már úgy gondolta, hogy a déli-sarkvidéki német jelenlét a háború kitörése

---

<sup>707</sup> Uo. 153. Utóbb egyébként az Ellsworth-föld elnevezést már csak a ny. h. 80–103° közötti régióra értették, míg a Marie Byrd-földet a ny. h. 103–152° közötti körzetre. (RIFFENBURGH: i. m. 90.)

<sup>708</sup> NAAC A4311, 365/8. 153.

<sup>709</sup> Uo.

<sup>710</sup> MILLS: i. m. 119.

<sup>711</sup> HEADLAND: Chronological List. 293.

esetén veszélyeztetheti a nyugati félteke és az Amerikai Egyesült Államok biztonságát.<sup>712</sup> Így vélte ezt ekkor már a külügyminisztérium is, ennek megfelelően a Schwabenland kifutását követően hozzá is láttak egy hivatalos amerikai Antarktisz-expedíció előkészítéséhez. A rendelkezésre álló források nem foglalnak egyértelműen állást abban a kérdésben, hogy pontosan mikor vetődött fel az amerikai kutatóút gondolata – egyes információk szerint már 1938 végén, amikor a *Schwabenland* úton volt az Antarktisz felé –, maga Richard E. Byrd azonban, akit később a művelet vezetésével bíztak meg, saját állítása szerint 1939 januárjában egyezettt elsőként a kormány illetékseivel a kérdésben.<sup>713</sup> Bizonyos azonban, hogy a szervezésnek óriási lendületet adott, amikor a *Schwabenland* Németországba történő áprilisi visszatéréssel párhuzamosan kiszivárgott Ritscher és Wohlthat terve, miszerint a németek 1939 végén újabb expedíciót küldenének a Déli-sarkvidékre – mégpedig az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsába.<sup>714</sup>

Washingtonból nézve a második Schwabenland-expedíció tervezete az új célterülettel együtt – amely körzetben nem mellékesen a Byrd- és Ellsworth-féle felfedezések is feküdtek – már több volt, mint nemkívánatos betolakodás az amerikai kormány által korábban meglehetősen érdektelenül kezelt déli-sarkvidéki régióba. A német elképzeléseket a Fehér Házban a Monroe-doktrína alapján ekkor már a nyugati félteke ügyeibe történő, s az Egyesült Államok érdekeit közvetlenül veszélyeztető beavatkozásként értékelték, s ez a lehető leghatározottabb válaszreakciót váltotta ki. Ennél a pontnál meg kell jegyezni, hogy az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsa földrajzilag valóban a nyugati féltekéhez sorolandó, az USA azonban korábban e tekintetben nem ragaszkodott a Monroe-elv szigorú alkalmazásához, amelyet – ellentétben Argentínával, amely Nagy-Britannia antarktisz és dél-atlanti jelenlétét többek között az erre való hivatkozással minősítette illetéktelennek – korábban egyetlen alkalommal sem hozott fel érvként esetleges déli-sarkvidéki igényei támogatására.<sup>715</sup> A tény, hogy Németország a hivatalos jogkövetelés alatt ugyan nem álló, de az USA érdekszférájába tartozó régiót szemelte ki magának az Antarktiszon, közvetlen szerepet játszott az 1939–1941-es – *United States Antarctic Service* elnevezés alatt

---

<sup>712</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 90.

<sup>713</sup> ROSE: i. m. 407.

<sup>714</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 90. Az, hogy az amerikaiak pontosan mikor értesültek az új expedíció tervéről, bizonytalan.

<sup>715</sup> NAAC A4311, 365/8. 153.. Olyannyira nem, hogy például a Déli-Orkney-szigetek ügyében (amelyek szintén a nyugati féltekéhez tartoznak) az USA korábban elutasította a britek elleni kooperációt Argentínával, habár a halászati jogok okán érdekelt volt a körzetben. Másrészt viszont az is igaz, hogy az Egyesült Államok semelyik ország, így Nagy-Britannia déli-sarkvidéki jogköveteléseit sem ismerte el. (Uo.)

megvalósított – amerikai (kormány)expedíció megszervezésében és végrehajtásában.<sup>716</sup> Rooseveltt a Schwabenland-expedíció és annak valószínű folytatása tükrében úgy döntött, „*hogy az Egyesült Államoknak, legalábbis ideiglenesen, fel kell adnia azt a történelmi gyakorlatát, hogy nem hoz létre és nem ismer el területi követeléseket az Antarktiszon.*”<sup>717</sup> A washingtoni brit nagykövetség 1939. július 11-én táviratozott Halifax brit nagykövetnek az ügygel kapcsolatban, s ebben megállapították, hogy „*a német tervek egy másik csapat kiküldésére ezen a nyáron [a sarkvidéki nyarat értik kalatt – Sz. K.] az Antarktisz azon szektorába, amelyet az USA is magáénak követel, szoros összefüggésben állt az Egyesült Államok kormányának döntésével, hogy késelem nélkül bizonyítsa [vagy megalapozza – Sz. K. ] saját jogait [az Antarktiszon – Sz. K.]*”<sup>718</sup> Az irat megjegyezte azt is, hogy hivatalos tisztviselők jelentése szerint, amennyiben az szükségessé válik, az USA még azt is fontolóra fogja venni, hogy a Monroe-doktrína szellemében bármilyen bázis létesítésére az Antarktiszon barátságtalan cselekményként („unfriendly act”) tekintsen, amennyiben az a ny. h. 180°-tól nyugatra történik.<sup>719</sup> Az alvó óriás felébredt és – ahogyan az ilyenkor történni szokott – hatalmas energiával látott hozzá érdekei érvényesítéséhez.

Az amerikaiak nem egyszerűen egy expedíciót, hanem egy minden korábbinál nagyobb szabású kutatóutat szerveztek, két hajóval, 125 fős személyzettel és több repülőgéppel.<sup>720</sup> A kiterjedt tudományos program ezúttal még a látszatra is alig adott, a cél egyértelműen az amerikai jogigény megalapozása és bejelentése, illetve Németország távoltartása volt a területtől. A kormányzati szervek – az előkészítésben a haditengerészet, a hadügyminisztérium, a külügyminisztérium és a belügyminisztérium is részt vett<sup>721</sup> – valóban minden létező anyagi eszközt és erőforrást biztosítottak az expedíció számára, s nem is olyan nagy túlzással a kutatási terület „megszállásában” gondolkodtak. Azt tervezték ugyanis, hogy a személyi állomány váltásával legalább 5–6 évig állandó jelleggel a körzetben maradnak, ami a korábbi felfedezőutakhoz képest példátlan hosszúságúnak számított, s előre vetítette az

---

<sup>716</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 91. Vitéra adhat okot, hogy az 1939–1941-es amerikai kutatóutat kormányexpedíciónak lehet-e tekinteni, vagy sem. A források az 1946–1947-es Highjump-expedíciót nevezik az első 20. századi hivatalos amerikai kutatóútnak (RIFFENBURGH: i. m. 1030.), s a *United States Antarctic Service* tevékenységét kombinált kormányzati és magánvállalkozásnak nevezik, habár a gyakorlatban jóval közelebb állt az előbbihez. (ROSE: i. m. 409.)

<sup>717</sup> RIFFENBURGH: i. m. 1022.

<sup>718</sup> NAAC A981 ANT 4 PART 2. *Antarctic – USA Claims II*. British Embassy, Washington D. C. July 11th, 1939. No. 778. (Levél: Mallet – Halifax.)

<sup>719</sup> Uo.

<sup>720</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 91.

<sup>721</sup> ROSE: i. m. 407.

esetleges állandó amerikai jelenlét megvalósulását a régióban.<sup>722</sup> Mindemellett azonban „Roosevelt kikötötte, hogy sem Byrd, sem az expedíció más tagja nem formálhat nyilvános jogigényt a külügyminiszter egyértelmű felhatalmazása nélkül.”<sup>723</sup>

Byrd – aki egyébként ellentengernagyi rendfokozatot viselt a haditengerészetnél – a jól felszerelt *North Star* és *Bear* hajókkal futott ki 1939 késő őszen, de az eseménynek, tekintettel az akkor már zajló második világháborúra, nem volt különösebb visszhangja, legalábbis Európában.<sup>724</sup> Valójában azonban – az akkor még nem hadviselő fél – Amerikai Egyesült Államokat a háború kitörése csak még elszántabbá tette ügyben, már csak azért is, mert 1939 nyarán hírek kezdtek el keringeni arról, hogy Argentína is területi követelés bejelentésében gondolkodik, ráadásul Norvégia és több érdekelt állam egy konferencia összehívását tervezi, amelyen a déli-sarkvidéki igények megvitatása képezné a fő témát.<sup>725</sup> A kiküldött kutatócsapat két részre oszlott, s két bázist alakítottak ki, egyet a Ross-selfjég területén, egyet pedig az Antarktisz-félsziget csendes-óceáni oldalán fekvő Stonington-szigeten (d. sz. 68°; ny. h. 67°).<sup>726</sup> A munkálatok legfontosabb részét a légi felderítés képezte, amelyet erről a két telepről hajtottak végre, s amelyek segítségével a Byrd és Ellsworth által korábban tett felfedezéseket jelentősen kiterjesztették.<sup>727</sup> Az expedíciót azonban „amelynek célja az állandó okkupáció megkezdése volt, hogy állandósítsák és kiterjesszék az Amerikai Egyesült Államok szuverenitását az Antarktisz lehető legnagyobb térsége felett” [az Antarktisz csendes-óceáni körzetében – Sz. K.],<sup>728</sup> 1941 márciusában visszahívták, mivel Washington felfüggesztette a kutatások további finanszírozását.<sup>729</sup> Ennek okát pedig az képezte, hogy a „félelmek, hogy Németország kihasználhatja az Antarktisz katonai és politikai célokra, alaptalanoknak bizonyultak és a kongresszus számos megfelelőbb helyet találhatott arra, hogy pénzt költsön.”<sup>730</sup> Mindez szintén azt bizonyítja, hogy az amerikai kormány az 1939–1941-es

---

<sup>722</sup> RIFFENBURG: i. m. 1023.

<sup>723</sup> Uo.

<sup>724</sup> Uo. Az expedíció kifizetését eredetileg 1940 őszére tervezték, de végül a kormány sürgetésére egy évvel előbbre hozták az időpontot. ROSE: i. m. 409.

<sup>725</sup> ROSE: i. m. 409. A konferencia házigazdája Oslo lett volna, de a háború kitörése tárgyalanná tett az ügyet, ráadásul Norvégiát időközben megszállták a német csapatok.

<sup>726</sup> HEADLAND: Chronological List. 302.

<sup>727</sup> Uo.

<sup>728</sup> Uo.

<sup>729</sup> Uo.; NAAC A4311, 365/8. 152.

<sup>730</sup> RIFFENBURG: i. m. 1023. Ez a megjegyzés az Antarktisz kontinentális területeire, illetve a második Schwabenland-expedíció végrehajtására vonatkozik, amelyet hivatalosan 1941 őszén fűjtak le, de eddigre már szinte biztosan sejteni lehetett, hogy nem fog kifutni. A *Penguin* segédcirkáló 1941 elején támadta meg a norvég bálnavadászflottákat az antarktisz vízekén, így a németek haditengerészeti tevékenysége ebben az időszakban még teljes mértékben elképzelhető volt a térségben.



Antarktisz-expedíciót legfőképpen a német fenyegetés miatt szervezte meg.<sup>731</sup> A háború alatt az USA expedíciós szinten nem foglalkozott tovább a Déli-sarkvidékkel – a tervezett hivatalos területi követelés bejelentésére sem került sor – azonban az, hogy a térségbeli jogigényekhez való passzív amerikai hozzáállás végleg megváltozott, bebizonyosodott nem sokkal azt követően, hogy a fegyverek 1945-ben elhallgattak.

---

<sup>731</sup> Ehelyütt érdemes röviden utalni egy olyan eseményre is, amely a súlypontokat tekintve érdekes kérdéseket vet fel, a jelenleg rendelkezésre álló források alapján azonban inkább csak feltételezésekbe bocsátkozhatnánk a pontos történésekkel kapcsolatban, ezért részletes elemzésétől ezúttal eltekintünk. R. E. Byrd az 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció folyamán egy chilei és argentin tisztviselőkből álló haditengerészeti küldöttséget fogadott a *Bear* nevű expedícióshajója fedélzetén. Az esemény időpontja kérdéses, de az bizonyos, hogy Ramon Cañas Montalva chilei tábornok és geostratégiai elemző 1940. április 1-jén külön újságcikket szentelt a témának, amelyben egyebek mellett utalt arra is, hogy a chilei szektorra vonatkozó jogigény hivatalos bejelentése (amelyre végül 1940. november 6-án került sor) az események alakulásának és az Amerikai Egyesült Államok újdonsült aktivitásának tükrében nem tűr halasztást. „*En este contexto, la presencia de una delegación naval chilena y argentina en el buque explorador antártico Bear, en 1938-1940, - y de conformidad con el planteamiento central de Cañas no habría más que validado las actividades norteamericanas en los mares y regiones australes-antárticas sudamericanas.*” (JARA FERNÁNDEZ, Mauricio: Richard Evelyn Byrd y Ramón Cañas Montalva: Contrapunto de Dos Visiones Antárticas hacia 1940. Revista Notas Históricas y Geográficas, 13–14. sz. [2002/2003]. 176–177.) A chilei nézőpont részletes megismerése további kutatást igényelne, a leírtakból azonban feltételezhető, hogy az 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció (amelynek legfőbb kiváltó oka a *Schwabenland* útja, illetve a következő német expedíció terve volt) még nagyobb súllyal eshetett a latba a chilei területi követelés bejelentésekor, mint az 1938–1939-es német kutatóút, hiszen egy durva amerikai beavatkozás az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsában még az esetleges német törekvéseknél is sokkal nagyobb veszélyt jelenthetett volna Santiago számára. Ráadásul, mint említésre került, 1939 nyarán már Argentína is erősen gondolkodott saját jogkövetelése kinyilvánításán. Valószínű tehát, hogy a második *Schwabenland*-expedíció terve – amelynek tényleges megvalósulására a háború kitörése előtt igen nagy volt az esély –, az amerikai aktivitás és az argentin jogigény várható bejelentése együttesen készítették cselekvésre a chileieket.

### 3.5. A Highjump-művelet, mint az USA sarkvidéki kiképzőprogramja (1946–1947)

Az átalakult geopolitikai környezetben az USA a második világháborút követően természetesen főként a Szovjetunió elleni konfrontációra készülődött, s az Antarktisz is ilyen értelemben kapott szerepet Washington terveiben. Az Amerikai Egyesült Államok 1946-ban, *Highjump* fedőnéven újabb vállalkozást indított a déli kontinensre, amelyet szintén Richard E. Byrd vezetett. Ez a küldetés azonban már jóval több volt, mint felfedezőút: egy 4700 ember, 13 hajó és 33 repülő részvételével megtartott hadgyakorlat,<sup>732</sup> amellyel kapcsolatban grandiózus méretei és rejtív titokzatossága miatt a későbbiek folyamán igen vad híresztelések is szárnyra kaptak, mégpedig éppen *Neu-Schwabenlanddal* összefüggésben.<sup>733</sup> Pedig ennek a műveletnek csak nagyon-nagyon áttételesen volt köze az 1938–1939-es német kutatóúthoz – talán akkor, ha a *Highjump*ra a *Schwabenland* útja által inspirált 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció még sokkal nagyobb kaliberű folytatásaként tekintünk – s háttérben már a kibontakozó hidegháborús kihívások álltak.

Minden rendelkezésünkre álló levéltári és szakirodalmi forrás egyéttart abban, hogy a Highjump-expedíció valójában egy hadgyakorlat volt, amelynek fő célját az amerikai hadsereg eszközeinek (főként a hajók és a repülőgépek) sarkvidéki körülmények közötti tesztelése képezte, illetve a kijelölt személyzet felkészítése az antarktisi éghajlathoz hasonló klímával rendelkező területeken vívott esetleges harcra.<sup>734</sup> Ilyen területek pedig másutt csak a világ átellenes pontján, azaz az Északi-sarkvidéken léteztek, s éppen ez volt a lényeg: 1945 végétől az USA hozzálátott, hogy felkészüljön egy esetleges, Arktiszon (is) vívott háborúra a Szovjetunióval – egy nagyobb méretű hadgyakorlat és haditengerészeti erők felvonultatása azonban túlságosan veszélyes lépésnek számított volna az északi vizeken, s végleg destabilizálhatta volna az amerikai–szovjet kapcsolatokat.<sup>735</sup> Így az a döntés született, hogy a hadgyakorlatot egy gigantikus Antarktisz-expedíció keretében hajtják végre, ahol a

---

<sup>732</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 107.; RIFFENBURGH: i. m. 1030.; HEADLAND: *Chronological List*. 314.

<sup>733</sup> Egyes összeesküvés-elméletek szerint az USA haditengerészete egy *Neu-Schwabenland* területén kiépített titkos német bázis megtámadására indult a Highjump-hadművelet folyamán, amelyet az amerikaiak Antarktisz-expedíciónak álcáztak. A Schwabenland-expedícióval kapcsolatos legendák cáfolatát teljes részletességgel lásd: SUMMERHAYES, Colin – BEECHING, PETER: *Hitler's Antarctic base: the myth and the reality*. *Polar Record*, 224. sz. (2007.) 1–21. (A továbbiakban: SUMMERHAYES – BEECHING: i. m.)

<sup>734</sup> HEADLAND: *Chronological List* 314.; RIFFENBURGH: i. m. 1030.; SUMMERHAYES – BEECHING: i. m. 1.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 107.

<sup>735</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 107.

szovjetekkel az azonnali összeütközés veszélye gyakorlatilag kizárt, s a fentiek megvalósításával párhuzamosan egyben az 1939–1941-es amerikai kutatóút eredményeit is továbbfejleszthetik. „*A haditengerészeti erők azon képességét elősegítő fejlesztési politika kiterjesztésének jegyében, hogy mindenfajta éghajlati viszonyok közepette képesek legyenek működni [harctevékenységet folytatni – Sz. K.], az Atlanti-óceáni Flottának a Csendes-óceáni Flotta egységeivel kiegészített hadműveleti köteléke, 1947-ben olyan korán, amint a jégviszonyok lehetővé teszik kiterjedt kiképzési és fejlesztési programok végrehajtását, elindul az Antarktiszra...*”<sup>736</sup> – írja az expedícióval kapcsolatban egy, a Dél-afrikai Nemzeti Levéltárban őrzött amerikai haditengerészeti irat, amely a brit Gyarmatügyi Minisztérium felé is továbbításra került. A dokumentum szerint az expedíció céljai a következők voltak: a személyzet kiképzése és a felszerelés tesztelése sarkvidéke területeken; az 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció eredményeinek megszilárdítása és továbbfejlesztése; haditengerészeti technikák fejlesztése bázisok létesítésére, ellátására és használatára a fentiekhez hasonló viszonyok között, a terület hidrográfiai, geográfiai, geológiai, meteorológiai megfigyelése, illetve elektromágneses viszonyainak vizsgálata.<sup>737</sup> Azt, hogy az expedíciót legfőképp egy esetleges északi-sarkvidéki háborúra való felkészülés okán szervezték meg, alátámasztja az is, hogy az expedíció helyettes vezetője az a Richard H. Curzon kapitány volt, aki egy évvel korábban „*a[z amerikai – Sz. K.] haditengerészeti arktiszi kiképzőútját irányította...*”<sup>738</sup> A Highjump-műveletnek tehát már nem a Monroe-, hanem sokkal inkább a kommunizmus terjedését meggátolni kívánó Truman-doktrínához volt köze, amelyet az elnök egyébiránt 1947. március 12-én jelentett be, amikor az expedíció tevékenysége már javában zajlott.<sup>739</sup>

Az expedíció, amelyben a *Philippine Sea* repülőgép-hordozó és a *Sennet* nevű tengeralattjáró is részt vett,<sup>740</sup> elsőként a Ross-selfjéghez hajózott, amely Byrd korábbi

---

<sup>736</sup> „*In extension of its policy of developing the ability of naval forces to operate under any and all climatic conditions, a task force of the Atlantic Fleet, augmented by units of the Pacific Fleet, will proceed into the Antarctic as early in 1947 as ice conditions permit to carry out an extensive training and development program there...*” NASA BTS 102/2/1. Territorial Claims in the Antarctic (1945–1956). Antarctic Research and Expeditions. (A továbbiakban: NASA BTS 102/2/1. 1945–1956.) Navy Department. November 12, 1946. Navy Department. November 12, 1946. Immediate release. Press and radio. Naval task forces to leave for Antarctic early in December. 1

<sup>737</sup> Uo.

<sup>738</sup> Uo. Curzon emellett a *Bear* nevű hajó kapitányaként Byrd helyettese volt az 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció expedíció idején. (Uo.)

<sup>739</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 108.; DIÓSZEGI – HARSÁNYI – NÉMETH: i. m. 8.

<sup>740</sup> HEADLAND: Chronological List. 314.

expedícióinak fő helyszínét jelentette.<sup>741</sup> A köteléket itt három részre bontották: míg a keleti és a nyugati csoport az Antarktisz két irányból megkerülve a partvidék felderítését kapta feladatául, a középső egység az 1939–1941-es amerikai expedíció műveleteit folytatta a nyugat-antarktiszi körzetben.<sup>742</sup> A fő tevékenységet ezúttal is a légi fényképezés képezte (Byrd 1947. február 15-én ismét átrepül a Déli-sark felett), a repülőutak közül 29 a Ross-selfjég környékét, 25 az Oates-föld és a Prinsesse Astrid-part közötti régiót érintette, mindemellett pedig a ny. h. 100–125° közötti terület felett is részletes fotózási műveltek folytak.<sup>743</sup> A nagyszabású expedíció végrehajtása azonban nem volt problémamentes, mivel balesetekben a legénység négy tagja is életét veszítette,<sup>744</sup> ráadásul a földi ellenőrzési pontok hiánya miatt a légi felvételek több mint fele is használhatatlannak bizonyult hiteles térképek készítése szempontjából.<sup>745</sup> Ezt a problémát az amerikaiak is érzékelték, s egy évvel később *Windmill* néven egy jóval kisebb – mindössze két jégtörő hajó vett rész benne –, ám a Highjump-művelet hiányosságainak pótlására kiküldött expedíciót irányítottak a térségbe, amelynek legfontosabb feladata a hiányzó terepi ellenőrző pontok felállítása volt.<sup>746</sup>

Mindent egybevetve a Highjump-művelet elsődlegesen katonai akció volt, másodlagosan az USA antarktiszi területi igényeinek továbbfejlesztését szolgálta, harmadrészen pedig tudományos vizsgálatokat is végrehajtottak a folyamán, amelyek fontossága azonban eltörpült az első két szemponté mellett. A hidegháború szele elért a fehér kontinensre is, az Egyesült Államok korábban soha nem látott méretű beavatkozása azonban – hiszen egy komplett hadiflotta az Antarktisz gyakorlatilag teljes partvidékén operációkat folytatott – nem csak a szovjetek számára volt figyelmeztető jel,<sup>747</sup> hanem Nagy-Britanniát és Norvégiát is aggasztotta, akik az expedíció méreteit látva hovatovább már attól tartottak, hogy az Egyesült Államok hatalmi szóval hamarosan akár az egész Déli-sarkvidéket kisajátíthatja magának.

---

<sup>741</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 107.

<sup>742</sup> HEADLAND: *Chronological List*. 314.; LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 1078.

<sup>743</sup> HEADLAND: *Chronological List*. 314. Az expedíció marginálisan érintette *Neu-Schwabenland* területét is, mivel 1947. február 27-én a nyugati flotta egyik repülőgépe elérte a Wohlthat-hegylánc keleti peremét, de ez a régió valójában egyáltalán nem tartozott a Highump-művelet prioritásai közé. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 108.)

<sup>744</sup> HEADLAND: *Chronological List*. 314.

<sup>745</sup> RIFFENBURGH: i. m. 1032.

<sup>746</sup> Uo. 802.; HEADLAND: *Chronological List*. 314.

<sup>747</sup> A szovjetek egyébként értették a *Highjump* mögött meghúzódó valódi szándékot, s ki is jelentették, hogy meglátásuk szerint amerikai katonai körök keresik annak a lehetőségét, hogy uralmuk alá vonják a sarkvidéki régiókat. RIFFENBURGH: i. m. 1031.

### 3.6. *Neu-Schwabenland* „árnyéka”. Az 1949–1952-es norvég–brit–svéd (NBSX) Antarktisz-expedíció

Németország a második világháború elvesztését követően kiesett az antarktisi területi versengésből, amelybe a Schwabenland-expedíció megvalósításával üstökösként robbant be 1938–1939 fordulóján. A Ritscher-féle kutatóút azonban annak ellenére is igen hosszú árnyékot vetett, hogy a harmadik birodalom bukását követően politikai okokból még tudományos vonatkozásait sem igen emlegették – Németországon belül a téma kellemetlen náci kötődései miatt, külföldön pedig érthető óvatosságból, hiszen senkinek sem állt érdekében a német eredményeket propagálni. Attól függetlenül azonban, hogy a nyílt színen nem beszéltek róla, s a Dronning Maud-föld feletti szuverenitási vita látszólag egyszer és mindenkorra lezárult – mégpedig Norvégia javára –, *Neu-Schwabenland* ügye az átalakuló nemzetközi viszonyok és különösképpen a beköszöntő hidegháború miatt korántsem volt teljesen lefutott – és nem azért, mert belátható időn belül újabb német jogigény fenyegetett volna. Oslo számára maga a precedens volt veszélyes, hiszen a Schwabenland-expedíció nyilvánvalóan felhívta a figyelmet a norvég követelés gyengeségeire: a partvidékre korlátozódó, szigetszerű felfedezésekre, a kartográfiai munkálatok pontatlanságára és esetlegességére, illetve az óriási terület feletti állami uralom teljes hiányára.<sup>748</sup> Márpedig a nem túl meggyőző norvég fennhatóságot, amelyet legerőteljesebben a brit birodalmi elismerés támasztott alá – amelynek súlya viszont a második világháború előtti időszakhoz képest csökkent a nemzetközi porondon –, adott esetben Chile, vagy Argentína, de akár a felmelkedő – és az Antarktisz iránt egyre élénkebben érdeklődő – (szuper)hatalmak, azaz az USA és a Szovjetunió is vitathatták volna.<sup>749</sup> A megváltozott geopolitikai környezet végül egy antarktisi ügyekben korábban valószínűtlennek tűnő norvég–brit–svéd együttműködésben, illetve közös expedícióban öltött testet, amelyben végső soron minden résztvevő megtalálta a maga politikai számítását.

A kutatóút ötletének felvetője Hans Ahlmann, a Stockholmi Egyetem geográfus professzora volt, akinek fő szakterületét a glaciológia képezte.<sup>750</sup> Ahlmann 1942-ben betekintést nyert az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció kutatási anyagába, s a légi fényképezés segítségével készült fotókat tanulmányozva konstataálta, hogy a németek egy 34

<sup>748</sup> A valódi állami fennhatóság hiánya természetesen a többi szektorra is igaz volt, de talán Dronning Maud-föld esetében tűnt a leglátványosabbnak.

<sup>749</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 118.; 122–123.

<sup>750</sup> Uo. 116.; RIFFENBURGH: i. m. 673.

km<sup>2</sup>-es körzetben (a d. sz. 70° és a k. h. 11° középponttal) jégmentes övezeteket is felfedeztek *Neu-Schwabenland* területén, egészen pontosan a Wohlthat-hegylánc körzetében.<sup>751</sup> A Schirmacher-oázisnak elnevezett régió tulajdonképpen egy tóvidék volt, amely télen befagyott ugyan, nyáron viszont részben kiolvadt, s 1939-ben a Schwabenland-expedíció is ez utóbbi állapotában fényképezte a levegőből a területet.<sup>752</sup> Ahlmann a téma szakértőjeként olyannyira fontosnak vélte ennek a rendkívüli természeti jelenségnek a tanulmányozását – amelyhez hasonlót az északi féltekén is tapasztalt a gleccserek visszahúzódása esetében, s úgy gondolta, hogy akár a globális klímaváltozáshoz is köze lehet a dolognak<sup>753</sup> –, hogy már 1945-ben indítványozta egy expedíció kiküldését a térségbe, amelyhez hamarosan a norvég, a svéd és a brit kormány támogatását is elnyerte.<sup>754</sup> Ahlmann a szervezés folyamán kapcsolatba lépett a két világháború közötti norvég expedíciók több prominens személyiségével is, s politikai kapcsolatait is kihasználva, a tervezés folyamán felmerült kisebb-nagyobb nézeteltérések ellenére is bravúros módon készítette elő az expedíciót egy olyan időszakban, amikor a második világháború viszontagságait követően egy antarktisi kutatóút finanszírozása bármely kormány, vagy szervezet részéről könnyen a luxuskiadás kategóriába eshetett.<sup>755</sup>

Norvégiának a *Dronning Maud Landra* vonatkozó jogigény megerősítése okán erősen érdekében állt a kutatóút támogatása, különösképpen az 1946–1947-es amerikai Highjump-expedíció tükrében, amely nem fő célterületként ugyan, de a norvég körzetet is érintette, s tartani lehetett attól, hogy az USA, „*tekintet nélkül a létező szuverenitási igényekre*”,<sup>756</sup> esetlegesen kisajátítja magának a régiót.<sup>757</sup> Hasonló okokból a britek is érintettek voltak a kérdésben, s ez mutatta igazán, hogy a második világháborút követő időszakban mennyire

---

<sup>751</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 139.; ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 117.; RIFFENBURGH: i. m. 673. Ehelyütt érdemes megjegyezni, hogy a Schwabenland-expedíció eredeti kutatási anyagának jelentős része odaveszett a háborúban, az előhívott légifotók, illetve a meteorológiai és oceanográfiai mérések adatai azonban részben megmaradtak. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 92.)

<sup>752</sup> LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 139.

<sup>753</sup> RIFFENBURGH: i. m. 673.

<sup>754</sup> SCHYTT, Valter: *Glaciology in Queen Maud Land. Work of the Norwegian–British–Swedish Antarctic Expedition*. *Geographical Review*, 1954/1. (A továbbiakban: SCHYTT: i. m.) 70.

<sup>755</sup> ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 118.; 119.

<sup>756</sup> Uo. 123.

<sup>757</sup> Az Amerikai Egyesült Államok számára nem a Dronning Maud-föld, hanem az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsa jelentette a prioritást, azonban a kialakulófélben lévő hidegháborús viszonyok közepette, illetve a Highjump-expedíció már-már katonai hadművelet jellege miatt nem volt kizárható annak a lehetősége, hogy az amerikaiak komolyan akcióba lendülnek és minden szabadon maradt, vagy bizonytalan státuszú antarktisi területet megpróbálnak a fennhatóságuk alá vonni, akár csak pusztán azért, hogy a Szovjetuniót távol tartsák a régiótól.

átrendeződtek a Déli-sarkvidékkel kapcsolatos politikai viszonyok. Nagy-Britannia fő szempontját 1945 után – habár ez részben már az Ausztrál Antarktisz Terület 1933-as megszerzését követően is megfigyelhető volt – egyre inkább antarktisz pozícióinak megtartása képezte, amelyre Argentína és Chile egyaránt fenyegetést jelentett, ráadásul új elemként ekkor már a Szovjetunió déli-sarkvidéki ügyektől történő távoltartásának kívánalma is felmerült a kérdésben.<sup>758</sup> A britek részéről tehát – miután a falklandi és az ausztrál szektor közötti terület megszerzése már nem volt realitás számukra, s London a norvég jogigényt is elismerte – az adott szituációban egyértelműen a baráti Norvégia támogatása volt a legcélravezetőbb opció, ráadásul a kutatóút a nyilvánosság előtt egy gyümölcsöző észak-európai tudományos együttműködés képét is felvillantotta. A harmadik résztvevő fél, Svédország számára pedig a kooperáció az ország létező, de rég megszakadt antarktisz tradícióinak feltámasztásával kecsegtetett.<sup>759</sup> Így tehát az a helyzet állt elő, hogy a norvég–brit–svéd Antarktisz-expedíció – amelyet, mint minden hasonló esetben, a szervezők ezúttal is szigorúan tudományos kutatóútként aposztrofáltak – az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció eredményeiből kiindulva, ám azok felülvizsgálata, illetve továbbfejlesztése céljából indult útnak, fő politikai célját pedig a Dronning Maud-földre vonatkozó norvég jogigény megerősítése képezte. Csakhogy a norvég követelés stabilizálásának okát már nem az időközben megszűnt német fenyegetés elhárítása, hanem az esetleges további „kéretlen látogatók” elriasztása képezte.

Az expedíció, amelynek fő feladataként meteorológiai, glaciológiai és geológiai vizsgálatok elvégzését határozták meg, a hosszú előkészítő munkálatokat követően 1949 őszén futott ki, s 1952 januárjáig tevékenykedett az Antarktiszon.<sup>760</sup> A kutatóút résztvevője, Valther Schytt svéd glaciológus, aki később a már hivatkozott *Glaciology in Queen Maud Land* főcímet viselő tanulmányában számolt be a vállalkozás eredményeiről, leírja, hogy tudományos szempontból nem a Dronning Maud-föld minél teljesebb feltérképezése játszotta a legfontosabb szerepet, hanem egy viszonylag kis terület részletes glaciológiai vizsgálata.<sup>761</sup> „Az 1939-es német Schwabenland-expedíció repülőgépei átrepültek felette [a Schirmacher-féle tóvidék, illetve a Wohlthat-hegylánc felett – Sz. K.] és lefotózták, és a képeik olyan sok

---

<sup>758</sup> ROBERTS, P.: The European Antarctic. 118.; 125.

<sup>759</sup> Svédország 1901–1904 között Otto Nordenskjöld földrajztudós vezetésével megvalósított ugyan egy Antarktisz-expedíciót, azonban a két világháború közötti időszakban pénzügyi és egyéb okokból kifolyólag teljesen passzív maradt antarktisz ügyekben. (HEADLAND: Chronological List. 225.)

<sup>760</sup> SCHYTT: i. m. 70.

<sup>761</sup> Uo.

*glaciológiai érdekességet fedtek fel, hogy ezek jelentették a fő tényezőket Dronning Maud-föld kiválasztásában egy nagyszabású szárazföldi expedíció célpontjaként.*<sup>762</sup>

A kutatók a *Thorshøvd*i nevű bálnafeldolgozó és a *Norsel* főkavadász hajó fedélzetén utaztak a helyszínre.<sup>763</sup> A küldetésben kiemelt szerepet kapott az a 15 főből álló „áttelelő csapat”, amelynek vezetőjévé a háborús tapasztalatokkal is rendelkező norvég pilótát, John Giævert nevezték ki, s amely folyamatosan a helyszínen tartózkodott, kialakítva egy Maudheim névre keresztelt bázist a d. sz. 71°30' és a ny. h. 10°56'-nél.<sup>764</sup> Az, hogy az expedíció norvég parancsnokság alatt tevékenykedett – Giævert mellett a *Norse* kapitánya, Guttorm Jacobsen is norvég volt –, kimondva-kimondatlanul is jelezte a szándékot, hogy a fő cél Oslo területi követelésének minél erőteljesebb alátámasztása. A csapat a mintegy két éven át tartó munka folyamán a *Maudheim* környékén folytatott vizsgálatok mellett kutyaszános felfedező utakat vezetett a kontinens belsejébe, s 1950 októberében egy második bázist is létrehozott a szárazföldön (d. sz. 72°17'; ny. h. 3°48').<sup>765</sup> A Schirmacher-oázist ugyan szárazföldön nem állt módjukban megközelíteni, a Wohlthat-hegylánc nyugati peremét azonban sikerült elérniük.<sup>766</sup> „Az 1939-es német légi fényképek és a segítségükkel megrajzolt térkép kiterjedt hegyvidéki területeket mutattak Maudheimtől körülbelül 300 kilométerre délkeletre, és az expedíció programjának részét képezte ezeknek a hegyeknek a geológiai és glaciológiai vizsgálata.”<sup>767</sup>

---

<sup>762</sup> Uo. Jellemző módon Schytt a norvég követelés megerősítésének szándékáról nem tesz kategorikusan említést. Kétségtelen, hogy a glaciológiai kérdések komoly tudományos dilemmákat vetettek fel, de pusztán a jégviszonyok vizsgálata miatt a kutatóút vélhetően nem került volna megvalósításra az adott időszakban, különösen nem egy ilyen nagyszabású expedíció keretében.

<sup>763</sup> RIFFENBURGH: i. m. 674.

<sup>764</sup> Uo.; ROBERTS, P.: *The European Antarctic*. 123. A tizenöt kutatóból hat norvég, öt brit (közülük három angol, egy ausztrál egy kanadai) és négy svéd volt. (RIFFENBURGH: i. m. 674.; SCHYTT: i. m. 70.)

<sup>765</sup> HEADLAND: *Chronological List*. 332.

<sup>766</sup> SCHYTT: i. m. 81.; 85. Schytt megjegyzi, hogy a Dronning Maud-föld nyugati részén nem voltak a Schirmacher-oázishoz hasonló tavak, azok a Wohlthat-hegylánc keletkebbi területén feküdtek.

<sup>767</sup> Uo.



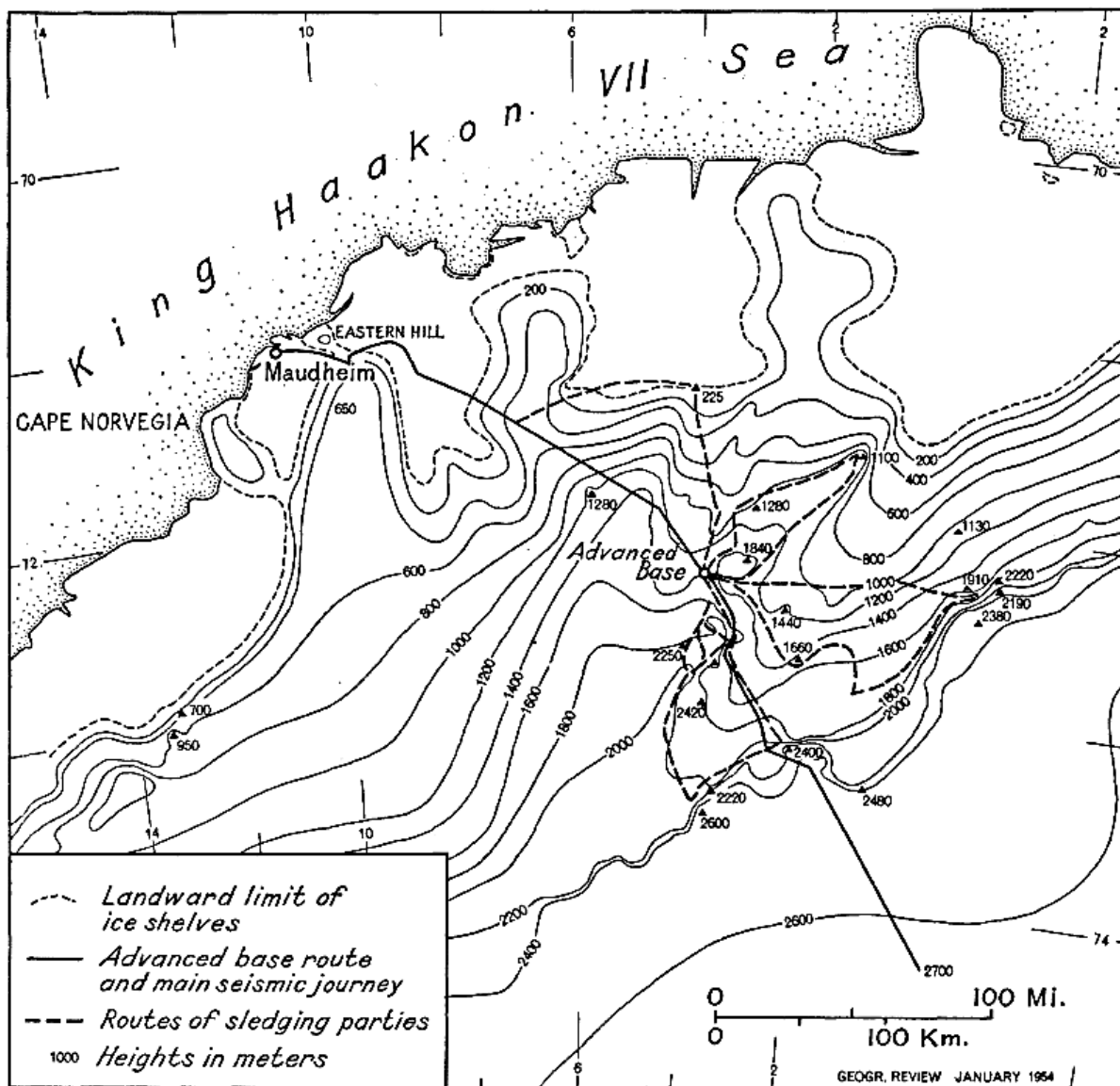


FIG. 1—Location sketch map of Queen Maud Land, adapted from preliminary general map of the Norwegian-British-Swedish Antarctic Expedition compiled by Charles Swithinbank in May, 1953.

53. ábra. Az 1949–1952-es norvég–brit–svéd Antarktisz-expedíció fő műveleti területe. Látható, hogy a kutatók a Maudheim nevű bázisról (d. sz.  $71^{\circ}30'$ ; ny. h.  $10^{\circ}56'$ ) kiindulva több száz kilométert tettek meg a kontinens belseje felé, ahol egy második állomást is létrehoztak. A térképen „Advanced Base” néven jelölt bázis (d. sz.  $72^{\circ}17'$ ; ny. h.  $3^{\circ}48'$ ) a Wohlthat-hegylánc nyugati peremén feküdt.

Forrás: SCHYTT: i. m. 71.

A szárazföldi felfedezőutak azonban csak az egyik elemét képezték az expedíciónak, mivel norvég, illetve svéd pilóták részvételével – akik nem tartózkodtak végig az Antarktison, hanem az Európa és a Déli-sarkvidék között ingázó *Norsel* szállította őket a helyszínre a repülőgépeikkel együtt – légi fotózást is végrehajtottak a terület felett, illetve a

Norsel hidrográfiai vizsgálatokat és egyéb tudományos méréseket is folytatott az óceánon.<sup>768</sup> Az expedíció felszereltségére jellemző, hogy nagy teherbírású, a jégsivatagban gyorsan mozogni képes, Weasel-típusú hernyótalpas szállító járműveket is alkalmaztak, amelyek jelentősen megkönnyítették az utánpótlás szállítását.<sup>769</sup> „Repülőgépek, hernyótalpas járművek és kutyás [kutyaszános – Sz. K.] csapatok kombinációja a leghatékonyabb megoldás egy jól felszerelt, modern Antarktisz-expedíció szállítási problémáinak megoldására”<sup>770</sup> – jegyezte meg ezzel kapcsolatban Valther Schytt. Habár bizonyos szempontból akár már az 1938–1939-es Schwabenland-expedíciót is a modern Antarktisz-expedíciók, vagy legalábbis azok előfutárai közül mindenképpen a professzionálisan végrehajtott kutatóutak közé lehet sorolni, az 1949–1952-es norvég–brit–svéd vállalkozás minden szempontból új dimenzióba helyezte a déli-sarkvidéki kutatás módszertanát, s ki nem mondott fő célját elérve, légi, óceáni és folyamatos szárazföldi vizsgálatok révén egyértelműen túlszárnyalta a korábbi német eredményeket.<sup>771</sup> Norvégia és Nagy-Britannia tehát svéd közreműködéssel, egy formálódó észak-európai együttműködés jegyében, amelyet a korábbi, nacionalizmustól átítatott kutatóutak ellentétéként a nemzetközi kooperáció kiváló példajaként is citálni lehetett, a hidegháború hajnalán így tette zárójelbe az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció eredményeit, megerősítve a Dronning Maud-föld feletti norvég szuverenitást.<sup>772</sup>

---

<sup>768</sup> RIFFENBURGH: i. m. 674.; HEADLAND: Chronological List. 332.

<sup>769</sup> SCHYTT: i. m. 83.

<sup>770</sup> Uo.

<sup>771</sup> Mindebben az alapos szervezés mellett természetesen az egyre fejlettebb technológia is szerepet játszott. Az eredményeket az állandó szárazföldi munkálatok és a légi fényképezés kombinációja tette igazán értékessé – ezek közül az előbbiek a *Schwabenland* 1938–1939-es útja során nem valósultak meg, habár az 1939–1940-es német expedíció tervezetében már hangsúlyos szerepet kaptak, éppen a terepi ellenőrző pontok kihelyezése miatt, amelyek a területi követelés szempontjából jelentettek volna fontos szerepet.

<sup>772</sup> Megjegyzendő, hogy a német Antarktisz-kutatás nem zárult le végleg a második világháborús vereséget követően. Német kutatók egy szovjet déli-sarkvidéki expedíció keretében léptek újra az déli kontinens, azon belül is Dronning Maud-föld területére 1959-ben, a Német Demokratikus Köztársaság képviseletében. Az NDK kifejezetten aktívan tevékenykedett a körzetben, olyannyira, hogy 1987-ben önálló bázist nyitott a Schirmacher-oázis területén, amelyet Georg Forster 18. századi német természettudósról neveztek el. Az NSZK az 1970-es években kapcsolódott be a kutatásokba, s 1981-ben felállította a Georg von Neumayer névre keresztelt kutatóállomást, illetve 1982-ben a *Polarstern* jégtörőhajót is szolgálatba állította. Az egyesült Németország napjainkban is aktív, még ha nem is a legnagyobb súllyal rendelkező konzultatív tagállama az Antarktisz-szerződésrendszernek. (LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 100.)

### 3.7. Kitekintés. Az 1959-es Antarktisz-szerződés. A Déli-sarkvidék, mint globális problémakör

A Déli-sarkvidékkel kapcsolatos nyílt szuverenitási vitákat a hidegháború fagyos légkörében megkötött 1959-es washingtoni Antarktisz-szerződés tette zárójelbe, amely a ratifikációkat követően 1961-ben lépett életbe, s a d. sz. 60°-tól délre eső területeket egyetemlegesen nemzetközi felügyelet alá helyezte.<sup>773</sup> Valójában azonban az egyezmény nem oldotta meg a fehér kontinenst érintő szuverenitási vitákat, s lényegét tekintve az utókorra bízta a döntést a kérdésben. Ez nem is igazán lehetett másként, hiszen a szerződést eredetileg aláíró tizenkét állam<sup>774</sup> közül Nagy-Britannia, Új-Zéland, Franciaország, Ausztrália, Norvégia, Chile és Argentína hivatalosan is bejelentett területi követelésekkel rendelkezett a térségben, s a paktum megkötését az ezekről történő egyértelmű lemondás követelménye ellehetetlenítette volna. „*Jelen szerződés egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy... az bármely Szerződő Fél az Antarktiszra vonatkozó területi szuverenitással kapcsolatos korábban megerősített jogairól vagy igényeiről való lemondás*”<sup>775</sup> – állapítja meg ezzel kapcsolatban a szerződésben a IV. cikkely 1. bekezdésének (a) pontja.

A szuverenitási kérdések terén – amelyeket az említett IV. cikkely tárgyalt – az Antarktisz-szerződés csak a megkötése utáni esetleges jogigényekről, illetve a régiók kiterjesztéséről nyilatkozott látszólag határozottan, amelyeket egyaránt megtiltott. „*A Szerződés hatálya alatt az Antarktiszon való területi szuverenitásra irányulóan sem új igény [bejelentésére – Sz. K.], sem a fennálló igények kiterjesztésére nincs mód.*”<sup>776</sup> Másként viszonyult azonban a korábban bejelentett területi követelésekhez, amelyekkel kapcsolatban arra a homályos álláspontra helyezkedett, miszerint „*amíg az Egyezmény hatályban van, semmilyen tény vagy tevékenység nem szolgálhat alapul az Antarktiszon való területi*

---

<sup>773</sup> NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article V.; DIÓSZEGI – HARSÁNYI – NÉMETH: i. m. 363.

<sup>774</sup> Argentína, Ausztrália, Belgium, Chile, Franciaország, Japán, Új-Zéland, Norvégia, Dél-Afrika, illetve a Szovjetunó, az Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok. (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Aláírások.)

<sup>775</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon. 121. Eredetiben: „*Nothing contained in the present Treaty shall be interpreted as... a renunciation by any Contracting Party of previously asserted rights of or claims to territorial sovereignty in Antarctica.*” (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article IV.)

<sup>776</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon. 122. Eredetiben: „*No new claim, or enlargement of an existing claim, to territorial sovereignty in Antarctica shall be asserted while the present Treaty is in force.*” (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article IV.)

*szuverenitás iránti igény megerősítéséhez, támogatásához, vitatásához, vagy szuverén jogok létesítéséhez.*<sup>777</sup>

A szerződés megkötésekor külön problémát jelentett a két, hivatalosan bejelentett szuverenitási igényekkel nem rendelkező szuperhatalom, az Amerikai Egyesült Államok és a Szovjetunió hozzáállása a kérdéshez, főként, hogy az USA több alkalommal is határozottan kifejezésre juttatta, hogy nem hajlandó lemondani esetleges szuverenitási igényei bejelentésének lehetőségéről.<sup>778</sup> Az ő érdekeiket – miszerint burkoltan ugyan, de fenntartják jogukat akár területi követelések kinyilvánítására is – a IV. cikkely 1. bekezdésének (b) pontja képviselte, amely kijelentette, hogy *„jelen szerződés egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy... [mint – Sz. K.] bármely Szerződő Fél részéről az Antarktisz területi szuverenitásához kapcsolódó bármely olyan jogalapról való lemondás vagy [a jogalapra vonatkozó – Sz. K.] csökkentés, amely a területen végzett állami tevékenységén, vagy ott tartózkodó állampolgárai tevékenységén alapul.*”<sup>779</sup> Mindez természetesen nem állt teljesen összhangban az új jogigények bejelentésének tilalmával, de kellőképpen rugalmasan hangzott ahhoz, hogy mindenki számára elfogadható legyen, s garantálja a két nagyhatalom együttműködését, akiknek a részvétele szintúgy kulcsfontosságú volt az egyezmény gyakorlati működőképessége szempontjából.

A fentieket követően a IV. cikkely 1. bekezdésének (c) pontja azon államok számára tett gesztust, akik nem rendelkeztek területi igényekkel, nem tartoztak a szuperhatalmak közé, de érdekeltek voltak az Antarktisz érintő ügyekben és szintén aláírták a szerződést.<sup>780</sup> Eszerint a paktum oly módon sem értelmezhető, hogy az prejudikálja *„bármely Szerződő Fél helyzetét, amelyek elismerik vagy sem más államok jogát vagy jogigényét az Antarktisz területi szuverenitására vonatkozóan.*”<sup>781</sup>

---

<sup>777</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon. 121. Eredetiben: *„No acts or activities taking place while the present Treaty is in force shall constitute a basis for asserting, supporting or denying a claim to territorial sovereignty in Antarctica or create any rights of sovereignty in Antarctica.”* (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article IV.)

<sup>778</sup> HANESSIAN, John: The Antarctic Treaty 1959. *The International and Comparative Law Quarterly*, 1960/3. 458.

<sup>779</sup> Eredetiben: *„Nothing contained in the present Treaty shall be interpreted as... a renunciation or diminution by any basis of claim to territorial sovereignty in Antarctica which it may have whether as a result of its activities or those of its nationals in Antarctica.”* (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article IV.)

<sup>780</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon. 122. 1959-ben három ország tartozott ebbe a kategóriába: Belgium, Japán és Dél-Afrika. (Uo.)

<sup>781</sup> Eredetiben: *„Nothing contained in the present Treaty shall be interpreted as... prejudicing the position of any Contracting Party as regards its recognition or non-recognition of any other State's right of or claim or basis of claim to territorial sovereignty in Antarctica.”* (NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article IV.)

2. In implementing this Article, every encouragement shall be given to the establishment of cooperative working relations with these Specialized Agencies of the United Nations and other international organizations having a scientific or technical interest in Antarctica.

#### ARTICLE IV

1. Nothing contained in the present Treaty shall be interpreted as:

(a) a renunciation by any Contracting Party of previously asserted rights of or claims to territorial sovereignty in Antarctica;

(b) a renunciation or diminution by any Contracting Party of any basis of claim to territorial sovereignty in Antarctica which it may have whether as a result of its activities or those of its nationals in Antarctica, or otherwise;

(c) prejudicing the position of any Contracting Party as regards its recognition or non-recognition of any other State's right of or claim or basis of claim to territorial sovereignty in Antarctica.

2. No acts or activities taking place while the present Treaty is in force shall constitute a basis for asserting, supporting or denying a claim to territorial sovereignty in Antarctica or create any rights of sovereignty in Antarctica. No new claim, or enlargement of an existing claim, to territorial sovereignty in Antarctica shall be asserted while the present Treaty is in force.

54. ábra. Az Antarktisz-szerződés területi kérdésekkel foglalkozó IV. cikkelye.

Forrás: NAAC A10728, DOCUMENT 28. The Antarctic Treaty, Article IV.

Mindezekből kiviláglik, hogy az Antarktisz-szerződés rendkívül óvatos módon került megfogalmazásra, s lényegét tekintve a működőképességéért cserébe elodázta a területi kérdésekre adandó egyértelmű válaszokat, mintegy befagyasztva a régebbi jogigényeket. Az egyezmény megkötését nagyban elősegítette az 1957–1958-as Nemzetközi Geofizikai Év

sikere, amelynek keretén belül tizenkét nemzet – tudományos vizsgálatok végrehajtása céljából – kutatóállomásokat létesített az Antarktison, vagy a környező szigetek valamelyikén.<sup>782</sup> Ennél a pontnál érdemes megjegyezni azt, hogy a Déli-sarkvidék nemzetközi felügyelet alá helyezését megelőzően, az 1945–1959 közötti időszakban reális veszélyként merült fel a lehetőség, miszerint a térség nukleáris kísérletek színhelyévé válhat. Így a szerződés nagy hangsúlyt fektetett arra, hogy a hatálya alá tartozó területen minden katonai tevékenységet megtiltson, beleértve ebbe „bármilyen típusú fegyverek tesztelését,”<sup>783</sup> és nukleáris robbantások végrehajtását is.<sup>784</sup> Emellett határozottan állást foglalt amellett is, hogy az Antarktisz kizárólag békés célú tevékenységek helyszínéül szolgálhat,<sup>785</sup> s úgy tekintett a fehér kontinensre, mint az emberiség egyetemes örökségének részére.

Az egyezmény a szuverenitási kérdéseket illető, homályosan megfogalmazott pontok ellenére is – vagy talán éppen azok miatt – életképesnek bizonyult, mégpedig olyannyira, hogy alapvetéseit az aláíró hatalmak mind a mai napig tiszteletben tartják, s már nem is csupán maga az 1959-es paktum, hanem egy egész szerződésrendszer áll a projekt mögött. Ez az úgynevezett *Antarctic Treaty System* (ATS), amely az eredeti szerződés mellett a következő kiegészítő egyezményeket és protokollokat foglalja magába:

1. *Agreed Measures*: az antarktisi (kontinentális) állat- és növényvilág védelmére vonatkozó egyezmény (1964-ben írták alá és 1982-ben lépett hatályba);

2. *Convention for the Conservation of Antarctic Seals*: az antarktisi fókák védelméről rendelkező megállapodás (1972);

3. *Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources*: az antarktisi tengeri élővilág védelméről szóló szerződés (1982);

4. *Convention on the Regulation of Antarctic Mineral Resource Activities*: az antarktisi ásványkincsekkel kapcsolatos szabályozás (1988, nem lépett hatályba);

---

<sup>782</sup> STOKKE – VIDAS: i. m. 37.; HEADLAND: Chronological List. 372.

<sup>783</sup> NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article I.

<sup>784</sup> Uo. Article V.

<sup>785</sup> Uo. Article I.

5. *Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty (Madrid Protocol)*: az Anarktiszra vonatkozó környezetvédelmi protokoll (1991-ben írták alá és 1998-ban lépett hatályba).<sup>786</sup>

Az Antarktisz-szerződést 2017-ig összesen ötvenhárom állam ratifikálta – köztük 1984-ben Magyarország is –, tehát a tizenkét eredeti aláíró mellé időközben még negyvenegy ország csatlakozott,<sup>787</sup> s közülük huszonkilenc úgynevezett konzultatív,<sup>788</sup> huszonnégy pedig nem konzultatív<sup>789</sup> státusszal bír. Előbbiek vesznek részt a rendszeres időközönként, különböző helyszíneken megrendezett konzultációs találkozók (*Consultative Meetings*) döntéshozatalában, míg utóbbiak megfigyelőként lehetnek jelen ezeken az eseményeken.<sup>790</sup> A kiegészítő szerződések címeiből is kitűnik, hogy a Déli-sarkvidékkel kapcsolatos prioritások a második világháborút követően a korábban domináns bálnavadászat kérdéséről a tudományos kutatás és a környezetvédelem irányába tolódtak el. Ez azonban egyáltalán nem azt jelenti, hogy a korábbi területi követelések érvényüket veszítették volna, csupán azt, hogy amíg az Antarktisz-szerződés életben van, addig nem aktuálisak a jogigények. A 2009-es adatok szerint huszonkilenc ország (Csehország kivétel az összes konzultatív tag, illetve nem konzultatív státuszban lévő államként Kanada) üzemeltetett kutatóállomást az Antarktiszon,<sup>791</sup> s bár kétség sem férhet hozzá, hogy ezeken a telepeken valódi tudományos munkálatok folynak, a bázisok arra is kiválóan alkalmasak, hogy hangsúlyozzák az adott állam fizikai jelenlétét a területen. Ez utóbbi pedig még akkor is fontos szempont (vagy adott esetben azzá válhat), ha a kutatók nemzetközi szerződés keretében folytatják ottani tevékenységüket, s a régió is nemzetközi felügyelet alatt áll.

---

<sup>786</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon. 119.; [Http://www.ats.aq/e/ats.htm](http://www.ats.aq/e/ats.htm). Az Antarktisz-szerződés hivatalos honlapja. A megtekintés ideje: 2017.08.25.

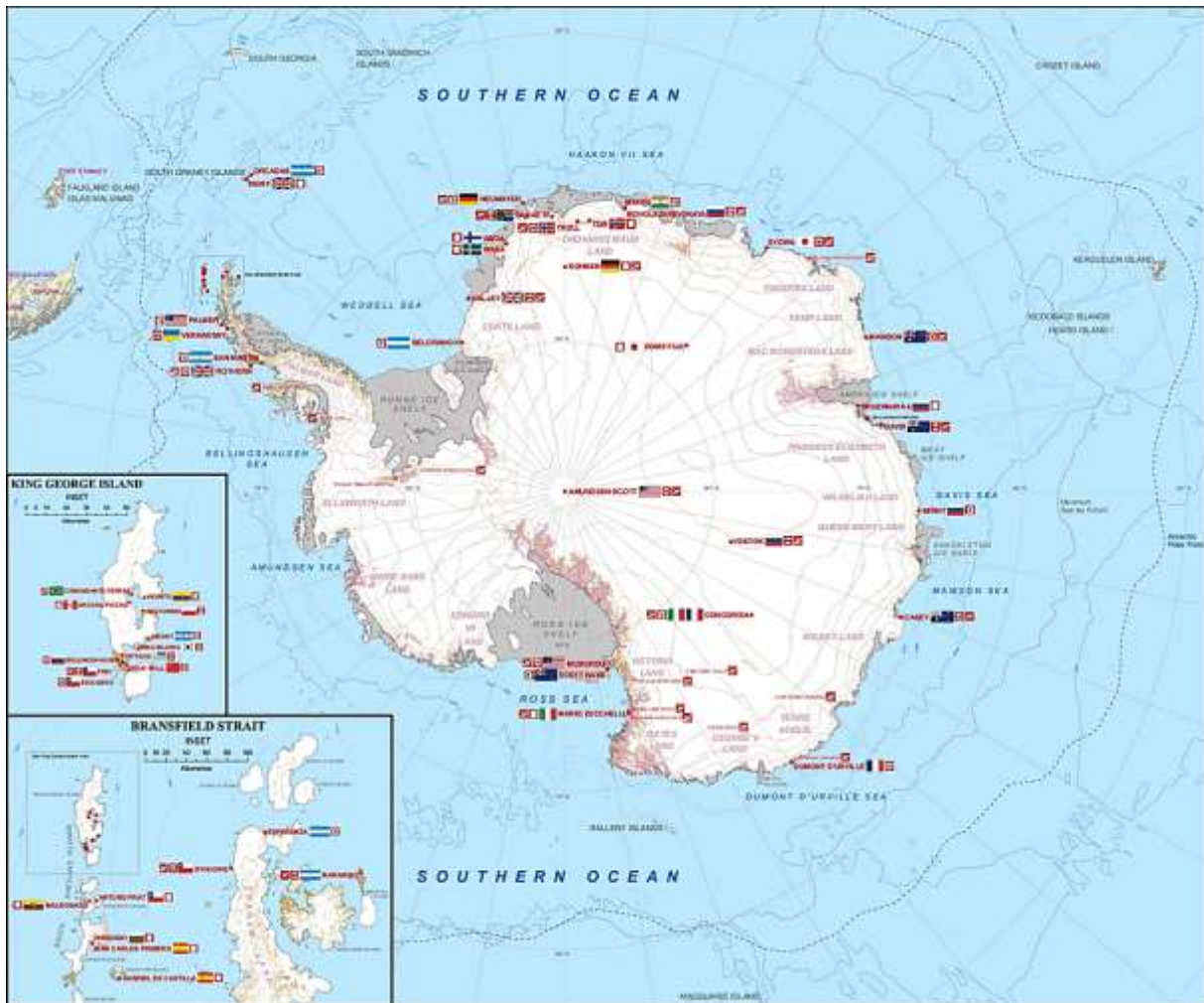
<sup>787</sup> [Http://www.ats.aq/devAS/ats\\_parties.aspx?lang=e](http://www.ats.aq/devAS/ats_parties.aspx?lang=e). Az Antarktisz-szerződés hivatalos honlapja. A megtekintés ideje: 2017.08.25. Magát az *Antarctic Treaty System*, azaz antarktisi szerződésrendszer kifejezést az 1979-es washingtoni konzultációs ülés óta használják a projektre. (STOKKE – VIDAS: i. m. 37.)

<sup>788</sup> Argentína, Ausztrália, Belgium, Brazília, Bulgária, Chile, Csehország, Dél-Afrika, Dél-Korea, Egyesült Királyság, Ecuador, Finnország, Franciaország, Hollandia, India, Japán, Kína, Lengyelország, Németország, Norvégia, Olaszország, Oroszország, Peru, Spanyolország, Svédország, Új-Zéland, Ukrajna, Uruguay, USA. (Uo.)

<sup>789</sup> Ausztria, Dánia, Észak-Korea, Észtország, Fehéroroszország, Görögország, Guatemala, Izland, Kanada, Kolumbia, Kazahsztán, Kuba, Magyarország, Malajzia, Monaco, Mongólia, Pakisztán, Pápua Új-Guinea, Portugália, Románia, Svájc, Szlovákia, Törökország, Venezuela. (Uo.)

<sup>790</sup> Uo. Az összes eredeti aláíró tagállam a konzultatív országok közé tartozik. Az eddigi utolsó ilyen konzultációs találkozóra 2017. május 22. és június 1. között Pekingben került sor. [http://www.ats.aq/documents/ATCM40/fr/ATCM40\\_fr011\\_e.pdf](http://www.ats.aq/documents/ATCM40/fr/ATCM40_fr011_e.pdf). Az Antarktisz-szerződés hivatalos honlapja. A megtekintés ideje: 2017.08.25.

<sup>791</sup> [https://www.comnap.aq/Publications/Comnap%20Publications/COMNAP\\_Map\\_Edition4\\_A0\\_2009-03-26.pdf](https://www.comnap.aq/Publications/Comnap%20Publications/COMNAP_Map_Edition4_A0_2009-03-26.pdf). Council of Managers of National Antarctic Programs. A letöltés ideje: 2017. aug. 25.



55. ábra. Az Antarktison található kutatóbázisok 2009-ben. Ekkor 29 ország üzemeltetett kutatóállomást a Déli-sarkvidéken, saját nemzeti Antarktisz-programjuk megvalósítása céljából.

Forrás: [https://www.comnap.aq/Publications/Comnap%20Publications/COMNAP\\_Map\\_Edition4\\_A0\\_2009-03-26.pdf](https://www.comnap.aq/Publications/Comnap%20Publications/COMNAP_Map_Edition4_A0_2009-03-26.pdf). Council of Managers of National Antarctic Programs. A letöltés ideje: 2017. aug. 25.

Érdekes kérdést vet fel a tény, miszerint az Antarktisz-szerződést (az 1961-es hatálybalépésétől számolva) harminc éves időtartamra kötötték, s az eredeti egyezmény a szó szoros értelmében sohasem került megújításra.<sup>792</sup> Ezt bizonyos szempontból akár úgy is lehetne értelmezni, hogy a paktum tulajdonképpen nincs is érvényben, hiszen hatálya 1991-ben lejárt. Ezzel kapcsolatban azonban az általánosan elfogadott magyarázat úgy hangzik, hogy az 1959-es szerződés a kiegészítő egyezményekkel együtt értelmezendő, különös tekintettel az 1991-es madridi környezetvédelmi protokollra, amely „*preambulumában egyértelművé teszi, hogy a szabályozás az Antarktisz-szerződés elveivel és céljaival összhangban értelmezendő, és emellett számos rendelkezés visszautal az 1959-es szerződés*

<sup>792</sup> NAAC A10728, DOCUMENT 28. Article XII.



egyes cikkeire, azaz a 30 év utáni revíziót tulajdonképpen az Antarktisz-szerződés 1991-es jegyzőkönyvbe való belefoglalásával oldották meg.”<sup>793</sup> Az 1991-es madridi egyezmény tehát kvázi az Antarktisz-szerződés – és az abban rögzített területi *status quo* – megújításának tekinthető, még ha ez kategorikusan nem is szerepel benne.

Érdeemes néhány mondatban kitérni a Déli-sarkvidék mélyén, illetve a környező óceáni területek kontinentális talapzatában található nyersanyagtartalékok ügyére is, amely távlatilag egyáltalán nem tekinthető lezárt kérdésnek. Az Antarktisz-szerződés megkötésekor a kitermelésre (vagy legalábbis a hatékony kitermelésre) az éghajlati viszonyok okán gyakorlatilag nem volt lehetőség, így az egyezmény ezzel a kérdéskörrel részletekbe menően nem foglalkozott, habár a tudományos kutatások preferálása, illetve a békés célok hangsúlyozása erősen utalt arra, hogy az ilyen jellegű tevékenység nem támogatott a területen. Az antarktisi ásványkincsekkel kapcsolatos szabályozás (*Convention on the Regulation of Antarctic Mineral Resource Activities*), amelyet 1988-ban az új-zélandi Wellingtonban tárgyaltak, s elvben az *Antarctic Treaty System* elemeként épült volna be a rendszerbe, végül azért nem lépett hatályba, mert szigorú feltételekkel ugyan, de engedélyezte a bányászatot a Déli-sarkvidéken, ami ellen viszont Ausztrália és Franciaország határozottan tiltakozott.<sup>794</sup> A kérdést végül az 1991-es madridi környezetvédelmi protokoll rendezte, amely 50 éves bányászati moratóriumot rendelt el, s ezzel fél évszázadra elnapolta a problémát.<sup>795</sup> Így tehát a d. sz. 60°-tól délre jelenleg nem folyik ásványkitermelés.

Könnyen lehetséges azonban, hogy a közelebbi jövőben nem is a nyersanyagok, hanem az Antarktison jég formájában jelen lévő hatalmas mennyiségű édesvízkészlet jelenti majd a prioritást a déli kontinenssel kapcsolatban. Az egyre látványosabb globális felmelegedés és egyéb tényezők okán a Föld emberi fogyasztásra alkalmas víztartalékainak vélhető megcsappanása – párhuzamosan az egyre növekvő népességszámmal – még igen komoly kihívás állíthatja az emberiséget a 21. században, s ennek a problémának a kezelésében fontos szerep juthat a déli-sarkvidéki víztartalékoknak is. A klímaváltozás egyébiránt a bányászati kérdések terén is érdekes kérdéseket vethet fel, hiszen minél elviselhetőbbekké válnak az éghajlati viszonyok a Déli-sarkvidéken, annál nagyobb lesz a

---

<sup>793</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktison. 124.; [Http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006\\_e.pdf](http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006_e.pdf). Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty. A letöltés ideje: 2017. aug. 25.

<sup>794</sup> Uo. 124.; [Http://www.antarctica.gov.au/law-and-treaty/the-madrid-protocol](http://www.antarctica.gov.au/law-and-treaty/the-madrid-protocol). A megtekintés ideje: 2017. aug. 25.

<sup>795</sup> CSATLÓS: A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktison. 124.

kísértés a nyersanyagok kitermelésére – és ezzel együtt természetesen az Antarktisz-szerződés, illetve a hozzá kapcsolódó egyezmények felülvizsgálatára is.

A Déli-sarkvidékkel összefüggő, második világháború utáni politikai, illetve katonai eseményekkel kapcsolatban érdemes utalni az 1982-ben Argentína és Nagy-Britannia között a Falkland-szigetek birtoklásáért vívott háborúra is, amelynek első fázisában az argentin csapatok lerohanták a területet (illetve a Falkland-szigetek mellett a Déli-Georgiát is, továbbá a hadműveletek a Déli-Sandwich-szigeteket is érintették), a brit expedíciós erők azonban rövidesen súlyos vereséget mértek a támadókra, s visszafoglalták a szigetcsoportot. Kétségtelen tény, hogy a Falkland-konfliktus nyílt háborúvá való kiszélesedésének legfontosabb kiváltó okát a Galtieri tábornok nevével fémjelzett argentin katonai junta azon törekvése képezte, hogy egy látványos külpolitikai sikerrel elterelje a figyelmet az országon belüli, egyre növekvő gazdasági és társadalmi problémákról, mindezek mellett azonban az ügy háttérében – nem is annyira mellékesen – felsejlettek az Antarktisz körvonalai is. A disszertációban is említésre került, hogy a Déli-sarkvidék kapujaként is értelmezhető szigetek az 1959-es Antarktisz-szerződés megkötése előtti időszakban a brit Antarktisz-politika egyik kulcspontját jelentették, s a falklandi kormányzó személyén keresztül a Falkland-szigeteki Független Területek feletti brit fennhatóságot testesítették meg. Ebből adódóan elvesztésük (és ez a megállapítás a 20. század első felére is igaz) végzetes csapást jelentett volna az Egyesült Királyság térségbeli törekvéseire, míg Argentína a Falklandok tartós megszerzésével egyben déli-sarkvidéki pozícióit is jelentősen megerősíthette volna. Természetesen a helyzetet árnyalta, hogy az Antarktisz-szerződés megkötése óta a korábbi, hivatalosan is kinyilvánított szuverenitási igények (amelyek közül ez a kérdés a brit, az argentin és a chilei területi követeléseket érintette) csak burkolt formában léteztek a déli kontinens nemzetközi státusza miatt, ám ettől függetlenül egyértelműen kijelenthető, hogy az 1982-es háború nem csupán a dél-atlanti körzet, de az Antarktisz vonatkozó régiói feletti befolyás kérdését is erősen érintette. A fentiek ismeretében egyébiránt megállapítható, hogy az argentin vezetés – amely az erőviszonyok ismeretében leginkább abban bízhatott, hogy a gazdasági problémákkal küszködő Nagy-Britannia nem fog csillagászati összegeket felemésztő háborúba bonyolódni a távoli területért, s kénytelen-kelletlen tudomásul veszi a kialakult helyzetet – illúziókat kergetett, amikor a britek passzivitására alapozva támadást indított. A Falkland-szigeteket London nem pusztán a nagyhatalmi státuszát megkérdőjelező kihívás, hanem antarktisz-i ügyei miatt sem hagyhatta veszni, így az Egyesült Királyság válaszreakciója minden hátráltató

tényező ellenére sem igen lehetett kétséges. A Falklandokért vívott csata tehát mindkét oldalról több volt pusztán presztízszokokból kirobbant fegyveres összecsapásnál, még akkor is, ha nem az Antarktisz kérdésköre játszotta az elsődleges szerepet a konfliktus háborúvá terebélyesedésében.

Mindezekből kitűnik, hogy a látszólag mindentől távol eső fehér kontinens számára akár még századunkban is igen fontos szerep juthat geopolitikai szintéren, s a régiót illetően egy olyan globális problémakörrel beszélhetünk, amelynek kulcsfontosságú kérdéseivel kapcsolatban a világ hatalmai ezidáig inkább csak kitérő válaszokat tudtak adni. Habár mindent egybevetve valószínűbbnek tartjuk, hogy a sarkvidékeket érintő nemzetközi figyelem a globális felmelegedés hatására<sup>796</sup> egyre inkább hajózhatóvá váló jeges-tengeri kereskedelmi útvonal okán a közeljövőben inkább az északi féltekére koncentrálódik majd, nem lehet kérdéses az sem, hogy az Antarktisz-szerződés esetleges megszűnésével a korábbi területi követelések azonnal „kiolvadnának” a Déli-sarkvidéken. Sőt mi több, az adott geopolitikai környezetben szinte bizonyosan újabbak is társulnának melléjük. A fehér kontinens politikai felosztásának újakezdése tehát egyáltalán nincs kizárva, s minden körülmény figyelembevételével (különös tekintettel az éghajlati viszonyok változására és a mindinkább felgyorsuló technikai fejlődésre) igen valószínűnek tartjuk, hogy a probléma még a 21. században – s annak is inkább első felében – ismét aktuálissá válhat.

---

<sup>796</sup> Mindezek mellett a klímaváltozásból következő igen nagy veszélyforrássá válhat a sarkvidéki „jégmezők felmelegedése nyomán fellépő áradásveszély a mélyebben fekvő tengerparti területeken” is. (DIÓSZEGI – HARSÁNYI – NÉMETH: i. m. 345.)

## 4. Összegzés

Jelen disszertáció mindent mérlegre téve a felkutatott primer források alapján főként a német cirkálóháborús doktrína és az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció közötti kapcsolatrendszer feltárása, a Németország és Norvégia közötti antarktisi területi viszály részleteinek elemzése, továbbá a Nagy-Britannia által a dél-atlanti, illetve antarktisi német (valamint argentin és kisebb részben chilei) fenyegetés ellen hozott (katonai) intézkedések bemutatásával képes tudományos szempontból új eredményeket felmutatni. Mindezek mellett pedig azon összefüggések rendszerezésével is, amelyek együttesen bizonyítják, hogy Németország a térségben érdekelt hatalmak mindegyike számára nemkívánatos és egyben rendkívül veszélyes „vendégnek” számított a Déli-sarkvidék körzetében.

Az értekezés tehát a Schwabenland-expedícióval a fókuszpontban egy olyan globális kérdéskör (a Déli-sarkvidék problematikája) történelmi előzményeinek politikai, katonai, gazdasági és tudományos vonatkozásait vizsgálja, amelynek aktuálisát napjainkban elsősorban a környezetvédelmi szempontok jelentik, különös tekintettel a globális felmelegedésre. Nem elképzelhetetlen azonban, hogy a nem is túlságosan távoli jövőben nem csupán a jégtáblák, hanem esetleg az 1959-es Antarktisz-szerződés által befagyasztott területi követelések is „kiolvadhatnak” a Déli-sarkvidéken – márpedig egy ilyen esemény komoly kihívás elé állíthatná világ hatalmait. Semmiképpen sem feledkezhetünk meg az antarktisi kontinens mélyében, illetve a környező óceáni vizek kontinentális talapzatában rejtő nyersanyagtartalmakról, továbbá a jég formájában jelen lévő édesvízkészletről sem, amely a klímaváltozás következtében globálisan egyre szárazabbá váló éghajlat okán még nagy jelentőségre tehet szert a későbbiek folyamán.

A továbbiakban elsősorban az előszóban felvetett fő kérdésekre térek ki, amelyek a feltárt források elemzését követően megfogalmazott válaszokkal, illetve a végkövetkeztetésekkel együtt keretbe foglalják a tárgyalt témakört. Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció, amelyet Helmuth Wohlthat közgazdász, olajügyi szakértő és államtanácsos kezdeményezésére Hermann Göring patronálásával szerveztek meg, s a második négyéves terv részeként hajtottak végre, rendkívül szerteágazó összefüggésrendszerrel rendelkezik, amelynek alkotóelemei a legtöbb esetben

elválaszthatatlanok egymástól, s csak együttesen értelmezhetőek. A megvizsgált levéltári, szakirodalmi, illetve egyéb források tartalma alapján megállapítható, hogy a Schwabenland-expedíció ötlete eredetileg gazdasági okokból vetődött fel, s megszervezésének alap gondolatát Wohlthat részéről az 1930-as évek második felében létrehozott önálló német bálnavadászat függetlenségének megőrzése jelentette, amelyre a legnagyobb veszélyt a brit birodalom expanzív déli-sarkvidéki politikája, illetve ennek részeként a brit felségvizeken tevékenykedő bálnavadászok megadóztatása képezte. Németország az élelmiszeripar, a vegyipar és a hadiipar területén is igen fontos alapanyagként használt bálnaolaj beszerzése terén korábban teljes egészében importra szorult, ezzel kapcsolatos függőségét azonban saját bálnavadászflottáinak felállítása révén képesnek bizonyult jelentősen csökkenteni, így a legmesszebbmenőkig érdekében állt a sikeres projekt eredményeinek megvédése.

A kutatás kezdetén felmerült annak lehetősége, miszerint német részről a gazdasági kérdések hangsúlyozása álcaként szolgált volna a katonai, vagy politikai célok elfedésére, ez azonban csak kisebb részben felel meg a valóságnak. A gazdasági szempontok rendkívül hangsúlyos elemként jelentek meg a kutatóút megszervezésében, fontosságuk megkérdőjelezhetetlen. Olyannyira, hogy az esetleges területi követelés bejelentése is (akár *Neu-Schwabenland*, akár a meg nem valósult 1939–1940-es expedíció célterületének körzetére) elsősorban a német bálnavadászati érdekek biztosítását, illetve egy antarktisz német gazdasági zóna kialakítását szolgálta volna, különös tekintettel a Déli-óceán környező vizeire. Amennyiben tehát súlyozni szeretnénk az expedíció megszervezésének fő okait, meg kell állapítanunk, hogy a feltárt források alapján a bálnavadászat kérdéskörének fontossága egyenrangúnak tekinthető a katonai szempontokéval. A politikai síkon zajló német erőfeszítések is – például a *Schwabenland* katapulthajó 1939 áprilisában történt visszaérkezését követő sajtónyilatkozatok, amelyekben Berlin megkérdőjelezte a korábbi norvég felfedezések érvényességét – Németország déli-sarkvidéki jelenlétének minél határozottabb igazolására szolgáltak, amelynek egyik legfőbb értelmét a bálnavadászati ipar képezte. Mindemellett viszont kétségtelen, hogy a német kormány propaganda- és figyelemelterelési célokra is felhasználta a cetavadászattal összefüggő népességélelmiszeri kérdéseket. Ez utóbbi vonatkozások képezték az expedíció publikus részét, s tekintve, hogy a kutatóút végrehajtása határozottan eredményes volt, a német közvélemény előtt feltétlenül érdemesnek tűnt kidomborítani a messzi déli vizeken elért sikert.

A fentiekhez részben hasonló a *Neu-Schwabenland* körzetében elvégzett tudományos vizsgálatok kérdésköre is. Ezek közül a légi fényképezéssel összekötött kartográfiai munkálatok a későbbi német jogkövetelés megalapozására, illetve erősítésére szolgáltak – oly módon is, hogy pontosságuk jelentősen meghaladta a korábbi norvég térképészeti munkákat, a meteorológiai és oceanográfiai méréseket pedig a két világháború között a (dél-)atlanti térségben folytatott szisztematikus német kutatótevékenység – amelynek legkiemelkedőbb példájaként a *Schwabenland* 1938–1939-es útjához igen hasonló, 1925–1927 közötti Meteor-expedíció emelhető ki – kiterjesztéseként lehet értelmezni az Antarktisz térségére. A tudományos munkálatok önmagukban véve nem voltak titkosak, csak a megszerzett ismeretek gyakorlati felhasználása. A vizsgálatok eredményeinek publikálása igazolta a vállalkozás sikerességét, illetve azt a látszatot is kelthette – amit a német vezetés igyekezett is kiemelni –, hogy a kutatóút tudományos alapokon szerveződött. Ez utóbbi viszont egyáltalán nem felelt meg a valóságnak, mivel a tudományos kutatás gazdasági, politikai és katonai célokat szolgált ki, s nem ok, hanem eszköz volt a Schwabenland-expedíció végrehajtásának folyamatában. A felsorolt tényezők – leszámítva, hogy konkrét katonai vonatkozások ritkábban merültek fel – a második világháború előtti antarktisi felfedezőutak túlnyomó többségénél is rendkívül fontos szerepet játszottak, az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció esetében azonban még az általánosnál is nagyobb súllyal estek a latba.

Ehelyütt érdemes röviden visszautalni az első világháborút megelőző antarktisi német kutatóutakra – elsősorban Erich von Dryglaski 1901–1903 közötti, illetve Wilhelm Filchner 1911–1912-es expedícióira –, s általánosságban véve az 1914 előtt német tevékenységre a Déli-sarkvidéken. Ezek az események ideológiai téren jelentettek fontos hivatkozási alapot a német kormány számára, mivel bizonyíthatták, hogy Németország komoly tradíciókkal rendelkezik az Antarktisz-kutatás terén, s nem idegen test a régióban. Más kérdés, hogy a valóban létező, korábbi német kutatási eredmények ellenére az ország beavatkozását a déli kontinens ügyeibe egyetlen érintett hatalom sem nézte jó szemmel, különös tekintettel arra, hogy a Schwabenland-expedíció eredményei alapján Berlin igen közel jutott ahhoz, hogy szilárdan indokolható területi követelést jelenthessen be *Neu-Schwabenland* körzetére, vagy esetleg egy újabb expedíciót követően az Antarktisz egy másik régiójára. Azt tehát, hogy Németország egyik fő célját egy – a német bálnavadászat függetlenségét biztosító – antarktisi területi jogkövetelés hivatalos bejelentésének megalapozása képezte,

egyértelműnek tekinthetjük, még akkor is, ha a második világháború kitörése miatt erre a lépésre végül nem került sor.

Habár a kutatóút gondolta a gazdasági szakember Helmuth Wohlthat fejében fogalmazódott meg, aki elsősorban a bálnavadászat irányából közelített a kérdéshez, a két világháború közötti (dél-)atlanti német tengerészeti és légi tevékenység tükrében – amelynek megvalósított elemei igen nagy részben a versailles-i szerződés kijátszására irányuló álcázott katonai manővereknek tekinthetőek, utalva például újfent az 1925–1927 közötti Meteor-expedícióra, vagy a német kiképzőcirkálók dél-amerikai látogatásaira – világosan kirajzolódik, hogy a küldetés végrehajtásában a katonai szempontok alapvető fontosságot képeztek, s a kezdetektől fogva beépültek a tervezésbe. A gazdasági és a katonai tényezők jelentőségét a megvizsgált forrásokból levont következtetések alapján egyenrangúaknak tekinthetjük. Az expedíció a két világháború között kialakított német haditengerészeti doktrína gyakorlatba történő átültetésére, azaz a cirkálóháborúra való felkészülés egyik mozaikdarabját (is) képezte, amelyet a konkrétan kiadott parancsok – úgymint az OKM által Trinidad és Martim Vaz szigeteinek felderítésére vonatkozó utasítások – egyértelműen bizonyítanak. Mindemellett pedig a rendelkezésre álló források összevetése alapján a *Kriegsmarine* 1938 decembere és 1939 márciusa között Erich Raeder admirális személyes irányításával lebonyolított hadijátékai és *Schwabenland* antarktisi küldetése között is összefüggések fedezhetőek fel. **A katonai vonatkozásokkal kapcsolatban rendkívül fontos kiemelni, hogy Németország a Déli-óceán térségét hadműveleti zónaként vette számításba a második világháború folyamán, s azt is, hogy a német haditengerészeti vezetés nem csupán elméleti lehetőségként tekintett a Déli-sarkvidék bevonására a tengeri kereskedelmi háborúba. Ez utóbbit a norvég bálnavadászflokkokat antarktisi vizeken elfogó Pinguin segédcirkáló 1941-es akciója példázza a legjobban, míg az Antarktisz körzete, mint operációs terület kategorikusan szerepel több német segédcirkáló hadműveleti utasításában is. A Schwabenland-expedíció szerepe a cirkálóháború előkészítésében tehát vitathatatlan, ezt a kutatási eredmények minden kétséget kizáróan igazolják.**

A disszertáció a katonai vonatkozásokat illetően főként a haditengerészeti összetevőkkel foglalkozott, ezek voltak ugyanis azok, amelyekkel kapcsolatban releváns levéltári és szakirodalmi forrásokat sikerült feltárni, illetve megszerezni. Érdekes azonban röviden utalni arra is, hogy az 1938–1939-es kutatóút komoly tapasztalatokkal szolgálhatott a

*Luftwaffe*, azaz a német légierő számára is, hiszen *Neu-Schwabenland* feltérképezése tengerészeti és légi manőverek összehangolása révén valósult meg. Az értekezésből az derül ki, hogy a katonai vonatkozások terén a haditengerészeti szempontok jelentették a prioritást – be kell azonban látni, hogy a *Luftwaffe* esetleges szerepével kapcsolatban a kutatás folyamán csak néhány elejtett mondat került elő. Ilyen volt például a repülőgépek tesztelése sarkvidéki körülmények (azaz extrém hideg) közepette, illetve a nyilvánvaló tény, hogy a meteorológiai vizsgálatok a katonai repülés számára is nagy jelentőséggel bírhatnak, továbbá Heinz Lange meteorológus részvétele az expedícióban, aki a Birodalmi Meteorológiai Hivatal munkatársaként utazott az Antarktiszra. Ez utóbbi intézet pedig akkoriban a Göring és egyben a *Luftwaffe* befolyási körébe tartozó Birodalmi Légiközlekedési Minisztérium alárendeltségében működött. Valószínűsíteni lehet – ha más okból nem is, az expedíció fő patrónusa, a légierő érdekeit mindenkor előtérbe helyező Göring személye miatt mindenképpen –, hogy a *Luftwaffe* az említetteknel jóval hangsúlyosabban kapcsolódott az expedícióhoz, ennek mértéke azonban a rendelkezésre álló információk alapján megállapíthatatlan.

**Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció egy gazdasági, politikai, katonai és tudományos összetevők kombinációja révén megvalósított, részben katonai jellegű (felderítő) manőver volt, amelyben a prioritást a gazdasági és a haditengerészeti szempontok jelentették.** (Eltekintve ezúttal a légierő szerepének valós súlyától.) Berlin politikai céljai – azaz a területi követelés bejelentése és egy saját antarktisi szektor létrehozása – főként a német bálnavadászati érdekek biztosítására irányultak, az expedíció folyamán végzett kartográfiai, meteorológiai, oceanográfiai és egyéb vizsgálatok pedig egyértelműen a politikai és a katonai célokat szolgálták ki. Más kérdés, hogy tudományos értelemben az Antarktison elvégzett kutatómunka önmagában véve is megállta a helyét, s a kutatási eredményeket a német kormány igyekezett is propagandacélokra felhasználni. Mindezek mellett nem kizárható – s ennek lehetősége a brit Admirálisást is aggasztotta –, hogy Németország esetleg titkos utánpótlási bázis létesítését is fontolóra vette a Déli-sarkvidéken, vagy esetleg Patagónia területén – arról azonban, hogy ilyesmire a *Schwabenland* útja folyamán kísérlet történt volna, nincs információ. Az 1939–1940-es, leállított kutatóút tervezetének ismeretében az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíciót akár nagyszabású előkészítő misszióként is lehet értelmezni, azzal a megjegyzéssel, hogy folytatásának gondolata nem feltétlenül volt előre eltervezett, s inkább csak a sikeres



végrehajtás következményeként merült fel. Ebből a szempontból tehát új kutatási eredménynek a brit ellenintézkedésekről, illetve aggodalmakról beszámoló források feltárását tekinthetjük.

Érdeemes kitérni a Németország által az 1930-as évek első felében Európát Afrikán keresztül Dél-Amerikával összekötő postaútvonal és a Schwabenland-expedíció közötti összefüggések végkövetkeztetéseire is. Az antarktisi kutatóút sikeres és déli-sarkvidéki körülmények közepette meglepően gördülékeny végrehajtásában fontos szerepet játszott, hogy a kiváló szakemberekből álló tudományos stáb mellett a hajó legénysége is kipróbált személyzetből állt, akik korábban, a postaszolgálati utak folyamán már kellő tapasztalatra tettek szert a katapultrepülések technikai kivitelezésében. A *Schwabenland* küldetésére ilyen formában a postautak során begyakorolt módszerek más céllal történő, továbbfejlesztett alkalmazásaként is lehet tekinteni, különösen a hidroplánok légi fényképezésre való felhasználása terén. Mindemellett azonban megjegyzendő, hogy nem a németek voltak azok, akik elsőként vetettek be repülőgépeket felderítési céllal az Antarktisz felett – de a második világháborút megelőző kutatóutak ismeretében kijelenthető, hogy ők használták ki a bennük rejlő képességeket a legtervszerűbben.

Ha végigtekintünk a két világháború közötti dél-atlanti német aktivitás legfontosabb állomásain – amelyek főként a versailles-i szerződés kijátszására és a következő nagy háborúra való felkészülésre irányultak –, akkor megállapíthatjuk, hogy a Schwabenland-expedíció teljes mértékben illeszkedik a polgári célúnak álcázott német légi és (hadi)tengerészeti manőverek sorába, s a kutatóút e tevékenységsorozat második világháború előtti záróepizódjának, illetve az egész folyamat speciális antarktisi szegmensének tekinthető. A *Meteor* kutatóhajó 1925–1927 közötti útja mérföldkövet jelentett a (dél-)atlanti térség meteorológiai jellemzőinek feltérképezésében, amelyek ismerete elengedhetetlen előfeltétele volt a transzatlanti postaútvonal kiépítésének. A *Schwabenland* katapulthajó 1934 után éveken keresztül ezen a vonalon teljesített szolgálatot, s legénysége 1938 decemberében az ott szerzett tapasztalatokkal felvértezve indult a déli-sarkvidéki küldetésre – Alfred Ritscher személyében egy olyan expedícióvezetővel, aki hajóskapitányként, veterán harci pilótaként és sarkvidékkutatóként a legmegfelelőbb választásnak bizonyult egy tengerészeti és légi tevékenységeket kombináló katapulthajóval végrehajtott Antarktisz-expedíció levezénylésére. Ahogy korábban már említésre került, Németország a dél-atlanti térségben végzett szisztematikus – főként meteorológiai és oceanográfiai – munkálatokat a

*Schwabenland* útjával új dimenzióba helyezte, s a kutatási területet kibővítette, meghosszabbította az Antarktisz irányába.

Alapvető kérdésként merült fel a kutatás folyamán, hogy az Antarktisz iránt érdeklődő hatalmak, akik számos esetben egymással is rivalizáltak a Déli-óceán térségében, miként reagáltak a német expedícióra. Erre a határozott válasz az, hogy nem feltétlenül pontosan ugyanazon okokból kifolyólag, de mindannyiukat rendkívüli módon aggasztotta Németország beavatkozása az antarktisi ügyekbe. A Schwabenland-expedíció Norvégia antarktisi érdekeltségeire közvetlen veszélyt jelentett, amelyre a norvég kormány a Dronning Maud-földre vonatkoztatott jogkövetelés 1939. január 14-i bejelentésével gyors és drasztikus választ adott. Oslo a kisebbik rosszat választva elszánta magát, hogy hivatalosan is elismeri az 1933-ban brit fennhatóság alá helyezett Ausztrál Antarktisi Terület nyugati határvonalát a k. h. 45°-nál, amellyel kapcsolatban vitában állt Londonnal, tekintve, hogy a határsávtól keletre norvég felfedezések is feküdtek. Az ezekre vonatkozó elméleti norvég jogigények érvényesítésének a brit birodalom ellenében nem volt realitása, a német beavatkozás pedig idejétműlttá tette Norvégia korábban alkalmazott halogató taktikáját is az ügyben. Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció egyik jelentős politikai következménye az volt, hogy egy táborba terelte a déli-sarkvidéki kérdésekben egymás vetélytársának számító Nagy-Britanniát és Norvégiát (igaz, a britek megvárták a háború kitörését, mielőtt elismerték volna a norvég jogigényt), amely országok kooperációja korábban nem tűnt túlságosan valószínű forgatókönyvnek a Déli-óceán térségében.

Norvégia második világháború alatti német megszállását akár úgy is lehet értelmezni, hogy Németország elméletben Dronning Maud-földre is rátette a kezét, mint tengerentúli norvég területre. A háború végkimenetele azonban a skandináv ország javára döntötte el a kérdést, amely az 1939-ben megkapott brit jóváhagyás birtokában 1945 után a falklandi és az ausztrál szektor között elterülő déli-sarkvidéki régió urának tekinthette magát. Ráadásul a korábban nem túl biztos lábakon álló, bár létező földrajzi felfedezésekre hivatkozó norvég területi követelést a nemzetközi együttműködés révén megvalósult 1949–1952-es norvég–brit–svéd Antarktisz-expedíció is sokkal inkább elfogadhatóvá tette. **A Schwabenland-expedíció tehát szándékával ellentétben hosszabb távon a norvég jogigény érvényesítését és a brit–norvég (tágabb értelemben pedig egy észak-európai) együttműködés kibontakozását segítette elő, hiszen korántsem biztos, hogy a nemkívánatos német beavatkozás nélkül a két ország egyhamar rendezni tudta volna az Ausztrál Antarktisi**

**Terület nyugati határvonalával kapcsolatos vitás kérdéseket. Ebből a szempontból a Schwabenland útja közvetlen módon is kihatást gyakorolt a Déli-sarvvidék politikai felosztásának folyamatára.**

Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció Chile és Argentína térségbeli politikájára is hatást gyakorolt, habár esetükben a reakciók inkább közvetett módon jelentkeztek. A két latin-amerikai ország elsősorban Nagy-Britannia háborús lekötöttségét kihasználva próbálta meg antarktisi érdekeit érvényesíteni, s ennek megfelelően Santiago 1940-ben, Buenos Aires pedig 1942/1943-ban jelentette be jogigényét az Antarktisi-félsziget körzetében magáénak vélt területekre, amelyek részben egymást, illetve a falklandi brit szektort is lefedték. A németek ugyan 1938–1939-ben nem ebben a régióban tevékenykedtek, így *Neu-Schwabenland* ügye ezt a kérdést önmagában véve nem érintette, azonban a déli vizeken zajló német aktivitás Chile és Argentína számára egyaránt riasztóan hatott, mivel nem lehetett kizárni annak a lehetőségét, hogy Németország a Tűzföld, vagy Patagónia valamely elhagyatott részén titokban esetleg kísérletet tesz egy utánpótlási bázis kialakítására, megsértve ezzel valamelyikük szuverenitását. Ennek már csak azért is lehetett realitása, mert Berlin éppen a két világháború közötti chilei haditengerészeti kiképzőutak alkalmával komoly ismereteket szerzett egyebek mellett a dél-chilei fjordokról, amelyek kiválóan alkalmasak lehetnek arra, hogy háborús időkben hadihajók búvóhelyként használják azokat – amint azt a falklandi tengeri ütközetből megmenekült *Dresden* cirkáló is tette 1914-ben.

A két dél-amerikai országnak tehát még úgy sem fűződött érdeke Németország déli-sarvvidéki jelenlétéhez, hogy tudhatták: a németek a háború kitörése esetén elsősorban a britek és szövetségeseik ellenében fognak tevékenykedni a Déli-óceánon. (Amint azt a norvég bálnavadászflokkok elfogásakor meg is tették 1941-ben.) Argentína és Chile valóban megpróbálta kihasználni Nagy-Britannia lekötöttségét – előbbi a politikai csatározásokat a fegyveres konfliktustól elválasztó határvonalig is elment a Deception-sziget ügyében –, London azonban szükség esetén még a legnehezebb háborús időszakban is képes volt katonai erőt felmutatni a déli vizeken, világosan jelezve, hogy a gyakorlatban nem tűri dél-atlanti, vagy antarktisi birtokai háborgatását. Habár egyetlen forrás sem említi kategorikusan, de mindent egybevetve nagyon erősen valószínűsíthető, hogy a Schwabenland-expedíció Buenos Aires és Santiago számára is erőteljes lökést adott saját területi követeléseik bejelentéséhez, még akkor is, ha a nyílt konfrontációt – a háború végkifejletének ismeretében igen bölcsen – végül egyikük sem vállalta a brit birodalommal.

Az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció nemzetközi és katonai vonatkozásai közül az egyik legösszetettebb kérdés az, hogy a brit birodalom, amely 1908–1933 között három déli-sarkvidéki szektorra (falklandi, új-zélandi és ausztrál) is kiterjesztette formális uralmát, s minden olyan ügyben illetékesnek tartotta magát, amely az Antarktiszt érintette, miként viszonyult a kutatóúthoz. London, amellet, hogy politikai síkon végül egyértelműen a korábbi rivális, Norvégia pártjára állt a *Dronning Maud Land* kontra *Neu-Schwabenland* ügyben, s 1939. szeptember 1-jén (Ausztráliával és Új-Zélanddal egyetemben) elismerte a norvég jogigényt, a második világháború kitörését követően konkrét ellenintézkedéseket is fogantatosított a déli vizeken a nagyon is valóságos német fenyegetéssel szemben. A feltárt források megerősítik, hogy a brit Admirális számolt a *Kriegsmarine* hajóegységeinek felbukkanásával a dél-atlanti, illetve a déli-óceáni területeken, s azt is, hogy a britek az esetleges tűzföldi német kémtevékenységgel is foglalkoztak, amelynek fő feladata a térség hajóforgalmának megfigyelése és ezzel kapcsolatban a német haditengerészeti vezetés tájékoztatása lehetett. (Illetve akár német hadihajók elrejtésének segítése is az említett tűzföldi fjordok között.) Nagy-Britannia ezen a téren nem ok nélkül tartott Németország latin-amerikai aktivitásától, amit Dittrich Niebuhr korvettkapitány esete is bizonyít, akinek személyében Berlin 1935-ben – az *Abwehr* javaslatára – haditengerészeti attasét küldött Buenos Airesbe, azzal a titkos feladattal, hogy a cirkálóháború előkészítése jegyében kezdjen hozzá a dél-amerikai német haditengerészeti hadtápszervezet, illetve ehhez kapcsolódóan az utánpótlási és hírközlési rendszer megszervezéséhez. London számára a Schwabenland-expedíció önmagában véve is jelezte, hogy Németország antarktisi ténykedése elfogadhatatlan méreteket öltött, s nem csupán kellemetlen tényező, hanem katonai fenyegetést jelent. A Deception-szigeten található, elhagyott norvég bálnavadászati állomás britek általi, 1939 októbere óta tervezett és végül 1941 márciusában (nem sokkal a *Pinguin* német segédcirkáló antarktisi hadműveletét követően, amely a norvég bálnavadászflották német kézre kerülését eredményezte) történt megsemmisítése is azt a célt szolgálta, hogy megakadályozzák a német haditengerészetet a helyszínen maradt olajkészletek esetleges felhasználásában, segédcirkálóik, vagy tengeralattjáróik feltöltésére.

Amint az fentebb említésre került, Nagy-Britanniának nem csupán a németek, hanem Argentína és Chile elrettentése miatt is figyelmet kellett fordítania a második világháború folyamán dél-atlanti, illetve déli-sarkvidéki birtokaira, még akkor is, ha azok nem tartoztak a brit birodalom kereskedelmi vérkeringésének fő ütőeréhez – habár a térség éppen a

bálnavadászat miatt gazdaságilag egyáltalán nem számított jelentéktelennek. Az 1943-ban megkezdett, *Tabarin* fedőnéven zajló antarktisz brit haditengerészeti manőversorozat részben a *Kriegsmarine* déli-sarkvidéki tevékenységének megakadályozására szolgált, de a prioritásokat tekintve ekkor már főként a két dél-amerikai hatalom távoltartása képezte a fő szempontot a britek számára, külön tekintettel a Chilénél kategóriákkal ellenségebb Argentínára. A háború második felében a felszíni német hajóegységek már nem voltak képesek hatékony hadműveleteket végrehajtani a világtengereken, de ellenséges tengeralattjárók megjelenését még ekkor sem lehetett kizárni a régióban. Összességében azonban a *Tabarin*-expedíciósorozat Nagy-Britannia antarktisz pozícióinak megszilárdítására és fizikai jelenlétének határozott hangsúlyozására szolgált.

Rendkívül érdekes lehetett volna részletesebben tanulmányozni az Amerikai Egyesült Államok hozzáállását a kérdéskörhöz, ez azonban objektív okokból részben lehetetlennek bizonyult, legalábbis ami az igen érdekesnek tűnő, 1946–1947-es *Highjump*-expedíció részleteit illeti, amelynek amerikai forrásai elérhetetleneknek bizonyultak, s valószínűleg egyben még hosszú ideig titkosítás alatt is állnak. Ettől függetlenül azonban a megvizsgált anyagokból egyértelműen kiderül, hogy az amerikaiak a falklandi és az új-zélandi szektor között elterülő, s az Antarktisz csendes-óceáni kvadránsába tartozó régiót tekintették érdekszférájuk részének. Erre a régióra azonban – mivel Washington valamelyest meglepő módon a második világháborút megelőző időszakban kormányzati szinten sokáig nem tanúsított különösebben nagy érdeklődést egy saját déli-sarkvidéki körzet létrehozása iránt – sem ők, sem más hatalom nem jelentett be hivatalos területi követelést. Az amerikai sajtó figyelemmel követte az 1938–1939-es német Antarktisz-expedíció eseményeit, s az amerikai kormány is értékelte a helyzetet. Az USA minden német tevékenységre rendkívüli gyanakvással tekintett a nyugati féltekén, s bár a *Schwabenland*-expedíció esetében véleményes lehet, hogy mennyire veszélyeztethetett amerikai érdekeket (politikai szempontból nem különösebben, a cirkálóháborút tekintve azonban igen), az 1939–1940-es német kutatóút tervezete azonban – amelynek célhelyszíne az Antarktisz csendes-óceáni zónájába esett – már tűrhetetlen behatolást jelentett az amerikai érdekszférába, s egyenesen a Monroe-doktrína megsértésének számított. A közvetlen választ az USA részéről a Byrd-féle 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció megszervezése, a távlati következményeket pedig az amerikai Antarktisz-politika korábban soha nem látott aktivizálódása jelentette, amely a háborút követően – akkor már az átalakulóban lévő geopolitikai viszonyok okán is –

még nagyobb lendületet kapott. A Schwabenland-expedíció tehát az antarktisi ügyekben korábban alvó óriásnak számító Egyesült Államokat is mozgásba lendítette, s közvetlen előidézője volt annak, hogy az USA, felhagyva addigi távolságtartó politikájával, még a második világháború kitörését megelőzően komolyan beavatkozott az antarktisi versengésbe.

Az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció, mint Németország váratlan, ám erőteljes beavatkozási kísérlete az Antarktisz politikai felosztásának addigra már előrehaladott folyamatába, minden olyan hatalom számára elfogadhatatlannak bizonyult, amely érdekeltségekkel rendelkezett a Déli-sarkvidék körzetében, s még azok az országok (Chile és Argentína) sem számítottak Berlin szövetségeseinek a kérdésben, amelyek egyébként nem feltétlenül tekintettek ellenségesen a harmadik birodalomra. Ilyen értelemben tehát Németország számára nem volt szabad hely a déli-sarkvidéki Nap alatt – más kérdés, hogy az ügyben a döntő szót a második világháború végeredménye mondta ki, amely nélkül a Schwabenland-expedíciót követően már nehezen lehetett volna elképzelni a németek távoltartását az Antarktisztól. Az 1938–1939-es német kutatóút az addig egymással viszálykodó Nagy-Britanniát és Norvégiát közös platformra állította, kiváltó okává vált a Dronning Maud-földre vonatkoztatott norvég területi követelés bejelentésének és (folytatásának tervezete révén) az 1939–1941-es amerikai Antarktisz-expedíció megszervezésének is. A kutatóút mindezek mellett közvetve kapcsolatba hozható Chile és Argentína déli-sarkvidéki jogigényeinek hivatalos kinyilvánításával a második világháború folyamán, távlatilag pedig fontos szerepet játszott az 1949–1952-es norvég–brit–svéd kutatóút létrejöttében is. A fentiek fényében tehát kijelenthetjük, hogy a *Schwabenland* útja rendkívül komoly hatást gyakorolt az Antarktisz politikai felosztásának folyamatára.

## **5. Forrás- és irodalomjegyzék**

### **5.1. Levéltári források**

#### **5.1.1. Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde (BABL)**

Verschiedene geheime Angelegenheiten des Ernährungswesens. Band 1. Bundesarchiv – Berlin-Lichterfelde. R 2/18372

Richtlinien für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen Antarktisexpedition, 1939–40. W. XVII. 773. Entwurf. Berlin, den 28. August 1939. Geheim!

#### **5.1.2. Bundesarchiv–Militärarchiv, Freiburg im Breisgau (BAMA)**

Geschichte, Organisation und Stellenbesetzung der Marine vom 17. bis zum 20. Jahrhundert. Buchstaben Ra–Rop. Alfred Ritscher. BAMA MSG 225/137

Kriegstagebuch der Küstenaufklärungsstaffel 2/406. BAMA RM 118/46

Kriegstagebuch der Küstenaufklärungsstaffel 2/406. (4.12./17.12.39–31.12.39). BAMA RM 118/47

Kriegstagebuch des Hilfskreuzers „Schiff 33“ („Pinguin“) vom: 19. September bis 24. Januar 1941. Band 3. BAMA RM 100/3

Kommando Schiff Nr. 33. 4/41. gKdos. Antarktis, den 22. Januar 1941. Geheime Kommandosache! Chef der Seekriegsleitung.

Operationsbefehl vom 24. Oktober 1940 für den Hilfskreuzer „Schiff 41“ („Kormoran“). Vom: 24. Oktober 1940 bis: 5. November 1940. Geheime Kommandosache! Vom Chef der Seekriegsleitung zu vollziehen. Oberkommando der Kriegsmarine. Berlin, den 24.10.1940. BAMA RM 100/138

O.K.M. Geheime Kommandosache. Kriegsleitung. Operationsbefehl Schiff 41.

RAEDER, Erich: Der deutsche Seekrieg im II. Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung der Führung. (Nachlass Erich Raeder.) BAMA N 391/11

RAEDER, Erich: Sechs Moskauer Ausarbeitungen. (Nachlass Erich Raeder.) BAMA N391/3.

I. Die Entwicklung der deutschen Marinepolitik 1933–1939. 2–18.

REICHELDT, Werner: Die ozeanographischen Verhältnisse bis zur warmen Zwischenschicht an der antarktischen Eisgrenze im Südsommer 1936/37. Nach Beobachtungen auf dem Walfangmuttersschiff „Jan Wellem“ im Weddel-See. BAMA RLD 28/37

Handelskrieg zur See. Walfangfragen, u. a. Überblick über deutsch–norwegisch–englischer Walölverhandlungen, 1939–1940. BAMA RW 19/1556.

Abschrift! W Wi VII. Den 7. September 1939. Geheim. Betr.: Ressortbesprechung bei Ministerialdirektor Wohlthat im Preussischen Staatsministerium am 6.9.39. Verwendung der deutschen Walfangflotte.

Abwehrstelle Norwegen. Nr. 16/200/41 I m G. Geheim. Oslo, den 10.02.41. Verteiler: OKW, Abw I m (4x); AOK Norwegen, Io; Admiral Norwegen; Luftflotte V. Walkochereien. (V-Mann-Meldung.)

Geheim. W Wi IaM. 14.10.39. Wochenbericht. Übersicht bis zum 14.10.39.

### **5.1.3. National Archives of Australia, Canberra (NAAC)**

An Act to provide for the acceptance of certain territory in the Antarctic Seas as a Territory under the authority of the Commonwealth and for the Government thereof – Australian Antarctic Territory Acceptance Act 1933. NAAC A1559, 1933/8

Antarctica Pacific Conference Paper 1–11. NAAC A4311, 37/10

Pacific Conference Papers, Section 1, No. 11. Antarctica and Antarctic Whaling. Secret.

Antarctic Control I – to Imperial Conference 1921 Pt. I. NAAC A981, ANT 4 PART 1

Copy of letters from Sir Douglas Mawson re. future policy of the Empire in the Antarctic regions. Secret. (Levélmásolat: Mawson–Colonial Office.)



S. C. 499/1. Falkland Islands. (Dependencies.) Letters Patent. Dated 21st July, 1908.

S. C. 499/1. Falkland Islands. (Dependencies.) Letters Patent. Dated 28th March 1917.

Antarctic Control Australian Sector Pt.I. NAAC A981 ANT 2 PART 1

Antarctic Regions 1933. Prepared by Property and Survey Branch Dept. of the Interior, Canberra, 1933. (Térkép.)

Antarctic Control - Australian Sector Pt. 2. NAAC A981, ANT 2 PART 2

Antarctic Regions 1933. Prepared by Property and Survey Branch Dept. of the Interior, Canberra, 1933. (Térkép.)

Antarctic Control of. NAAC A981, ANT 4 PART 10

Memorandum No. 6. The Antarctic Territory Acceptance Bill. The Whaling Industry. June, 1953. Martyn M. Threlfall, Publicity Officer, Prime Minister's Department, Canberra.

Antarctic Control of – Territorial Claims II Pt IX. NAAC A981, ANT 4 PART 9

External Affairs. Antarctic Territorial Claims. 29th March, 1928.

Prime Minister's Department. Antarctic Map. (Térkép.)

Antarctic French Interests Part I. NAAC A981, ANT 48 PART 1

British Consulate, Antananarivo, Madagascar, September 23rd 1926. No. 29 (162/25). (Levél: Smith – Chamberlain.)

Control of Antarctic Regions. Prime Minister. WH/ML. 11.2.25.

„Journal Officiel”, 29th March, 1924. (Translation DFN/AC.) Done at Paris, 27th March, 1924. A. Millerand. By the President of the Republic, A. Sarraut, Minister of the Colonies.

Memorandum for the Official Secretary to the Governor-General. S. C. 499/34. Melbourne, 3rd December, 1924. Secretary.

Memorandum. On the Validity of the French Claims in the Antarctic. Hydrographic Department, Admiralty, October, 1925. Confidential.

Territorial Claims in the Antarctic. No. 10076. (SGD) John W. Field. Foreign Office, September 18th, 1925. Confidential.

Antarctic. New Zealand Interests – Ross Dependency. NAAC A981, ANT 12

Ross Dependency – Provisions for Government thereof. At the Court at Buckingham Palace, the 30th Day of July, 1923.

Antarctic – Norwegian Claims – 30483857. NAAC A981, ANT 51 PART 1

Admiralty, S.W.1. 30th November, 1927. „M.H. 7224/27.” (W.11211/130/50). Confidential. (Levél: Walker – Foreign Office.)

British Legation, Oslo, 7th December, 1927. No. 336. Confidential. Urgent. (Levél: Lindley – Chamberlain.)

Commonwealth of Australia. Dominions No. 555. Downig Steet, 21. November 1928. (Levél: Downing Street – Bruce.)

External Affairs. Decode of Cable from Major Casey, dated – London, 16th November, 1928. No. 172. (Dekódolt távirat: Casey – London.)

External Affairs. Decode of cablegram received from Major Casey, dated, London, 31st October, 1928. No. 164. (Dekódolt távirat: Casey – London.)

Foreign Office, 15th February, 1928. No. W 961/532/50. (Levél: Villiers – Vogt.)

Foreign Office, S.W.1. 9th December, 1927. No.W. 8114/130/50. Confidential. (Levél: Villiers – Vogt.)

Office of the High Commissioner for the Commonwealth of Australia. Department of External Affairs, 2. Whitehall Gardens, London, S.W.I. 22nd November, 1928. LON. 1039. Antarctic. (Levél: London – Bruce.)

Antarctic – Norwegian Claims. NAAC A981, ANT 51 PART 2

Antarctic. Exploration of Norwegian Ships. KO/VI. 24th April, 1931.

Antarctic Regions. Map Submitted by Captain Davies. (Térkép.)

Appendix I. Correspondence with the Norwegian Government. Norwegian Legation, London, February 24, 1925. (Levél: Vogt – Chamberlain/Villiers.)

British Embassy, Washington, D. C. 20th January, 1931. No. 101. (W 1309/29/50). (Levél: Lindsay – London.)

British Legation. Oslo. December 28th, 1929. (W 59/1/50). No. 527. Confidential. (Levél: Wingfield – Henderson.)

British Legation, Oslo. January 1st, 1930. Confidential. (Levél: Wingfield – Henderson.)

British Legation, Oslo. July 30th, 1930. No. 224. (Levél: Wingfield – Henderson.)

Commonwealth of Australia. Office of the Commissioner-General for Australia in the U.S.A. PM/31/28. 16th. New York. 16th January, 1931. Secretary, Prime Minister's Department. Titles in Antarctica.

Commonwealth of Australia. Office of the Commissioner-General for Australia in the U.S.A. PM/31/73. New York, 6th February, 1931. Memorandum for Secretary, Prime Minister's Department. Titles in Antarctica.

Enclosure to Mr. Wingfield's Despatch No. 21. 22/1/30. Memorandum. British Legation, Oslo. 20th January, 1930.

Enclosure to Sir F. Lindley's Despatch No. 73, 28.2.29. Translation from „Norges handels og Sjøfartstidende”. (The Norwegian Journal of Commerce and Shipping.) February 27th, 1929.

Enclosure to Sir F. Lindley's Despatch No. 73, 28.2.29. Translation from „Tidens Tegn”. 27.2.29.

Foreign Office S.W.1. 7th February, 1939. No W 810/431/50. (Levél: Roberts – Colban.)

Foreign Office, S.W.1. 8th May, 1929. (W 3397/98/50). No. 188. (Levél: Leeper – Lindley.)

From Norway. Decode. Sir F. Lindley. (Oslo). February 27th, 1929. No. 7. (Dekódolt távirat: Lindley – London.)

From Norway. Decypher. Sir F. Lindley, (Oslo). 27th February, 1929. No. 8. Confidential.

Polar Territorial Claims. Confidential. July 31, 1933. Section 1. [W 8933/209/50]. No. 1. Sir C. Wingfield to Sir John Simon. (Received July 31.) (Levél: Wingfield – Simon.)

### Antarctic. Norwegian Claims Part 3. NAAC A981, ANT 51 PART 3

Annex B. Extract from the Norwegian Journal of Commerce and Shipping. Oslo, Thursday, December 21, 1933. Norway and British claims for Antarctic sectors.

„Annexure B.” Cablegram to AUSTFORAFS, London, dated 25th June, 1934. No. 76.

Commonwealth of Australia. Circular despatch B No. 26. Dwning Street, 31 March, 1939. Secret. (Levél: Foreign Office – Canberra.)

Department of External Affairs, 2. Whitehall Gardens, London, S.W.I. S. 1065. Memorandum to: The Secretary, Department of External Affairs, Canberra. Air Mail – 22 March, 1935. Due to Arrive – 4th April. Antarctic. Norwegian Claims. Confidential.

Foreign Office, S.W.1. 1st September, 1939. No. W 12397/431/50. (Levél: Farquhar – Colban.)

Norwegian Interests in the Antarctic. Secret.

Norwegian Legation, London. 14th January, 1939. (W 811/431/50). No 12./1939. (Levél: Colban – Halifax.)

Polar Territorial Claims. April 18, 1934. Section 1. W 3633/23/50. No. 1. Sir C. Wingfield to Sir John Simon. (Received April 18.) Confidential. (Levél: Wingfield – Simon.)

Polar Territorial Claims. January 27, 1934. Section 1. [W 952/23/50]. No. 1.  
Memorandum communicated by the Norwegian Minister on January 26, 1934.  
(Received in Foreign Office, January 27.) Confidential.

Prime Minister's Department. Cablegram sent to the Secretary of State for Dominion  
Affairs, London. Date sent 21st April, 1939. No. 44.

Staff Officer (Intelligence), P. O. Box 1102, Cape Town, 18th January, 1929. C. N.  
3/1929. Director of Naval Intelligence, Admiralty, London. M. 3/2/10. (Level: Bassett  
– London.)

Antarctic – USA Claims I. NAAC A981, ANT 54 PART 1.

America's changed attitude. Daily Chronicle 6th April 1929.

Land claims in Antarctica come to the fore. The New York Times, Monday, January 5.  
1930.

Antarctic – USA Claims II. NAAC A981 ANT 4 PART 2.

British Embassy, Washington D. C. July 11th, 1939. No. 778. (Level: Mallet –  
Halifax.)

Argentine and Chilean claims over Antarctic Territory – Policy. Prime Minister's Department.  
Top Secret. To be passed by hand. NAAC A1209, 1957/4937

Research Dept., Foreign Office, March 1955. (Térkép.)

BANZARE. British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition. Annexation  
of territories. NAAC A461, C413/6

B.A.N.Z. Antarctic Research Expedition. Hobart, 22nd November, 1930. F. Strahan,  
Enqre., Secretary, Antarctic Committee, Prime Minister's Department. Canberra, F. C.  
T. (Level: Mawson – Strahan.)

Cabinet decisions on Antarctica since 1932. NAAC A1838, 1495/3/2/1/1 PART 1

Notes on the Australian Antarctic Territory. 21th November 1946. Secret.

Copies of maps of Antarctica covering 1929–1959. (Collected by J. S. Cumpston.) NAAC A4311, 362/9

Imperial Conference 1926. NAAC A1, 1927/14972

Imperial Conference 1937. Antarctic. NAAC A981, IMP 145A PART 9

Antarctic. III – from the Imperial Conference of 1926 to 1930. Secret.

Control of Antarctic. From November 1927 to September 1928, including the origin of the „Discovery” Expedition. Part VI. NAAC A981, ANT 4 PART 6

Antarctic Regions in 1927. John K. Davis. Director of Navigation. (Térkép.)

Portion of map of Antarctica. South Pole with Ross and Falkland Islands Dependencies, 1939. NAAC AA1964/7, 30

Printed map of Antarctica, probably associated with Imperial Conference of 1930. Shows proposed Australian Dependency. NAAC AA1964/7, 5

South Polar Chart. For official use only. Prepared by the Hydrographic Dept. of the Admiralty 12th Aug. 1925, under the Superintendance of Capt. H. P. Douglas, C. M. G. R. N. Hydrographer. (Térkép.)

Proclamation of sovereignty rights over Antarctic territory made by Sir Douglas Mawson on 13th January 1930. NAAC B1759, 1930/2

Segment of Antarctica entitled, Australian Antarctic Territory. NAAC AA1964/7, 23 COPY A. Australian Antarctic Territory. Diagram to Accompany Report to Chief Draftsman. 8.8.38.

Territorial Claims in the Antarctic by Research Department, Foreign Office, May 1st, 1945. Secret. NAAC A4311, 365/8

The Antarctic Treaty – Includes delegates' signatures. NAAC A10728, DOCUMENT 28

#### **5.1.4. National Archives of Australia, Hobart (NAAH)**

Antarctic Regions – British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition - from the collection of John King Davis. NAAH P2819, 1344

Navigational Chart of the Antarctic. Prepared by the American Geographical Society of New York. 1928.

Composite map of Antarctica. 1:10 000 000 scale, produced by the Property and Survey Branch, Department of the Interior – compiled, drawn and lithographed by EP Bayliss, FRGS [Fellow of the Royal Geographical Society] and accompanying Handbook and Index, by EP Bayliss and JS Cumpston 1939. NAAH AA1964/7, 28

Chart of the Antarctic Ocean, Sheet II, showing sledge journeys from "Discovery". From the collection of John King Davis. (Térkép-vázlat, Discovery-expedíció 1901–1904.) NAAH P2819, 1372

Chart of the South Polar Regions – Nimrod – possibly a reference for use aboard the Aurora. From the collection of John King Davis. (Térkép, 1905 előtti Antarktisz-expedíciók útvonalai.) NAAH P2819, 1360.

South Polar Chart – General Interest. From the collection of John King Davis. NAAH P2819, 1241. (Térkép, brit antarktisi területi igények, 1926.)

### **5.1.5. National Archives of Australia, Melbourne (NAAM)**

Influence on German Navy, German Army and Air Force. NAAM B6121, 168W

### **5.1.6. National Archives of South Africa (NASA)**

Territorial Claims in the Antarctic (1926–1945). Antarctic Research and Expeditions. BTS 102/2/1.

British Embassy, Washington D.C. November 22nd, 1929. (W 11298/98/50.) No 2160. (Levél: Campbell – Henderson.)

British Embassy, Washington. 22nd February, 1929. Commander Byrd's New Flight in Antarctica. Confidential. (Levél: Campbell – Foreign Office.)

The Secretary for Commerce and Industries: Consul Lars Christensen's Antarctic Voyage. SH/MN. P.M. 103/22. Pretoria, 10th May, 1935. Oslo, April 7, 1934.

Territorial Claims in the Antarctic (1945–1956). Antarctic Research and Expeditions. NASA BTS 102/2/1.

Navy Department. November 12, 1946. Immediate release. Press and radio. Naval task forces to leave for Antarctic early in December.

### **5.1.7. The National Archives, London (TNA)**

An Aspect of International Relations in 1931. C.P. 314 (31). Foreign Office, December 10, 1931. Confidential. TNA CAB 24/225/17

Cabinet – Antarctica. Note by the Secretary of State to the Foreign Affairs. Top Secret. CAB/129/78

Annex – Antarctica.

Deception Island, South Shetland Islands: possible use by German raiders and Japanese submarines; Anglo–Argentine disputes over sovereignty of Antarctic regions. ADM 116/4662.

Communications on this subject be addressed to under Secretary of State, Colonial Office, London, S.W.1. The following number quoted: 13047/2/40. Downing Street, 27 February, 1940. Secret. (Level: Foreign Office – Admiralty.)

Enclosure I. to Portsmouth No.043/87 of 21st October, 1939. Possible South Atlantic Fuelling Stations. Secret. (Level: Oates – Foreign Office.)

Enclosure 2. to Portsmouth No.043/87 of 21st October, 1939. Magallanes – German Agent.

M/N.I.D.01660/39. 20th December 39. S. H. Phillips. Secret. (Level: Phillips – Admirality.)

Register No. 019301/40. Director of Plans. 21th January, 1941.

Register No. M.04155/40. 13. August 1940. (Level: Engineer-in-Chief – Director of Plans.)

Register No. M.04155/40. D.O.D. (F.) 22.9.40.

Register No. M.04155/40. D. of P. 17. 9. 40. (Level: Director of Plans – Bellairs.)



Subject. South Atlantic – Intelligence Report. From Staff Officer (Intelligence), Portsmouth. Date 21th October, 1939. No. 043/87. To Director of Naval Intelligence. Secret.

German Antarctic Expedition. TNA CO 78/211/2

No. 439. British Embassy, Berlin. 15th April, 1939. Viscount Halifax. (Level: British Embassy Berlin – Halifax.)

Press Report. German Antarctic Expedition. British Embassy, Berlin. 9th May, 1939. W 7538/431/50. No. 537 (531/2/39).

The Regulation of Whaling. Legislation to Ratify Convention. CAB 24/249/36

Memorandum by the Secretary of State for Scotland and the Minister of Agriculture and Fisheries. C.P. 149 (34). May 31, 1934. Secret.

### **5.1.8. University of Wisconsin Digital Collections (UWDC)**

Assertion by Norway to sovereignty over Bouvet Islands and other specified regions in the Antarctic. *Papers Relating to the foreign relations of the United States, 1929*. 3. sz. UWDC, Department of State Publication, United States Government Printing Office, Washington, 1944. 715–719.

857.015/58. The Secretary of State to the Norwegian Minister (Bachke). Washington, May 13, 1929. (Level: Castle – Bachke.)

Boundary Disputes: Argentina and Chile. *Foreign Relations of the United States diplomatic papers, 1938: The American Republics*. UWDC, United States Government Printing Office, Washington, 1956. 210–217.

Memorandum on the Beagle Channel Island Controversy between Argentina and Chile. [Washington,] May 6, 1938.

The council of foreign ministers: minutes of meetings (1919). *Papers relating to the foreign relations of the United States*. The Paris Conference 1919. 4. sz. UWDC, United States Government Printing Office, Washington, 1943. 548–565.

Paris Peace Conf. 180.03201/4. FM-4. Secretary's Notes of a Conversation Held in M. Pinchon's Room at the Quai d'Orsay, Paris, on Tuesday, 15th April, 1919, at 3 p. m.

Preliminary discussion respecting a trade agreement between the United States and Norway. *Foreign Relations of the United States diplomatic papers, 1934. (Europe, Near East and Africa.)* 2. sz. UWDC, Department of State Publication, United States Government Printing Office, Washington, 1951. 642–674.

611.573/57. The Norwegian Legation to the Department of State. [Washington,] December 21, 1934.

611.573.57. Memorandum by the Secretary of State. [Washington,] December 21, 1934. Cordell Hull.

## **5.2. A második világháború lezárását megelőzően nyomtatásban megjelent források és forrásértékű kiadványok**

### **5.2.1. Önálló művek**

BULL, Henrik J.: *The Cruise of the „Antarctic”*. Edward Arnold, London–New York, 1896.

CHUN, Carl: *Aus den Tiefen des Weltmeeres*. Verlag von Gustav Fischer, Jena, 1903.

DRYGALSKI, Erich v. (szerk.): *Deutsche Südpolar-Expedition 1901–1903 im Auftrage des Reichsamtes des Innern*. 1–20. Band. Georg Reimer, Berlin, 1905–1931.

HERRMANN, Ernst: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*. Safari Verlag, Berlin, 1941.

KRAUL, Otto: *Käpt'n Kraul erzählt. 20 Jahre Walfänger unter argentinischer, russischer und deutscher Flagge in der Arktis und Antarktis*. Herbig Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1939.

PAHL, Walther: *Weltkampf um Rohstoffe*. Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig, 1939.

RITSCHER, Alfred: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Deutschen Lufthansa A. G. M. S. „Schwabenland”, Kapitän A. Kottas, ausgeführt unter*

der Leitung von Kapitän A. Ritscher. Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse. Erster Band – Textteil; Bilder- und Kartenteil. Koehler & Amelang, Leipzig, 1942.

SPENCER-COOPER H.: The Battle of the Falkland Islands. Cassell and Company, London, 1919.

### **5.2.2. Cikkek, tanulmányok**

BAARE-SCHMIDT, Hans-Georg: Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis. Doktori disszertáció, Ruprecht-Karl-Universität, Heidelberg. Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei Friedrich Schulze, 1940.

BRENNECKE, W.: Georg von Neumayer. *Geographische Zeitschrift*, 1909/9. 489–493.

DIELS, L. – SPIESS, F. – DEFANT, A. – F. SCHMIDT-OTT: Die Deutsche Atlantische Expedition auf dem Vermessungs- und Forschungsschiff „Meteor“. *Gesellschaft für Erdkunde zur Berlin*, 1927/7–8.

DRYGALSKI, Erich v. – BALCH, Edwin Swift: Zum Kontinent des Eisigen Südens. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1905/9. 544–548.

DRYGALSKI, Erich v.: The German Antarctic Expedition. *The Geographical Journal*, 1904/2. 129–148.

FILCHNER, Wilhelm – PRZYBYLLOK, Erich: The German Antarctic Expedition. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1913/6. 423–430.

HART, Albert Bushnell: American Ideals of International Relations. *The American Journal of International Law*, 1907/3. 624–635.

HEILPRIN, Angelo: The British National Antarctic Expedition. *Bulletin of the American Geographical Society*, 1906/3. 177–181.

HINKS, Arthur R.: The Observations of Amundsen and Scott at the South pole. *Geographical Journal*, 1944/4. 160–180.

HOLTEDAHL, Olaf: Antarctic Research by the Norvegia Expeditions and Others. *The Geographical Journal*, 1931/5. 401–413.

HURLBUT, George C.: The Falkland Islands. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 1887/3. 254–260.

ISACHSEN, Gunnar: Norwegian Explorations in the Antarctic, 1930-1931. *Geographical Review*, 1932/1. 83–96.

JARA FERNÁNDEZ, Mauricio: Richard Evelyn Byrd y Ramón Cañas Montalva: Contrapunto de Dos Visiones Antárticas hacia 1940. *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 13–14. sz. (2002/2003). 171–177.

LARSEN, Carl Anton.: The Voyage of the „Jason” to the Antarctic Regions. *The Geographical Journal*, 1894/4. 333–344.

MAWSON, Douglas: The B.A.N.Z. Antarctic Research Expedition, 1929–1931: a paper read at the Evening Meeting of the Society on 7 March 1932 by Professor Debenham, on behalf of Sir Douglas Mawson. *The Geographical Journal*, 1932/2. 101–126.

MILL, Hugh R.: Obituary: Dr. Georg von Neumayer. *The Geographical Journal*, 1909/4. 460–462.

MILL, Hugh R.: Merz and the „Meteor” Expedition. *The Geographical Journal*, 1926/1. 73–77.

NEUMAYER, Georg v.: Auf zum Südpol! 45 Jahre Wirkung zur Förderung der Erforschung der Südpolar-Region, 1855–1900. Vita Deutsches Verlagshaus, Berlin, 1901.

RIISER-LARSEN, Hjalmar: The "Norvegia" Antarctic Expedition of 1929-1930. *American Geographical Society*, 1930/4. 555–573.

SINGER, Kurt D.: Norwegian Students Fight the War. *The Journal of Educational Sociology*, 1944/1. 22–28.

Sz. n.: Consul Lars Christensen's Antarctic Cruise. *The Polar Record*, 8. sz. (1934). 148–150.

Sz. n.: Filchners geplante Südpolarexpedition. *Globus. Illustrierte Zeitschrift für Länder und Völkerkunde*. 1910/15. 229.

Sz. n.: Norwegian Antarctic Expedition, 1933. *The Polar Record*, 6. sz. (1933). 124–126.

Sz. n.: Norwegian Discoveries in the Antarctic, 1935. *The Polar Record*, 10. sz. (1935). 126–129.

Sz. n.: *Norvegia Expedition*, 1930–31. *The Polar Record*, 2. sz. (1931). 60–62.

Sz. n.: The German Deep-Sea Expedition in Antarctic Waters. *The Geographical Journal*, 1899/6. 640–650.

Sz. n.: The British National Antarctic Expedition. *Science*, 342. sz. (1901). 94–100.

WILLIAMS, Mary Wilhelmine: The Treaty of Tordesillas and the Argentine–Brazilian Boundary Settlement- *The Hispanic American Historical Review*, 1922/1. 3–23.

WOHLTHAT, Helmuth: Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/1939. *Der Vierjahresplan*, 1939/9. 613–617.

YOUNG, Bert Edward: Roald Amundsen and the South Pole. *The Sewanee Review*, 1913/4. 490–499.

SPIESS, Fritz: *Die Meteor-Fahrt*. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin, 1928.

### **5.2.3. Újságcikkek**

Sz. n.: Nazis and Norway Claim Same Antarctic Lands. *The Globe and Mail*, 1939. márc. 11. 28.

## **5.3. Szerződések, jegyzőkönyvek, beszámolók**

Antarctica Cases. (United Kingdom v. Argentina; United Kingdom v. Chile.) Pleadings, oral arguments, documents. Part I. Application Instituting Proceedings and Pleadings. International Court of Justice, 1956. [Http://www.icj-cij.org/docket/files/26/9065.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/26/9065.pdf). A letöltés ideje: 2013. nov. 16.

General Act of the Conference of Berlin Concerning the Congo. *The American Journal of International Law*, 3. évf. 1. sz. (1909). 7–25.

MURRAY, J. (szerk.): Report of the Sixth International Geographical Congress. Held in London, 1895. London, 1896.

Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty.  
[Http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006\\_e.pdf](http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006_e.pdf). A letöltés ideje: 2017. aug. 25.

Protocol on Regulation of Whaling. Signed at London, June 24, 1938; in force December 30, 1938. *The American Journal of International Law*, 34. évf. 2. sz. (1940). 115–125.

Regulation of Whaling. Library of Congress, United States Treaties and International Agreements: 1776–1949. [Http://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000003-0026.pdf](http://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000003-0026.pdf). A letöltés ideje: 2015. dec. 28.

Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1939/8.

BARKLEY, Erich: Die biologischen Arbeiten der Expedition. 19–21.

GBUREK, Leo: Geophysikalischer Arbeitsbericht. 21–23.

HERRMANN, Ernst: Die geographischen Arbeiten. 23–26.

LANGE, Heinz: Die Arbeiten der Expeditions-Wetterwarte. Teil II: Radiosondenaustiege. 35–36.

PAULSEN, Karl-Heinz: Die ozeanographische Arbeiten. 27–33.

REGULA, Herbert: Die Arbeiten der Expeditions-Wetterwarte. Teil I: Terminbeobachtungen, Höhenwindmessungen, Wetterdienst, Sonderuntersuchungen. 33–35.

RITSCHER, Alfred: Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. 9–19.

STOCKS, Theodor: Lotarbeiten der „Schwabenland“ December 1938 bis April 1939. 36–40.

## 5.4. Törvénytárak

Ezer év törvényei. Digitális adatbázis: Magyarország törvényei 1000 és 2003 között.  
[Http://www.1000ev.hu](http://www.1000ev.hu). A megtekintés ideje: 2015. febr. 28.

1886. évi XIV. törvénycikk. [Http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6207](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=6207). A megtekintés ideje: 2015. febr. 28.

Deutsches Reichsgesetzblatt (RGB)

Nr. 2464. Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 10. April 1898. *RGB*, 1898/15. 165–168.

Nr. 2677. Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 14. Juni 1900. *RGB*, 1900/21. 255–259.

Boletín Oficial de la República Argentina

Límites Argentino–Chilenos. Tratado de 23 de Julio de 1881. 145. sz. (1893). 843.

## **5.5. A második világháború után megjelent feldolgozások**

### **5.5.1. Önálló művek**

BEBESI György (szerk.): A hosszú 19. század rövid története. Cominius Bt., Pécs, 2005.

BRANDT, Karl: Management of Agriculture and Food in the German-occupied and Other Areas of Fortress Europe. Stanford University Press, Stanford (California), 1953.

CLAYTON, Jane: Ships Employed in the South Sea Whale Fishery from Britain: 1775–1815. Berforts Group, Oxford, 2014.

DIÓSZEGI István – Harsányi IVÁN – NÉMETH István (szerk.): 20. századi egyetemes történet. III. kötet. 1945–1995. Európán kívüli országok. Korona Kiadó, Budapest, 1997.

DUFFY, James P.: Hitler's Secret Pirate Fleet. The Deadliest Ships of World War II. Praeger Publishers, Westport (USA), 2001.

EPSTEIN, Charlotte: The Power of Words in International Relations. The Birth of an Anti-Whaling Discourse. MIT Press, Cambridge (USA) – London, 2008.

FISCHER Ferenc: A „háború utáni háború” 1919–1933. A versailles-i szerződés kijátszása. A weimari Németország haditengerészeti, légi és katonai aktivitása Ibero-Amerika országaiban. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2014.

FISCHER Ferenc: A kétpólusú világ 1945-1989. Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest, 2005.

HAHNER Péter: A régi rend alkonya. Egyetemes történet 1648–1815. Panem Könyvkiadó, Budapest, 2006.

HEADLAND, Robert K.: Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events. Cambridge University Press, Irthlingborough, 1989.

HEADLAND, Robert K.: The Island of South Georgia. Cambridge University Press, Cambridge, 1984.

HOBSON, Rolf: Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875–1914. Brill, Boston és Leiden, 2002.

HORMANN, Jörg-Michael: Flugbuch Atlantik. Deutsche Katapultflüge 1927–1939. Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 2007.

JACOBSEN, Hans-Adolf – Smith, Arthur L.: The Nazi Party and the German Foreign Office. Routledge, London, 2007. 112.

LALONDE, Suzanne: Determining Boundaries in a Conflicted World: The Role of Uti Possidetis. McGill-Queen’s University Press, Montreal, 2002.

LÜDECKE, Cornelia: Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluss Erich von Drygalskis. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven, 1995.

LÜDECKE, Cornelia – SUMMERHAYES, Colin: The Third Reich in Antarctica. The German Antarctic Expedition 1938–39. Bluntisham Books, Huntingdon, 2012 és The Erskine Press, Norwich, 2012.

MAÑANA LAINO, Daniel: Harc a Falkland- (Malvin-) szigetekért. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985.



MILLS, William James: Exploring Polar Frontiers. ABC Clio, Santa Barbara (California), 2003.

MORRIS, Michel A.: The Strait of Magellan, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1988.

MORRIS, Michel A.: Great Power Relations in Argentina, Chile and Antarctica. Palgrave Macmillan, New York, 1990.

MURPHY, David Thomas: German Exploration of the Polar World. A History, 1870–1940. University of Nebraska Press, Lincoln (USA), 2002.

MÜLLER, Jürgen: Nazionalsozialismus in Lateinamerika: Die Auslandsorganisation der NSDAP in Argentinien, Brasilien, Chile und Mexiko, 1931–1945. Verlag Hans-Dieter Heinz, Stuttgart, 1997.

NUTTALL, Mark: Encyclopedia of the Arctic. Routledge, New York – London, 2005.

ROBERTS, Peder – WATT, Lize-Marié van der – HOWKINS, Adrian (szerk.): Antarctica and the Humanities. Palgrave Macmillan, London, 2016.

ORMOS Mária – MAJOROS István: Európa a nemzetközi küzdőtéren. Osiris Kiadó, Budapest, 1998.

PINOCHET DE LA BARRA, Óscar: Chilean Sovereignty in Antarctica. Editorial del Pacifico S. A., Santiago de Chile, 1955.

ROBERTS, Peder: The European Antarctic. Science and Strategy in Scandinavia and the British Empire. Palgrave Macmillan, New York, 2011.

RODRÍGUEZ S., Juan Augustin: Chile en el Canal Beagle y mares australes. Tratado de Paz entre Chile y Argentina, Santiago, Gráfica Progresión, 1985.

ROSE, Lisle A.: Explorer: The Life of Richard E. Byrd. University of Missouri Press, Columbia, 2008. 269–271.

ROSENSTOCK, Jürgen: Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934–1939. GeraMond Verlag, München, 2001.

STOKKE, Olav Schram – VIDAS, Davor: *Governing the Antarctic. The Effectiveness and Legitimacy of the Antarctic Treaty System.* Cambridge University Press, Cambridge – New York – Melbourne, 1996.

STUNZ, Holger Reiner: *Walfisch, Wissenschaft, Wettbewerb – Die deutschen Ansprüche auf Teile der Antarktis. Die „Neuschwabenland“-Expedition von 1938/39 im Kontext.* GRIN Verlag, Norderstedt, 2008.

SUMMERHAYES, Colin – BEECHING, PETER: *Hitler's Antarctic base: the myth and the reality.* *Polar Record*, 224. sz. (2007) 1–21.

RIFFENBURGH, Beau: *Encyclopedia of the Antarctic I–II.* Routledge, New York, 2006.

TØNNENSEN, J. N. – JOHNSEN, A. O.: *The History of Modern Whaling.* C. Hurst & Co., London és Australian National University Press, Canberra, 1982.

### **5.5.2. Cikkek, tanulmányok, könyvfejezetek**

BAKER, P. E.: *Historical and Geological Notes on Bouvetøya.* *British Antarctic Survey Bulletin*, 13. sz. (1967). 71–84.

BRÖNNIMANN, S. – COMPO, G. P. – SPADIN, R. – ALLAN, R. – ADAM, W.: *Early ship-based upper-air data and comparison with the Twentieth Century Reanalysis.* *Climate of Past*, 2011/1. 265–276.

BRUNK, Karsten: *Kartographische Arbeiten und deutsche Namengebung in Neuschwabenland, Antarktis. Bisherige Arbeiten, Rekonstruktion der Flugwege der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 und Neubearbeitung des deutschen Namengutes in Neuschwabenland.* Verlag des Instituts für Angewandte Geodäsie, Frankfurt am Main, 1986.

CSATLÓS Erzsébet: *A szuverenitás gyakorlatának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon.* *Iustum Aequum Salutare*, 2012/1. 117–132.

CSATLÓS Erzsébet: *Az Antarktisz nemzetközi jogi helyzete a XXI. században.* *Miskolci Jogi Szemle*, 2012/1. 47–69.

DEÁK Máté: *Észak- és Dél-Amerika légtereinek megítélése brit geopolitikai szempontból (1919–1939).* In: Csóka-Jaksa Helga – Schmelzer-Pohánka Éva – Szeberényi Gábor (szerk.):

Pedagógia – oktatás – könyvtár. Ünnepi tanulmányok F. Dárdai Ágnes tiszteletére. Pécsi Tudományegyetem Egyetemi Könyvtár, Pécs, 2014. 417–429.

DEÁK Máté: Gambia, a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években. *Kutatási Füzetek*, 17. sz. (2011). 95–114.

EDWARDS, Bernards: Vigyázz, kalózhajó! Német segédcirkálók a II. világháborúban. Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft., Debrecen, 2004.

FICKELER, Paul: Wilhelm Filchner (1877–1957). *Erdkunde*, 1957/3. 233–234.

FISCHER Ferenc: A három kontinensű Chile, mint az Európai Unió társult állama (2002. május 17.) In: FISCHER Ferenc – Kozma Gábor – Domingo Lilón (szerk.): *Iberoamericana Quinqueeclesiensis* 3. Pécsi Tudományegyetem Ibero-Amerika Központ Pécs, 2005. 39–69.

GEORGI, Johannes: Polarforscher Kapitän Alfred Ritscher (1879–1963). *Polarforschung*, 1962/1–2. 125–127.

HANESSIAN, John: The Antarctic Treaty 1959. *The International and Comparative Law Quarterly*, 1960/3. 436–480.

HARSÁNYI Iván: A mediterrán térség története. IN: BEBESI György – VITÁRI Zsolt (szerk.): *A hosszú 19. század rövid története*. Comenius Bt., Pécs, 2005.

HAYTON, Robert D.: The „American Antarctic”. *The American Journal of International Law*, 1956/3. 583–610.

KERTZ, Walter: Georg von Neumayer und die Polarforschung. *Polarforschung*, 1983/1. 91–98.

KRAUSE, Reinhard.: Zum hundertjährigen Jubiläum der Deutschen Antarktischen Expedition unter der Leitung von Wilhelm Filchner, 1911–1912. *Polarforschung*, 2012/2. 103–126.

KREBS, Gilbert – POLONI, Bernard: *Volk, Reich und Nation. Texte zur Einheit Deutschlands in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft 1806–1908*. Presses Sorbonne Nouvelle, Párizs, 1994.

LUEDTKE, Brandon: Dividing Antarctica: The Work of the Seventh International Geographical Congress in Berlin 1899. *Polarforschung*, 2011/3. 173–180.

LÜDECKE, Cornelia: Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition durch Georg von Neumayer und ihre Auswirkung. *Polarforschung*, 1989/3. 103–111.

LÜDECKE, Cornelia: In geheimer Mission zur Antarktis. Die dritte Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 26. évf. (2003). 75–100.

LÜDECKE, Cornelia: The First International Polar Year (1882–83): a big science experiment with small science equipment. *History of Meteorology*, 2004/1. 55–64. [Http://www.meteohistory.org/2004proceedings1.1/pdfs/06luedecke.pdf](http://www.meteohistory.org/2004proceedings1.1/pdfs/06luedecke.pdf). A letöltés ideje: 2012. okt. 29.

MACHOCZEK, Detlev: Early steps in operational oceanography in Germany – Georg von Neumayer’s activities at the Deutsche Seewarte. A német Szövetségi Hajózási és Vízrajzi Hivatal (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie*) elektronikus kiadványa, 2011. [Http://futoore.bsh.de/FutOOre/talks69/Detlev-Machoczek.pdf](http://futoore.bsh.de/FutOOre/talks69/Detlev-Machoczek.pdf). A letöltés ideje: 2014. április 19.

MITTERHUBER, Simon: Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe. Entwicklung, Einsatz und Technik. Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 2004.

NÉMETH István – JUHÁSZ Dániel: Német gyarmatpolitika a 19–20. század fordulóján. Grotius E-könyvtár, 47. sz. (2012). [Http://www.grotius.hu/doc/pub/YOGBVY/2012\\_9\\_nemeth-juhasz\\_grotius\\_e-konyvtar\\_47.pdf](http://www.grotius.hu/doc/pub/YOGBVY/2012_9_nemeth-juhasz_grotius_e-konyvtar_47.pdf). A letöltés ideje: 2012. dec. 3.

PERRY, Richard O.: Argentine and Chile: The Struggle for Patagonia 1843–1881, *The Americas*, 1980/3. 347–363.

RÁKÓCZI István: A portugál tengerentúli birodalom. In: POÓR János (szerk.): A kora újkor története. Osiris kiadó, Budapest, 2009.

ROBERTS, Brian: Obituary: Dr. Wilhelm Filchner. *The Geographical Journal*, 1958/1. 144–145.

ROGNHAUG, Magnus Hovind (szerk.): Norway in the Antarctic. [Http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/id/238587/NorwayAntarctic.pdf](http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/id/238587/NorwayAntarctic.pdf). Norwegian Ministry of Foreign Affairs – Norwegian polar Institute, Tromsø, 2014. A letöltés ideje: 2015. febr. 13.

SCHYTT, Valter: Glaciology in Queen Maud Land. Work of the Norwegian–British–Swedish Antarctic Expedition. *Geographical Review*, 1954/1. 70–87.

SKARSTEIN, Frode: „A cursed affair” – how a Norwegian expedition to Greenland became the USA’s first maritime capture in World War II. 189. *Polar Research*, 2007/2. 181–194.

STOCKS, Theodor: In Memoriam. Alfred Ritscher 1879–1963. *Deutsche Hydrographische Zeitschrift*, 1963/2. 87–92.

SZALÁNCZI József Krisztián: A brit birodalom előretolt „antarktisi” helyőrsége. A Falkland-szigetek stratégiai és katonai jelentősége Nagy-Britannia 20. századi dél-atlanti politikájában. In: Bene Krisztián – Dávid Ferenc – Sarlós István (szerk.): Fejezetek a hadtörténelemből 3. Válogatás a Hadtörténelmi esték 2006 és 2014 között elhangzott előadásából. Magyar Hadtudományi Társaság, Pécs – Budapest, 2014. 191–210.

SZALÁNCZI József Krisztián: „Territorio Chileno Antártico”. Chile 1940-es antarktisi területi követelésének történelmi előzményei. In: Adrián Bene – Rafael Ákos Szabó (szerk.): Acta Romanica Quinqueecclesiensis I. Rencontres et conflits. Nouvelles perspectives en études romanes. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Francia Tanszék, Pécs, 2016. 209–222

SZALÁNCZI József Krisztián: The French Segment of Antarctica. The question of sovereignty over Adélie Land in 1924. In: Krisztián Bene – Ferenc Dávid (szerk.): Entre coopération et antagonismes. Les dimensions des relations franco–hongroises, de l’époque moderne à l’intégration européenne. Éditions Codex, Talmont St. Hilaire; Université de Pécs, 2014. 121–130.

SZILÁGYI Ágnes Judit: Metszéspontok. Tanulmányok a portugál és a brazil történelemről. Szegedi Tudományegyetem Történettudományi Doktori Iskola, Szeged, 2009.

SZILÁGYI Ágnes Judit: Változatok a függetlenségre: Argentína, Paraguay, Brazília, Uruguay. In: Anderle Ádám (szerk.): Latin-Amerika: a függetlenség útjai. Szegedi Tudományegyetem, Szeged, 2012. 77–85.

SZILÁGYI István: Geopolitika Latin-Amerikában. *Öt Kontinens*, 2013/2. 243–266.

### **5.5.3. Akadémiai értekezések, doktori disszertációk, szakdolgozatok**

BARRETT, Noel D.: Was Australian Antarctica Won Fairly? Szakdolgozat (BA), University of Tasmania, Hobart, 2007. [Http://eprints.utas.edu.au/7732/2/02-\\_Was\\_Australian\\_Antarctica\\_Won\\_Fairly-e\\_version.pdf](http://eprints.utas.edu.au/7732/2/02-_Was_Australian_Antarctica_Won_Fairly-e_version.pdf). A letöltés ideje: 2013. máj. 21.

KAISER, Bernd: Die Implikationen wirtschaftspolitischer Rahmenbedingungen für die Rohstoffbeschaffung internationaler Industrieunternehmen und sich hieraus ergebende Unternehmensstrategien am Beispiel der Henkel-Gruppe. Doktori disszertáció, Friedrich–Alexander–Universität Erlangen–Nürnberg, 2009.

LUEDTKE, Brandon: Constructing the Polar World: the German Encounter with the Arctic and Antarctic. Szakdolgozat (MA), Colorado State University, Colorado, 2010.

ROBERTS, Peder: A Frozen Field of Dreams: Science, Strategy and the Antarctic in Norway, Sweden and the British Empire, 1912–1952. Doktori disszertáció, Stanford University, 2010.

THORLEIFFSON, Thorleif Tobias: Norway „must really drop their absurd claims such as that to Sverdrup Islands.” Bi-polar international diplomacy. The Sverdrup Island question, 1902–1930. Szakdolgozat (MA), Simon Fraser University, Vancouver, 2006.

## **5.6. Atlaszok, földrajzi szakkönyvek, térképek**

BALLA Zsuzsa – ALMÁSSY Ágnes (szerk.): Világatlasz. Bolygónk a Föld. Magyar Könyvklub, Budapest, 1998.

BÉKÉSI László: A politika földrajza. Aula Kiadó, Budapest, 2004.

GRUBER László: Ausztrália, Óceánia és az Antarktisz természeti földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2004.

HAJNAL Gabriella – TÓTH Emese (szerk.): Antarktisz és óceánok. Földrajzi névmutató. Kossuth Kiadó, Budapest, 2011.

Hilfskreuzer 33 Breakout Part II. <https://weaponsandwarfare.com/2017/05/22/hilfskreuzer-33-breakout-part-ii/>. A letöltés ideje: 2017. jún. 25.

PRIETO, Carlos M.: Carta que demuestra las diversas proposiciones de arreglo de la cuestión de límites chileno–arjentina, 1881. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-86825.html>

Operations of disguised German raiders Jan-May 1941, 1954 map. <http://www.antiquemapsandprints.com/ww2-naval-warfare-operations-of-disguised-german-raiders-jan-may-1941-1954-map-220274-p.asp>. A megtekintés ideje: 2017. jún. 26.

Süd-Polar-Karte von A. Petermann. Justus Perthes Verlag, Gotha, 1881. <https://www.antiquemapsandglobes.com/Map/Antique/Sud-Polar-Karte?M=26432>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 21.

Süd-Polar-Meer: Justus Perthes Verlag, Gotha, 1906. <http://www.duraglobes.com/blog/maps-of-antarctica/>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 21.

SZEGEDI Nándor – BENKE Zsuzsa: A világ országai. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1990.

Territorio Chileno Antartico. <http://www.profesorenlinea.cl/imagenChilegeogra/AntarticaChilMap1.jpg>. A letöltés ideje: 2017. ápr. 20.

## 5.7. Internetes honlapok

Antarktisz-szerződés – hivatalos honlap. <http://www.ats.aq/>.

Australian Antarctic Division. <http://www.antarctica.gov.au/>.

Cape Adare – Antarctica. <http://www.norwaysforgottenexplorer.org>.

Council of Managers of National Antarctic Programs. <https://www.comnap.aq/>

Falkland-szigetek – hivatalos honlap. <http://www.falklands.gov.fk/>.

Freundeskreis Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa. [Http://www.ddghansa-shipsphotos.de/](http://www.ddghansa-shipsphotos.de/).

Német Térképészeti és Geodéziai Hivatal (*Bundesamt für Kartographie und Geodäsie*) – hivatalos honlap. [Https://www.bkg.bund.de/](https://www.bkg.bund.de/).

Maps on the Web. [Http://mapsontheweb.zoom-maps.com/](http://mapsontheweb.zoom-maps.com/).

Norvég Sarkkutató Intézet (*Norsk Polarinstitut*) – hivatalos honlap. [Http://placenames.npolar.no/stadnamn](http://placenames.npolar.no/stadnamn).

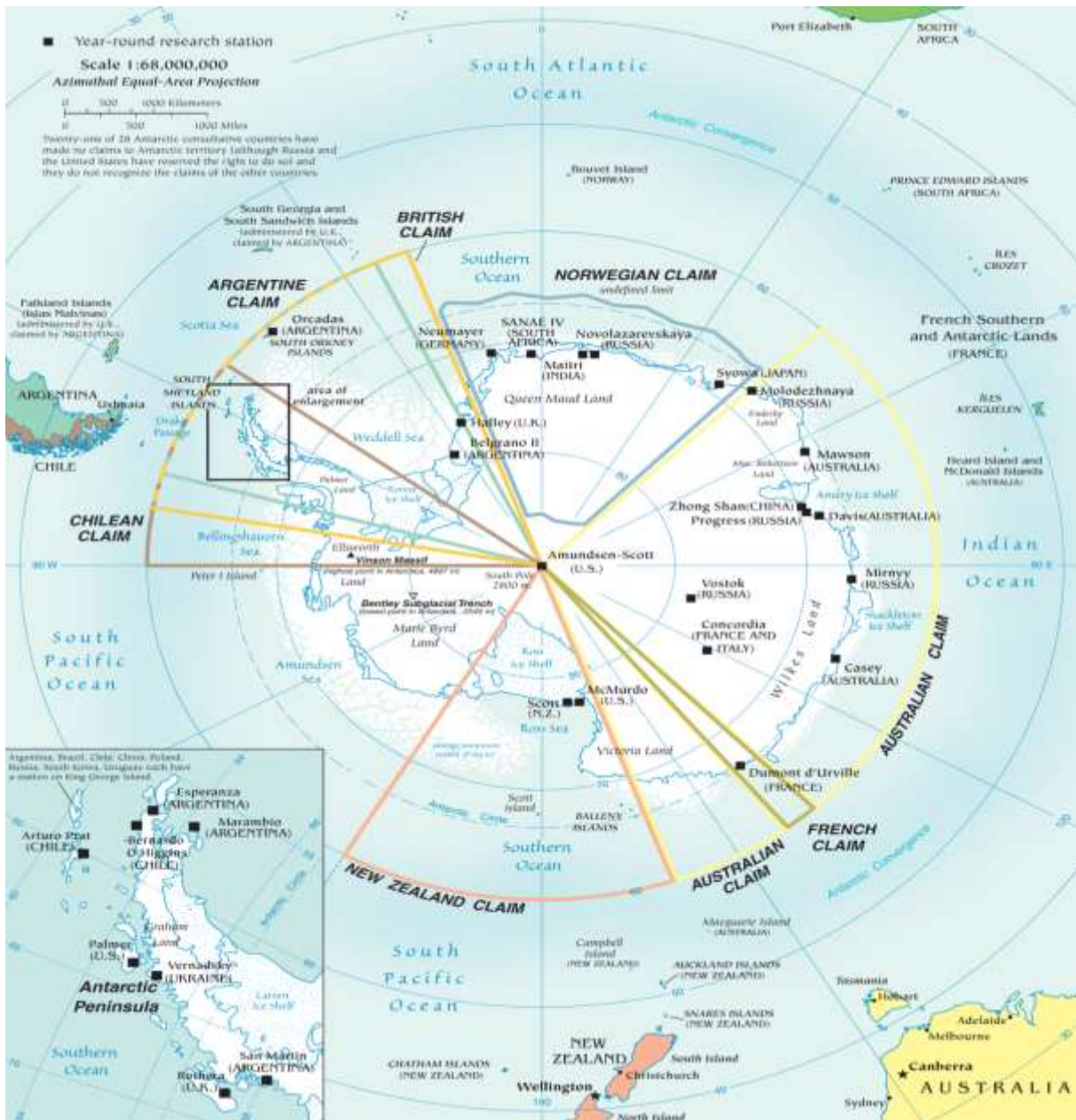
United States Board on Geographic Names. [Http://geonames.usgs.gov](http://geonames.usgs.gov).

World Atlas. [Http://www.worldatlas.com/](http://www.worldatlas.com/).



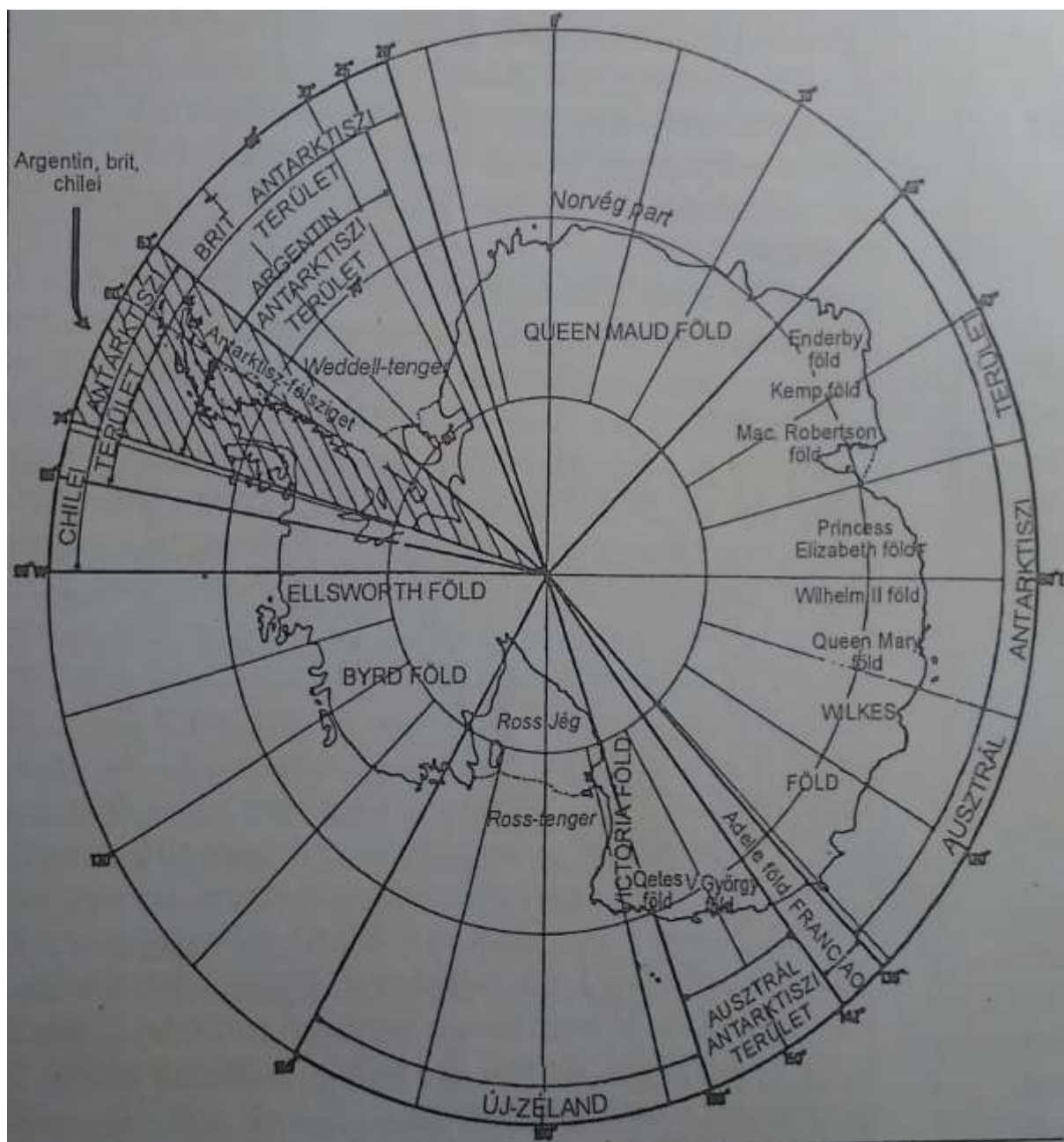
## 6. Függlék

### 6.1. A főszövegben nem szereplő térképek



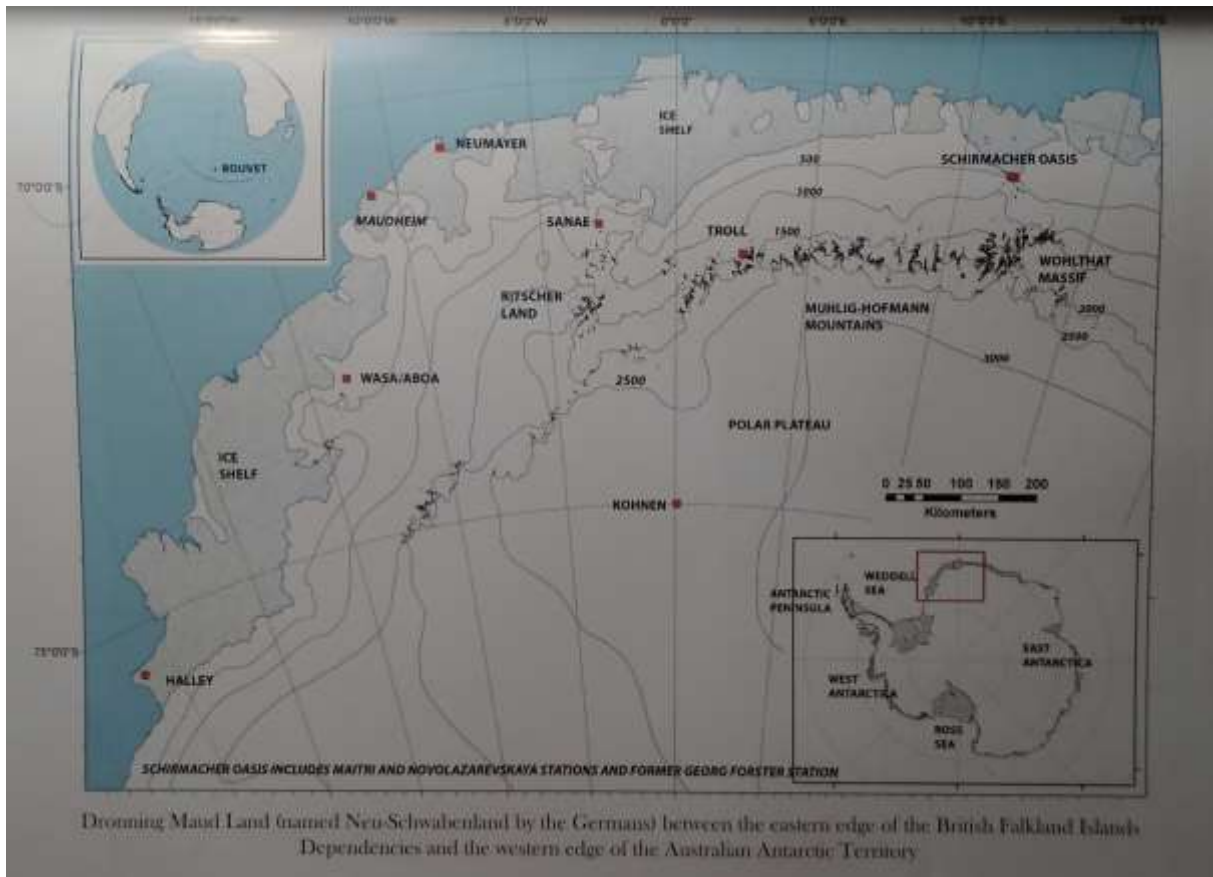
56. ábra. Az Déli-sarkvidék és a környező területek térképe, rajta a befagyasztott területi követelések határvonalaival, illetve a legfontosabb földrajzi nevekkkel és kutatóbázisokkal.

Forrás: <http://www.worldatlas.com/articles/is-antarctica-a-country-who-owns-it-and-what-do-international-laws-state.html>. A letöltés ideje: 2017. aug. 25.



57. ábra A Déli-sarkvidék térképe, ritkán látható magyar változatban, az antarktiszi szektorokkal és a legfontosabb földrajzi nevekkal.

Forrás: BÉKÉSI László: A politika földrajza. Aula Kiadó, Budapest, 2004. 52.



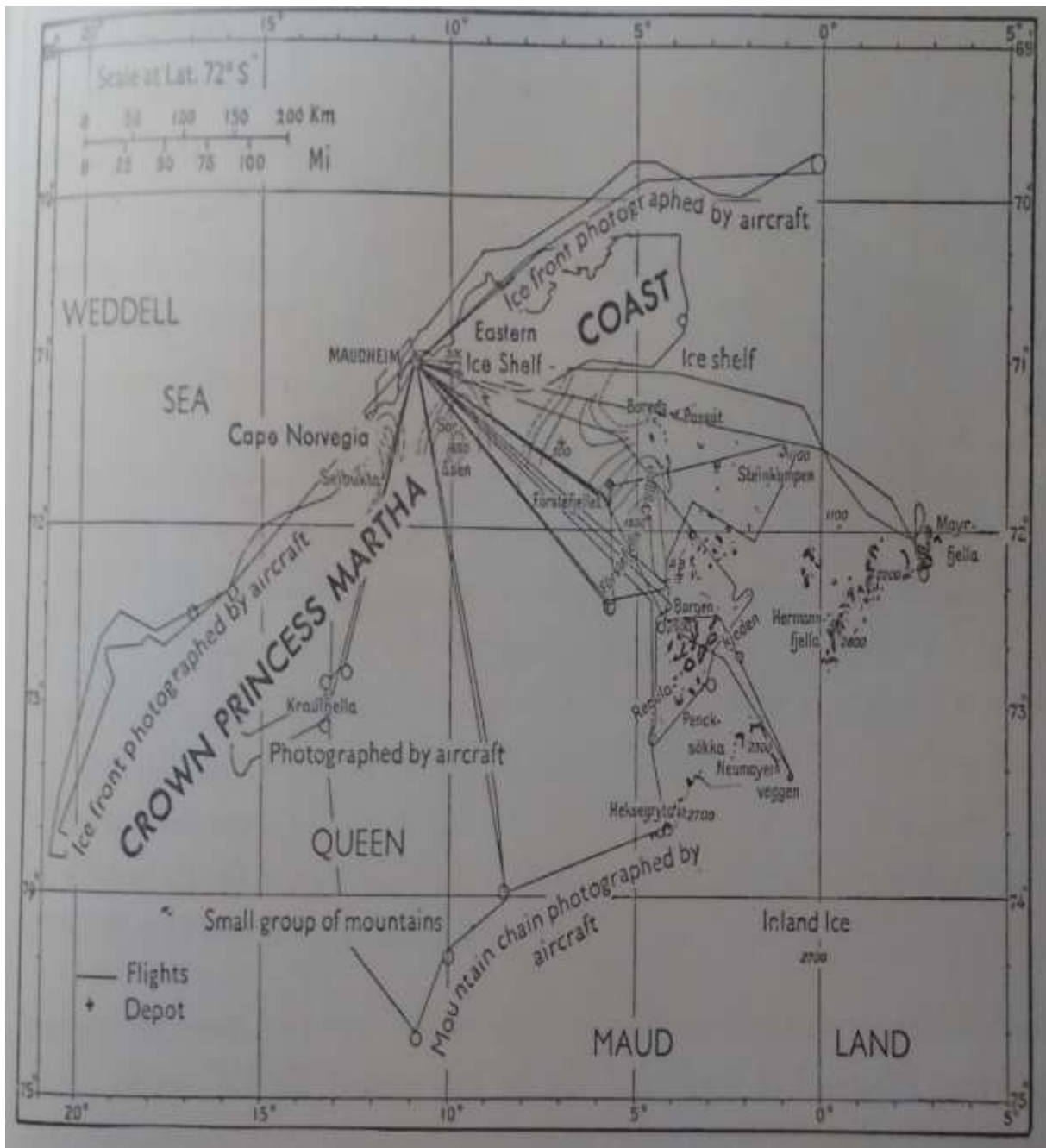
58. ábra. *Neu-Schwabenland* és *Dronning Maud Land* nyugati felének térképe, angol változatban szereplő német földrajzi nevekkal ellátva.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica.* (Térképgyűjtemény.)



59. ábra. *Neu-Schwabenland* és *Dronning Maud Land* egy 1958-ból származó, norvég nyelvű térképrészleten. Nyugatról keleti irányba a Kronprinsesse Märtha-part, Prinsesse Astrid-part, a Prinsesse Ragnhild-part, a Prins Harald-part és a Kronprins Olav-part.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 124.



60. ábra. Az 1949–1952-es brit–norvég–svéd Antarktisz-expedíció folyamán végrehajtott repülések útvonalai a Dronning Maud-föld, ill. Neu-Schwabenland területén.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 119.

## 6.2. További ábrák és fényképek



61. ábra. Alfred Ritscher kapitány, az 1938–1939-es Schwabenland-expedíció vezetőjének portréja.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. 30.



62. ábra. Az 1938-1939-es német Antarktisz-expedíció szellemi atja, Helmuth Wohlthat közgazdász, diplomata és olajügyi szakértő fényképe.

Forrás: RITSCHER: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. 10.



63. ábra. A *Schwabenland* katapulthajó 1939 elején, úton az Antarktisz felé. A fotót a hajó egyik hidroplánja készítette a levegőből.

Forrás: WOHLTHAT, Helmuth: Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/1939. Der Vierjahresplan, 1939/9. 613.



64. ábra. A *Schwabenland* katapulthajó legénysége a visszaúton, egy pingvin társaságában. A kép közepén Alfred Ritscher expedícióvezető.

Forrás: RITSCHER: Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. 10. 113.



65. ábra. A *Passat* nevű hidroplán személyzete, Rudolf Mayr, Franz Preuschoff és Herbert Ruhnke kitűzi a horogkeresztes zászlót az Antarktiszon, 1939. január 29-én.

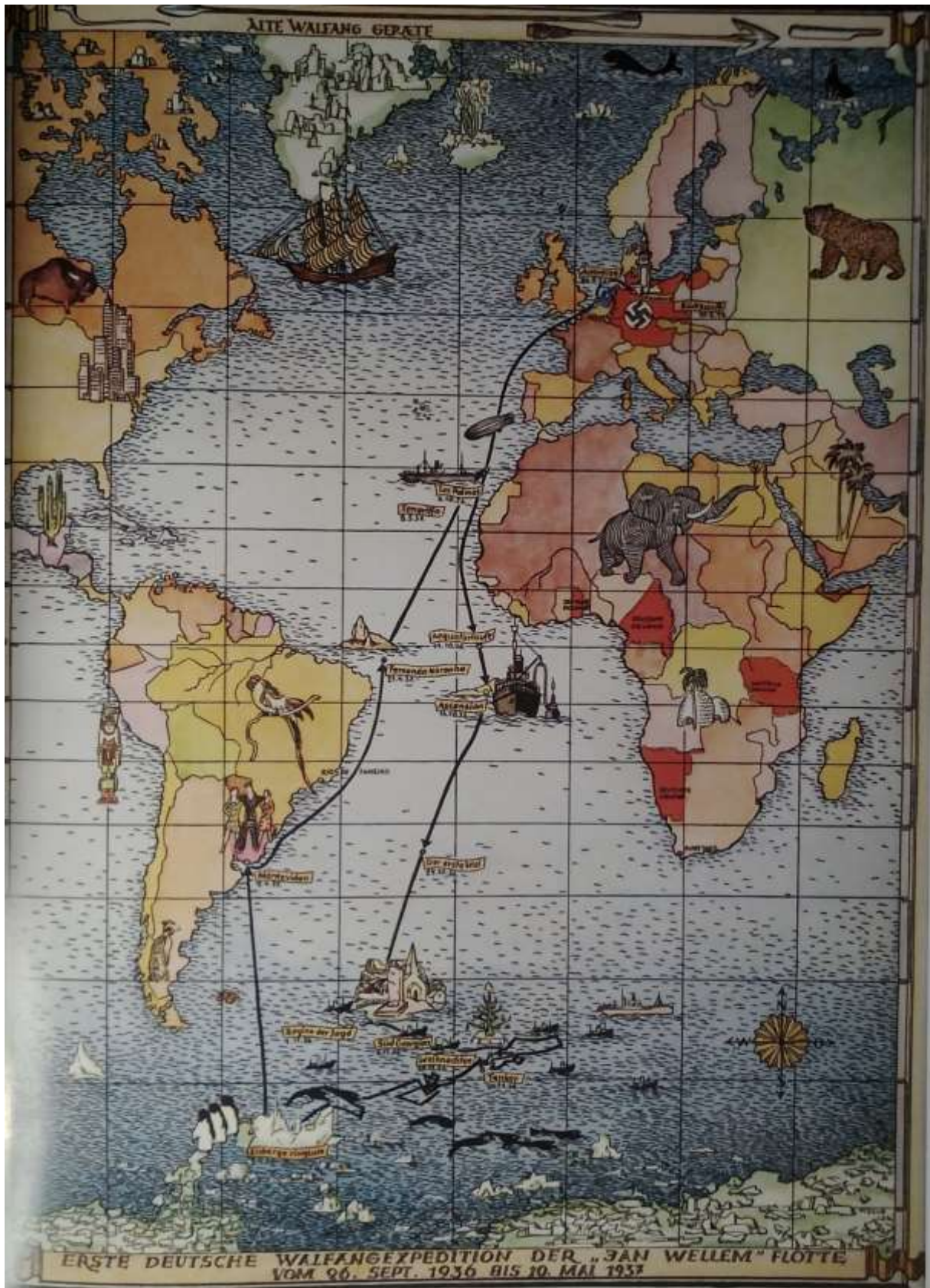
Forrás: RITSCHER: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. 10. 67.



66. ábra. Az expedíció által felfedezett Wohlthat-hegylánchról készített légi felvétel.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: *The Third Reich in Antarctica*. 120.





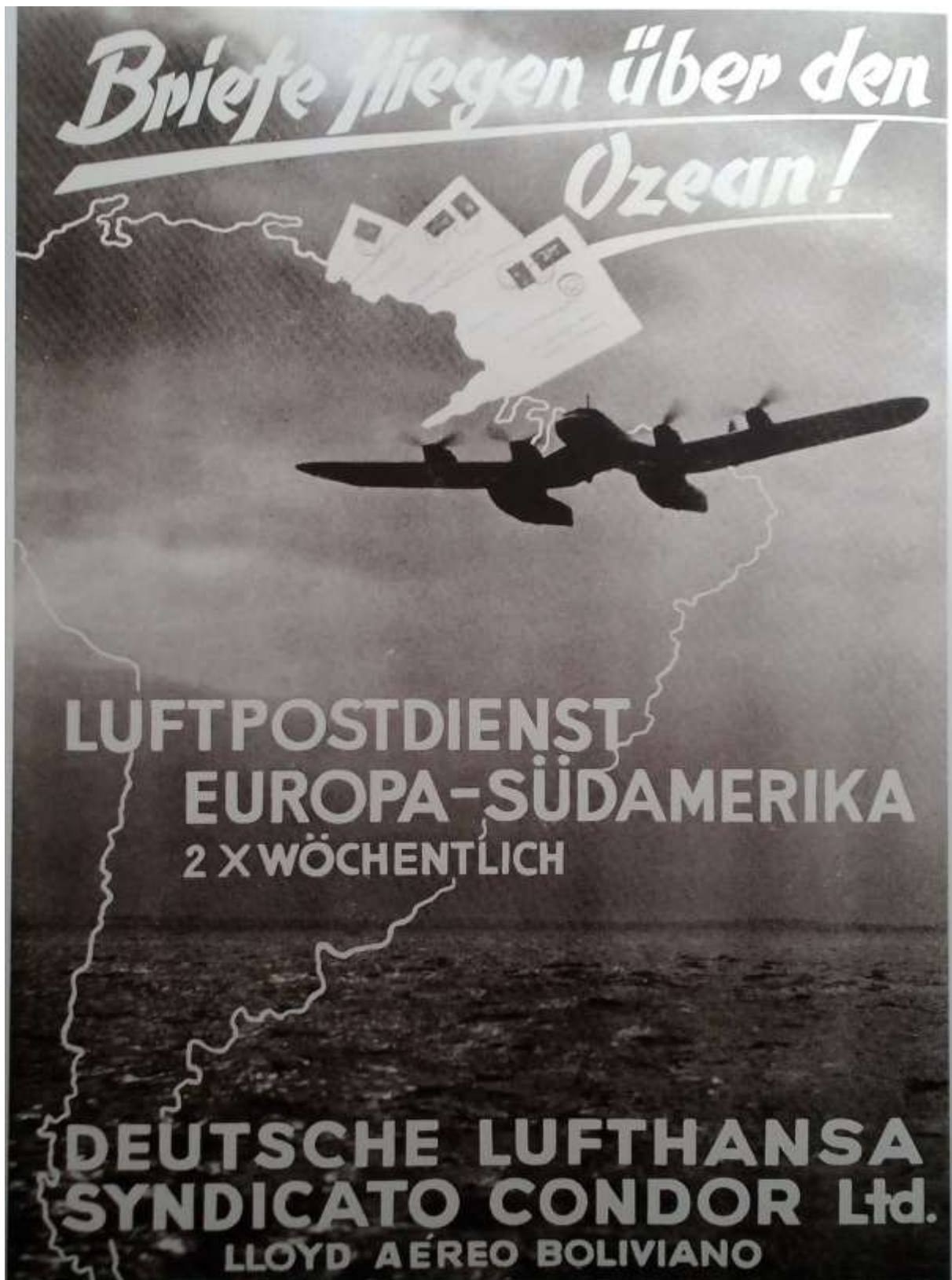
67. ábra. Az 1936–1937-es szezonban elsőként kikutó német bálnavadászflootta útjáról készült ismeretterjesztő kiadvány.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. (Térképgyűjtemény.)



68. ábra. Az 1938-ban kiadott német bálnavadászati kézikönyv borítója.

Forrás: LÜDECKE – SUMMERHAYES: The Third Reich in Antarctica. (Térképgyűjtemény.)



69. ábra. A *Lufthansa* transzkontinentális postaszolgálatát hirdető reklámanyag 1938-ból. A dél-atlanti postautak folyamán gyűjtött tapasztalat a *Schwabenland* katapulthajó legénysége számára nagy előnyt jelentett az 1938–1939-es Antarktisz-expedíció végrehajtásakor.

Forrás: ROSENSTOCK, Jürgen: *Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934–1939*. GeraMond Verlag, München, 2001. 102.



70. ábra. A Lufthansa egy másik reklámnyaga, amely azt hirdeti, hogy a transzkontinentális postaszolgálat két nap alatt képes Európából Dél-Amerikába eljuttatni a feladványokat.

Forrás: ROSENSTOCK, Jürgen: Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934–1939. GeraMond Verlag, München, 2001. 55.